

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/1813 —**

**Betriebswirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Bewertungen
von Streckenstilllegungen der Deutschen Bundesbahn**

Der Bundesminister für Verkehr – E 15/32.30.05/93 Vm 84 (1) – hat mit Schreiben vom 30. August 1984 im Benehmen mit der Deutschen Bundesbahn (DB) die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Bundesminister für Verkehr den Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn (DB) für das Geschäftsjahr 1984 mit Erlaß vom 4. Mai 1984 genehmigt hat, und wenn ja, ist der Bundesregierung der Inhalt von Anhang 3 zur Anlage 3 zum Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1984 bekannt?
2. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß es sich bei dem Anhang 3 zur Anlage 3 zum Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1984 um eine Zusammenstellung der Strecken handelt, „deren unwirtschaftlicher Verkehr unter Gewährung von Ausgleichszahlungen des Bundes fortgeführt werden soll“?
3. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in der Zusammenstellung gemäß Frage 2 eine „Liste C“ enthalten ist von Strecken, „deren dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes aufgrund der vom BMV durchgeführten gesamtwirtschaftlichen Bewertung nicht in Frage kommt“?

Ja.

4. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in der „Liste C“ gemäß Frage 3 Bundesbahnstrecken enthalten sind, für die das gesetzliche Verfahren zur dauernden Einstellung des Reisezugbetriebes gemäß § 44 des Bundesbahngesetzes bisher nicht eingeleitet worden ist, und wenn ja, wie erklärt die Bundesregierung diese Tatsache?
5. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Bundesminister für Verkehr außerhalb des gesetzlichen Verfahrens zur dauernden Einstellung des Reisezugbetriebes einer Bundesbahnstrecke eine

- gesamtwirtschaftliche Bewertung durchgeführt hat, und wenn nein, wie erklärt die Bundesregierung die „Liste C“ des Anhangs 3 zur Anlage 3 zum Wirtschaftsplan der DB für das Geschäftsjahr 1984?
6. Welche Bundesbahnstrecken wurden im Rahmen der „vom BMV durchgeführten gesamtwirtschaftlichen Bewertung“ untersucht?
 7. Zu welchen Untersuchungsergebnissen kommt die „vom BMV durchgeführte gesamtwirtschaftliche Bewertung“ bezogen auf die einzelnen Bundesbahnstrecken gemäß Antwort zu Frage 6?
 8. Nach welcher Methode ist die „vom BMV durchgeführte gesamtwirtschaftliche Bewertung“ erfolgt?
 9. Welche Kriterien wurden im Rahmen der „vom BMV durchgeführten gesamtwirtschaftlichen Bewertung“ berücksichtigt?
 10. Wie wurden die Kriterien gemäß Antwort zu Frage 9 gewichtet?
 11. Ist die Bundesregierung bereit, die Bewertungsunterlagen der „vom BMV durchgeführten gesamtwirtschaftlichen Bewertung“
 - a) den Mitgliedern des Deutschen Bundestages,
 - b) den Bundesländern,
 - c) den Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zur Verfügung zu stellen, und wenn nein, warum nicht?
 12. Ist die „Liste C“ des Anhangs 3 zur Anlage 3 zum Wirtschaftsplan der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1984 vom Bundesminister für Verkehr zusammengestellt worden, und wenn nein, von wem wurde sie zusammengestellt?
 13. Nach welchen Kriterien wurde die „Liste C“ zusammengestellt?
 14. Wurden die Bundesländer
 - a) an der „vom BMV durchgeführten gesamtwirtschaftlichen Bewertung“,
 - b) an der Zusammenstellung der „Liste C“beteiligt, wenn ja, in welcher Form, wenn nein, warum nicht?
 15. Wurde der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn
 - a) an der „vom BMV durchgeführten gesamtwirtschaftlichen Bewertung“,
 - b) an der Zusammenstellung der „Liste C“beteiligt, wenn ja, in welcher Form, wenn nein, warum nicht?
 16. Sind die Mitglieder des Verkehrsausschusses über die Ergebnisse der „vom BMV durchgeführten gesamtwirtschaftlichen Bewertung“ informiert worden, wenn ja, wann, wenn nein, warum nicht?

Mit den „Leitlinien zur Konsolidierung der DB“ vom 23. November 1983 hat die jetzige Bundesregierung ihr Konzept zur Bundesbahnpolitik dargelegt. Sie hat darin das Engagement der DB auch außerhalb der Ballungsräume bekräftigt. Ein Rückzug aus der Fläche findet nicht statt. Zielsetzung ist eine bedarfsgerechte Verkehrsbedienung auf dem Lande. Politische Vorgaben für eine bestimmte Größe ihres Streckennetzes werden der DB nicht gegeben. Vielmehr muß in jedem Einzelfall sorgfältig geprüft werden, welches Verkehrsmittel – ob Bahn oder Bus – einer nachfragegerechten und wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung am besten Rechnung trägt.

Die Streckenlisten, die in der Kleinen Anfrage „Betriebswirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Bewertungen von Streckenstilllegungen der DB“ angesprochen sind, gehen auf eine inzwischen mehr als acht Jahre alte Konzeption des damaligen DB-Vorstands zurück. Durch die inzwischen verflossene Zeit ist

die Datengrundlage der Bewertung zunehmend veraltet. Die DB hat die darauf aufbauende Liste C beibehalten.

