

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Winfried Wolf
und der Gruppe der PDS**
— Drucksache 13/2332 —

Streckenstillegungen durch die Deutsche Bahn AG

Vorbemerkungen

Eines der Ziele der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Neuordnung des Eisenbahnwesens ist die konsequente Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben sowie die Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahnen des Bundes. Zu den unternehmerischen Aufgaben des Vorstandes der Deutschen Bahn AG (DB AG) gehören seit Inkrafttreten der Bahnstrukturreform am 1. Januar 1994 u. a. die Gestaltung der Verkehrsangebote nach den Bedürfnissen des Marktes und die Betriebsabwicklung. Hierüber entscheidet die Konzernleitung der DB AG als privatrechtlich organisiertes Wirtschaftsunternehmen selbständig und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Bundesregierung nimmt in diesen Fragen keinen Einfluß.

Die Bundesregierung beantwortet Fragen zu dem Bereich Bahn ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit bis zur vorgesehenen Entscheidung des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages im Herbst dieses Jahres.

Es kann daher in den Antworten zu den Fragen 2 bis 11, 13 bis 16, 18 bis 20 sowie 22 nur die Entscheidung mitgeteilt werden, die das Unternehmen DB AG getroffen hat. Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß bei einigen Fragen zeitaufwendige Recherchen notwendig wären. Diese konnte das Unternehmen DB AG in der für die Beantwortung zur Verfügung stehenden Zeit nicht durchführen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 6. Oktober 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Für welche Strecken der Deutschen Bahn AG (Anfangs- und Zielort, Bundesland, Kreis, letzte Nutzung für Personen- bzw. Güterverkehr, Länge in km, sowie Gesamtanzahl der Strecken und Gesamtlänge in km) wurde seit Anfang 1994 ein Stilllegungsverfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beim Eisenbahn-Bundesamt eingeleitet?
Wann wurde der Verkehr auf den einzelnen Strecken eingestellt und warum?
Für welche Strecken wurde die Stilllegungsgenehmigung bereits erteilt, und wie groß ist deren Gesamtlänge?
Mit welcher Begründung wurde in jedem Einzelfall die Stilllegung genehmigt?
Für welche Strecken wurde die Stilllegung versagt und warum?
Wie groß ist die Gesamtlänge der Strecken, für die derzeit beim Eisenbahn-Bundesamt ein Stilllegungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist?

Für die in Anhang 1, Tabellen 1 und 2 aufgelisteten Strecken wurden seit dem 1. Januar 1994 durch die DB AG Anträge nach § 11 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gestellt. Die Angaben über die Einstellung der Verkehrsbedienung sind den Anträgen der DB AG, Geschäftsbereich Netz, entnommen.

Für 75 Strecken mit rd. 700 km Gesamtlänge (Tabelle 1) sind die Genehmigungen nach § 11 Abs. 2 AEG erteilt, da die Voraussetzungen des § 11 Abs. 1 AEG erfüllt waren. Für die Strecke Düren-Bedburg (Erft), für die ebenfalls die dauernde Einstellung des Betriebes beantragt war, hat das EBA die Genehmigung versagt, da die Voraussetzungen nach § 11 Abs. 1 AEG nicht erfüllt waren. Die noch nicht abgeschlossenen Verfahren (30 Strecken mit rd. 142 km Gesamtlänge) sind in Tabelle 2 aufgelistet.

2. Welche Strecken (Anfangs- und Zielort, Bundesland, Kreis, derzeitige bzw. letzte Nutzung für Personen- bzw. Güterverkehr, Länge in km sowie Gesamtanzahl der Strecken und Gesamtlänge in km) bietet die Deutsche Bahn AG derzeit „Dritten“ im Sinne des § 11 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an?
Auf welchen dieser Strecken wurde bereits der Personen- bzw. Güterverkehr eingestellt und warum?

Eine Übersicht über die 55 Strecken, mit 721 km Gesamtlänge, die die DB AG derzeit Dritten zur Übernahme anbietet, ist in Anhang 2 enthalten.

3. Wie groß ist die Gesamtlänge (in km) sowie die Anzahl der 1994 stillgelegten Bahnstrecken?
Wie groß ist die Gesamtlänge (in km) sowie die Anzahl der bislang im Jahr 1995 stillgelegten Bahnstrecken?

Im Jahre 1994 hat die DB AG auf 30 Strecken mit 257 km Gesamtlänge den Betrieb der Infrastruktur eingestellt. Hierunter fallen auch Strecken, deren Stilllegung vor 1994 nach dem Bundesbahngesetz genehmigt wurde. Im ersten Halbjahr 1995 wurde der Betrieb auf 19 Strecken mit 165 km und auf drei sog. „Streckenrangierbezirken“ mit 33 km Gesamtlänge eingestellt.

4. Wie veränderten sich seit 1950 jährlich bei der Deutschen Bundesbahn (Westdeutschland) und bei der Deutschen Reichsbahn (Ostdeutschland) und seit Anfang 1994 bei der Deutschen Bahn AG die folgenden Parameter:

Gesamtschiennetz (in km), Personenverkehrsnetz (in km), Güterverkehrsnetz (in km), Anzahl und Gesamtlänge der jährlich stillgelegten Strecken, Anzahl und Gesamtlänge der jährlichen Neubaus Strecken?

Die Entwicklung des Streckennetzes bei der Deutschen Bundesbahn seit 1950 zeigt nachfolgende Tabelle (Einzelheiten siehe Anhang 3):

Jahr	Betriebslänge am 31. Dezember in km			stillgelegte Strecken			Neubau von Strecken	
	Gesamt	Personenverkehr	Güterverkehr	Zeitraum	Anzahl (Streckenabschnitte)	km	Anzahl (Streckenabschnitte)	km
1950	30 459	28 906	30 211					
1960	30 692	28 252	30 434	1950 bis 1960	39	430	48	111
1970	29 479	25 587	29 086	1961 bis 1970	143	1 108	39	134
1980	28 475	23 179	27 906	1971 bis 1980	128	1 212	31	121
1990	26 949	20 812	26 239	1981 bis 1990	221	1 942	44	378
1991	27 078	20 962	26 334	1991	18	159	14	325
1992	26 779	20 926	25 981	1992	26	395	8	33
1993	26 391	20 801	25 582	1993	32	438	6	25

Differenzen zwischen der Entwicklung der Betriebslänge mit dem Saldo aus stillgelegten Strecken/Neubau von Strecken ergeben sich durch Eingliederung des Saarlandes 1957, Neuvermessungen, Erwerb von fremden Bahnen usw.

