

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten René Bochmann, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/13471 –**

Mögliche Reaktivierung der Heidebahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Heidebahn verband die Städte Lutherstadt Wittenberg und Eilenburg über Pretzsch, Bad Schmiedeberg und Bad Dübener Heide (www.dieheidebahn.de). Sie hat die Streckennummer 6830. Der Betrieb der Strecke wurde aufgrund von Mängeln an Gleisen und Weichen, Mängeln an Bahnübergangssicherungsanlagen sowie Mängeln an Ingenieurbauwerken im Jahr 2019 untersagt. Die Betreiberin wurde mit Bescheid verpflichtet, die Betriebssicherheit wiederherzustellen. Anschließend ist die erneute Aufnahme des Betriebes, unter Nachweis der Betriebssicherheit, zu beantragen. Dies hat die Landesregierung Sachsen-Anhalt in einer Antwort auf die Kleine Anfrage des Landtagsabgeordneten Matthias Lieschke auf Drucksache 8/4167 vom 13. Mai 2024 geantwortet (vgl. <https://p.adoka.landtag.sachsen-anhalt.de/files/drs/wp8/drs/d4167aak.pdf>).

Zwischen Lutherstadt Wittenberg und Eilenburg liegt die touristisch anziehende Dübener Heide mit dem Kurort Bad Dübener Heide. Eine Reaktivierung der Strecke auch für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) könnte nach Auffassung der Fragesteller die Region wirtschaftlich stärken. Voraussetzung der Bestellung von SPNV-Leistungen ist eine Wiederherstellung der Betriebssicherheit der Strecke.

1. Wie viele Bahnstrecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Bundesland Sachsen-Anhalt und im Freistaat Sachsen in den vergangenen 20 Jahren stillgelegt worden (bitte einzelne Strecke mit jeweiliger Länge auflisten)?
2. Wie viele Bahnstrecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Bundesland Sachsen-Anhalt und im Freistaat Sachsen in den vergangenen 20 Jahren wieder reaktiviert worden (bitte einzelne Strecken mit jeweiliger Länge auflisten)?

Die Fragen 1 und 2 werden gemeinsam beantwortet.

Die Liste der seit 1994 stillgelegten bundeseigenen Strecken mit Angabe des Bundeslandes, Streckenlänge, Datum der Stilllegung und ggf. Bemerkungen zur aktuellen Nutzung der Strecke sind vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) auf

der Webseite www.eba.bund.de unter den Themen Stilllegung als Liste zu Streckenstilllegungen veröffentlicht, abrufbar unter: www.eba.bund.de/DE/Themen/Stilllegung/ListenStatistiken/listenstatistiken_node.html.

3. Welche Instandhaltungen bei welchem Aufwand wurden seitens der damaligen DB Netz AG und der DB Station&Service AG in den letzten 20 Jahren vor der Verpachtung der in der Vorbemerkung der Fragesteller angegebenen Strecke für die Instandhaltung der Strecke nach Informationen der Bundesregierung getätigt?

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind die Stationen der Heidebahn von Eutzsch bis Mörtitz seit März 2009 an die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) verpachtet. Die Strecke 6830 wurde am 31. März 2005 an die DRE verpachtet. Für die Instandhaltung der Anlagen ist ab diesen Zeitpunkten die DRE verantwortlich.

Der hier angefragte Zeitraum der Instandhaltungsaufwendungen von 20 Jahren vor der Verpachtung würde die Jahre 1985 bis 2005 bzw. 1989 bis 2009 umfassen.

Eine Vorhaltung von Rechnungen und Buchungsbelegen dieser Geschäftsjahre ist für die DB InfraGO AG nicht gegeben, weshalb keine konkreten Zahlen benannt werden können.

4. Seit wann und mit welcher Dauer wurde die in der Vorbemerkung der Fragesteller angegebene Strecke von der Eigentümerin DB InfraGO AG bzw. der Vorgängerfirma DB Netz AG an welches Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpachtet?

Nach Angaben der DB AG wurde der Pachtvertrag (PV) zur Infrastruktur der Strecken der Dübener Heide 6830 und 6831 am 14. Oktober 2004 zwischen der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH und der DB Netz AG, heute DB InfraGO AG, geschlossen und läuft bis zum 31. Dezember 2025. Der Betreiberwechsel der Infrastruktur erfolgte auf Basis des PV am 31. März 2005 sowie mit Genehmigung des EBA zur räumlichen Einschränkung der Betriebspflicht der DB Netz AG.