Der Vorstand der DB hatte am 22. Januar 1976 in einem Ergebnisbericht seine Vorstellungen über ein betriebswirtschaftlich optimales Schienennetz dargelegt. Bereits in einer ersten Stellungnahme hatte die Bundesregierung klargestellt, daß das vom Vorstand der DB ermittelte Streckennetz nicht mit dem Netz identisch ist, das künftig aus gesamtwirtschaftlichen, verkehrs-, regional- und raumordnungspolitischen Gründen erforderlich ist. Nach Beratungen im Bundeskabinett am 11. Februar 1976 wurde eine Staatssekretärs-Arbeitsgruppe „Verkehrs- und Regionalpolitik“ beauftragt, u.a. Vorschläge darüber zu unterbreiten, welches Schienennetz aus gesamt- und verkehrswirtschaftlicher Sicht zu erhalten ist.

In der Besprechung des Bundeskanzlers mit den Regierungschefs der Länder am 14. Februar 1977 wurde festgelegt, daß es bei dem gesetzlichen Verfahren – Behandlung der Strecken im Einzelverfahren – bleiben soll. Damit wurde dem Wunsch der Länder auf einheitliche und auf regional abgegrenzte Behandlung Rechnung getragen. Bund und Länder kamen überein, die jeweiligen Gegebenheiten des Einzelfalls in Regionalgesprächen zu erörtern.

Als Gesprächsgrundlage wurde für die Teilnehmer dieser Regionalgespräche von der DB für jede einzelne Strecke ein umfangreiches Dossier zusammengestellt, das Daten über die Verkehrsentwicklung, über Kosten und Erträge sowie über die gesamtwirtschaftliche Bewertung enthielt. Nach Absprache zwischen Bund und Ländern wurden zu den Regionalgesprächen, deren Leitung das Verkehrsministerium des jeweiligen Landes übernahm, auch die beteiligten Bundestags- und Landtagsabgeordneten eingeladen. In diesen Regionalgesprächen wurden alle Beteiligten über Methodik und Ergebnisse der gesamtwirtschaftlichen Bewertung unterrichtet.

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung hatte zwar Anhaltspunkte für die volkswirtschaftliche Bedeutung der betriebswirtschaftlich nicht mehr rentablen Schienenstrecken der DB gebracht, konnte jedoch nicht alle Faktoren, die für eine Entscheidung wichtig sind, berücksichtigen und somit die Behandlung im Einzelverfahren ersetzen. Vielmehr wird die endgültige Entscheidung über den Bestand einer Strecke auf der Grundlage der im Rahmen des gesetzlichen Verfahrens zusammengetragenen Unterlagen gefällt, die sicherstellen, daß alle Aspekte einbezogen werden.

17. Welche Bundesbahnstrecken sind in der „Liste C“ enthalten?

Es sind folgende Strecken (Teilstrecken):

- (Bestwig–) Abzw Nuttlar–Winterberg
- Erndtebrück–Berleburg
- Heide–Büsum
- (Husum–) Abzw Hörn–Bad St. Peter-Ording

- Odertal–Scharzfeld
- Titisee–Seebrugg
- Schliersee–Bayerischzell
- Bad Tölz–Lenggries
- Türkheim (Bay) Bf–Bad Wörishofen
- Dillingen–Niedaltdorf
- (Memmingen–) Leutkirch–Kißlegg–Hergatz
- Pforzheim Hbf–Wildbad

18. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß im Anhang 3 der Anlage 3 zum Wirtschaftsplan der DB für das Geschäftsjahr 1984 eine „Liste A“ enthalten ist, die Strecken enthält, „deren Güterverkehr fortgeführt werden soll“?
19. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in der „Liste A“ gemäß Frage 18 Bundesbahnstrecken enthalten sind, für die das gesetzliche Verfahren zur dauernden Einstellung des Güterzugbetriebes gemäß § 44 des Bundesbahngesetzes bisher nicht eingeleitet worden ist, und wenn ja, wie erklärt die Bundesregierung diese Tatsache?

Ja. Das Bundeskabinett hat am 14. Juni 1978 bezüglich der Güterverkehrsstrecken folgenden Beschluß gefaßt:

„Die für rd. 3 000 km Güterverkehrsstrecken vorgesehenen Stilllegungsverfahren werden nur dort eingeleitet, wo dies aus städtebaulichen oder straßenbautechnischen Gründen oder wegen anstehender Investitionen unbedingt notwendig ist. Für die aufrechtzuerhaltenden Strecken ist der DB nach der VO (EWG) Nr. 1191/69 ein Ausgleich zu gewährleisten.“

20. Ist die „Liste A“ des Anhangs 3 zur Anlage 3 zum Wirtschaftsplan der DB für das Geschäftsjahr 1984 vom Bundesminister für Verkehr aufgestellt worden, und wenn nein, von wem wurde sie zusammengestellt?

Nein, von der DB.

21. Nach welchen Kriterien wurde die „Liste A“ zusammengestellt?
22. Erfolgte die Zusammenstellung der „Liste A“ unter Beteiligung
 - a) des Verwaltungsrates der Deutschen Bundesbahn,
 - b) der Bundesländer,
 - c) des Bundesministers für Verkehr,wenn ja, in welcher Form, wenn nein, warum nicht?
23. Welche Bundesbahnstrecken sind in der „Liste A“ aufgeführt?

