

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion
DIE GRÜNEN**

**Umsetzung der vom Bundesminister für Verkehr verfügten Untersuchung über die
Strecke Euskirchen – Bad Münstereifel (Erfttalbahn) der Deutschen Bundesbahn**

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 25. April 1990 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Warum hat der Bundesminister für Verkehr das von der Deutschen Bundesbahn schon eingeleitete Stilllegungsverfahren für die Erfttalbahn im November 1989 aufgehoben?
2. Welche Schritte haben Bundesregierung und Deutsche Bundesbahn seitdem im Hinblick auf die Strecke unternommen?
3. Welche Ergebnisse hat die vom Bundesminister für Verkehr angeordnete Untersuchung erbracht, die unter Berücksichtigung des im Einzugsbereich der Strecke erreichbaren Reisendenpotentials prüfen sollte, „inwieweit durch Attraktivitätsverbesserungen eine Steigerung des Verkehrsaufkommens, durch Rationalisierungsmaßnahmen eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und eine Rückverlagerung schienengleicher Busverkehre möglich sind. Dabei soll auch geprüft werden, wie sich durchgehende Zugverbindungen von/nach Köln und Bonn auf die Nachfrage auswirken“ (Brief von Bundesminister Seiters an den Vorsitzenden der Fraktion der CDU im Stadtrat von Bad Münstereifel, vgl. Kölnische Rundschau vom 20. Dezember 1989)?
4. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß der gemeinsame Ausschuß „Deutsche Bundesbahn – Land Nordrhein-Westfalen“ am 23. August 1989 beschlossen hat, die Erfttalbahn stillzulegen?

Der in Frage 1 unterstellte Sachverhalt ist unzutreffend. Die Deutsche Bundesbahn hat zu keiner Zeit ein Verfahren zur Umstellung des Schienenpersonenverkehrs auf Busbedienung oder zur Einstellung des Güterzugbetriebes (Gesamtbetriebes) für die Strecke Euskirchen–Bad Münstereifel oder einen Teilabschnitt dieser Strecke eingeleitet.

Allerdings ist in der am 13. Juni 1988 zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem Land Nordrhein-Westfalen geschlossenen

Rahmenvereinbarung einvernehmlich festgelegt, daß die Deutsche Bundesbahn für die Strecke Euskirchen–Bad Münstereifel das Verfahren nach dem Bundesbahngesetz zur Angebotsumstellung einleiten kann. In seiner Sitzung am 23. August 1989 hat sich der Gemeinsame Ausschuß (Land Nordrhein-Westfalen – Deutsche Bundesbahn) mit diesem Punkt befaßt und den Regionalarbeitskreis „Bundesbahnstrecke 431“ eingerichtet. Es wurde vereinbart, die Strecke im ersten Maßnahmenpaket zu behandeln. Dabei sollte das Busersatzkonzept für den Fall der Umstellung erarbeitet sowie die Möglichkeit geprüft werden, die Strecke als nichtbundeseigene Eisenbahn weiter zu betreiben.

Obwohl die Strecke nicht im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg liegt, gehört sie nach Einschätzung der Bundesregierung zum Einzugsbereich des Ballungsraumes Köln/Bonn. Der Bundesminister für Verkehr hat deshalb am 14. November 1989 die Deutsche Bundesbahn aufgefordert, vor Einleitung eines Verfahrens zur Umstellung des Schienenpersonenverkehrs unter Berücksichtigung des im Einzugsbereich der Strecke erreichbaren Reisendenpotentials zu untersuchen, inwieweit

- durch Attraktivitätsverbesserungen eine Steigerung des Verkehrsaufkommens,
- durch Rationalisierungsmaßnahmen eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und
- eine Rückverlagerung schienenparalleler Busverkehre

möglich ist. Dabei sollte auch untersucht werden, wie sich direkt durchgebundene Zugverbindungen von/nach Köln und Bonn auf die Nachfrage auswirken.

Die Deutsche Bundesbahn führt derzeit entsprechende Erhebungen durch. Ergebnisse liegen noch nicht vor.

