

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Christine Ostrowski  
und der Fraktion der PDS  
– Drucksache 14/206 –**

### **Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur**

In mehreren Kleinen Anfragen (Antworten der Bundesregierung in Drucksachen 13/2569, 13/5369, 13/8809 sowie 13/10369) fragten wir nach der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in den vergangenen Jahren. Demnach wurden von Anfang 1994 bis April 1996 für 121 Strecken mit zusammen 1 220 km Länge die Stilllegungsgenehmigungen erteilt. Von Mai 1996 bis September 1997 wurde für weitere 52 Strecken mit zusammen 647 km Länge die Stilllegung genehmigt (einige dieser Strecken werden vorläufig als Bahnhofsgleis weiterbetrieben).

Neben Streckenstilllegungen und -eröffnungen waren auch Schließungen und Neu- sowie Wiedereröffnungen von Bahnhöfen ein Thema dieser Anfragen. Die seinerzeitige Bundesregierung erklärte dazu, keine oder nur sehr allgemeine Informationen über den Bestand und die Bestandsentwicklung von Zugangsstellen zum Bahnnetz zu haben und solche Informationen auch nicht zu benötigen.

### **Vorbemerkung**

Die Bundesregierung beantwortet Fragen zu dem Bereich Bahn ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit und vor dem Hintergrund der Umsetzung des Beschlusses des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages vom 27. Juni 1996. Angaben zu unternehmerischen Sachverhalten können nur insoweit mitgeteilt werden, als sie von dem Unternehmen zur Verfügung gestellt wurden.

Der Bund finanziert in Erfüllung seines Infrastrukturauftrages in erheblichem Umfang Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Im Zeitraum von 1994 bis 1997 hat er hierfür Bundesmittel in Höhe von 31 Mrd. DM bereitgestellt, hiervon rund 55 % für Maßnahmen in den neuen Bundesländern. Hinzu kommen Investitionen aus Eigenbeiträgen der Deutschen Bahn AG (DB AG) in Höhe von 4 Mrd. DM, so

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 28. Dezember 1998 übermittelt.*

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

daß seit 1994 rund 35 Mrd. DM in die Schienenwege investiert worden sind. Damit konnten in erheblichem Maße Neu- und Ausbauprojekte realisiert und das bestehende Netz erneuert und modernisiert werden. Auch künftig sollen die Investitionen in die Schienenwege auf hohem Niveau fortgesetzt werden. Vor diesem Hintergrund sind die nachfolgenden Angaben zu Streckenstilllegungen zu bewerten.

1. a) Für welche Strecken (Bundesland, Kreis, Anfangs- und Zielort, letzte Nutzung für Personenverkehr, letzte Nutzung für Güterverkehr, Datum der Stilllegung, Länge in km sowie Gesamtlänge der betroffenen Strecken) wurde seit September 1997 das Stilllegungsverfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) abgeschlossen?
- b) Welche dieser Strecken wurden bereits entwidmet?
- c) Von welchen dieser Strecken wurden bereits Grundstücke durch die Deutsche Bahn AG (DB AG) veräußert?

In der Zeit vom 29. September 1997 bis einschließlich 15. Dezember 1998 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für 87 Streckenabschnitte der Eisenbahnen des Bundes mit insgesamt rund 1 031 km Länge die dauernde Einstellung des Betriebes der Streckeninfrastruktur genehmigt. Soweit sie nicht als Nebengleise eines Bahnhofs im Rangierbetrieb weiter genutzt werden, handelt es sich um Strecken, auf denen die nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Verkehrsleistungen abbestellt haben und/oder mangels ausreichenden Aufkommens die Güterverkehrsbedienung eingestellt wurde. Den Aufwendungen für die Erhaltung der Infrastruktur standen somit keine Erlöse aus Trassennutzungsentgelten gegenüber. Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot zur Übernahme gemacht wurde, haben insoweit nicht zu einer Weiterführung des Betriebes durch diese Dritten geführt.