Die entsprechenden Zahlen für das Netz der Deutschen Reichsbahn lauten:

Jahr	Betriebslänge am 31. Dezember in km			stillgelegte Strecken (einschließlich Abgabe an Dritte)			Neubau von Strecken			
	Gesamt	Personenverkehr	Güterverkehr	Zeitraum	Anzahl (Streckenabschnitte)	km	Anzahl (Streckenabschnitte)	km		
1950	15 900	15 400	15 700	Daten liegen nicht vor!			Daten liegen nicht vor!			
1960	16 100	15 300	15 800	1. 1. 1960	202	2 596			Daten liegen nicht vor!	
1970	14 700	13 400	14 300	bis						
1980	14 200	12 600	13 400	2. 10. 1990						
1990	14 000	12 700	13 700							
1991	14 034	12 684	13 646	1991	–	–				
1992	14 048	12 693	13 665	1992	–	–				
1993	13 994	12 490	13 430	1993	7*)	164*)				

*) Ausschließlich Abgabe an NE.

Detaillierte Zahlen für das Netz der Deutschen Reichsbahn liegen nicht vor. Sie sind für die Zeit vor 1960 praktisch nicht mehr und für die Zeit von 1960 bis 1990 nur mit unverhältnismäßig hohem Arbeitsaufwand – ohne Gewähr für die Vollständigkeit – zu ermitteln. Zu erkennen ist jedoch, daß von 1960 bis 1990 in beiden Netzen

Streckenstilllegungen in etwa gleichem Umfang – bezogen auf das Gesamtnetz – erfolgten.

Die weitere Entwicklung bei der DB AG stellt sich wie folgt dar:

Jahr	Betriebslänge am 31. Dezember in km			stillgelegte Strecken (einschließlich Abgabe an Dritte)			Neubau von Strecken	
	Gesamt	Personenverkehr	Güterverkehr	Zeitraum	Anzahl (Streckenabschnitte)	km	Anzahl (Streckenabschnitte)	km
1994	40 355	33 291	39 012	1994	30	257	2	18

5. Stimmt es, daß die rund 7 000 km Nebenstrecken der Deutschen Bahn AG mit (heute) ausschließlicher Nutzung für den Güterverkehr akut (innerhalb weniger Jahre) von Stilllegungen bedroht sind?

Nein.

6. Auf welchen Strecken der Deutschen Bahn AG (Anfangs- und Zielort, Bundesland, Kreis, Länge in km, sowie Gesamtanzahl der Strecken und Gesamtlänge in km) wurde seit Anfang 1994 der Personenverkehr eingestellt, für welche Strecken werden bei der Deutschen Bahn AG dahin gehend Überlegungen angestellt?

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde seit 1994 auf 23 Strecken mit 543 km Gesamtlänge eingestellt (Einzelheiten siehe Anhang 4, Tabelle 1). Strecken, bei denen die DB AG mit den künftig für den SPNV zuständigen Stellen die Einstellung des SPNV untersucht, zeigt Tabelle 2 des Anhangs 4.

7. Auf welchen Strecken der Deutschen Bahn AG (Anfangs- und Zielort, Bundesland, Kreis, Länge in km sowie Gesamtanzahl der Strecken und Gesamtlänge in km) wurde seit Anfang 1994 das Personenverkehrsangebot reduziert?

Das Angebot im SPNV wurde seit 1994 auf zwei Strecken mit 56 km Gesamtlänge reduziert:

von	bis	Land	Kreis	Länge km	SPNV reduziert	Bemerkungen
Ludwigslust	Dömitz	MV	Ludwigslust	30,28	1 Zugpaar	Fpl. 95/96
Greifswald	Lubmin	MV	Ostvorpommern	25,74	2 Zugpaare	Fpl. 95/96

Gleichzeitig wurde das SPNV-Angebot auf anderen Strecken bedarfsgerecht erweitert und qualitativ verbessert (z. B. durch integrierte Taktfahrpläne, Einsatz von neuem und erneuertem Wagenmaterial).

8. Plant die Deutsche Bahn AG finanziell einen Rückzug des Personenverkehrs von Nebenstrecken in der Fläche, um diese Strecken anschließend stillzulegen?

Für die Bestellungen von SPNV wird mit der Bahnstrukturreform zum 1. Januar 1996 die Verantwortung auf die Länder verlagert. Diese treffen in den Landesgesetzen Vorsorge für die landesspezifische Umsetzung. Für den Rhein-Main-Verkehrsverbund, die Länder Thüringen, Brandenburg und Sachsen-Anhalt sind entsprechende Verkehrsverträge abgeschlossen, für die übrigen Regionen laufen die Verhandlungen. In diesem Rahmen entscheiden die Länder auch über den Fortbestand des SPNV auf Nebenstrecken.

9. Auf welche Gesamtlänge beabsichtigt die Deutsche Bahn AG das derzeitige Streckennetz mittelfristig abzubauen (mit und ohne Neubaustrecken)?

Bei der DB AG besteht keine Absicht, das derzeitige Streckennetz mittelfristig auf eine bestimmte Gesamtlänge abzubauen.

10. Welche der seit Anfang 1994 nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes stillgelegten Strecken der Deutschen Bahn AG wurden bereits entwidmet?
Von welchen dieser Strecken wurden bereits Grundstücke durch die Deutsche Bahn AG veräußert?

Von den seit Anfang 1994 nach § 11 AEG stillgelegten Strecken wurde keine Strecke entwidmet oder verkauft.

11. Beabsichtigt die Deutsche Bahn AG in der Regel, stillgelegte Strecken entwidmen zu lassen und anschließend die Grundstücke zu verkaufen?

Ja.

12. Ist auch die Bundesregierung der Ansicht, daß die Stilllegung von Strecken, deren Entwidmung und ein anschließender Verkauf der Grundstücke angesichts der aufwendigen Planfeststellungsverfahren und der hohen Kosten für den Neubau von Eisenbahnstrecken verkehrspolitisch fatal ist und den Klimaschutzziele der Bundesregierung zuwiderläuft?

Nein. Die betreffenden Strecken sind von ihrem Verlauf und der Trassierung her nicht geeignet, die zukünftigen Anforderungen des Verkehrsmarktes – auch unter Berücksichtigung des Klimaschutzes – zu befriedigen. Sie können die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege vorgesehenen Maßnahmen nicht ersetzen.

13. Stimmt es, daß die Deutsche Bahn AG vielen „Dritten“, denen sie vor einer Stilllegung nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Übernahme von Strecken anbieten muß, Entscheidungsfristen von nur wenigen Wochen einräumt?

Stimmt es, daß bisher noch keine der meist betroffenen kleinen Städte und Gemeinden von so einem kurzfristigen Übernahmeangebot Gebrauch gemacht hat?

Nein. Derart kurzfristige Angebote an betroffene kleine Städte und Gemeinden sind der DB AG nicht bekannt.

14. Stimmt es, daß die Deutsche Bahn AG – entgegen eines Erlasses des Bundesverkehrsministeriums vom 15. September 1994 zur Auslegung des Begriffs „Dritter“ in § 11 Abs. 1 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – den Kreis der „Dritten“ dahin gehend einschränkt, daß beispielsweise Inhabern von Privatgleisanschlüssen an einer von Stilllegung bedrohten Strecke immer oder teilweise kein Übernahmeangebot gemacht wird?

