

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/6876 –**

Stilllegung der Wetzlarer Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Wetzlarer Bahn Berlin–Wiesenburg–Sandersleben–Blankenheim(–Wetzlar) ist Teil der Berlin–Metzer Bahn, die wegen ihrer ehemals militärstrategischen Bedeutung auch Kanonenbahn genannt wird. Sie stellt die kürzeste Bahnverbindung zwischen Berlin und Kassel mit Anschluss ins Ruhrgebiet dar. Die Strecke wurde im Jahr 1879 eröffnet.

Aufgrund ihres Streckenverlaufs jenseits der großen Ballungsräume verkehrten auf der Wetzlarer Bahn seit jeher weniger Reisezüge als vielmehr Güterzüge, nicht zuletzt wegen des 1924 eröffneten Rangierbahnhofs Seddin bei Berlin.

Während der Vollsperrung der Strecke Potsdam–Brandenburg–Magdeburg verkehrten zwischen 1993 und 1995 planmäßig ICE-Züge auf dem Abschnitt Berlin–Güterglück. Hierfür war es im Vorfeld notwendig, die Strecke zu elektrifizieren und weitere diverse Ausbaumaßnahmen durchzuführen.

Ende des Jahres 2004 wurden erste Abschnitte der Wetzlarer Bahn stillgelegt. Seitdem ist ein durchgängiger Zugbetrieb auf der Relation Berlin–Wiesenburg–Sandersleben–Sangerhausen nicht mehr möglich.

Vorbemerkung der Bundesregierung

§ 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bestimmt, dass unwirtschaftliche Strecken zunächst potenziellen Interessenten für die Weiterführung des Betriebes angeboten werden müssen. Die Aufforderung zur Interessensbekundung seitens der DB Netz AG erfolgt im Internet, um möglichst alle potenziellen Interessenten zu erreichen. Bei Erfolglosigkeit der Verhandlungen entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) auf Antrag über die Stilllegung im Benehmen mit dem jeweiligen Bundesland. Sofern für die jeweilige Strecke Investitionshilfen gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) gewährt wurden, sind diese nach Maßgabe des § 9a BSchwAG zurückzuzahlen.

Nach der Herstellung der Einheit Deutschlands wurde der Abschnitt Wiesenburg (Mark)–Güterglück einschließlich der Verbindungskurve in Güterglück ausgebaut, um kurzfristig eine elektrifizierte Verbindung zwischen Frankfurt am Main/Hannover und Berlin herzustellen und gleichzeitig den Streckenabschnitt Potsdam–Brandenburg–Biederitz des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 5 während des Ausbaus zu entlasten. Anderenfalls wäre die ICE-Anbindung Berlins erst mehrere Jahre später erfolgt. Da die Maßnahmen nunmehr ca. 15 Jahre zurückliegen, sind Detailinformationen im Rahmen der für die Beantwortung einer Kleinen Anfrage verfügbaren Zeit teilweise nicht zu ermitteln.

1. Welche Ausbaumaßnahmen wurden im Vorfeld des ICE-Einsatzes auf dem Abschnitt Berlin–Güterglück durchgeführt?

Bis zur Aufnahme des ICE-Einsatzes wurden die Teilstrecke Berlin Zoologischer Garten–Wannsee–Seddin elektrifiziert und die Teilstrecke Wiesenburg–Güterglück zweigleisig wiederhergestellt und elektrifiziert. Zuvor war auf dem Abschnitt Seddin–Wiesenburg–(Rosslau) der elektrische Betrieb aufgenommen worden.

2. Trifft es zu, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen (Frage 1) der Abschnitt Berlin–Güterglück durchgängig mit 160 km/h befahren werden konnte?

Im Antrag der DB Netz AG vom 30. April 2004 wird als größte zulässige Geschwindigkeit im Abschnitt Wiesenburg–Güterglück der Wert 120 km/h genannt.

3. Welche Kosten entstanden durch die Ausbaumaßnahmen auf dem Abschnitt Berlin–Güterglück einschließlich der Elektrifizierung?
Wer hat die Kosten (ggf. zu welchem Anteil) getragen?

