

Folgende Antworten der genannten zuständigen Dienststellen zur Ratsanfrage der WfW vom 22.05.2007 zur Müngstener Brücke wurden zusammengetragen:

**Fragen 1, 2 und 4 (DB Netz AG):**

**Wie schätzt die Verwaltung den Erhaltungszustand der Brücke und die Dringlichkeit einer Unterhaltungssanierung ein?**

**Verfügt die Verwaltung über Erkenntnisse, wann die letzte Sanierung der Brücke stattgefunden hat und welche Planungen bei der Bahn hinsichtlich zukünftiger Unterhaltungsmaßnahmen bestehen?**

**Sind die Zuständigkeiten hinsichtlich des Eigentums an der Brücke und der Unterhaltungspflicht eindeutig geklärt und anerkannt?**

Da die Verwaltung nicht über Untersuchungsberichte der Brücke verfügt und eine bloße Inaugenscheinnahme keine seriöse Aussage zu deren Erhaltungszustand zulässt, wurde die vermeintlich zuständige DB Netz AG schriftlich um Unterstützung bei der Beantwortung der Fragen gebeten.

Die Antwort lautete hierzu wörtlich: „Die Müngstener Brücke steht in der Erhaltungslast der DB Netz AG. Die Verfügbarkeit der Brücke ist sichergestellt.“

**Frage 3 (Ressort 103):**

**Hat es im Zusammenhang mit der Einrichtung des Brückenparks ein Benehmen hinsichtlich des Zustandes und der Unterhaltung der Brücke mit der Bahn gegeben?**

Grundlage für die Umsetzung des Projektes im direkten Brückenumfeld ist eine Gestattung für das Bahngrundstück Müngstener Brücke. Hierin wurden neben dem Bau des Brückenparks auch Aspekte der Brückenunterhaltung mit auf genommen. So muss z.B. die Gondel für die Unterhaltungsarbeiten der Brücke nach dem Herunterlassen auf die Rasenschollen anfahrbar sein.

Eine direkte Einflussnahme auf den Unterhaltungszustand der Müngstener Brücke war durch den „Kleinen Arbeitskreis Brückenpark Müngsten“ nicht möglich.

**Frage 5 (Abteilung 104.5):**

**Wie schätzt die Verwaltung aufgrund vergangener Erfahrungen das Interesse der Bahn an der Aufrechterhaltung der Regionalbahnlinie 47 ein?**

Bei der Beantwortung dieser Frage ist zu differenzieren hinsichtlich der jeweiligen Interessenslagen der DB Regio NRW GmbH als Betreiberin des Verkehrs auf der Regionalbahnlinie 47, der DB Netz AG als Eigentümerin der Streckeninfrastruktur einschließlich der Müngstener Brücke sowie der DB Station&Service AG als Eigentümerin der Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der Strecke. Grundsätzlich gilt aber für alle Unternehmen der Deutschen Bahn AG, dass diese weitestgehend nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten agieren.

- Die DB Regio NRW GmbH ist durch einen Verkehrsvertrag mit der VRR AöR, dem Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), zum Betrieb der RB 47 maximal bis zum Jahr 2018 verpflichtet. Bei der DB Regio NRW GmbH besteht auch grundsätzlich ein Interesse an der Aufrechterhaltung des Betriebs auf der RB 47. Dies wurde telefonisch nochmals bestätigt. Der Verkehrsvertrag zwischen DB Regio NRW und VRR AöR beinhaltet die im heutigen Fahrplan vorgesehenen Fahrten, deren Erbringung von der VRR AöR über ein entsprechendes Bestellerentgelt vergütet wird. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass der Betrieb für die DB Regio NRW GmbH auskömmlich ist. Umfang und Prozedere von Angebotskürzungen sind im Verkehrsvertrag geregelt. Die Entscheidung über Art und Umfang von Angebotskürzungen liegt maßgeblich beim Besteller, der VRR AöR. Für die Zukunft eröff-

net der Verkehrsvertrag der VRR AöR die Möglichkeit, die Leistungen auf der RB 47 in einem Wettbewerbsverfahren ggf. bereits mit Ziel einer Betriebsaufnahme im Dezember 2010 neu zu vergeben.

- Mit Blick auf die DB Netz AG liegen der Verwaltung keine Erkenntnisse vor, inwieweit die Bewirtschaftung der Infrastruktur entlang der RB 47 und damit auch der Müngstener Brücke rentabel ist. Hierzu sind von der DB Netz AG auch keine Angaben zu erwarten. Inwieweit eine ggf. anstehende Grundsanie rung der Müngstener Brück daher den Fortbestand der gesamten Strecke in Frage stellt, ist nicht bekannt. Positiv zu werten ist, dass auch in den vergangenen Jahren von der DB Netz AG noch Investitionen in die Strecke zur deren betrieblichen Optimierung getätigt wurden.
- Die DB Station&Service AG schließlich hat die Stationen entlang der RB 47 im Rahmen der sogenannten Modernisierungsoffensive (MOF-Programm) gemeinsam mit dem Land Nordrhein-Westfalen erst kürzlich mit teilweise hohem Aufwand saniert bzw. führt entsprechende Maßnahmen derzeit durch (s. Bahnhof Ronsdorf). Da hierfür durch das Land Fördermittel bereitgestellt worden sind, unterliegen die geförder ten Anlagen einer Zweckbindungsfrist von i.d.R. 20 Jahren. Vor diesem Hintergrund können weder die DB Station&Service AG noch das Land an einer kurz- oder mittelfristigen Stilllegung des Betriebs auf der RB 47 interessiert sein.