Nein.

15. Stimmt es, daß die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahn-Bundesamt oben genannten Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr dahin gehend interpretieren, daß sie auf Anfragen weiterer „Dritter“ nicht reagieren müssen?

Stimmt es, daß die Deutsche Bahn AG an von Stilllegung bedrohten Strecken interessierte nichteisenbahneigene Bahnen oder Eisenbahnvereine, die die Deutsche Bahn AG um ein Übernahmeangebot ersuchen, abblitzen läßt?

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist an dem Verfahren der DB AG im Vorfeld der Antragstellung nicht beteiligt.

Das EBA prüft im Rahmen der Antragsbearbeitung, ob alle Interessenten an der Übernahme einer Strecke in den Kreis der „Dritten“ nach § 11 Abs. 1 AEG einbezogen wurden. Der Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr wird dabei als Mindestforderung gesehen. Die Entscheidung über eine Reihe von Anträgen der DB AG wurde durch das EBA ausgesetzt, nachdem bekannt wurde, daß Verhandlungen mit Interessenten nicht geführt worden sind.

Eine Verpflichtung zur Durchführung von Abgabeverhandlungen besteht nicht, wenn zu erkennen ist, daß die betroffene Streckeninfrastruktur von dem Dritten nicht als öffentliche Eisenbahn weiter betrieben werden soll. In diesen Fällen steht dem Dritten die Möglichkeit offen, die Infrastruktur nach Stilllegung käuflich zu erwerben.

16. Welche überregional agierenden in- oder ausländischen Anbieter von Bahnleistungen (Eisenbahngesellschaften etc.) gibt es, die grundsätzlich die Bereitschaft haben, einen Bahnbetrieb auf von Stilllegung bedrohten Nebenstrecken zu übernehmen, und welche Verkehrsleistungen werden von diesen derzeit erbracht?

Bislang haben einige nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) die Bereitschaft erklärt, bestimmte Strecken zu übernehmen. Nur wenige NE sind jedoch überregional tätig.

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Deutschen Bahn AG und der deutschen Wirtschaft, daß sich die Bahn im Güterverkehr aus der Fläche zurückziehen und sich auf den Langstreckenverkehr ab etwa 300 km mit hohen Geschwindigkeiten konzentrieren sollte?
Wenn ja, warum?

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen als Wirtschaftsunternehmen ihr Güterverkehrsangebot so gestalten, daß die Erträge die Aufwendungen decken. Dies bedingt die Prüfung der Rentabilität von Tarifpunkten und Relationen im Einzelfall. Die Nennung einer Entfernungsgrenze oder andere generalisierende Angaben sind daher nicht möglich.

18. Wie viele Güterbahnhöfe und wie viele Personenbahnhöfe der Deutschen Bahn AG wurden seit Anfang 1994 geschlossen?

Auf die Vorbemerkungen wird Bezug genommen. Angaben konnte die DB AG in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht vorlegen.

19. Stimmt es, daß die Deutsche Bahn AG in ihrer Funktion als Logistikberaterin im Güterverkehr unterhalb von rund 250 km Streckenlänge in den meisten Fällen den Lkw als Verkehrsträger empfiehlt?
Wenn ja, warum?
Wenn nein, wo sieht die Deutsche Bahn AG grundsätzlich (von der individuellen Situation eines jeden Logistikkonzepts generalisierend) die untere Kilometergrenze für einen sinnvollen Einsatz des Verkehrsträgers Bahn und warum?

Auf die Vorbemerkung wird Bezug genommen.

20. Unter welchen Bedingungen und in welchem finanziellen Umfang gewährten die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn von 1950 bis Ende 1993 Finanzierungsbeihilfen oder ähnliche Zuschüsse für Industriegleisanschlüsse?
Förderte auch die Bundesregierung in diesem Zeitraum den Bau von Industriegleisanschlüssen?
Stimmt es, daß die Deutsche Bundesbahn, die Deutsche Reichsbahn bzw. die Deutsche Bahn AG die Finanzierungsbeihilfen oder ähnliche Zuschüsse für Industriegleisbau eingestellt haben?
Wenn ja, wann und warum?
Wenn nein, unter welchen Bedingungen und in welchem finanziellen Umfang fördert die Deutsche Bahn AG den Bau von Industriegleisanschlüssen?
Gewährt die Bundesregierung derzeit finanzielle Zuschüsse für den Bau von Industriegleisanschlüssen?
Wenn nein, warum?
Wenn ja, in welchem Umfang und zu welchen Bedingungen?

Angaben der DB AG zu ihrer jetzigen Vorgehensweise sowie zu der ihrer Rechtsvorgänger liegen nicht vor.

Die Bundesregierung führte Ende der 60er Jahre ein mehrjähriges Investitionsprogramm zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs durch. Mit den Investitionsmitteln

wurden bei Unternehmen des Verkehrs und der verladenden Wirtschaft sowie bei Gebietskörperschaften Vorhaben aus den Bereichen kombinierter Verkehr, Industriestammgleise und Gleisanschlüsse gefördert. Der finanzielle Umfang der geförderten Industriegleisanschlüsse und ihre Zahl können mit vertretbarem Aufwand nicht mehr ermittelt werden.

Seit Anfang 1994 finanziert der Bund gemäß des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Investitionen (Neu- und Ausbau, Ersatzinvestitionen) in die Schienenwege über zinslose Darlehen und Baukostenzuschüsse. Über das Bundesschienenwegeausbaugesetz können für den Bau von Industriegleisanschlüssen keine Haushaltsmittel bereitgestellt werden, weil die Haushaltsansätze nur Investitionsmittel für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes enthalten.

Zur Förderung von Industriegleisanschlüssen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) gilt folgendes:

Nach der grundsätzlichen Kompetenzverteilung sind für die Durchführung der Gemeinschaftsaufgabe allein die jeweiligen Bundesländer zuständig. Dabei können die Länder eigene Schwerpunkte setzen und Förderbereiche, die nach der gemeinsamen Bund-Länder-Rahmenplanung an sich möglich wären, von der Förderung ausklammern. Die Finanzierung von bewilligten Projekten erfolgt hälftig durch den Bund und hälftig durch das Land. Aus Sicht des allgemeinen Rahmenplans können Industriegleisanschlüsse wie folgt gefördert werden:

- a) Im Bereich der Förderung der gewerblichen Wirtschaft können Betriebsgleise, die von dem gewerblichen Unternehmen selbst unterhalten werden und zu den Wirtschaftsgütern des Sachanlagevermögens der Betriebsstätte im Rahmen eines förderfähigen Investitionsvorhabens gehören, in die förderfähigen Kosten einbezogen werden.
- b) Im Bereich der wirtschaftsnahen Infrastruktur können gemäß Ziffer 7.2.3 Teil II des 24. Rahmenplans die Errichtung oder der Ausbau von Verkehrsverbindungen gefördert werden, soweit dadurch Gewerbebetriebe unmittelbar an das Verkehrsnetz angebunden werden.