Neben den bereits in der Antwort auf die schriftliche Frage des Abgeordneten Gustav Herzog in der Drucksache 14/200 (S. 32 ff.) aufgeführten Daten sind folgende Streckenabschnitte zu nennen:

Strecke	Länge	Kreis/Land	genehmigt am	Verkehrsbedienung eingestellt
Abzweig Peickwitz – Hohenbocka (Südkurve)	2,50	Oberspreewald-Lausitz/BB	20. 11. 1998	22. 05. 1998
Blankenburg (Harz) – km 6,7 (Thale Nord)	6,70	Wernigerode, Quedlinburg/ST	10. 12. 1998	21. 12. 1994
Neuoffstein – Offstein	1,00	Bad Dürkheim/RP	23. 11. 1998	15. 11. 1997
Zwickau (Sachs) Hbf. – Crossen – Mosel (3. Gleis)	8,00	Zwickauer Land und Stadt Zwickau/SN	10. 12. 1998	Umwandlung in Bf.-gleis

Informationen zu Verfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) für Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen liegen der Bundesregierung nicht vor.

Keiner der genannten 87 Streckenabschnitte wurde bislang entwidmet.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 1 c) in der Drucksache 13/8809 ausgeführt, wurden im Rahmen der Aufteilung der Eisenbahnliegenschaften der ehemaligen Deutschen Bundesbahn/Deutschen Reichsbahn die stillgelegten und im Stilllegungsverfahren befindlichen Eisenbahnstrecken der

DB AG zugeordnet. Die Verwertung dieser Strecken hat die DB AG der Deutschen Bahn Immobiliengesellschaft (DBImm) übertragen. Über den Stand der Verwertungsmaßnahmen durch die DBImm hat die Bundesregierung keine Kenntnis.

2. a) Für welche Strecken (Bundesland, Kreis, Anfangs- und Zielort, letzte Nutzung für Personenverkehr, letzte Nutzung für Güterverkehr, Länge in km sowie Gesamtlänge der betroffenen Strecken) läuft derzeit ein Stilllegungsverfahren nach § 11 AEG?
- b) Wie sieht die Bundesregierung den weiteren Gang dieser Stilllegungsverfahren, und wie gedenkt sie, eine dauerhafte Stilllegung dieser Bahnstrecken zu verhindern?
- c) Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen, um eine Trassensicherung stillgelegter Bahnstrecken zu gewährleisten?

Dem EBA liegen derzeit für zehn Streckenabschnitte der Eisenbahnen des Bundes Anträge zur Entscheidung vor. Eine Übersicht enthält die Tabelle in Anlage 1. Der Umfang der den zuständigen Landesbehörden evtl. vorliegenden Anträge nichtbundeseigener Eisenbahnen ist der Bundesregierung nicht bekannt.

Der Ablauf der Stilllegungsverfahren für Eisenbahnstrecken ergibt sich aus den Verfahrensvorschriften in § 11 AEG. Die Bundesregierung sieht keine Veranlassung, in den gesetzlich vorgeschriebenen Ablauf des Verfahrens einzugreifen.

Die Trassensicherung gehört nicht zu den durch Gesetz geregelten Aufgaben des Bundes in bezug auf die Eisenbahninfrastruktur. Für die Übernahme dieser Aufgabe durch den Bund besteht demnach keine Handhabe. Die Bundesregierung nimmt ihre Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes insbesondere durch die im Bundes schienewegeausbaugesetz vorgesehenen Maßnahmen wahr. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

3. Welche Strecken (Bundesland, Kreis, Anfangs- und Zielort, letzte Nutzung für Personenverkehr, letzte Nutzung für Güterverkehr, Länge in km sowie Gesamtlänge der betroffenen Strecken) bietet die DB AG derzeit Dritten zur Übernahme gemäß § 11 AEG an?

Nach Angaben der DB AG bietet diese zur Zeit 49 Streckenabschnitte mit rund 719 km Gesamtlänge Dritten zur Übernahme an. Eine Auflistung der Strecken enthält die Anlage 2.

4. Welche Strecken der bundeseigenen Eisenbahnen (Bundesland, Kreis, Anfangs- und Zielort, letzte Nutzung für Personenverkehr seitens der DB AG, letzte Nutzung für Güterverkehr seitens der DB AG, Datum der Übergabe, Länge in km sowie Gesamtlänge der betroffenen Strecken) wurden seit September 1997 an Dritte abgegeben?