Die Liste A enthält die Strecken, die dem in der Antwort zu den Fragen 18 und 19 zitierten Beschluß des Bundeskabinetts entsprechen. Sie ist in der Anlage beigefügt. Die Strecken, für die die DB ein Verfahren nach dem Bundesbahngesetz mit dem Ziel der dauernden Einstellung des Gesamtbetriebes (Güterzugbetriebes)

eingeleitet hat, sind in der Spalte 1 mit * gekennzeichnet. Die Bundesländer und der Verwaltungsrat der DB werden entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen im Rahmen der Verfahren in jedem Einzelfall beteiligt.

24. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß im Anhang 3 der Anlage 3 zum Wirtschaftsplan der DB für das Geschäftsjahr 1984 eine „Liste B“ enthalten ist, die Strecken enthält, deren dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes bzw. Güterzugbetriebes im Rahmen durchgeführter Stilllegungsverfahren vom BMV abgelehnt wurde, und wenn ja, um welche Strecken handelt es sich?

Ja, es sind folgende Strecken:

- (Eschwege–) Wanfried–Heldra¹)
- Lüneburg–Dannenberg Ost²)
- (Celle–) Nienhagen–Wathlingen¹)
- Erlau (b. Passau)–Oberzell¹)
- Neustadt (Waldnaab)–Vohenstrauß–Eslarn¹)
- Hohenbrunn–Selb Stadt²)

25. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Zusammenstellung der Strecken in Anhang 3 zur Anlage 3 zum Wirtschaftsplan der DB für das Wirtschaftsjahr 1984 auf dem Stand vom 30. September 1983 ist, und wenn ja, welche Bundesbahnstrecken sind seit dem 30. September 1983 in

- a) der „Liste A“,
- b) der „Liste B“,
- c) der „Liste C“

dieser Zusammenstellung

- a) aufgenommen,
- b) gestrichen

worden?

Ja, seit dem 30. September 1983 haben sich folgende Änderungen ergeben:

a) Liste A

aa) keine

bb) Es wurden folgende Strecken / Teilstrecken gestrichen:

- Ochtrup–Langenhorst
- Finnentrop–Serkenrode
- Hattingen–Sprockhövel
- Stockheim–Gedern
- Selzen-Hahnheim–Gau-Bischofsheim
- Abzw Noltehof–Blomberg
- Jarlingen–Cordingen
- Anst Wietzenbruch–Wietze-Steinförde
- Unterwaldmichelbach–Wahlen

¹) nur Güterzugbetrieb

²) nur Reisezugbetrieb

- Mariagrube–Aldenhoven
- Ameln–Hochneukirch
- Waldniel–Brüggen
- Achen Rothe Erde–Brand
- Brand–Fichtelberg
- Schwäbisch Gmünd–Göppingen

Folgende Einträge wurden geändert:

- Bocholt–Isselburg–Anholt in Bocholt–Mussum (5 km)
- Kirchheim (Krs Hersfeld)–Neukirchen (Schwalm-Eder-Kreis) in Oberaula–Neukirchen (Schwalm-Eder-Kreis) (20 km)
- Anst Stulln–Schönsee in Anst Stulln–Lind (30 km)

b) Liste B

- aa) keine
- bb) keine

c) Liste C

- aa) keine
- bb) keine

Folgende Einträge wurden geändert:

- Odertal–Scharzfeld in
Odertal–Bad Lauterbach (4 km).

26. Kann die Bundesregierung aufgrund der Tatsache, daß in der DS 238/5 der Deutschen Bundesbahn

- a) unter Ziffer 23 die Vorgehensweise zur „Bestimmung des betriebswirtschaftlich günstigsten Zeitpunktes zur Durchführung der Maßnahme“ vorgeschrieben ist,
- b) als Anlage 56 ein entsprechender „Terminplan zur Bestimmung des betriebswirtschaftlich günstigsten Zeitpunktes zur Durchführung der Maßnahme“ als Vordruck enthalten ist,

bestätigen, daß die Deutsche Bundesbahn Untersuchungen zur Bestimmung des betriebswirtschaftlich günstigsten Zeitpunktes zur Durchführung von Streckenstilllegungen durchführt, und wenn ja, in welchen zeitlichen Abständen werden diese Untersuchungen durchgeführt?

Ja, die Erstellung eines Terminplans zur „Bestimmung des betriebswirtschaftlich günstigsten Zeitpunktes zur Durchführung der Maßnahmen“ beschränkt sich auf Güterverkehrsstrecken, deren Stilllegung vom BMV genehmigt und bei denen eine zeitlich befristete Fortführung der Güterverkehrsbedienung unter Berücksichtigung einer kassenmäßigen Betrachtung (Gegenüberstellung von Ausgaben und Einnahmeverlusten) noch zu vertreten ist.

Die Terminplanrechnung umfaßt drei dem Kalkulationsjahr folgende Jahre.

27. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in dem „Terminplan zur Bestimmung des betriebswirtschaftlich günstigsten Zeitpunktes zur Durchführung der Maßnahme“ gemäß Vordruck nach Anlage 56 der DS 238/5
- der betriebswirtschaftlich günstigste Zeitpunkt zur Durchführung der Maßnahme, falls sie nicht sofort durchzuführen ist, jeweils ein bestimmtes Jahr ist,
 - der betriebswirtschaftlich günstigste Zeitpunkt zur Durchführung der Maßnahme bis zu zehn Jahre im voraus bestimmt wird?

a) Ja.

b) In der Regel nein, der betriebswirtschaftlich günstigste Zeitpunkt wird im Abstand von drei Jahren jeweils neu ermittelt.