Dies bedeutet, daß Industriegleisanschlüsse in kommunaler Trägerschaft grundsätzlich förderfähig sind.

Statistische Angaben zum Umfang der geförderten Industriegleisanschlüsse können derzeit nicht gemacht werden.

21. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß die Deutsche Bahn AG bis zum heutigen Tag durch schlechten Service bzw. durch die Schließung von Tarifpunkten kräftig dazu beiträgt, kleine und mittelständische Kunden im Güterverkehr zu vergraulen?

Nein. Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

22. Stimmt es, daß die Deutsche Bahn AG Maßnahmen im Rahmen ihres Programms „RZ 2000“ („Rationalisierter Zustand im Jahr 2000“) bzw. im Rahmen eines Folgeprojekts, mit dem in erheblichem Umfang Weichen, Gleise, Sicherungs- und Kommunikationsanlagen demontiert werden und die einer Genehmigung nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bedürfen, nur teilweise vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigen läßt?

In welchem Umfang wurden im Rahmen dieses Programms bislang Infrastruktureinrichtungen reduziert?

Nein.

Von dem nicht mehr bahnotwendigen Infrastruktur-Potential (RZ-Potential) wurden bis August 1995 endgültig stillgelegt, ausgebaut bzw. rückgebaut:

- 1 140 km Betriebsgleise,
- 7 501 Weicheneinheiten.

Soweit in diesem Zusammenhang Tatbestände des § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betroffen sind, werden entsprechende Anträge gestellt.

23. Ist auch die Bundesregierung der Ansicht, daß das „Trassenpreissystem“ der Deutschen Bahn AG EU-Recht sowie dem § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes widerspricht, einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz zu gewährleisten, wenn faktisch nur die Deutsche Bahn AG selbst in den Genuß von Mengenrabatten kommt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung als Alleineigentümerin der Deutschen Bahn AG dagegen zu ergreifen?

Das aktuelle Trassenpreissystem der DB AG steht nach Auffassung der Bundesregierung weder in Widerspruch zu geltendem EU-Recht noch zu § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur öffentlicher Eisenbahnen wird durch das Eisenbahn-Bundesamt bzw. die Kartellbehörden überwacht.

Ohne in die unternehmerische Entscheidungskompetenz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzugreifen, ist beabsichtigt, in einer Verordnung den Rahmen für die Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu den Schienennetzen anderer Eisenbahnen und für die Erhebung diskriminierungsfreier Benutzungsentgelte zu setzen.

24. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß das „Trassenpreissystem“ auch in dem Sinne diskriminierend ist (vgl. oben), daß die Deutsche Bahn AG die Trassenpreise nicht ausreichend nach der Streckenqualität differenziert und somit für schlecht ausgebaute Nebenstrecken, auf denen die Deutsche Bahn AG den Verkehr in den meisten Fällen einstellen möchte und auf denen teilweise nur eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h gefahren werden kann, das gleiche Trassennutzungsentgelt zu entrichten ist wie für gut ausgebaute Strecken?

Das Trassenpreissystem der DB AG berücksichtigt als Preisbildungskriterium auch, daß die Schienenstrecken unterschiedliche Streckenqualitäten haben. Der Qualitätsmaßstab ist die für die

jeweilige Strecke festgelegte Höchstgeschwindigkeit, abhängig von Parametern wie Kurvenradius, Zugleittechnik, Oberleitungen und anderen Ausrüstungsstandards. Es trifft daher nicht zu, daß die DB AG für weniger gut ausgebaute Nebenstrecken das gleiche Trassennutzungsentgelt erhebt wie für gut ausgebaute Strecken.

25. Ist auch die Bundesregierung der Ansicht, daß der § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen ein Instrument zur Behinderung des Schienenpersonennahverkehrs darstellt, da bei der Übertragung einer Strecke an eine Gebietskörperschaft unnötigerweise die vorherige Nutzung für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs vorausgesetzt wird, und dringend geändert werden muß?

Wenn nein, warum?

Nein. Die Vorschrift dient vielmehr der Sicherung des Bestandes der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr. Die Schaffung eines generellen Übertragungsanspruchs für alle Strecken der DB AG ist nicht beabsichtigt.

Bisher ist dem Bundesministerium für Verkehr noch kein Vertrag über die Übertragung von bahnnotwendigen Liegenschaften auf Dritte gemäß § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen zur Zustimmung vorgelegt worden.

Anhang 1

Tabelle 1 (zu Frage 1)

Stillegung von Eisenbahninfrastruktur nach § 11 AEG (abgeschlossene Verfahren)

Strecke von – bis/Bahnhof	Länge in km	Datum der Genehmigung	Stillegung ab	Einstellung der Verkehrsbedienung	Bundesland	Kreis
Lüneburg–Mechtersen	9	31. 5. 1994	1. 8. 1994	28. 5. 1994	NS	Lüneburg
Jesteburg–Marxen	1	20. 6. 1994	1. 10. 1994	31. 7. 1994	NS	Harburg
Braunschweig West– Braunschweig Celler Straße	3	5. 7. 1994	1. 10. 1994	1. 2. 1992	NS	Stadt Braunschweig
Förtha–Gerstungen	15,8	19. 7. 1994	25. 9. 1994	25. 6. 1993	TH	Wartburgkreis
Awanst Wehr–Wehr (Baden)	7	27. 7. 1994	26. 9. 1994	1. 1. 1991	BW	Waldshut
Abzweigung Grenzacher Horn–Weil (Rhein) G-Bahn	6	13. 9. 1994	1. 1. 1995	1. 1. 1995	BW	Lörrach
Abzweigung Grenzacher Horn–Basel Bad Rbf, G-Bahn	4	13. 9. 1994	1. 1. 1995	1. 1. 1995	BW	Lörrach
Weil (Rhein) – Basel Bad Rbf, G-Bahn	4	13. 9. 1994	28. 5. 1995	28. 5. 1995	BW	Lörrach
St. Michaelisdonn– Mame	8	14. 9. 1994	1. 12. 1994	31. 7. 1994	SH	Dithmarschen
Ratzeburg–Hollenbeck	13	14. 9. 1994	1. 12. 1994	30. 9. 1994	SH	Hzmt. Lauenburg
Abzweigung Forst- haus–Eberswalde Stw B 6–Streckengleis 3 Bf Britz	4,78	20. 9. 1994	–	1. 6. 1994	MV	Barnim
Wunsiedel-Holenbrunn– Schönbrunn	7	22. 9. 1994	1. 1. 1995	25. 9. 1994	BY	Wunsiedel im Fichtel- gebirge
Priemerwald Süd– Priemerwald Ost	1,98	22. 9. 1994	–	1. 6. 1994	MV	Güstrow
Niederpöllnitz Anst Materiallager– Münchenbernsdorf	5,8	18. 10. 1994	27. 6. 1995	31. 12. 1994	TH	Greiz
Heiligenstadt (Eichsfeld)– Heiligenstadt (Eichsfeld) Ost	2,6	19. 10. 1994	–	31. 12. 1994	TH	Eichsfeld
Mörtenbach– Unter Waldmichelbach	11	25. 10. 1994	15. 12. 1994	5. 4. 1994	HE	Bergstraße
Dahme–Uckro (Um- wandlung in Bfs-Gleis)	12,53	18. 11. 1994	31. 3. 1995	weiter im Rangier- betrieb	SN	Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming
Weißwasser (OL)– Bad Muskau (Umwandlung in Bfs-Gleis)	8,15	18. 11. 1994	–	weiter im Rangier- betrieb	SN	Niederschlesischer Oberlausitzkreis
Schwalmstedt–Gilten	6	28. 11. 1994	31. 12. 1994	25. 12. 1994	NS	Soltau-Fallingb.ostel
Wallenfels–Nordhalben	14	9. 12. 1994	12. 2. 1995	25. 9. 1994	BY	Kronach
Neuses (bei Kronach)– Weißbrunn	5	27. 12. 1994	1. 3. 1995	25. 9. 1994	BY	Kronach
Weil der Stadt–Calw	23	18. 1. 1995	1. 9. 1995	25. 9. 1994	BW	Böblingen und Calw
Finsterwalde–Crinitz	17,3	18. 1. 1995	28. 4. 1995	31. 12. 1994	BB	Elbe-Elster