5. Unterliegen nach Rechtsansicht der Bundesregierung nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen ebenfalls spezifischen öffentlich-rechtliche Betreiberpflichten, zu denen vor allem auch die sog. Betriebspflicht nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) gehört?

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) findet Anwendung für alle Eisenbahnen, soweit nichts anderes bestimmt ist. So gilt die Betriebspflicht nach § 11 Absatz 1 Satz 1 AEG gleichermaßen für alle Betreiber von Eisenbahnanlagen. Dies bedeutet, dass auch nicht bundeseigene Eisenbahnen zum Betrieb ihrer Anlagen verpflichtet sind, solange die Stilllegung nicht durch die Aufsichtsbehörde genehmigt ist. Ein Unterschied besteht in der zuständigen Aufsichtsbehörde: Für bundeseigene Betreiber von Eisenbahnanlagen ist gemäß § 5 Absatz 1a Nummer 1 Buchstabe a) AEG das EBA die zuständige Aufsichtsbehörde. Nicht bundeseigene Betreiber wie hier die DRE unterliegen dagegen der Eisenbahnaufsicht durch die Länder nach § 5 Absatz 1a Nummer 2 Buchstabe a) AEG.

6. Hat die DB InfraGO AG nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit, den Pachtvertrag zur Verpachtung der in der Vorbemerkung der Fragesteller angegebene Strecke fristlos zu kündigen, wenn der Pächter die von ihm betriebene Eisenbahninfrastruktur nicht betriebsbereit vorhält?

Nach Angaben der DB AG hat der Pachtvertrag eine Festlaufzeit und kann nur aus wichtigen Gründen vorzeitig gekündigt werden. Unabhängig von der Kündigung des privatrechtlichen Vertrages zwischen DB InfraGO AG und der DRE bleibt jedoch die öffentlich-rechtliche Genehmigung gemäß § 6 und 7f AEG hiervon unberührt. Die Aufsicht über die Eisenbahn und somit auch die Einhaltung der Betriebspflicht obliegt gemäß AEG nicht der Eigentümerin, sondern den zuständigen Verkehrsbehörden der Bundesländer bzw. den beauftragten Landeseisenbahnaufsichten.

7. Ist der Bundesregierung oder der DB InfraGO AG eine vom Pächter erstellte Kosteneinschätzung für die Reaktivierung der Strecke bekannt (für die Reaktivierung der Strecke der Heidebahn und Nutzbarmachung für einen Regelbetrieb sind umfangreiche Investitionen notwendig; vgl. www.dieheidebahn.de/2021/05/31/kostenschaetzung-zur-wiederherstellung/)?
8. Wenn die Frage 7 bejaht wird, erscheint der Bundesregierung die Einschätzung plausibel, und wie hoch wird der Aufwand für eine Wiederherstellung der Betriebssicherheit auf der in der Vorbemerkung der Fragesteller angegebenen Strecke seitens der DB InfraGO AG geschätzt?

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Bei der hier angefragten Infrastruktur handelt es sich um keine durch die DB InfraGO AG vorzuhaltende oder zu modernisierende Infrastruktur. Der Bundesregierung liegen daher hierzu keine eigenen Informationen vor.

9. Ist der Bundesregierung oder der DB InfraGO AG bekannt, ob das Bundesland Sachsen-Anhalt eine langfristige Bestellung von SPNV-Leistungen erwägt?
10. Wenn die Frage 9 bejaht wird, ist der Bundesregierung oder der DB InfraGo AG bekannt, ob eine dauerhafte betriebssichere Instandhaltung der in der Vorbemerkung der Fragesteller angegebenen Strecke durch die Trassenbepreisung wirtschaftlich auskömmlich für das die Strecke betreibende Eisenbahninfrastrukturunternehmen wäre?

Die Fragen 9 und 10 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

Zuständig für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind die durch Landesrecht beauftragten Stellen. Dies umfasst Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV und beinhaltet auch die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs. Die Länder bzw. deren Aufgabenträger bestellen die Verkehrsleistungen bei den Verkehrsunternehmen und schließen mit diesen Verkehrsverträge ab. Der Bund ist in die Gestaltung des Angebots und die Abwicklung der Verkehre vor Ort nicht eingebunden.

