

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/3875 —**

### **Streckenstillegungen und Angebotseinschränkungen bei der Deutschen Bundesbahn**

*Der Bundesminister für Verkehr – E 12/32.30.05/12 075 Vm 85  
(1) – hat mit Schreiben vom 28. November 1985 im Namen der  
Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:*

1. Welche Bundesbahnstrecken werden zum Fahrplanwechsel am  
29. September 1985
  - a) für den Personenverkehr,
  - b) für den Güterverkehrstillgelegt?

*Zu a)*

**Im Reiseverkehr:**

**Neumünster – Ascheberg (Holst.)  
Trier – Waldrach  
Nördlingen – Gunzenhausen  
Lebach – Völklingen**

*Zu b)*

**Im Güterverkehr:**

**Dornum – Esens  
Abzw. Mühlenberg – Abzw. Borgschenhof  
Herborn – Schönbach  
Heilbronn-Süd – Heilbronn-Sontheim  
Etzenhofen – Völklingen  
Schermbach – Hervest-Dorsten**

## 2. Wie viele Reisezüge werden insgesamt

- a) werktags außer samstags,
- b) samstags,
- c) sonntags

auf dem gesamten Bundesbahnnetz zum Fahrplanwechsel am 29. September 1985 entfallen?

Zu a)

53 Züge

Zu b)

34 Züge

Zu c)

17 Züge

## 3. Wie viele Bahnhöfe und Haltepunkte der Deutschen Bundesbahn sollen zum Fahrplanwechsel am 29. September 1985 nicht mehr

- a) im Reisezugbetrieb,
- b) im Güterzugbetrieb

bedient werden?

Zu a)

28 Bahnhöfe und Haltepunkte

Zu b)

9 Gütertarifbahnhöfe

## 4. Haben die Streckenstilllegungsanträge für die Bundesbahnstrecken zu Frage 1 a) jeweils das im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes erreichbare Reisendenpotential ausgewiesen und berücksichtigt? Wenn ja, wie hoch war dies jeweils, wenn nein, warum nicht?

## 5. In welcher Form wurde der am 13. Juni 1985 vom Deutschen Bundestag einstimmig gefaßte Beschluß im Hinblick auf die Bundesbahnstrecken zu Frage 1 a) umgesetzt?

Die Forderung, in Stilllegungsanträgen das im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes erreichbare Reisendenpotential auszuweisen und zu berücksichtigen, ist eines der Kriterien, die im Beschluß des Deutschen Bundestages vom 13. Juni 1985 aufgeführt sind, den Verfahrensgang der Entscheidungen im jeweiligen Einzelfall zu verbessern. Entsprechend dem Beschluß des Deutschen Bundestages vom 26. Juni 1985 soll dies Bestandteil eines Konzeptes der Bundesregierung für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV in der Fläche werden.

In den Anträgen der DB für die Strecken zu Frage 1 a) wurde das erreichbare Reisendenpotential nicht ausgewiesen, da die Zeitpunkte der Antragstellung durch die DB wie auch der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr noch vor dem 13. Juni 1985 lagen.

Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 24. Juli 1985 der DB die o. g. Beschlüsse bekanntgegeben und gebeten, künftig entsprechend zu verfahren. Die DB erarbeitet derzeit ein Verfahren, die Verkehrspotentiale für die einzelnen Strecken nach einheitlichen Grundsätzen zu ermitteln.

Die Länderverkehrsminister wurden mit Schreiben vom 16. September 1985 über den Inhalt der Beschlüsse unterrichtet und insbesondere auf das im Beschluß vom 26. Juni 1985 unter Punkt 5, letzter Anführungsstrich, aufgeführte Kriterium hingewiesen. Sie wurden gebeten, dies bei ihren Stellungnahmen künftig zu berücksichtigen.

6. Welche Bundesbahnstrecken sind seit 1980 vom zweigleisigen auf eingleisigen Betrieb umgestellt worden, und für welche Strecken ist dies noch geplant?