5. Wie hoch ist bisher das jährliche betriebswirtschaftliche Defizit der Deutschen Bundesbahn für den Betrieb der Strecke (mit und ohne Güterverkehr)?

Die zuletzt durchgeführte Berechnung der Deutschen Bundesbahn aus dem Jahre 1988 wies – unter Berücksichtigung der gezahlten Bundesleistungen – für den Schienenpersonennahverkehr einen Fehlbetrag von 907 000 DM/Jahr aus.

Für den Güterzugbetrieb liegen keine derartigen Berechnungen vor. Eine entsprechende Erhebung ist in der für die Beantwortung einer Kleinen Anfrage vorgesehenen Frist nicht möglich.

6. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Bereitschaft bei der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen und den betroffenen Kommunen (Städte Bad Münstereifel und Euskirchen, Kreis Euskirchen) vorhanden ist, eigene Finanzierungsbeiträge für den Erhalt der Erfttalbahn aufzubringen?

Der nach der Rahmenvereinbarung eingerichtete regionale Arbeitskreis beabsichtigt, ein Gutachten für ein regionales Bus-Schiene-Konzept zu vergeben. Die Ergebnisse dieses Gutachtens sollen den Gebietskörperschaften als maßgebliche Entscheidungsgrundlage für eine eventuelle Beteiligung dienen.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, den Erhalt der Strecke durch eine neue Trägergesellschaft in mehrheitlich kommunaler Hand zu sichern?

Die Bundesregierung sieht grundsätzlich die Möglichkeit, Strecken der Deutschen Bundesbahn in regionale Verantwortung zu übertragen und als nichtbundeseigene Eisenbahn weiterzuführen.

8. Welche Investitionen sollte die Deutsche Bundesbahn nach Meinung der Bundesregierung vor Übergabe der Strecke an eine neue Trägergesellschaft vornehmen, und welcher Übergabepreis wäre angemessen?

Ob und zu welchem Zeitpunkt Investitionen für Infrastruktur und Fahrzeuge notwendig werden, hängt davon ab, welche Veränderungen aufgrund eines neuen Angebotskonzeptes vorgenommen werden sollen.

Ein Übergabepreis ist zwischen den Vertragspartnern auszuhandeln.

9. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und des Verkehrsclubs der Bundesrepublik Deutschland, durchgehende Zugverbindungen vom Ahrtal (Kreuzberg) bis Bad Münstereifel (über Bonn) im Taktverkehr einzurichten („Großes C“)?

Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand ist die Verkehrsnachfrage aus dem Ahrtal überwiegend auf Remagen und Bonn, aus dem Erfttal auf Bonn und Köln ausgerichtet. Für eine durchgehend angebotene Zugverbindung Kreuzberg–Remagen–Bonn–Euskirchen–Bad Münstereifel ist kein verkehrlicher Bedarf erkennbar. Das schließt nicht aus, daß Fahrzeugumläufe betrieblich unmittelbar aneinander anschließen und sich daraus durchgehende Zugverbindungen ergeben.

10. Wann ist mit einer abschließenden Stellungnahme des Bundesministers für Verkehr über die Zukunft der Erfttalbahn zu rechnen?

Der Bundesminister für Verkehr entscheidet über die Betriebspflicht der Deutschen Bundesbahn auf einer Strecke dann, wenn ihm ein diesbezüglicher Antrag des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn mit prüffähigen Unterlagen vorgelegt wird. Zuvor

muß die Deutsche Bundesbahn ihre unternehmerische Entscheidung über die weitere Angebotsgestaltung getroffen haben und, sollte sie eine Angebotsumstellung beabsichtigen, diese in einem Verfahren nach dem Bundesbahngesetz zur Diskussion stellen.

Wie aus den vorausgehenden Antworten zu ersehen ist, hat die Deutsche Bundesbahn die Untersuchungen, deren Ergebnisse die Grundlage für die unternehmerische Entscheidung bilden werden, noch nicht abgeschlossen.