

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion  
DIE GRÜNEN**  
**— Drucksache 11/4297 —**

**Stillgelegte Teilstrecke Mühldorf–Wasserburg der DB-Kursbuchstrecke 941  
Mühldorf–Rosenheim**

*Der Bundesminister für Verkehr hat mit Schreiben vom 8. Mai 1989 – E 12/32.30.05/54 Vm 89 (1) – die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

**Vorbemerkung**

Die Fragestellung läßt vermuten, daß der Sachverhalt zur Strecke Mühldorf – Wasserburg – Rosenheim nur unvollständig bekannt ist und daher falsche Folgerungen gezogen werden. Deshalb wird einleitend der Sachstand kurz dargestellt.

Die Deutsche Bundesbahn hatte am 24. Juli 1985 beim Bundesminister für Verkehr die Genehmigung zur Umstellung des Reisezugbetriebes zwischen Wasserburg und Mühldorf auf Busbedienung sowie zur Einstellung des Güterzugbetriebes auf der Teilstrecke Soyen – Waldkraiburg beantragt. Maßgebend für diese Anträge war der altersbedingte, nicht mehr betriebssichere bauliche Zustand der Jettenbach-Innbrücke und der Königswarter-Innbrücke. Aus diesem Grund wurden die Reisenden zwischen Mühldorf und Wasserburg seit dem 29. September 1985 mit Straßenbussen befördert.

Die für die Erneuerung der beiden Brücken erforderlichen Investitionen in Höhe von rd. 18 Mio. DM waren aus Sicht der Deutschen Bundesbahn in Anbetracht des rückläufigen Verkehrsaufkommens auf der Schiene nach kaufmännischen Grundsätzen nicht zu rechtfertigen. Deshalb hatte die Deutsche Bundesbahn die genannten Anträge gestellt.

Die Strecke Rosenheim – Wasserburg – Mühldorf ist allerdings als Süd-Nord-Verbindung im südostbayerischen Raum von besonde-

rer Bedeutung für die Entlastung des bereits stark belasteten Knotens München und für die geplante verstärkte Durchführung des alpenquerenden Transitverkehrs Österreich/Italien auf der Schiene. Deshalb hatte der Bundesminister für Verkehr am 8. Oktober 1986 die Genehmigung zur Einstellung des Güterzugbetriebes auf der Teilstrecke Soyen-Waldkraiburg versagt unter gleichzeitiger Gewährung von Ausgleichsleistungen des Bundes für die Fortführung des Betriebes. Der Bundesminister der Verteidigung beteiligt sich an den Investitionen für die Erneuerung der beiden Brücken, da er hier eigene Anforderungen stellt.

Aufgrund dieser Versagung hat die Deutsche Bundesbahn daraufhin am 19. Februar 1987 das Verfahren zur Umstellung des Reisezugbetriebes auf Busbedienung eingestellt.

Nach Abschluß der Bauarbeiten vsl. 1990 wird die Deutsche Bundesbahn den Schienenbetrieb wiederaufnehmen.

1. Trifft es zu, daß die oben angegebene, 1985 aus technischen Gründen auf Busbedienung im Personenverkehr umgestellte Bahnstrecke derzeit mit Millionenaufwand saniert wird?  
Wie hoch genau sind die Investitionskosten?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Die Investitionen für die Jettenbachbrücke und die Königswarterbrücke betragen zusammen rd. 18 Mio. DM.

2. Trifft es zu, daß die Sanierung, also insbesondere der Wiederaufbau von zwei Brücken, nicht von der Deutschen Bundesbahn, sondern aus Mitteln des Einzelplanes 14 des Bundeshaushaltes bezahlt wird, weil das Bundesministerium der Verteidigung die Verbindung Mühldorf-Wasserburg-Rosenheim aus strategischen Gründen für wichtig hält?

Nein; siehe Vorbemerkung.

3. Trifft es zu, daß die Deutsche Bundesbahn, würde sie den planmäßigen Schienenpersonennahverkehr oder den durchgehenden Güterverkehr auf der Strecke wieder aufnehmen, einen Teil der Instandsetzungskosten an das Bundesministerium der Verteidigung zu zahlen hätte?  
Ist es richtig, daß sich die Deutsche Bundesbahn dazu bisher nicht bereit erklärt hat?
4. Trifft es zu, daß in jedem Fall Gelder der Steuerzahler/innen verwendet werden, um die Bahnstrecke zu sanieren?  
Glaubt die Bundesregierung nicht, daß es bei den betroffenen Bürgern und Bürgerinnen in der Region auf völliges Unverständnis stößt, daß eine mit öffentlichen Geldern sanierte Schienenstrecke nicht befahren wird, weil die Bahn nicht bereit ist, dem Bundesministerium der Verteidigung Geld zu zahlen?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

5. Wieviel Geld wird im Bundeshaushalt eingespart, wenn die Bahn diese Strecke nicht befährt?

Die Deutsche Bundesbahn hatte für den Fall der Einstellung des Reise- und Güterzugbetriebes einsparbare Kosten in Höhe von rd. 1,9 Mio. DM pro Jahr ermittelt.

Zur Zeit erhält die Deutsche Bundesbahn keine Ausgleichsleistungen des Bundes. Erst nach Wiederaufnahme des Schienengüterverkehrs können durch die Deutsche Bundesbahn Ermittlungen durchgeführt werden, auf deren Grundlage Ausgleichsleistungen gewährt werden.

Nach Wiederaufnahme des Reiseverkehrs werden Ausgleichsleistungen nach EWG-Verordnung 1191 gezahlt.

6. Wie haben sich die Verkehrszahlen auf der Strecke Mühldorf–Wasserburg im Vergleich zu früher entwickelt, seit die Strecke 1985 von der Bahn auf die Busbedienung umgestellt wurde?

Wie viele Fahrgäste fuhren früher mit dem Schienenbus?

Wie viele Fahrgäste fahren heute mit dem Straßenomnibus?

Vor der Sperrung der Strecke aus Sicherheitsgründen benutzten noch rd. 600 Reisende den Schienenbus (werktäglicher Durchschnitt, beide Richtungen zusammen).

Nach einer im Februar 1988 durchgeführten Zählung betrug das Verkehrsaufkommen im Bahnbus rd. 230 Reisende.

7. Wäre die Deutsche Bundesbahn bereit, die Strecke Mühldorf–Wasserburg im Schienenpersonenverkehr wieder zu bedienen, wenn das Bundesministerium der Verteidigung nicht auf einer Beteiligung der Deutschen Bundesbahn an den Sanierungskosten bestehen würde?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Eine derartige Forderung des Bundesministers der Verteidigung besteht nicht.