28. Kann die Bundesregierung im Hinblick auf die Antwort zu Frage 27 bestätigen, daß die Bestimmung des betriebswirtschaftlich günstigsten Zeitpunktes zur Durchführung von Streckenstilllegungen gemäß DS 238/5 insbesondere der langfristigen Planung dient, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

Nein, Aussagen über langfristige Planungen können nur anhand von Kosten/Erlösrechnungen getroffen werden. Diese zeigen, wie sich Streckenstilllegungen langfristig auf das Wirtschaftsergebnis der DB auswirken.

In der Terminplanrechnung wird dagegen die Ausgaben/Einnahmensituation eines drei Jahre umfassenden Zeitraums verglichen.

29. Für welche Bundesbahnstrecken, deren Stilllegungsverfahren gemäß § 44 Bundesbahngesetz
- bereits eingeleitet worden ist,
 - noch nicht eingeleitet worden ist,
- wurde ein Terminplan gemäß Anlage 56 der DS 238/5 zur Bestimmung des betriebswirtschaftlich günstigsten Zeitpunktes zur Durchführung der Stilllegung
- im Reisezugbetrieb,
 - im Güterzugbetrieb
- aufgestellt?
30. Wann ist der jeweilige betriebswirtschaftlich günstigste Zeitpunkt zur Durchführung der Stilllegung
- im Reisezugbetrieb,
 - im Güterzugbetrieb
- der einzelnen Bundesbahnstrecken gemäß Antwort zu Frage 29?

Terminplanrechnungen werden grundsätzlich für alle Güterverkehrsstrecken erstellt, sobald der BMV die Stilllegung der Strecke genehmigt hat und bis zu diesem Zeitpunkt keine Investitionen erforderlich sind.

Die einzelnen Strecken sowie die Jahre, in denen die Terminplanrechnungen aufgestellt worden sind, sind in der Antwort zu Frage 31 genannt.

Im Personenverkehr erübrigen sich derartige Rechnungen, weil bei Umstellung des SPNV auf Busbedienung den wegfallenden Kosten keine oder nur geringe Erlösverluste gegenüberstehen.

Im übrigen siehe Antwort zu Fragen 26 und 27.

31. Wann wurden die jeweiligen Terminpläne für die einzelnen Bundesbahnstrecken gemäß Antwort zu Frage 29 aufgestellt?

— Bocholt–Barlo	1983
— Hervest-Dorsten–Schermbeck	1983
— Alsfeld–Eifa	1983
— Hümme–Trendelburg	1983
— Weilburg–Weilmünster	1984
— Gau-Odernheim–Dittelsheim-Heßloch	1983
— Bechtheim–Osthofen	1983
— Stockhausen (Lahn)–Beilstein	1984
— Fockbeck–Hohn	1982
— Erfde–Mildstedt	1982
— Schwarzenbeck–Möhnsen	1984
— Mattierzoll–Börßum	1982
— Bad Nenndorf–Lauenau	1982
— Einbeckhausen–Bad Münder Stadt	1983
— Witzenhausen Süd–Hundelshausen	1983
— Meßkirch–Krauchenwies	1983
— Ottendorf–Altmannstein	1982
— Thann-Matzbach–Isen	1981
— Liebenstein–Bärnau	1981
— Hof-Steinach–Wörlsdorf-Hassenberg	1982
— Mellrichstadt–Fladungen	1982
— Bieberehren–Röttingen	1983
— Stockheim (Oberfranken)–Burggrub	1983
— Rothenburg o.d.T.–Gebaßfeld	1983
— Georgensgünd–Spalt	1981
— Helmbrechts–Schauenstein	1981
— Sinzing–Alling	1981
— Pronsfeld–Bleialf	1984
— Pronsfeld–Waxweiler	1984

32. Ist für die Bundesbahnstrecken gemäß Antwort zu Frage 29 auch eine gesamtwirtschaftliche Bewertung durchgeführt worden, und wenn ja, wie sind die Ergebnisse dieser Bewertung bezogen auf die einzelnen Bundesbahnstrecken?

Das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren nach dem Bundesbahngesetz, das die DB bei geplanten Betriebseinstellungen in jedem Einzelfall durchzuführen hat, stellt sicher, daß sowohl wirtschaftliche Kriterien, Aspekte der Raumordnung, der Sozial- und Strukturpolitik und des Umweltschutzes als auch alle vorgebrachten Argumente in die Beurteilung einfließen. Eine Bewertung

nach einem formalisierten Rechenverfahren wird nicht vorgenommen.

33. Erfolgt die Durchführung der Bestimmung des betriebswirtschaftlich günstigsten Zeitpunktes zur Durchführung von Streckenstilllegungen gemäß DS 238/5

- a) grundsätzlich,
b) in Einzelfällen

auf Weisung des Bundesministers für Verkehr?

a) Nein.

b) Ja.

34. Wird der Bundesminister für Verkehr ohne Aufforderung automatisch über die Ergebnisse der Untersuchungen zur Bestimmung des betriebswirtschaftlich günstigsten Zeitpunktes zur Durchführung von Streckenstilllegungen informiert?

Ja.