Die Mittel wurden im Wirtschaftsplan der seinerzeitigen Deutschen Reichsbahn bereitgestellt. Angaben zu einzelnen Strecken können liegen nicht vor.

4. Wurden die Ausbaumaßnahmen ausschließlich durchgeführt, um einen ICE-Verkehr auf der Strecke zu ermöglichen, oder lagen seinerzeit auch Planungsszenarien für die Nutzung der Strecke nach dem ICE-Einsatz vor, die den Ausbau der Strecke erforderlich machten?

Der überwiegende Teil des Streckenabschnittes Berlin–Wiesenburg–Güterglück wird im Zuge der Verbindung Berlin–Wiesenburg–Dessau im Personen- und Güterverkehr intensiv genutzt. Planungen der seinerzeitigen Deutschen Reichsbahn zur Fortsetzung der Elektrifizierung über Güterglück hinaus bis zur Abzweigstelle Tornitz Seehof an der Strecke Magdeburg–Köthen–Halle wurden seit 1992 auf Grund der massiven Rückgänge im Schienengüterverkehr nicht weiter verfolgt.

5. Für welche einzelnen Streckenabschnitte auf der Relation Berlin–Wiesenburg–Blankenheim hat die DB Netz AG zu welchen Zeitpunkten jeweils einen Antrag auf Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen (§ 11 Allgemeines Eisenbahngesetz [AEG]) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gestellt?

Die DB Netz AG hat mit Schreiben vom 29. April 2004 für die Streckenabschnitte Güterglück–Barby und Calbe (Saale) West–Güsten sowie mit Schreiben vom 30. April 2004 für den Streckenabschnitt Wiesenburg (Mark)–Güter-

glück einschließlich der Verbindungskurve in Güterglück Güterbahnhof Weiche 133–Weiche 3 beim EBA jeweils die Genehmigung zur dauernden Einstellung des Betriebes der Infrastruktur beantragt.

6. Unter welchem Datum wurden jeweils die in Frage 5 angesprochenen Anträge durch das EBA bewilligt?
7. Falls es von den Anträgen abweichende Entscheidungen des EBA gab, um welche Anträge handelt es sich, und was waren die Ursachen hierfür?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das EBA hat jeweils mit Bescheid vom 4. August 2004 zu den beiden Anträgen die Genehmigung zur dauernden Einstellung des Betriebes der genannten Teilstrecken erteilt.

8. Hat das EBA Äußerungen der Deutschen Bahn AG aus dem Jahr 2003, nach denen die Wetzlarer Bahn als „leistungsfähige Umleitung“ für andere Strecken erhalten bleiben soll (vgl. Bericht „Volksstimme“, 21. Oktober 2003), jeweils in seinen Entscheidungen mit berücksichtigt?
9. Wie hat die DB Netz AG diesen Sinneswandel innerhalb kürzester Zeit gegenüber dem EBA begründet?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entscheidungsgrundlage für das EBA ist der Antrag des Unternehmens. Die DB Netz AG hatte in ihren Stilllegungsanträgen dargelegt, dass auf den bezeichneten Teilstrecken ab Fahrplanwechsel 2003/2004 (zum 14. Dezember 2003) lediglich noch 2 Reisezüge an Samstagen und Sonntagen verkehren. Außerdem hatte die DB Netz AG vorgetragen, dass im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung für das Jahr 2015 auf der Teilstrecke Wiesenburg (Mark)–Güterglück etwa 35 Güterzüge und auf dem Streckenabschnitt Güterglück–Güsten etwa 4 Güterzüge pro Tag und Richtung prognostiziert wurden. Nach Angaben der DB Netz AG ließen sich diese Verkehrsleistungen über Alternativstrecken leiten, ohne dass Kapazitätsengpässe drohen. Das EBA beurteilte diesen Vortrag zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Anträge als plausibel.

10. Gab es nach den Erkenntnissen der Bundesregierung und des EBA Interessenten für die Übernahme einzelner Streckenabschnitte auf der Relation Berlin–Wiesenburg–Blankenheim?
Falls ja, aus welchen Gründen scheiterte jeweils die Übernahme durch den Interessenten?