Vom 1. Oktober 1980 bis 29. September 1985 sind folgende Strecken auf eingleisigen Betrieb umgestellt worden:

Krefeld Hbf. – Krefeld Stahlwerk  
Duisburg-Neumühl – Abzw. Grafenbusch  
Hanweiler-Bad Richlingen – Staatsgrenze (– Saargemünd)  
Hochdorf – Eutingen  
Euskirchen – Dürscheven  
Bubenheim – Düren  
Bergisch Born – Remscheid-Lennep  
Dornap-Hahnenfurth – Wuppertal-Varresbeck  
Brilon Wald – Warburg (Westf.)  
Salzgitter – Ringelheim – Neuekrug-Hahausen  
Homburg – Schwarzenacker  
Jerxheim – Schöningen  
Uelzen – Wieren  
Haiger – Würgendorf  
Otterbergen – Wehrden (Weser)  
Deensen-Arholzen – Holzminden  
Salzgitter Bad – Salzgitter-Ringelheim

Für folgende Strecken ist das Verfahren zur Umstellung auf eingleisigen Betrieb eingeleitet und noch nicht abgeschlossen (die mit \* gekennzeichneten Strecken sind bereits genehmigt):

Abzw. Prosper Levin – Abzw. Essen-Horl \*  
Elze – Hameln – Löhne  
Hechthausen – Stade \*  
Flensburg-Weiche – Harsleb  
Lauenförde – Northeim (Han.) \*  
Kreiensen – Deensen-Arholzen \*  
Hildesheim Hbf. – Goslar  
Uelzen – Brockhöfe \*  
Visselhövede – Langwedel \*  
Mettmann – Dornap-Hahnenfurt  
Wuppertal-Varresbeck – Wuppertal-Heubrich

Wuppertal-Vohwinkel – Wuppertal-Varresbeck \*  
Gelsenkirchen-Wattenscheid – Bochum Nord \*  
Hagen-Eckesey-Abzw. Bechelte – Abzw. Einhaus  
Coburg – Creidlitz  
Altenglan – Glan-Münchweiler \*  
Schwelm-Loh – Gevelsberg West  
Duisburg-Großenbaum – Duisburg Hbf.  
Oldenburg-Osternburg – Sandkrug  
Vienenburg – Oker

7. Auf welchen ehemaligen Bundesbahnstrecken sind seit 1980 die Gleise abgebaut worden, auf welchen stillgelegten Strecken sind die Gleise noch vorhanden, und auf welchen Strecken ist der Abbau für die nächste Zeit geplant?

Die Angaben sind in tabellarischer Form als Anlage beigelegt.

8. Bei welchen stillgelegten Strecken sind seit 1980 Grundstücke der Trasse verkauft worden bzw. Veränderungssperren und andere Maßnahmen zur Sicherung der Trasse aufgehoben worden, und für welche Strecken ist dies noch geplant?

Derartige Angaben liegen der DB nicht unmittelbar vor, sondern bedürfen umfangreicher, zeitaufwendiger Einzelermittlungen.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, daß die jeweils zuständigen Bundesbahndirektionen zusammen mit den beteiligten Gemeinden prüfen, in welcher Form die freiwerdenden Flächen einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden können.