35. Welches waren die jeweiligen betriebswirtschaftlich günstigsten Zeitpunkte zur Durchführung der Stilllegung der Bundesbahnstrecke Kempten–Isny im Reisezugbetrieb gemäß Terminplan nach Anlage 56 der DS 238/5 in den Kalkulationsjahren 1977 bis 1983?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 26 ausgeführt, werden Terminplanrechnungen nicht für den Reisezugbetrieb durchgeführt.

Liste A

lfd. Nr.	Strecke	Güterverkehr unwirtschaftlich von bis	Länge	von Spalte 4 dienen dem	
				Güter- verkehr	Reise- und Güter- verkehr
			km		
1	2	3	4	5	6
	<i>BD Essen</i>				
1	Lünen Hbf – Gronau	Lüdinghausen – Ondrup	5	–	5
2	Lünen Hbf – Gronau	Merfeld – Coesfeld (Westf.)	9	–	9
3	Münster (Westf.) Hbf – Rheda (Westf.)	Herzebrock – Clarholz	3	–	3
4*	Ochtrup – Langenhorst	Ochtrup – Langenhorst	2	2	–
5	Anst Rhedebrügge – Isselburg-Anholt	Anst Rhedebrügge – Anst Rhede	6	6	–
6*	Anst Rhedebrügge – Isselburg-Anholt	Bocholt – Isselburg-Anholt	13	13	–
7	Mecklenbeck – Anst Ramsdorf	Mecklenbeck – Roxel	5	–	5
8	Mecklenbeck – Anst Ramsdorf	Havixbeck – Coesfeld (Westf.)	22	–	22
9*	Finntrop – Serkenrode	Finntrop – Serkenrode	13	13	–
10	Borken (Westf.) – Anst Burlo	Borken (Westf.) – Anst Burlo	8	8	–
11*	Olpe – Kirchen	Olpe – Rothemühle	9	9	–
12*	Erndtebrück – Wallau	Erndtebrück – Feudinggen	14	–	14
13	Paderborn – Büren (Westf.)	Paderborn – Büren (Westf.)	27	27	–
14	Abzw Nuttlar – Hallenberg	Bigge – Hallenberg	37	15	22
15*	Hattingen (Ruhr) – Wuppertal-Wichlinghausen	Hattingen (Ruhr) – Sprockhövel	9	9	–
16	Brügge (Westf.) – Marienheide + Meinerzhagen – Krummenerl	Oberbrügge – Krummenerl	25	12	13
17	Menden (Sauerland) – Neuenrade	Balve – Neuenrade	8	–	8
18	Bielefeld Hbf – Dörentrup	Hillegossen – Oerlinghausen	4	–	4
19	Wennemen – Eslohe	Wennemen – Eslohe	13	13	–
20	Wenholthausen – Schmallenberg	Wenholthausen – Schmallenberg	23	23	–
	<i>BD Frankfurt (Main)</i>				
1	Worms (Rh.) Hbf – Bingen (Rh.)	Gau Bickelheim – Spremlingen (Rhh.)	4	–	4
2	Friedberg (Hess.) – Hungen	Friedberg (Hess.) – Berstadt-Wohnbach	16	–	16
3	Beienheim – Nidda	Beienheim – Echzell	8	–	8
4	Beienheim – Nidda	Geiß Nidda – Nidda	3	–	3
5	Friedrichsdorf (Taunus) – Albshausen	Usingen – Grävenwiesbach	11	–	11
6	Friedrichsdorf (Taunus) – Albshausen	Brandoberndorf – Alshausen	16	–	16
7	Lollar – Londorf	Mainzlar – Londorf	9	9	–
8	Herborn (Dillkr.) – Niederwalgern	Burg (Dillkr.) – Bischoffen	10	–	10
9	Herborn (Dillkr.) – Niederwalgern	Hartenrod – Niederwalgern	20	–	20

Ifd. Nr.	Strecke	Güterverkehr unwirtschaftlich von bis	Länge	von Spalte 4 dienen dem	
				Güterverkehr	Reise- und Güterverkehr
1	2	3	4	5	6
	<i>noch BD Frankfurt (Main)</i>				
10	Osthofen – Guntersblum	Eich – Guntersblum	7	7	–
11	Wabern (Bz Kassel) – Brilon Wald	Bad Wildungen – Anschl. Edersee	9	–	9
12	Wabern (Bz Kassel) – Brilon Wald	Waldeck – Korbach	25	–	25
13	Wabern (Bz Kassel) – Brilon Wald	Korbach – Usseln	17	–	17
14*	Volkmarsen – Sarnau	Korbach – Herzhausen	13	–	13
15*	Volkmarsen – Sarnau	Schmittlotheim – Frankenberg (Eder)	15	–	15
16	Kassel Hbf – Eschwege	Waldkappel – Eschwege West	13	–	13
17	Eschwege – Großburschla	Eschwege – Wanfried	12	12	–
18	Hünfeld – Eiterfeld	Hünfeld – Eiterfeld	15	15	–
19	Götzenhof – Seiferts	Götzenhof – Seiferts	32	5	27
20	Bronnzell – Gersfeld (Rhön)	Welkers – Gersfeld	17	–	17
21*	Bad Hersfeld – Treysa	Kirchheim (Krs. Hersfeld) – Neukirchen (Schwalm-Eder-Kreis)	29	–	29
22	Wiesbaden Hbf – Diez	Bad Schwalbach – Kettenbach	14	–	14
23*	Stockheim (Oberhess.) – Gedern	Stockheim (Oberhess.) – Gedern	19	19	–
24	Lauterbach (Hess.) Nord – Anschl. Oberwald	Lauterbach (Hess.) Süd – Anschl. Oberwald	28	28	–
25	Dillenburg – Wallau (Lahn)	Dillenburg – Oberscheid Ort	6	–	6
26	Dillenburg – Wallau (Lahn)	Gönnern – Niedereisenhausen	2	–	2
27	Monsheim – Langmeil	Monsheim – Göllheim-Dreisen	16	16	–
28*	Bodenheim – Alzey	Selzen-Hahnheim – Gaubischofsheim	7	–	7
29	Hann-Münden – Dransfeld	Dransfeld – Oberscheden	8	8	–
	<i>BD Hamburg</i>				
1	Lüneburg – Dannenberg Ost	Görde – Dannenberg Ost (s. auch Liste B, Ifd. Nr. 2)	20	–	20
2*	Buchholz (Nordheide) – Lüneburg	Brackel (b. Lüneburg) – Lüneburg	26	26	–
3	Neumünster – Heide (Holst.)	Neumünster – Hademarschen	39	–	39
4	Flensburg Weiche – Lindholm	Schafflund – Sprakebüll	6	6	–
5*	Neumünster – Ascheberg	Neumünster – Wankendorf	17	–	17
6	Bremerhaven-Wulsdorf – Stade	Goestenseth – Sellstedt	9	–	9
7	Wrist – Hohenlockstedt	Kellinghausen (Mittelholst.) – Hohenlockstedt	7	7	–
8	Niebüll – Grenze (Tondern)	Anst Süderlügum – Grenze	3	3	–
9*	Abzw Hörn – Bad St. Peter-Ording	Abzw Hörn – Garding	27	–	27

