

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Brahmst-Rock und der Fraktion  
DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 11/2712 —**

**DB-Kursbuchstrecken 360/420, 365, 422 und 4235**

*Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 10. August 1988 – E 12/32.30.05/84 Vn 88 (1) – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

**Vorbemerkung**

Die Deutsche Bundesbahn entscheidet nach den Bestimmungen des Bundesbahngesetzes über Fragen der Gestaltung ihres Angebotes und Fahrplanes in eigener Zuständigkeit und unternehmerischer Verantwortung. Aufsichts- und Einspruchsrechte des Bundesministers für Verkehr sieht das Gesetz für derartige Fragen nicht vor. Die Antwort der Bundesregierung beruht insofern auf der Stellungnahme der Deutschen Bundesbahn.

1. Ist der Bundesregierung bekannt, daß 500 Bürgerinnen und Bürger, die die Kursbuchstrecke 360/420 regelmäßig benutzen, in einer Unterschriftenaktion sich dafür eingesetzt haben, daß ein weiterer Nahverkehrszug als Spätzug zwischen Kreuztal–Siegen und Au verkehren soll, um den Menschen die Teilnahme an abendlichen Kulturveranstaltungen zu ermöglichen?

Der Deutschen Bundesbahn sind die Initiativen der Bürgerinnen und Bürger im Raum Kirchen-Betzdorf-Au zur Einrichtung einer Spätverbindung von Siegen nach Au sowie die Unterschriftenaktion zur Verbesserung des Fahrplanangebotes auf der Kursbuchstrecke 420 zwischen Siegen und Au in den späten Abendstunden, um den Bürgern die Teilnahme an abendlichen Kulturveranstaltungen zu ermöglichen, bekannt. Neu ist allerdings die Einbeziehung des Streckenabschnittes auf der Kursbuchstrecke 360 Kreuztal–Siegen.

2. Wann würde die Bundesregierung einen solchen zusätzlichen Nachtzug als wirtschaftlich ansehen, der mit dem Fahrplan ab Kreuztal 23.15 Uhr, ab Siegen 23.30 Uhr und an Au 0.13 Uhr verkehren würde, auch angesichts der Tatsache, daß sich bereits jetzt 500 Menschen für die Benutzung des Zuges ausgesprochen haben?

Nach den Ermittlungen der Deutschen Bundesbahn betragen die Kosten für eine Spätverbindung – unter Berücksichtigung der Zugkilometermehrung, des zusätzlichen Personalmehrbedarfs und des Einsatzes eines kostengünstigen Triebwagens ohne Zugbegleiter – ca. 60 000 DM pro Jahr. Dies würde bedeuten, daß täglich ca. 100 Reisende diesen Zug auf einer Strecke von durchschnittlich 17 km benutzen müßten, damit die Mehrkosten durch Erlöse gedeckt wären.

Die Unterschriftenaktion läßt allerdings keine Aussagen über den realen Umfang der zu erwartenden Nachfrage zu. Die Deutsche Bundesbahn hat deshalb Marktuntersuchungen unter Berücksichtigung der Kultur- und Freizeitangebote in Siegen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen lassen erwarten, daß die Mehrkosten für die gewünschte Spätverbindung lediglich zu rund 25 % gedeckt würden.

Die Deutsche Bundesbahn untersucht daher zur Zeit, ob sich kostengünstigere Alternativen ergeben könnten. Die zuständige Bundesbahndirektion Essen wird den Arbeitskreis ÖPNV in Kirchen/Sieg direkt über das Ergebnis unterrichten.

3. Was wird die Bundesregierung unternehmen, um durch die Einsetzung des geforderten Zuges die Attraktivität der Bundesbahn zu steigern?

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

4. Welche Pläne hat die Deutsche Bundesbahn hinsichtlich der zukünftigen Bedienung der Kursbuchstrecken 365 (Betzdorf–Haiger–Dillenburg) und 422 (Betzdorf–Daaden) im Nahverkehr?

Die Strecken Betzdorf–Haiger–Dillenberg und Betzdorf–Daaden sind Bestandteile der „Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn über deren Beitrag zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs“ vom 13. Juni 1988 und der „Vereinbarung zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und der Deutschen Bundesbahn über die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs“ vom 9. Juni 1986. Danach ist der Schienenpersonennahverkehr auf dem Streckenabschnitt Haiger–Dillenburg (Kursbuchstrecken 365 und 360) langfristig gesichert. Für die Streckenabschnitte Betzdorf–Daaden (Kursbuchstrecke 422) und Betzdorf–Herdorf (Kursbuchstrecke 365) sollen besondere Untersuchungen aufzeigen, wie Angebotsverbesserungen zu einer besseren Nutzung und

damit langfristigen Sicherung des Schienenpersonennahverkehrs führen können. Für den Streckenabschnitt Herdorf–Haiger (Kursbuchstrecke 365) kann gemäß der Vereinbarung mit dem Land Nordrhein-Westfalen die Deutsche Bundesbahn im Benehmen mit den betroffenen Nachbarländern Rheinland-Pfalz und Hessen das gesetzliche Verfahren zur Umstellung des Angebotes von der Schienen- auf die Busbedienung einleiten.

