

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michaela Hustedt, Albert Schmidt (Hitzhofen), Christa Nickels, Christian Sterzing, Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Haltung der Bundesregierung zu Reaktivierung und Ausbau der Schienenstrecke Euskirchen–Düren als überregional bedeutende Euregio-Verbindung

Die Bedeutung der Schienenstrecke Euskirchen – Düren wird bei einem Blick auf eine Karte des Eisenbahnnetzes sofort anschaulich klar:

- Zum ersten verbindet sie die Hauptstrecken
 - Köln–Aachen–Brüssel (Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Paris),
 - Köln–Gerolstein–Trier (Eifelstrecke) und
 - Köln–Bonn–Koblenz–Rhein/Main (linke Rheinstrecke).
- Zum zweiten stellt sie die vierte, vom Eisenbahnknoten Euskirchen ausgehende Strecke dar; sie hat damit eine sehr wichtige Netzfunktion inne.
- In bezug auf den schon heute völlig überlasteten Eisenbahnknoten und Hauptbahnhof Köln stellt sie eine sehr wertvolle Entlastungsstrecke für den Fernverkehr dar: Verkehre aus dem Raum Koblenz–Bonn (mit den stark wachsenden, westlichen „Vororten“ wie Meckenheim und Rheinbach) – Euskirchen–Bad Münstereifel können über diese Strecke sehr schnell und unter Umgehung des Knotens Köln direkt nach Düren und Aachen gelangen, um dort Anschluß an die Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach Brüssel, Paris und London zu gewinnen. Für die Fahrgäste ergeben sich Vorteile, weil sie nicht im überlasteten Hauptbahnhof Köln mit relativ langen Wegen umsteigen müssen.

Eine Fortsetzung der Strecke Euskirchen–Düren, ebenfalls für den Fernverkehr, wird bereits vom Land Nordrhein-Westfalen angedacht, indem die Strecke Düren–Jülich bis zur Hauptstrecke Aachen–Mönchengladbach verlängert wird.

- Die Strecke Euskirchen–Düren ist auch in raumplanerisch-touristischer Hinsicht sehr wichtig: Sie bindet die gesamte Eifel hervorragend, weil direkt an große Teile Belgiens (über Aachen), an die Niederlande (über Aachen/Maastricht) und an

den Raum Mönchengladbach–Düsseldorf an und vermeidet den auch psychologisch negativen Umweg über Köln (günstig für eine positive Fahrgastakzeptanz).

- Schließlich hat die Strecke auch europäische Bedeutung im Rahmen der „Euregio-Maas-Rhein“. Die Strecke Euskirchen–Düren stellt in dieser Euregio die zentrale, an sich unverzichtbare Verbindung dar, weil man sonst über Köln (außerhalb dieser Euregio) fahren müßte. Es wäre bundespolitisch ein außerordentlich positives Signal, die europäische Zusammenarbeit auf der Ebene der Regionen gerade im Bereich der Schienenpolitik zu optimieren.

Zur Zeit wird die 30 km lange Strecke Euskirchen–Düren im Personenverkehr nicht mehr bedient und nur noch von Güter- sowie gelegentlich Sonderzügen befahren. Ihre Erhaltung ist jedoch laut Auskunft der Deutschen Bahn AG Köln mit der Verpflichtung, sie für Tempo 30 innerhalb 24 Stunden herzurichten, verbunden. Dafür stellt das Bundesministerium der Verteidigung jährlich 400 000 DM zur Verfügung. Die Strecke befindet sich im Hinblick auf die Befahrbarkeit durch den Nahverkehr weitgehend in gutem Zustand; im nördlichen Teil sind allerdings Investitionen für die Sanierung der Strecke erforderlich. Insgesamt gibt es 22 Bahnübergänge.

Erste Überlegungen für eine Reaktivierung haben ergeben, daß das Verkehrsaufkommen im Nahverkehr betriebswirtschaftlich nicht ausreichend ist (knapp 1 000 Reisende pro Tag und Kilometer). Ganz anders stellt sich aber die Situation dar, wenn man die überregionale und europäische Bedeutung der Strecke einbezieht: Die Strecke eignet sich auch für den Fernverkehr. Eine Schieneninitiative im Kreis Euskirchen hat dazu ein sehr interessantes Betriebskonzept vorgelegt, das in seinem Kern folgende Vorschläge unterbreitet:

- Eine Beschleunigung der Strecke von einer Maximalgeschwindigkeit 100 auf 160 km/h;
- die künftige Bedienung der Strecke mit Neigetechnik-Fernzügen auf der Eifelstrecke, die, von Saarbrücken/Luxemburg (eventuell mit „Flügelung“) über Trier kommend, in Euskirchen „geflügelt“ werden, um dann getrennt einerseits Köln, andererseits über Düren, Aachen und Maastricht (Niederlande) zu erreichen (wegen der kurzen Fahrzeit mit einem Fahrzeug möglich);
- den Einsatz von schnellen Regionalzügen auf der Linie Bonn–Euskirchen–Düren–Aachen.