lfd. Nr.	Strecke	Güterverkehr unwirtschaftlich von bis	Länge	von Spalte 4 dienen dem	
				Güter- verkehr	Reise- und Güter- verkehr
				km	
1	2	3	4	5	6
	<i>noch BD Hamburg</i>				
10*	Pönitz – Ahrensböök	Pönitz – Ahrensböök	8	8	–
	<i>BD Hannover</i>				
1	Plockhorst – Braunschweig-Gliesmarode	Wipshausen – Braunschweig-Rühme	19	19	–
2	Salzgitter Bad – Klein Mahner	Salzgitter Bad – Klein Mahner	5	5	–
3	Salzgitter Drütte – Derneburg	Salzgitter Drütte – Salzgitter Osterlinde	17	–	17
4	Gifhorn Stadt – Celle	Müden-Dieckhorst – Celle	24	–	24
5*	Abzw Noltehof – Blomberg	Abzw Noltehof – Blomberg	4	4	–
6	Visselhövede – Walsrode	Jarlingen – Cordingen	3	3	–
7	Uelzen – Braunschweig Hbf	Knesebeck – Wahrenholz	10	–	10
8	Uelzen – Braunschweig Hbf	Neudorf-Platendorf – Triangel	5	–	5
9	Uelzen – Braunschweig Hbf	Meine – Wenden-Bechtsbüttel	6	–	6
10	Celle – Wathlingen	Celle – Nienhagen	8	8	–
11	Helmstedt – Wolfenbüttel	Schöningen – Söllingen (Braunschweig)	6	–	6
12	Helmstedt – Wolfenbüttel	Jerxheim – Schöppenstedt	12	–	12
13	Dörentrup – Hameln	Barntrup – Aerzen	13	13	–
14*	Dörentrup – Hameln	Aerzen – Awanst Klein Berkel	7	7	–
15	Uslar – Sohlingen (Solling)	Uslar Stadt – Sohlingen (Solling)	2	2	–
16	Wieren – Nienbergen	Schnega – Nienbergen	4	4	–
17	Brake (Unterweser) – Großenmeer	Brake (Unterweser) – Oldenbrok	11	11	–
18	Osnabrück-Hörne – Dissen-Bad Rothenfelde	Osnabrück-Hörne – Hankenberge	17	17	–
19	Holzminden – Scherfede	Borgholz – Scherfede	18	–	18
20	Rheine Pbf – St. Arnold	Hauenhorst – St. Arnold	4	–	4
21	Rheine Pbf – Wettringen	Rheine – Wettringen	12	12	–
22	Großdüngen – Bad Gandersheim	Bodenburg – Harbarnsen	5	5	–
23	Norden – Sande	Norden – Fulkum	23	23	–
24	Etzhorn – Oldenburg (Oldb.) Hbf	Etzhorn – Ohmstede	3	3	–
25*	Celle – Wietze-Steinförde	Anst Wietzenbruch – Wietze-Steinförde	16	16	–
	<i>BD Karlsruhe</i>				
1	Hausach – Freudenstadt Hbf	Schenkenzell – Alpirsbach	5	–	5
2	Hausach – Freudenstadt Hbf	Loßburg-Rodt – Freudenstadt	6	–	6
3	Wehr (Baden) – Bad Säckingen	Wehr (Baden) – Bad Säckingen	11	11	–