noch Anhang 1

Strecke von – bis/Bahnhof	Länge in km	Datum der Genehmigung	Stilllegung ab	Einstellung der Verkehrsbedienung	Bundesland	Kreis
Paulinenaue–Fehrbellin (Umwandlung in Bfs-Gleis)	17,8	18. 1. 1995	28. 5. 1995	weiter im Rangierbetrieb	BB	Havelland und Ostprignitz-Ruppin
Stendal Vbf–Stendal Ost	2,43	23. 1. 1995	15. 7. 1995	1. 2. 1993	ST	Östliche Altmark
Neustift-Blindham–Ortenburg/Niederbayern	4	3. 2. 1995	2. 4. 1995	31. 10. 1994	BY	Passau
Eging–Kalteneck	21	3. 2. 1995	2. 4. 95	1. 11. 1994	BY	Passau
Finsterwalde–Annahütte (teilweise Umwandlung in Bfs-Gleis)	15,3	8. 2. 1995	28. 4. 1995	weiter im Rangierbetrieb	BB	Elbe-Elster und Oberspreewald-Lausitz
Reutlingen Hbf–Reutlingen Süd	3	22. 2. 1995	1. 6. 1995	25. 9. 1994	BW	Reutlingen
Itzehoe–Edendorf	3	22. 2. 1995	1. 4. 1995	31. 12. 1994	SH	Steinberg
Bodenwöhr Nord–Neunburg vorm Wald	11	1. 3. 1995	30. 4. 1995	15. 10. 1994	BY	Schwandorf
Ingolstadt Nord–Offendorf	18	1. 3. 1995	1. 4. 1995	1. 6. 1994	BY	Eichstätt
Spreewitz–Spreewitz Nord	1,6	3. 3. 1995	15. 5. 1995	1. 1. 1994	BB	Westlausitzkreis
Abzweigung Kreuzstein–Bayreuth Altstadt	4	9. 3. 1995	6. 6. 1995	1. 10. 1994	BY	Stadt Bayreuth
Süßen–Donzdorf	3	17. 3. 1995	1. 7. 1995	25. 9. 1994	BW	Göppingen
Lauffen (Neckar)–Leonbronn	20	17. 3. 1995	1. 7. 1995	25. 9. 1994	BW	Heilbronn
Abzweigung Weiterode–Bebra	2	28. 3. 1995	28. 5. 1995	28. 5. 1995	HE	Hersfeld–Rotenburg
Frauenaaurach–Herzogenaurach	6	5. 4. 1995	28. 5. 1995	25. 9. 1994	BY	Erlangen–Höchstadt
Waldenburg (Württemberg)–Forchtenberg	24	24. 4. 1995	1. 8. 1995	25. 9. 1994	BW	Hohenlohekreis
Dogelin–Seelow (Mark) Stadt	4,54	26. 4. 1995	30. 6. 1995	10. 1. 1994	BB	Märkisch–Oderland
Abzweigung Großrössen–Abzweigung Beyern	2,19	26. 4. 1995	15. 8. 1995	24. 5. 1994	BB	Elbe-Elster
Kirchheim (Teck)–Holzmaden	5	4. 5. 1995	–	25. 9. 1994	BW	Esslingen am Neckar
Elze (Hannover)–Gronau (Leine)	5	5. 5. 1995	–	1. 1. 1995	NS	Hildesheim
Abzweigung Großrössen (Hz)–Abzweigung Großrössen (FK), Abzweigung Großrössen–Abzweigung Großrössen (Hr)	4,11	8. 5. 1995	15. 8. 1995	24. 5. 1994	BB	Elbe-Elster
Tirschenreuth–Liebenstein (Oberpfalz)	5	11. 5. 1995	1. 8. 1995	1. 10. 1994	BY	Tirschenreuth
Mitterteich–Waldsassen	8	11. 5. 1995	1. 8. 1995	1. 10. 1994	BY	Tirschenreuth
Bad Neustadt (Saale)–Bad Königshofen im Grabfeld	23	11. 5. 1995	1. 8. 1995	31. 12. 1994	BY	Rhön-Grabfeld
Wustermark–Bredow–Nauen	9	17. 5. 1995	–	31. 5. 1995	BB	Havelland