Die Situation, daß die Strecke im reinen Nahverkehr kein sehr hohes Verkehrsaufkommen erreichen kann, ändert sich mit ihrer Fernverkehrsbedeutung schlagartig: Sie kann jetzt durch einen „Trichtereffekt“ zahlreiche Verkehre auf sich bündeln. Selbst bei zurückhaltenden Annahmen liegt in diesem Fall das Fahrgastaufkommen bei über 2 000 Reisenden pro Tag und Kilometer. Positiv sind die Entlastung des überlasteten Knotens Köln sowie die Verbesserung der Verbindung Aachen–Maastricht. Die Stadt Bonn (mit ihrem Umland), die aufgrund des Verlustes der Hauptstadt-

funktion durch die Ansiedlung europäischer Institutionen und Firmen neue Bedeutung auch im europäischen Kontext erhalten soll, würde unmittelbar an die Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris–Brüssel–Köln–Amsterdam–London (PBKAL, vorrangiges TEN-Projekt Nr. 2) angeschlossen. Bei sämtlichen Städteverbindungen im engeren und weiteren Umkreis würden sich beträchtliche Reisezeitgewinne ergeben, welche die Schiene auch gegenüber dem Pkw wettbewerbsfähig machen würde: So würde sich, bezogen auf das Fahrplanjahr 1996/97, die Reisezeit von Aachen nach Euskirchen von 1:44 Stunden auf 32 Minuten, die Reisezeit von Trier nach Aachen von 3:45 Stunden auf 2:14 Stunden verkürzen.

Besonders bemerkenswert ist die Effizienz der vom Bund zu tätigen Schieneninvestitionen: Eine Kostenschätzung für die Reaktivierung der Strecke einschließlich des Ausbaus für eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h ergibt bei großzügiger Kalkulation Investitionskosten von nur 55,2 Mio. DM, die im Vergleich zu anderen Projekten des Bedarfsplans, aber auch des konkurrierenden Straßenbaus, als ausgesprochen gering einzuschätzen sind. Darin enthalten sind

- die Erneuerung des Oberbaus auf einer Gesamtstrecke von 29,5 km,
- die Erneuerung der gesamten Bahnübergangssicherungstechnik auf der Gesamtstrecke und
- die Erneuerung von Signaltechnik, Bahnsteigen und bis zu 11 Haltepunkten für den Nahverkehr.

Im Rahmen aller Baumaßnahmen nach dem Bedarfsplan dürfte es nur wenige vergleichbare Fälle von ähnlicher Effizienz und Netzwerke geben, so daß der Bund gefordert ist, diese Maßnahme in den vordringlichen Bedarf und in den möglichst rasch zu überarbeitenden Fünfjahresplan aufzunehmen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie ist der derzeitige konkrete rechtliche Status der Strecke?
Welche Änderungen sind ggf. für die nächsten Jahre bereits geplant?
2. Welche eigenen Prüfungen der Strecke hat die Bundesregierung in der Vergangenheit, ggf. im Hinblick auf die Fortschreibung des Bedarfsplans Schiene bzw. für die Aufstellung des Fünfjahresplans Schiene, vorgenommen oder zumindest beabsichtigt?

Warum sind ggf. keine Prüfungen erfolgt?

3. Ist die Bundesregierung bereit, eine Aufnahme der Strecke Euskirchen–Düren in den Bedarfsplan bzw. Fünfjahresplan Schiene unter Berücksichtigung der folgenden Fragen (3 a bis g) zu prüfen?
 - a) Stimmt die Bundesregierung unserer Auffassung zu, daß die Strecke im raumplanerischen Zusammenhang und im Hinblick auf die aufgezeigten Bezüge auch für den Fernverkehr erhebliche Bedeutung hat?

Falls nicht, aus welchen Gründen?

- b) Inwieweit berücksichtigt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang, daß mit der Reaktivierung der Strecke die umweltfreundliche Anreise von belgischen und niederländischen Touristen in die Eifel und in die Fremdenverkehrsgebiete am Mittelrhein gefördert werden kann?
- Beurteilt sie diese Förderung als sinnvolle raumplanerische Aufgabe, die den Zielen der Raumordnung des Bundes entspricht?
- c) Inwieweit berücksichtigt die Bundesregierung, ob eine direkte Anbindung der Region Bonn/Rhein-Sieg über Aachen an die Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach Brüssel, Paris und London sinnvoll ist?
- d) Wie beurteilt die Bundesregierung im Hinblick auf eine Aufnahme der Schienenstrecke Euskirchen–Düren in den vordringlichen Bedarf die Belastung des Eisenbahnknotens und des Hauptbahnhofs Köln, und ist es aus dieser Sicht sinnvoll, eine Entlastung des Knotens Köln herbeizuführen?
- e) Hält die Bundesregierung vor diesem Hintergrund eine Reaktivierung der Strecke, verbunden mit einem fernverkehrsstauglichen Ausbau für 160 km/h, für überlegenswert?
- Falls nicht, aus welchen Gründen?
- f) Für wie realistisch hält die Bundesregierung die vorgestellte Abschätzung der Infrastrukturkosten, auch im Hinblick auf einen Ausbau für eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h?
- g) Wie beurteilt die Bundesregierung die Netzwirkung und die Effizienz von Reaktivierung und Ausbau der Strecke Euskirchen–Düren?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung im Hinblick auf das grundsätzliche Ziel: „Vorrang der Schiene vor der Straße“ das Ziel der beabsichtigten Reaktivierung einschließlich des aufgezeigten Ausbaus, um im Schienennetz vergleichbare bzw. sogar bessere Fahrzeiten gegenüber dem Pkw zu erzielen, und wie bewertet sie z. B. die aufgezeigte Fahrzeitverkürzung zwischen Aachen und Trier (von 3:45 Stunden auf 2:14 Stunden, bezogen auf das Fahrplanjahr 1996/97)?
5. Ist der Bund ggf. bereit, in ein anstehendes, vom Aachener Verkehrsverbund federführend in Auftrag gegebenes Verkehrsgutachten die Aspekte des Fernverkehrs und der überregionalen Raumplanung einzubringen und sich an dem Gutachten auch finanziell zu beteiligen?

Falls nicht, aus welchen Gründen?

Bonn, den 10. Juni 1998

Michaele Hustedt
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Christa Nickels
Christian Sterzing
Gila Altmann (Aurich)

Egbert Nitsch (Rendsburg)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt),
Kerstin Müller (Köln) und Fraktion