Hfd. Nr.	Strecke	Güterverkehr unwirtschaftlich von bis	Länge	von Spalte 4 dienen dem	
				Güter- verkehr	Reise- und Güter- verkehr
			km		
1	2	3	4	5	6
	<i>noch BD Karlsruhe</i>				
4*	Mörlenbach – Wahlen	Unterwaldmichelbach – Wahlen	5	5	–
5	Winden (Pfalz) – Staatsgrenze	Schaidt (Pfalz) – Staatsgrenze	7	7	–
6	Appenweier – Bad Griesbach	Oppenau – Bad Griesbach	11	–	11
7	Denzlingen – Elzach	Denzlingen – Elzach	20	–	20
8	Grünstadt – Enkenbach	Eisenberg (Pfalz) – Ramsen	4	4	–
9	Titisee – Seebrugg	Titisee – Seebrugg	19	–	19
10	Monsheim – Grünstadt	Bockenheim-Kindenheim – Grünstadt	6	–	6
11	Neustadt (Weinstr.) Hbf – Grünstadt	Neustadt (Weinstr.) Hbf – Bad Dürkheim	15	–	15
	<i>BD Köln</i>				
1*	Würselen – Aldenhoven	Mariagrube – Aldenhoven	8	8	–
2*	Ameln – Hochneukirch	Ameln – Hochneukirch	14	14	–
3	Düren – Jülich	Düren – Jülich-Krauthausen	9	–	9
4	Jülich – Linnich	Jülich – Linnich	11	11	–
5	Jünkerath – Losheim (Eifel) Grenze	Jünkerath – Losheim (Eifel) Grenze	20	20	–
6*	Dülken – Brüggen (Nieder- rhein)	Waldniel – Brüggen (Nieder- rhein)	8	8	–
7	Düren – Heimbach (Eifel)	Kreuzau – Heimbach (Eifel)	23	–	23
8	Siershahn – Altenkirchen (Westerwald)	Selters (Ww.) – Dierdorf (Bez. Koblenz)	8	–	8
9*	Bergischborn – Marienheide	Wipperfürth – Egerpohl	4	–	4
10	Dieringhausen – Olpe	Derschlag – Wiedennest	7	7	–
11	Wuppertal-Rauental – Krebsöge	Wuppertal-Beyenburg – Dahlerau	5	5	–
12*	Marienheide – Diering- hausen	Marienheide – Gummers- bach	8	–	8
13	Aachen Rothe Erde – Brand	Aachen Rothe Erde – Brand	6	6	–
14	Opladen – Hilgen	Opladen – Hilgen	13	–	13
15	Lindern – Heinsberg	Oderbruch – Heinsberg	3	3	–
16*	Schiefbahn – Neersen	Schiefbahn – Neersen	4	4	–
	<i>BD München</i>				
1*	Prien – Aschau (Chiemgau)	Prien – Aschau (Chiemgau)	10	–	10
2*	Tutzing – Kochel	Penzberg – Kochel	13	–	13
3	Murnau – Oberammergau	Murnau – Oberammergau	24	–	24
4	Gessertshausen – Türkheim (Bay) Bf	Gessertshausen – Markt Wald	27	–	27
5	Augsburg Hirblinger- straße – Welden	Augsburg Hirblinger- straße – Welden	21	–	21
6	Nördlingen – Dombühl	Nördlingen – Fremdingen	15	–	15
7	Weilheim (Obb) – Schongau	Hohenpeißenberg – Peiting Ost	5	–	5

lfd. Nr.	Strecke	Güterverkehr unwirtschaftlich von bis	Länge	von Spalte 4 dienen dem	
				Güterverkehr	Reise- und Güterverkehr
			km		
1	2	3	4	5	6
	<i>noch BD München</i>				
8	Günzburg – Mindelheim	Krumbach (Schwab) – Loppenhausen	10	–	10
9	Schliersee – Bayrischzell	Schliersee – Bayrischzell	17	–	17
10	Bad Tölz – Lenggries	Bad Tölz – Lenggries	9	–	9
11	Türkheim (Bay) Bf – Bad Wörishofen	Türkheim (Bay) Bf – Bad Wörishofen	5	–	5
12	Wasserburg (I) Bf – Wasserburg (I) Stadt	Wasserburg (I) Bf – Wasserburg (I) Stadt	4	–	4
13	Nördlingen – Wemding	Fessenheim – Wemding	7	7	–
14*	Kempten (Allg) Hbf – Isny	Kempten (Allg) Hbf – Isny	37	–	37
	<i>BD Nürnberg</i>				
1	Gemünden (Main) – Bad Kissingen	Elfershausen-Trimberg – Bad Kissingen	12	–	12
2	Forchheim (Oberfr) – Ebermannstadt	Forchheim (Oberfr) – Ebermannstadt	15	–	15
3*	Breitengüßbach – Maroldsweisach	Ebern – Maroldsweisach	16	–	16
4*	Bayreuth Hbf – Warmensteinach	Weidenberg – Warmensteinach	10	–	10
5	(Neuenmarkt-Wirsberg –) Abzw Schlömen – Bischofsgrün	Goldmühl – Bischofsgrün	8	8	–
6	Bad Neustadt (Saale) – Bischofsheim (Rhön)	Bad Neustadt (Saale) – Bischofsheim (Rhön)	19	–	19
7	Hof Hbf – Bad Steben	Marxgrün – Bad Steben	4	–	4
8*	Neusorg – Fichtelberg	Brand (Oberpf) – Fichtelberg	8	8	–
9*	Nabburg – Schönsee (Oberpf)	Anst Stulln – Schönsee (Oberpf)	43	43	–
10*	Zwiesel (Bay) – Bayerisch Eisenstein	Zwiesel (Bay) – Bayerisch Eisenstein	14	–	14
11*	Regensburg-Wutzlhofen – Falkenstein (Oberpf)	Regensburg-Wutzlhofen – Falkenstein (Oberpf)	35	–	35
12	Miltach – Straubing	Bogen – Konzell-Streifenau	28	–	28
13	Zwiesel (Bay) – Bodenmais	Zwiesel (Bay) – Bodenmais	15	–	15
14	Zwiesel (Bay) – Grafenau	Spiegelau – Grafenau	13	–	13
15	Neustadt (Aisch) Bf – Steinach (b. Rothenburg o. d. Tauber)	Ipsheim – Dietersheim	5	–	5
16	Pleinfeld – Gunzenhausen	Anst Arnold – Langlau	6	–	6
17	Holenbrunn – Selb Stadt	Höchstädt-Thierstein – Schwarzenhammer (s. a. Liste B lfd. Nr. 6)	4	–	4
18	Neustadt (Aisch) Stadt – Demantsfürth-Uhlfeld	Neustadt (Aisch) Stadt – Demantsfürth-Uhlfeld	13	13	–
19	Ebersdorf (b. Coburg) – Wörlsdorf-Hassenberg	Sonnenfeld – Hof-Steinach	12	12	–