Seit September 1997 sind nach Angaben der DB AG folgende Strecken von der DB AG an Dritte zur Weiterführung des Betriebes der Infrastruktur abgegeben worden:

Datum	Strecke	Länge	Kreis/Land	Einstellung SPNV/SGV
01. 03. 1998	Papierfabrik (km 16,4) – Hessisch Lichtenau	19 km	Kassel, Werra-Meißner/HE	1985/–
01. 05. 1998	Eppingen – Heilbronn (Verpachtung)	24 km	Heilbronn Land/BW	–/–
02. 06. 1998	Kaarst – Neuß und	6 km	Neuss/NW	–/–
	Düsseldorf-Gerresheim – Dornap-Hahnenfurt	15 km	Stadt Düsseldorf, Mettmann/NW	–/–
21. 08. 1998	Ebern – Maroldsweisach (Verpachtung)	16 km	Haßberge/BY	–/–
01. 11. 1998	Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal	17 km	Annaberg/SN	–/1994

Außerdem wurden am 1. September 1998 die Betriebsführung und Nutznießung der Strecken Berlin-Wilhelmsruh – Liebenwalde, Basdorf – Groß Schönebeck und der Industriebahn Tegel – Friedrichsfelde (zusammen 72 km/Berlin, Landkreise Oberhavel und Barnim), die auf Grund des Vertrages vom 28./29. Juni 1950 von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurden, an die Niederbarnimer Eisenbahn AG zurückgegeben. Die Strecke Celle – Wietzenbruch (4 km/Celle/NI) wurde am 1. November 1998 nach Genehmigung der Einstellung des Betriebes als Strecke an eine nichtbundeseigene Eisenbahn abgegeben.

5. Welche Eisenbahnstrecken (Bundesland, Kreis, Anfangs- und Zielort, Datum der Inbetriebnahme, Länge in km sowie Gesamtlänge der betroffenen Strecken) wurden seit September 1997 neu in Betrieb genommen?

Nach Angaben des EBA und der DB AG wurden folgende Streckenabschnitte neu in Betrieb genommen:

Datum	Strecke	Länge	Land
24. 05. 1998 u. 27. 09. 1998	Oebisfelde – Staaken (Neubauabschnitt im Zuge der 221 km langen NBS/ABS Hannover – Berlin)	146 km	ST/BB
20. 09. 1998	Weddel – Lehre	13 km	NI
27. 09. 1998	„Eichenberger Kurve“ beim Bf. Eichenberg	1 km	HE
29. 11. 1998	Neufahrn (b. Freising) – Flughafen München	7 km	BY

6. a) Verfügt die Bundesregierung über Informationen, auf welchen Strecken (Bundesland, Kreis, Anfangs- und Zielort, letzte Nutzung für Personenverkehr, ggf. letzte Nutzung für Güterverkehr, Länge in km sowie Gesamtlänge der betroffenen Strecken), auf denen der Personenverkehr eingestellt war, dieser in den letzten Jahren wiederaufgenommen wurde?
- b) Wenn nein, gedenkt die Bundesregierung, solche Informationen künftig als Grundlage ihrer Verkehrspolitik, insbesondere als Erfolgsindikator für die sog. Bahnreform, zu sammeln und zu veröffentlichen?

Auf die Antwort zu Frage 1 in der Drucksache 13/10369 wird verwiesen. Nach Mitteilung der DB AG wurde außerdem zum 5. Oktober 1998 der SPNV auf der Strecke Volkmarsen – Korbach (29 km, Kreis Waldeck-Frankenberg/Hessen) wieder aufgenommen, der 1987 eingestellt worden war.

7. a) Verfügt die Bundesregierung über Informationen, wie viele Personenbahnhöfe/Haltepunkte/Haltestellen (differenziert nach Bundesländern) seit Anfang 1996 geschlossen, wie viele neu oder wieder in Betrieb genommen wurden?
- b) Wenn nein, gedenkt die Bundesregierung, künftig solche Daten zu erheben und zu veröffentlichen, insbesondere zur Einschätzung der Flächenschließung durch die Eisenbahnen?