## Anlage

DB-Strecke	Gesamt- länge	davon still- gelegt	bereits abge- baut	Abbau geplant
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Altenhundem – Würdinghausen	5	5	5	
Essen-Rüttenscheid – Essen-Steele Süd	6	6	1,85	4,15
Borken (Westf.) – Rhedebrügge	6	6	6	
Mülheim(R)-Speldorf – Mülheim(R)-Saarn	4	4	4	
Abzw. Hörre – BD-Grenze – (Hatzfeld)	16	16	16	
Witten-Annen-Süd – Dortmund-Löttringh.	4	4		4
Abzw. Witten Höhe – Gevelsberg West	13	13	13	
Langenberg (Westf.) – Anschl. Kisker	10	10	10	
Borken (Westf.) – Ramsdorf	7	7	6,5	
Gelsenkirchen Hbf. – Wanne-Eickel Hbf.	5	5	0,1	2,2
Ramsdorf – Gescher	11	11	11	
Mussum – Isselburg-Anholt	8	8		4
Essen-Borbeck – Abzw. Essen-Altendorf	2	2	2	
Anschl. Orenstein u. Koppel – Schee	13	13	1	12
Ochtrup – Langenhorst	2	2	2	
Hagen-Kückelhausen – Hagen-Harkorten	3	3		
Finnentrop – Serkenrode	13	13		13
Witten Ost – Witten Annen Süd	3	3		3
Coesfeld (Westf.) – Gescher	14	14	2	12
Anschl. Brand u. Kritzler – Freudenberg	10	10		10
Hervest-Dorsten – Schermbeck	8	8		8
Darmstadt Ost – Groß Zimmern	13	13	10	
Kirchhain (Bez. Kassel) – Gilserberg	27	27	27	
Worms Hbf. – Worms-Horchheim	5	5		3
(Warburg [Westf.] –) BD-Gr. – Volkmarsen	4	4	4	
Stockheim (Oberhessen) – Ober Seemen	25	25	25	
(Abzw. Hörre –) BD-Grenze – Hatzfeld	3	3	3	
Wetzlar Lollar	18			
(Abendstern – Lollar)		8		8
Treysa – Malsfeld	39			
(Homburg [Bez. Kassel] – Oberbeisheim)		7	2	5
Osthofen – Monzernheim	6			
(Bechtheim – Monzernheim)		2		2
Wiesbaden Hbf. – Diez	54			
(Wiesbaden Hbf. – Bad Schwalbach)		24		
Montabaur – Westerburg	26			
(Wallmerod – Westerburg)		12		12
Herborn – Erdbach u. Erdbach – Driedorf	21	21	8	13
Bad Hersfeld – Treysa	60			
(Niederaula – Oberaula)		13	6	7
Bodenheim – Alzey	31			
(Bodenheim – Harxheim-Lörzweiler)		5		
([Hannover Hbf.] Abzw. Bismarckstr.)				
BD-Grenze – Hann. Münden (Kassel Hbf.)	20			

## Anlage

DB-Strecke	Gesamt- länge	davon still- gelegt	bereits abge- baut	Abbau geplant
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
(BD-Grenze – Dransfeld)		2	2	
Möhnsen (ausschl.) – Trittau (einschl.)	8,2	8,2	8,2	
(Marne –) km, 1,350 – Kronprinzenkoog Nord	7,2	5,9	5,9	
Eutin (ausschl.) – Neustadt (Holst.) (ausschl.)	14,6	14,6	8,7	3,3
Burg (Fehm.) (ausschl.) – Abzw. Burg West				
Südkurve (ausschl.)	1,0	1,0		1,0
Mollhagen (einschl.) – Bad Oldesloe (ausschl.)	11,8	11,8	11,8	
Awanst. Lütjenbrode (ausschl.) – Heiligenhafen	5,0	5,0	5,0	
Schwarzenbek (ausschl.) – Möhnsen (einschl.)	6,3	6,3	6,3	
Schwarmstedt – Wahnebergen	38,0	12,0	12,0	
Göttingen – BD-Grenze (Dransf.)	13,0	13,0	13,0	
Stadthagen – Niedernwöhren	5,0	5,0	5,0	
Herzberg – Rhumspringe	9,0	9,0	4,0	5,0
Warburg – BD-Grenze (Volkm.)	16,0	16,0	16,0	
Gifhorn Stadt – Celle	43,0	18,0	18,0	
Bad Nenndorf – Bad Münder	22,0	3,0	3,0	
Hameln – Dörentrup	33,0	11,0	4,4	6,6
Eichenberg – Großalmerode	18,0	7,0	7,0	
Brg. Rbf.-West – Nordkurve	11,0	1,0	1,0	
Odertal – Scharzfeld	8,0	4,0	4,0	
Salzgitter-Drütte – Derneburg	25,0	16,0	16,0	
Cordingen – Visselhövede	10,0	10,0		10,0
Harbarnsen – Lamspringe	5,0	5,0	5,0	
Celle – Wathlingen	12,0	4,0	4,0	
Celle – Wietze Steinf.	20,0	16,0	16,0	
Beddingen-Salzg. – Drütte	7,0	7,0		
Norden – Sande	62,0	13,0		13,0
Neckarsteinach – Schönau (b. Heidelbg.)	4,95	4,95		
Schwackenreute – Pfullendorf	16,04	12,2	0,2	
Unterwaldmichelbach – Wahlen	5,07	5,07	5,07	
Aachen Rothe Erde – Kornelimünster	9,01	9,01	8,26	
Stolberg (Rhld.) Hbf. – Würselen Nord	10,57	1,57	1,57	
Jülich – Hochneukirch	24,23	24,23	19,23	5,0
Stolberg (Rhld.) Hbf. – Münsterbusch	4,08	4,08	4,08	
Aachen Nord – Jülich	25,68	24,94	24,94	
Wuppertal-Rauenthal – Radevormwald	23,43	8,43	8,43	
Lissendorf – Hillesheim	6,15	6,15	6,15	
Stolberg (Rhld.) Hbf. – Jülich	21,57	9,57	9,57	
Kleve – Spyck	5,26	5,26	2,26	3,00
Oberlahnstein – Abzw. Hohenrhein	2,66	2,66	2,26	
Ratingen West – Abzw. Anger	1,62	1,62	1,62	
Kempen – Kaldenkirchen	18,00	7,23	7,23	
Abzw. Martinswerk – Rommerskirchen	13,21	13,21		
Koblenz-Lützel – Mayen Ost	39,00	18,29	12,09	
Polch – Münstermaifeld	10,13	10,13	10,13	