noch Anhang 1

Strecke von – bis/Bahnhof	Länge in km	Datum der Genehmigung	Stilllegung ab	Einstellung der Verkehrsbedienung	Bundesland	Kreis
Herzberg (Harz)–Siebertal	6	22. 5. 1995	1. 8. 1995	2. 10. 1995	NS	Osterode
Barntrup–Aerzen	12	23. 5. 1995	–	1. 10. 1994	NS/ NRW	Lippe und Hameln-Pyrmont
Burg West–Landkirchen	2	1. 6. 1995	1. 8. 1995	1. 2. 1995	SH	Ostholstein
Holzminden–Nörde	45	6. 6. 1995	–	31. 5. 1992	NS/ NRW	Holzminden und Hörter
Ziesar–Görzke	11,9	6. 6. 1995	–	31. 12. 1994	BB	Potsdam-Mittelmark
Großheirath–Rossach	2	8. 6. 1995	1. 9. 1995	1. 1. 1995	BY	Coburg
Miltach–Konzell-Streifenau	12	8. 6. 1995	1. 9. 1995	1. 10. 1994	BY	Cham und Straubing-Bogen
Bebitz–Alsleben	7,63	13. 6. 1995	–	31. 12. 1994	ST	Bernburg
Neudietendorf Stw Ds–Neudietendorf Stw Dn	0,5	22. 6. 1995	–	1. 1. 1994	TH	Gotha
Buflieben–Friedrichswerth (Thüringen)	13,4	23. 6. 1995	–	31. 12. 1994	TH	Gotha
Ingolstadt Hbf–Weichering (Nordstrecke), Ingolstadt Hbf–Zuchering	12	29. 6. 1995	1. 9. 1995	28. 5. 1995	BY	Stadt Ingolstadt
Waldkirchen (Niederbayern)–Jandelsbrunn	8	5. 7. 1995	1. 10. 1995	1. 10. 1994	BY	Freyung-Grafenau
Abzweigung Jüterbog Neues Lager–Abzweigung Dennewitz	2,1	5. 7. 1995	5. 7. 1995	5. 7. 1995	BB	Teltow-Fläming
Hemhofen–Höchstadt	11	11. 7. 1995	1. 10. 1995	1. 4. 1995	BY	Erlangen-Höchstadt
München-Freimann–km 2,4 (München-Schwabing)	2	11. 7. 1995	1. 9. 1995	31. 1. 1994	BY	Stadt München
München-Thalkirchen–Großhesselohe	4	11. 7. 1995	1. 9. 1995	1. 9. 1994	BY	Stadt und Landkreis München
Liebenau (Hannover)–Steyerberg	7	9. 8. 1995	–	1. 1. 1995	NS	Nienburg (Weser)
Neumünster–Ascheberg	25	11. 8. 1995	1. 11. 1995	25. 9. 1988	SH	Plön
Rheda–Wiedenbrück Süd–Langenberg (Westf.)	6	29. 8. 1995	–	1. 12. 1994	NRW	Gütersloh
Neustadt (Waldnaab)–Vohenstrauß	25	13. 9. 1995	–	28. 5. 1995	BY	Neustadt a. d. Waldnaab
Haßfurt–Hofheim (Unterfranken)	15	19. 9. 1995	–	31. 7. 1995	BY	Haßberge
Naila–Schwarzenbach am Wald	10	21. 9. 1995	–	25. 9. 1994	BY	Hof
Verbindungskurve Heilbronn Gbf (Gleis 80) – Weiche 501 (Strecke Heilbronn–Eppingen)	1	21. 9. 1995	–	24. 9. 1995	BW	Stadt Heilbronn
Derneburg (Hannover)–Seesen	31	21. 9. 1995	–	31. 12. 1995	NS	Hildesheim und Goslar
Lahr (Schwarzwald)–Lahr Stadt	3	21. 9. 1995	–	1. 3. 1995	BW	Ortenaukreis
Beiseförth–Malsfeld–Anst. Pfeiffewiesen	3	25. 9. 1995	–	1. 9. 1994	HE	Schwalm-Eder
Eschwege–Wanfried	12	25. 9. 1995	–	1. 10. 1994	HE	Werra-Meißner

noch Anhang 1

Tabelle 2 (zu Frage 1)

Stilllegung von Eisenbahninfrastruktur nach § 11 AEG (laufende Verfahren)

Strecke von – bis/Bahnhof	Länge in km	Einstellung der Verkehrsbedien- ung	Bundesland	Kreis
Betzdorf–Herdorf Übergang zweigleisig → eingleisig	7	–	RP	Altenkirchen
Gardelegen–Letzingen	13,9	22. 1. 1994	ST	Westliche Altmark
Magdeburg–Buckau Rbf–Abzweigung Wolfsfelde	2,8	27. 5. 1995	ST	Stadt Magdeburg
Eilsleben (b. Magdeburg)–Völpke (Kreis Oschersleben)	10	31. 12. 1994	ST	Bördekreis
Prettin–Annaburg	12,8	27. 5. 1995	ST	Wittenberg
Hemer–Sundwig	2	1. 11. 1994	NRW	Märkischer Kreis
Eptero-de-Großalmerode	2	1. 9. 1994	HE	Werra-Meißner
Breitenbach (Herzberg)–Grebenu (Oberhessen)	5	1. 10. 1994	HE	Schwalm-Eder und Vogelsberg
Altenglan–Lauterecken–Grumbach	19	31. 12. 1989	RP	Kusel
Armsheim–Wendelsheim	9	1. 1. 1995	RP	Alzey-Worms
Alzey–Selzen–Hahnheim	19	1. 1. 1995	RP	Alzey-Worms und Mainz-Bingen
(Coesfeld)–ehem. Lutum–Burgsteinfurt – Rheine	40	1. 1. 1993	NRW	Coesfeld und Steinfurt
Borken (Westfalen)–Burlo–Bundesgrenze	10	1. 10. 1994	NRW	Borken
Olpe–Drolshagen	8	30. 9. 1994	NRW	Olpe
Hann. Münden–Oberscheden	10	1. 10. 1994	NS	Göttingen
Neuss Vorbf–Düsseldorf–Oberkassel	4	1. 1. 1995	NRW	Neuss und Stadt Düsseldorf
Velbert Hbf–Heiligenhaus	7	1. 1. 1995	NRW	Mettmann
Essen–Frintop–Abzweigung Essen Dellwig Ost	1	1. 5. 1994	NRW	Stadt Essen
Duisburg–Meiderich Süd–Mülheim (Ruhr) Styrum	8	2. 4. 1995	NRW	Städte Duisburg und Mülheim (Ruhr)
Wrist–Kellinghusen	3	28. 5. 1995	SH	Steinberg
Tutting–Rotthalmünster	3	1. 9. 1994	BY	Passau
Treysa–Oberaula	34	24. 9. 1995	HE	Schwalm-Eder
Battenberg (Eder)–Hatzfeld (Eder)	15	29. 5. 1995	HE	Waldeck-Frankenberg
Bochum Gbf–Bochum West	0,4	30. 9. 1994	NRW	Stadt Bochum
Kellmünz–Babenhausen (Schwaben)	10	30. 6. 1995	BY	Neu-Ulm und Unterallgäu
Nördlingen–Wemding	17	30. 6. 1995	BY	Donau-Ries
Holdorf (Oldenburg)–Damme (Oldenburg)	7	1. 7. 1995	NS	Vechta
Wulften–Duderstadt	21	2. 1. 1995	NS	Osterode und Göttingen
Meckenbeuren–Tettngang	4	27. 5. 1995	BW	Bodenseekreis
Forst (Lausitz)–Guben Süd	27,3	1. 1. 1995	BB	Spree-Neiße

Anhang 2

Übersicht über Strecken, die die DB AG zur Zeit Dritten gemäß § 11 AEG anbietet:

- Rahden–Uchte, 25 km, NRW/NS, Kreis Minden-Lübbecke/Landkreis Nienburg (Weser),
Personen- (1968) und Güterverkehr (1995) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Osnabrück–Dissen–Bad Rothenfelde, 25 km, NS, Landkreis Osnabrück,
Personen- (1984) und Güterverkehr (1993) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Hasbergen–Lemwerder, 11 km, NS, Stadt Delmenhorst/Landkreis Wesermarsch,
Personenverkehr (1962) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage, z. Z. noch Güterverkehr;
- Wennemen–Eslohe, 8 km, NRW, Hochsauerlandkreis,
Personen- (1966) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Wenholthausen–Schmallenberg, 23 km, NRW, Hochsauerlandkreis,
Personen- (1964) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Oberbrügge–Halver, 6 km, Märkischer Kreis,
Personen- (1964) und Güterverkehr (1995) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Alzey–Kirchheimbolanden, 16 km, RhPf, Landkreis Alzey-Worms/Donnersbergkreis,
Personen- (1951) und Güterverkehr (1995) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Erbach (Ww)–Bad Marienberg, 6 km, RhPf, Westerwaldkreis,
Personenverkehr (1971) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage, z. Z. noch Güterverkehr;
- Siegwerk–Lohmar, 6 km, NRW, Rhein-Sieg-Kreis,
Personen- (1954) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Bergisch Born–Wermelskirchen, 4 km, NRW, Rheinisch-Bergischer Kreis,
Personen- (1983) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Oberbruch–Heinsberg, 3 km, NRW, Kreis Heinsberg,
Personen- (1980) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Osberghausen–Waldbröl, 24 km, NRW, Oberbergischer Kreis,
Personen- (1965) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Hermesdorf–Morsbach, 7 km, NRW, Oberbergischer Kreis,
Personen- (1960) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;

- Selters (Ww)–Raubach, 13 km, RhPf, Kreis Neuwied/Mayen-Koblenz/Stadt Koblenz/Westerwaldkreis, Personenverkehr (1984) und Güterverkehr (1988) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Niederseßmar–Bergneustadt, 7 km, NRW, Oberbergischer Kreis, Personenverkehr (1979) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Abzweigung Quinx–Abzweigung Kellersberg, 8 km, NRW, Kreis Aachen, Personenverkehr (1984) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Herzogenrath–Siersdorf, 13 km, NRW, Kreis Aachen, Personenverkehr (1982/84) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage, z. Z. noch Güterverkehr;
- Höddelbusch–Hellenthal, 7 km, NRW, Kreis Euskirchen, Personenverkehr (1981) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Bendorf-Sayn–Grenzau, 9 km, RhPf, Kreis Neuwied/Mayen-Koblenz/Stadt Koblenz/Westerwaldkreis, Personenverkehr (1989) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Linz (Rhein)–Kalenborn, 9 km, RhPf, Kreis Neuwied, Personenverkehr (1960) und Güterverkehr (1995) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Wuppertal-Rauenthal–Wuppertal-Beyenburg, 6 km, NRW, Stadt Wuppertal, Personenverkehr (1979) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage, z. Z. noch Güterverkehr;
- Remscheid-Lennep–Wipperfürth, 17 km, NRW, Oberbergischer Kreis, Personenverkehr (1986) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage, z. Z. noch Güterverkehr;
- St. Wendel–Oberthal, 9 km, Saarland, Kreis St. Wendel, Personenverkehr (1984) und Güterverkehr (1995) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Hinterweidenthal–Bündenthal-Rumbach, 15 km, RhPf, Kreis Pirmasens/Landau, Personenverkehr (1966) und Güterverkehr (1995) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Zweibrücken Hbf–Zweibrücken-Ixheim, 2 km, RhPf, Stadt Zweibrücken, Personenverkehr (1967) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage, Güterverkehr bleibt (Rangierbetrieb);
- Fischach–Markt Wald, 19 km, Bayern, Landkreis Augsburg, Personenverkehr (1991) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage, z. Z. noch Güterverkehr;
- Wasserburg (Inn) Bahnhof–Wasserburg (Inn) Stadt, 4 km, Bayern, Landkreis Rosenheim, seit 1987 wegen Dammrutsch vorübergehend gesperrt;

- Göppingen–Boll, 12 km, BW, Landkreis Göppingen, Personenverkehr (1989) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Blaufelden–Langenburg, 12 km, BW, Landkreis Hohenlohekreis, Personenverkehr (1963) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage, z. Z. noch Güterverkehr;
- Oberheutal–Kleinengstingen, 23 km, BW, Landkreis Reutlingen, Personenverkehr (1969) und teilweise Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Hintschingen–Zollhaus-Blumberg, 16 km, BW, Kreis Schwarzwald-Baar, Personenverkehr (1967) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage, z. Z. noch Güterverkehr;
- Landau/Pfalz–Herxheim, 11 km, RhPf, Stadt Landau/Landkreis Südliche Weinstraße, Personenverkehr (1983) und Güterverkehr (1995) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Fichtengrund–Wensickendorf, 10 km, BB, Kreis Oberhavel, Güterverkehr eingestellt wegen mangelnder Nachfrage (1992), kein Personenverkehr;
- Nauen–Kremmen, 20 km, BB, Kreis Havelland, Personen- (1967) und Güterverkehr (1988) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Ruhland–BASF, 3 km, BB, Kreis Oberspreewald-Lausitz, z. Z. noch Güterverkehr;
- Baruth–Guttau, 4 km, SN, Kreis Bautzen, Personen- (vor 1970) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Marienberg–Reitzenhain, 18 km, SN, Kreis Marienberg, Personen- (1975) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Königswalde–Annaberg, 6 km, SN, Kreis Annaberg, Güterverkehr eingestellt 1994 wegen mangelnder Nachfrage, kein Personenverkehr;
- Zwickau–Crossen, 1 km, SN, Stadt Zwickau, Verbindungskurve ohne Verkehr;
- Nossen–Großvoigtsberg, 10 km, SN, Kreis Meißen/Freiberg, Personen- (1978) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Lugau–Wüstenbrand, 10 km, SN, Kreis Stollberg, Personen- (1990) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Muldenberg–Schönheide Ost, 18 km, SN, Kreis Klingenthal, Personen- (1983) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;