Die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV der Eisenbahnen des Bundes ist zum 1. Januar 1996 auf die nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger übergegangen. Die Länder erhalten zur Erfüllung dieser Aufgabe Transfermittel aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes. Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, in die Kompetenz der Bundesländer einzugreifen.

8. a) Verfügt die Bundesregierung über Informationen, wie viele Güterbahnhöfe bzw. Gütertarifpunkte (differenziert nach Bundesländern) seit Oktober 1995 geschlossen, wie viele neu oder wieder eröffnet wurden?
- b) Wenn nein, ist die Bundesregierung der Ansicht, derartige Angaben für ihre künftige Tätigkeit zu benötigen?

Nach Mitteilung der DB AG bestanden zum 1. Oktober 1995 im Bereich der DB AG und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen insgesamt 3 664 Güterverkehrsstellen (GVSt). Die Entwicklung zeigt die nachfolgende Tabelle:

Land	GVSt geschlossen	GVSt neu geöffnet
Baden-Württemberg	62	5
Bayern	123	5
Berlin	5	1
Brandenburg	38	2
Hamburg	7	4
Hessen	34	1
Mecklenburg-Vorpommern	43	1
Niedersachsen	66	6
Nordrhein-Westfalen	104	7
Rheinland-Pfalz	36	3
Saarland	5	0
Sachsen	87	1
Sachsen-Anhalt	63	1
Schleswig-Holstein	24	3
Thüringen	49	0

**Anlage 1**

Stillegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen nach § 11 AEG  
Zur Zeit laufende Verfahren (Stand 15. 12. 1998)

Strecke/Bahnhof	Länge (km)	Kreis/Land	Einstellung der Verkehrsbedienung
Pirna Süd – Pirna-Zehista	2,60	Sächsische Schweiz/SN	31. 12. 1997
Peitz – Grunow (Niederlausitz)	32,77	Spree-Neiße, Dahme-Spreewald, Oder-Spree/BB	01. 01. 1999
Weißwasser (OL) – Forst (Lausitz)	29,91	Niederschlesischer Oberlausitzkreis/SN, Spree-Neiße/BB	01. 01. 1999
Kleve – Kranenburg Bundesgrenze	13,00	Kleve/NW	29. 09. 1991
Einbeck-Salzderhelden – Einbeck Mitte	4,00	Northeim/NI	–
Flensburg Weiche – Lindholm	36,00	Schleswig-Flensburg, Nordfriesland/SH	31. 12. 1996
Neumark (Sachs.) – Greiz	13,80	Göltzschtal/SN, Greiz/TH	31. 05. 1997
Höfles – Wallenfels	7,00	Kronach/BY	27. 05. 1997
Pirna – Pirna-Rottwerndorf	6,50	Sächsische Schweiz/SN	31. 12. 1997
Saarbrücken-Burbach – Saarbrücken-Burbach AW	5,00	Saarbrücken/SL	31. 12. 1998