## Anlage

DB-Strecke	Gesamt- länge	davon still- gelegt	bereits abge- baut	Abbau geplant
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Baal Gbf. – Dalheim	19,00	9,42	7,90	
Dülken – Brüggen	15,00	8,02		8,02
Opladen – Remscheid-Lennep	28,00	6,58	6,58	
Rheydt-Odenkirchen – Mönchengladbach Hbf.	7,00	2,04		2,04
Neersen – Schiefbahn	3,66	3,66	3,66	
Remagen – Adenau	42,00	11,02		11,02
Abzw. Mühlenberg – Abzw. Borgschenhof	2,05	2,05		2,05
Wiesmühl – Tittmoning	6,000	6,000	5,700	0,300
Kempten – Isny (BD-Grenze)	31,805	28,005		28,005
Gessertshausen – Türkheim (techn. bedingte vorläufige Unterbrechung des Abschnittes Markt Wald – Ettringen)	42,380	6,385		
Eichstätt – Kinding (km 5,2 – 8,7)	3,500	3,500	3,500	
Nürnberg Nordost – Abzw. Eichelberg	4,51	4,51	3,27	
Breitengüßbach – Dietersdorf (Oberfr.)	31,84	31,84	29,14	2,70
Ranna – Auerbach (Oberpf.)	8,13	8,13	8,13	
Kulmbach – Drossenfeld (Thurnau – Drossenfeld)	26,15	10,29	10,29	
Ochsenfurt – Weikersheim (Röttingen – Schäfersheim)	47,87	5,76		5,76
Nabburg – Schönsee (Oberpf.) (Lind – Schönsee [Oberpf.])	45,95	13,09		13,09
Neusorg – Fichtelberg	14,73	14,73	7,43	7,30
Wiesau (Oberpf.) – Bärnau (Oberpf.) (Liebenstein – Bärnau)	24,29	8,32		8,32
Amberg – Schmidmühlen (Vilshofen [Oberpf.] – Schmidmühlen)	23,70	3,41		3,41
Regensburg-Wutzlhofen – Falkenst. (Oberpf.) (Wenzenbach – Falkenstein)	35,41	30,21		30,21
Lebach – Völklingen (Etzenhofen-Völklingen)	22	7,7		
Homburg/S – Staudernheim (Schöneberg-Kübelberg – Glanmünchweiler)	97	11	1	10
Schiffweiler – Neunkirchen	3	3	3	
Süßen – Weißenstein (Württ.)	10,41	6,99	6,99	
Geislingen – Wiesensteig	21,23	9,89	9,89	
Schwäbisch Gmünd – Göppingen	27,24	13,41		13,41
Abzw. Phül – Talheim	10,04	1,93		1,93
Reutlingen – Honau (Württ.)	11,04	7,90	7,90	
Biberach (Riß) – Ochsenhausen	22,22	18,98		