- Freital Ost–Dresden–Gittersee, 6 km, SN, Kreis Freital, Güterverkehr eingestellt 1994 wegen mangelnder Nachfrage, kein Personenverkehr;
- Schönberg–Hirschberg, 21 km, TH, Kreis Schleiz, Personenverkehr eingestellt 1994 wegen mangelnder Nachfrage;
- Erfurt–Marbach–Erfurt–Bindersleben, 9 km, TH, Stadt Erfurt, Personen- (1967) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Abzweigung Jeetze–Krinau Fuchsbergerstraße, 4 km, ST, Kreis Salzwedel, Personen- (1985) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Blankenburg–Thale Bodetal, 12 km, ST, Kreis Quedlinburg, Personen- (1973) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Annaburg–Prettin, 13 km, ST, Kreis Wittenberg, Personen- (1961) und Güterverkehr (1995) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Ganzlin–Röbel (Mecklenburg), 27 km, MV, Kreis Müritz/Parchim, Personen- (1966) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Prenzlau–Strasburg, 26 km, BB/MV, Kreis Uckermark/Uecker-Randow, Personen- (1995) und Güterverkehr (1969) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Prenzlau–Löcknitz, 42 km, BB/MV, Kreis Uckermark/Uecker-Randow, Personen- (1995) und Güterverkehr (1991) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Gramzow–Damme, 10 km, BB, Uckermark, Personen- (1995) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Angermünde–Bad Freienwalde, 30 km, BB, Kreis Uckermark/Barnim/Märkisch Oberland, Personen- (1995) und Güterverkehr (1995) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Velgast–Tribsees, 30 km, MV, Kreis Nordvorpommern, Personen- (1995) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage;
- Grevesmühlen–Klützig, 15 km, MV, Kreis Nordwestmecklenburg, Personen- (1995) und Güterverkehr (1994) eingestellt wegen mangelnder Nachfrage.

Anhang 3

Von 1950 bis 1989 durchgeführte Umstellungen schwacher Schienenpersonenverkehre auf Busbedienung und dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes (Güterzugbetriebes)

Jahr	Umstellung auf Busbedienung		dauernde Einstellung des Gesamtbetriebes (Güterzugbetriebes)	
	Anzahl der Strecken/ Teilstrecken	Länge km	Anzahl der Strecken/ Teilstrecken	Länge km
1950 bis 1959	59	672	22	254
1960	33	423	17	176
1961	15	227	10	82
1962	11	240	2	17
1963	10	145	8	45
1964	10	172	4	29
1965	9	103	9	52
1966	23	439	27	209
1967	15	152	15	114
1968	24	505	18	160
1969	28	519	33	282
1970	12	143	15	118
1971	16	295	22	183
1972	19	293	12	147
1973	14	204	15	215
1974	20	458	17	166
1975	17	406	8	78
1976	23	509	23	243
1977	3	38	5	34
1978	0	—	5	30
1979	7	119	8	35
1980	24	379	13	81
1981	24	529	12	129
1982	9	151	14	112
1983	22	437	29	256
1984	24	543	32	269
1985	15	360	27	211
1986	17	295	17	154
1987	7	179	13	100
1988	7	92	35	345
1989	9	118	30	272
1990	4	62	12	94
1991	8	174	18	159
1992	5	93	26	395
1993	4	90	32	438

Anhang 4

Tabelle 1 (zu Frage 6)
Einstellung des SPNV (seit 1994)

von	bis	Land	Kreis	Länge km	SPNV eingestellt am
Neubrandenburg	Friedland	MV	Neubrandenburg und Strelitz	26	28. 5. 1995
Grevesmühlen	Clütz	MV	Nordwestmecklenburg	15	28. 5. 1995
Velgast	Tribsees	MV	Nordvorpommern	30	28. 5. 1995
Rhaden	Bassum	NRW/NS	Minden-Lübbecke/Diepholz	54	Fpl. 94/95
Angermünde	Bad Freienwalde	BB	Uckermark, Barnim, Märkisch Oderland	30	Fpl. 95/96
Beeskow	Lübben Hp	BB	Märkisch Oderland, Dahme-Spreewald	40	Fpl. 95/96
Luckau	Herzberg (Elster)	BB	Dahme-Spreewald, Elbe-Elster	45	Fpl. 95/96
Prenzlau	Gramzow	BB	Uckermark	23	Fpl. 95/96
Damme	Löcknitz	BB	Uckermark	29	Fpl. 95/96
Prenzlau	Strasburg (Mecklenburg)	BB/MV	Uckermark, Uecker – Randow	26	Fpl. 95/96
Wustermark	Nauen	BB	Havelland	9	Fpl. 95/96
Mülheim (Ruhr)	Duisburg-Meiderich-Süd	NRW	Städte Mülheim und Duisburg	6	ab 1. 4. 1996
Bedburg	Düren	NRW	Erfthkreis, Kreis Düren	21	Fpl. 95/96
Bad Wildungen	Korbach	HE	Waldeck-Frankenberg	40	Fpl. 95/96
Hartenrod	Niederwalgern	HE	Marburg-Biedenkopf	19	Fpl. 95/96
Bufeleben	Friedrichswerth	TH	Gotha	13	Fpl. 95/96
Dingelstädt	Küllstedt	TH	Eichsfeld	18	Fpl. 95/96
Erfurt Nord	Berliner Straße	TH	Stadt Erfurt	2	Fpl. 95/96
Schönberg	Hirschberg	SN/TH	Plauen, Saale-Orla	20	Fpl. 94/95
Görlitz	Hochstein	SN	Oberlausitz	13	Fpl. 93/94
Geithain	Altenburg	SN/TH	Leipziger Land, Altenburg	36	Fpl. 95/96
Aue	Blauenthal	SN	Aue, Schwarzenberg	12	ab 24. 9. 1995
Haßfurt	Hofheim	BY	Haßberge	16	31. 7. 1995

Tabelle 2 (zu Frage 6)

Untersuchungsstrecken zur Einstellung des SPNV

von	bis	Land	Kreis	Länge km
Sternberg	Karow	MV	Parchim	38
Teterow	Gnoien	MV	Güstrow	26
Malchin	Dargun	MV	Demmin	25
Malchin	Waren	MV	Demmin/Müritz	28
Kalbe (Milde)	Beetzendorf	ST	Altmark West	27
Oschersleben	Gunsleben	ST	Bördekreis	14
Schönhausen	Sandau	ST	Altmark Ost	24
Dähre	Diesdorf	ST	Altmark West	14
Salzwedel	Dähre	ST	Altmark West	22
Stendal	Niedergörne	ST	Altmark Ost	21
Querfurt	Vitzenburg	ST	Burgenlandkreis	16
Forst (Lausitz)	Weißwasser	BB/SN	Spree-Neiße	30
Peitz	Grunow (Niederlausitz)	BB	Spree-Neiße, Märkisch-Oberlausitz	34
Korbach	Willingen	HE	Waldeck-Frankenberg	23
Altenburg	Nobitz	TH	Altenburg	4
Schleiz	Saalburg	TH	Schleiz	18
Riesa	Falkenberg	SN/BB	Riesa, Elbe Elster	32
Torgau	Pretzsch	SN/ST	Torgau	23
Bautzen	Löbau	SN	Bautzen, Löbau	28
Hoyerswerda	Bautzen	SN	Bautzen, Hoyerswerda	41
Freiberg	Langenau	SN	Freiberg	12
Wittgensdorf	Oberfrohna	SN	Chemnitzer Land	8
Rochlitz	Waldheim	SN	Mitweida, Döbeln	21
Böhlen	Espenhain	SN	Leipziger Land	7
Schlettau	Crottendorf	SN	Annaberg	7

