

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksache 13/3034 —

Zukunft des Gleisanschlusses des Bundeswehr-Depots Aurich-Tannenhausen

Auf eine Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) an die Bundesregierung vom 20. März 1995 hat die Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium der Verteidigung am 28. März 1995 geantwortet, daß die Nutzung des Gleisanschlusses zum Marine-Depot Aurich-Tannenhausen bis Ende 1996 sichergestellt ist und Aussagen zur künftigen Depotstruktur und zur weiteren Nutzung des Gleisanschlusses voraussichtlich nicht vor Jahresende 1995 möglich sein werden.

Vorbemerkung

Das Marinemunitionsdepot (MMunDp) 2 Aurich-Dietrichsfeld (Tannenhausen) ist mit einem ca. 6,5 km langen bundeswehreigenen Gleisanschluß – beginnend am Streckenkilometer 11,750 – an die Schienenstrecke Abelitz–Aurich der Deutschen Bahn AG (vormals Deutsche Bundesbahn) angebunden.

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn hat bereits 1991 wegen geringen Verkehrsaufkommens die Stilllegung und den Rückbau der Strecke Abelitz-Aurich beim Bundesministerium für Verkehr beantragt. Der Niedersächsische Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr hat noch im gleichen Jahr der dauernden Einstellung des Gesamtbetriebes unter der Voraussetzung zugestimmt, daß die Versorgung des Bundeswehrdepots Aurich-Tannenhausen über die Schiene sichergestellt bleibt. Das Bundesministerium für Verkehr hat auf Veranlassung des Bundesministeriums der Verteidigung 1993 die Erhaltung der Schieneninfrastruktur vom Bahnhof Abelitz bis Streckenkilometer 11,750

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 8. Dezember 1995 übermittelt.

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

befristet bis zum 1. Mai 1996 verfügt. Seit dem 6. November 1995 ist die Bahnstrecke wegen Baufähigkeit einer Brücke für den Verkehr gesperrt.

Die Bundesmarine hat 1994 ihr Minen-Beschaffungsprogramm abgeschlossen. Zulieferungen größeren Ausmaßes aus der Industrie in das Depot sind nicht mehr zu erwarten.

1. Existieren inzwischen neue Planungen hinsichtlich der weiteren Verwendung der Trassen des Bundeswehrstandortes Aurich-Tannenhausen, und welche Optionen werden vorrangig diskutiert?

Hinsichtlich der Schienenstrecke Abelitz–Aurich (km 11,750) der Deutschen Bahn AG bestehen von seiten der Bundeswehr keine Planungen. Die Bundesmarine als zuletzt alleiniger Kunde der Deutschen Bahn AG kann auf die Strecke verzichten.

Ein Erhalt des öffentlichen Streckenanteils von Abelitz bis Aurich für den gewerblichen Personen- und Güterverkehr ist Angelegenheit der Deutschen Bahn AG.

2. Existieren Überlegungen im Bundesministerium der Verteidigung, die notwendigen Sanierungsmaßnahmen für die Schienen und übrigen Infrastrukturen zu übernehmen?
Wenn ja, unter welchen Bedingungen und in welcher Höhe?
Wenn nein, wie und mit welchen Transportmitteln will die Bundeswehr die Transporte nach 1996 abwickeln?

Für die Erneuerung des oben genannten Streckenabschnittes sind Aufwendungen von ca. 5,708 Mio. DM, für die Reparatur der Brücke zusätzliche 170 TDM erforderlich. Die Deutsche Bahn AG veranschlagt darüber hinaus bei Fortsetzung der Nutzung bis 1999 jährliche Vorhaltekosten von voraussichtlich 79 TDM für „kleine Unterhaltungsmaßnahmen“. Bei Weiterbetrieb der Schienenstrecke sind diese Kosten bei ausschließlich militärischer Nutzung allein aus dem Einzelplan 14 zu tragen.

Hinzu kommen ca. 15 TDM an jährlichen Unterhaltungskosten für den bundeswehreigenen Gleisanschluß (km 11,750 bis zum Depot). Aus wirtschaftlicher Sicht ist die Erhaltung des Gleisanschlusses wegen der stark gesunkenen Nutzung durch die Bundesmarine nicht mehr beabsichtigt. Anfallende Transporte sollen ausschließlich mit LKW im Straßentransport durchgeführt werden.