lfd. Nr.	Strecke	Güterverkehr unwirtschaftlich von bis	Länge	von Spalte 4 dienen dem	
				Güter- verkehr	Reise- und Güter- verkehr
				km	
1	2	3	4	5	6
	<i>BD Saarbrücken</i>				
1	Mayen Ost – Daun	Kaisersesch – Laubach- Müllenbach	5	–	5
2	Mayen Ost – Daun	Uersfeld (Eifel) – Daun	18	–	18
3	Daun – Gerolstein	Daun – Dockweiler – Dreis	10	–	10
4	Daun – Gerolstein	Hohenfels (Eifel) – Pelm	6	–	6
5	Prüm (Eifel) – Pronsfeld	Prüm (Eifel) – Pronsfeld	8	8	–
6	Pronsfeld – Neuerburg (Kr. Bitburg)	Pronsfeld – Neuerburg (Kr. Bitburg)	25	25	–
7	Wengerohr – Bernkastel- Kues	Wengerohr – Bernkastel- Kues	15	–	15
8	Lebach – Völklingen	Eiweiler – Völklingen	16	–	16
9	Trier Hbf – Hermeskeil	Ruwer (DB) – Zerf	24	–	24
10	Trier Hbf – Hermeskeil	Schillingen – Hermeskeil	17	17	–
11	Hermeskeil – Simmern	Hermeskeil – Thalfang	16	16	–
12	Hermeskeil – Simmern	Morbach – Simmern	41	41	–
13	Hermeskeil – Türkismühle	Hermeskeil – Türkismühle	22	22	–
14	Kaiserslautern Hbf – Lauter- ecken-Grumbach	Wolfstein – Lauterecken- Grumbach	10	10	–
15	Lampertsmühle-Otterbach – Reichenbach (Pfalz)	Lampertsmühle-Otterbach – Reichenbach (Pfalz)	16	16	–
16*	Homburg (Saar) Hbf – Glan- Münchweiler	Homburg (Saar) Hbf – Schönenberg-Kübelberg	10	10	–
17	Altenglan – Staudernheim	Altenglan – Offenbach- Hundheim	15	–	15
18	Altenglan – Staudernheim	Lauterecken-Grumbach – Meisenheim	10	–	10
19	Kaiserslautern Hbf – Pirmasens Nord	Kaiserslautern – Waldfisch- bach	24	–	24
20*	Erdorf – Irrel	Bitburg – Irrel	16	16	–
21	Monsheim – Langmeil	Langmeil – Börstadt	6	6	–
22	Gerolstein – Prüm (Eifel)	Gerolstein – Prüm (Eifel)	24	24	–
23	Boppard – Simmern	Boppard – Simmern	53	38	15
24	Daun – Wittlich	Daun – Wittlich	37	37	–
25	Tholey – St. Wendel	Oberthal – St. Wendel	9	9	–
	<i>BD Stuttgart</i>				
1	Pforzheim Hbf – Eutingen (Württ)	Pforzheim-Weißenstein – Unterreichenbach	6	–	6
2	Pforzheim Hbf – Eutingen (Württ.)	Bad Liebenzell – Calw	8	–	8
3	Göppingen – Boll	Göppingen – Boll	12	–	12
4	Schelklingen – Kleineng- stingen	Müsingen – Kleinengstingen	20	20	–
5	Lauffen – Leonbronn	Güglingen – Leonbronn	8	–	8
6	Schorndorf – Welzheim	Schorndorf – Welzheim	23	13	10
7	Freudenstadt Hbf – Hochdorf (b. Horb)	Freudenstadt Hbf – Hochdorf (b. Horb)	25	–	25

lfd. Nr.	Strecke	Güterverkehr unwirtschaftlich von bis	Länge	von Spalte 4 dienen dem	
				Güter- verkehr	Reise- und Güter- verkehr
				km	
1	2	3	4	5	6
	<i>noch BD Stuttgart</i>				
8*	Schwäbisch Gmünd – Göppingen	Schwäbisch Gmünd – Göppingen	27	–	27
9	Pforzheim-Brötzingen – Wildbad	Pforzheim-Brötzingen – Wildbad	20	–	20
10*	Blaufelden – Langenburg	Blaufelden – Langenburg	12	12	–
11	Weil der Stadt – Calw	Weil der Stadt – Althengstett	12	12	–