## Anlage 2

## Strecken, die Dritten zur Übernahme angeboten werden

Strecke	Kreis/Land	Länge (km)	Einstellung SPNV/SGV
Lüchow – Dannenberg Ost	Lüchow-Dannenberg/NI	21	1975/1998
Engers – Altenkirchen	Mayen-Koblenz, Westerwaldkreis, Altenkirchen/RP	61	1984–1989/ 1988–1996 (abschnittsweise)
Grenzau – Höhr-Grenzhausen	Westerwaldkreis/RP	2	1972/1996
Simmern – Morbach	Rhein-Hunsrück, Bernkastel-Wittlich/RP	41	1976/–
Jünkerath – Losheim Grenze	Daun/RP, Euskirchen/NW	19	1963/1998
Höchst (Odw.) – Sandbach	Odenwaldkreis/HE	3	1974/1998
Hungen – Laubach (Oberhess.)	Gießen/HE	11	1959/1998
Blankenberg – Karow	Parchim/MV	49	1998/–
Ganzlin – Röbel	Parchim, Müritztal/MV	26	1995/–
Teltow – Teltow Hafen	Potsdam-Mittelmark/BB	4	–/1995
Sassnitz – Sassnitz Hafen	Rügen/MV	1	1998/–
Zossen – Sperenberg	Teltow-Fläming/BB	10	1998/1996
Tiefensee – Wriezen	Barnim, Märkisch-Oderland/BB	26	1998/1994
Wittstock (Dosse) – Mirow	Ostprignitz-Müritztal, Mecklenburg-Strelitz	27	1998/–
Müncheberg – Buckow	Märkisch-Oderland/BB	5	1998/–
Dorndorf – Kaltennordheim	Wartburgkreis/TH	20	1997/1994
Suhl – Schleusingen	Hildburghausen/TH	16	1997/1997
Döllstedt – Straußfurt	Sömmerda, Gotha, Unstrut-Hainich/TH	20	1998/1994
Triptis – Unterlemnitz	Saale – Orla, Greiz/TH	52	1998/teilw.
Crossen – Eisenberg	Saale-Holzland/TH	9	1998
Crawinkel – Gräfenroda	Ilm-Kreis, Gotha/TH	10	–/1994
Leipzig-Plagwitz – Pörsten	Leipziger Land/SN, Weißenfels/ST	24	1998
Torgau – Pretzsch	Torgau-Oschatz/SN, Wittenberg/ST	23	1997/teilw.
Annaberg-Buchholz Süd – Schwarzenberg	Annaberg, Aue-Schwarzenberg/SN	24	1997/teilw.
Neukieritzsch – Pegau	Leipziger Land/SN	15	1998/1997
Wurzen – Lüptitz	Muldental/SN	6	1978/1996
Oberodewitz – Herrnhut	Löbau-Zittau/SN	7	1998/teilw.
Lemgo (Lüttfeld) – Barntrup	Lippe/NW	18	1980/–
Wuppertal-Vohwinkel – Wt.-Varresbeck – Wt.-Heubrich	Stadt Wuppertal/NW	11	1991/–
Düsseldorf-Derendorf Gbf. – Abzweig Dora	Stadt Düsseldorf/NW	2	–/1998
Düsseldorf-Derendorf Gbf. – Ddf.-Lierenfeld (tief)	Stadt Düsseldorf/NW	2	–/1998
Wülfrath – Velbert	Mettmann/NW	9	1960/1998
Anschluß Zur Mühlen – Walheim Bundesgrenze	Stadt und Kreis Aachen/NW	12	1962/1991
Hagen-Eckesey – Abzweig Einhaus	Stadt Hagen/NW	3	–/–
Plettenberg – Plettenberg Oberstadt	Märkischer Kreis/NW	6	1965/1997

Strecke	Kreis/Land	Länge (km)	Einstellung SPNV/SGV
Haiger – Breitscheid	Lahn-Dill-Kreis/HE	12	1980/1997
Baienfurt West – Weingarten (Württ.)	Ravensburg/BW	2	1963/–
Grünstadt – Neuoffstein	Bad Dürkheim/RP	6	1968/–
Völklingen – Überherrn Grenze	Saarbrücken, Saarlouis/SL	15	1986/–
Walldürn – Hardheim	Neckar-Odenwald/BW	10	1954/1998
Lohr Bf. – Lohr Stadt	Main-Spessart/BY	2	Umwandlung in Bahnhofsgleis
Schlömen – Lanzendorf	Kulmbach/BY	4	dto.
Kulmbach – PA Müll	Kulmbach/BY	2	dto.
Bamberg – Bruckertshof	Stadt Bamberg/BY	3	dto.
Kronach – Höfles	Kronach/BY	4	dto.
Nürnberg Rbf. – Nürnberg Hgbf.	Stadt Nürnberg/BY	5	dto.
Nördlingen – Wassertrüdingen	Donau-Ries/BY	25	1985/1997
Erlau – Hauzenberg	Passau/BY	12	vsl. Abgabe an Dritten bis 3/99
Hengersberg – Eging	Passau, Deggendorf/BY	22	dto.