3. Wie viele Transporte in welcher Größenordnung fanden in den vergangenen zehn Jahren auf der Strecke statt?

Für die Quantifizierung des Transportaufkommens auf der Strecke kann nur noch auf Daten seit 1990 zurückgegriffen werden.

Jahr	Waggons, gesamt		Gew. ges. in t	Waggons, Munition		Gew. Mun in t
	Zugang	Abgang		Zugang	Abgang	
1990	11	3	62	6	1	34
1991	14	43	746	3	39	644
1992	99	47	1 481	90	44	1 416
1993	97	54	1 171	88	—	1 004
1994	31	6	435	13	6	279
1995	11	10	200	2	10	157

Die höheren Zahlen in den Jahren 1991 bis 1993 sind durch den Zulauf der neuen Minengeneration bedingt. Für die Folgejahre sind ähnliche Zahlen wie 1995 zu erwarten.

4. Wie hoch waren die Kosten für die Bundeswehr in den letzten zehn Jahren für Reparaturen, Instandsetzungsarbeiten und Trassengebühren?
5. Wie teuer war (alle Kosten berücksichtigend) durchschnittlich ein Transport auf der Schiene?

Die Schienenstrecke Abelitz—Aurich ist im Besitz der Deutschen Bahn AG (vormals Eigentum Deutsche Bundesbahn). Investitionen gehen nicht zu Lasten der Bundeswehr. Unterhaltungskosten wären seit dem 1. Januar 1994 (Übernahme Deutsche Bahn AG) aus dem Einzelplan 14 zu zahlen, sind jedoch bisher noch nicht angefallen (vgl. zu 2.).

Für den bundeswehreigenen Gleisanschluß sind in den letzten zehn Jahren insgesamt Unterhaltungskosten von rund 150 TDM angefallen. Die Transportleistungen der Deutschen Bahn AG (vormals Deutsche Bundesbahn) werden nach den gesetzlichen Tarifen nach Gewicht und Entfernung abgerechnet.

Eine Statistik über durchschnittliche Transportkosten ist wenig aussagekräftig und wird nicht geführt.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefährdung der Bevölkerung durch die Transporte der Bundeswehr auf der Schiene und auf der Straße im Vergleich?

Die Bestimmungen über die Gefahrgutverordnung auf der Straße (GGVS) und auf der Eisenbahn (GGVE) setzen einen strengen Maßstab für den Transport gefährlicher Güter. Bei Einhaltung dieser gesetzlichen Bestimmungen ist eine Gefährdung der Bevölkerung weder durch Straßen- noch durch Eisenbahntransporte gegeben.

7. Lassen die Konditionen der jetzigen gültigen Verträge der Bundeswehr mit der Deutschen Bahn AG die Möglichkeit zu, daß potentielle und weitere Betreiber von Schienenverkehr die Trassen mitbenutzen können?

Für den bundeswehreigenen Gleisanschluß (km 11,750 bis zum Depot) besteht ein Gleisanschlußvertrag mit der Bundesbahn/ Deutschen Bahn AG.

Es bestehen mehrere Mitbenutzungsverträge (u. a. mit der Stadt Aurich) für den Gleisanschluß. Tatsächlich finden jedoch seit 1994 keine Mitbenutzungen mehr statt.

8. Wie sind in diesem Fall die Rechte und Pflichten geregelt?

Rechte und Pflichten der Mitbenutzer sind in einem Mitbenutzungsvertrag zum Gleisanschlußvertrag geregelt.

9. Wäre die Bundeswehr – auch über das Jahr 1996 hinaus – bereit, eine mit möglichen weiteren Betreibern von Schienenverkehr vertraglich geregelte gemeinsame Nutzung der Gleise fortzusetzen?

Wenn ja, zu welchen Bedingungen?

Wenn nein, warum nicht?

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken einer weiteren Mitbenutzung des Gleisanschlusses der Bundeswehr, sofern zivile Interessenten sich an den Investitionen und den Unterhaltungskosten beteiligen und die Deutsche Bahn AG die Strecke Abelitz – Aurich nicht stilllegt.