Nach Kenntnis der Bundesregierung gab es keine Interessenten, die bei der DB Netz AG ein Übernahmeangebot abforderten.

11. Ist es für die Beurteilung, ob ein weiterer Betrieb der Strecke wirtschaftlich unzumutbar sei, für das EBA von Relevanz, ob die von der DB Netz AG im Stilllegungsantrag angeführten zu erwartenden Investitionen auch tatsächlich notwendig sind?
Falls ja, woran orientiert sich das EBA bei seiner Bewertung?

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat im Antrag darzulegen, dass ihm der weitere Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nicht zugemutet werden kann. Das

EBA hat sich deshalb bei der Prüfung der Zumutbarkeit im Wesentlichen auf die Angaben des Unternehmens zu stützen. Dabei kann der Weiterbetrieb einer Strecke regelmäßig dann als wirtschaftlich unzumutbar betrachtet werden, wenn die Kosten für den Betrieb der Strecke dauerhaft nicht durch die Einnahmen (Trassenerlöse und ggf. Zuwendungen) gedeckt werden können. Wäre der Streckenbetrieb an sich annähernd wirtschaftlich, doch stünde einem dauerhaften Weiterbetrieb der Strecke die Höhe der zu erwartenden Investitionen entgegen, so würde das EBA die Bewertung der Zumutbarkeit u. a. auch von der Plausibilität der Antragsangaben in diesem Punkte abhängig machen.

12. Entsprechen die von der DB Netz AG in ihrer öffentlichen Ausschreibung zur Abgabe des Streckenabschnitts Wiesenburg–Barby in Bezug auf die in den nächsten fünf Jahren notwendigen Investitionen getroffenen Aussagen (rund 16 000 000 Euro für Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, rund 4 900 000 Euro für Brücken, rund 600 000 Euro für Bahnübergänge, rund 275 000 Euro für Durchlässe, rund 600 000 Euro für Anbindung in Wiesenburg) den Angaben, die die DB Netz AG im Rahmen der Antragstellung auf Streckenstilllegung zur Unzumutbarkeit eines Weiterbetriebs gemacht hat?

Falls ja, in welchem Maße wurde durch das EBA geprüft, ob diese Angaben zutreffend sind?

Auf welcher Grundlage basieren die Kostenberechnungen?

In den Anträgen zu den genannten Teilstrecken war schon durch die Gegenüberstellung von Betriebskosten und Einnahmen die wirtschaftliche Unzumutbarkeit des Weiterbetriebes ersichtlich.

13. Wie hat das EBA seinerzeit die Entscheidung der DB Netz AG bewertet, dass der Streckenabschnitt Wiesenburg–Barby bei Abgabe an ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur noch einseitig in Barby angebunden und eine Anbindung in Wiesenburg nur gegen Zahlung von rund 600 000 Euro möglich sein soll (vgl. Ausschreibung der DB Netz AG zur Abgabe dieses Streckenabschnitts)?

Das EBA achtet stets darauf, dass die DB Netz AG einem Übernahmeinteressenten nicht einseitig die Kosten für die Neuansbindung der Strecke aufbürdet. Hätte es im vorliegenden Falle einen Übernahmeinteressenten gegeben, wären die Anschlusskosten in die Prüfung einbezogen worden.

14. Wie bewertet die Bundesregierung die teilweise Stilllegung der Wetzlarer Bahn vor dem Hintergrund, dass der Abschnitt Berlin–Wiesenburg–Güterglück noch im Jahr 2004 Bestandteil des Leitschemas des Transeuropäischen Verkehrsnetzes mit Horizont 2020 war?

Die Verabschiedung der Revision der Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Leitlinien) erfolgte im April 2004. Im gleichen Monat wurde der Antrag auf Stilllegung der Strecke gestellt. Eine Änderung des Leitschemas der TEN-V-Leitlinien war daher zeitlich nicht mehr möglich. Anlässlich der für 2010 geplanten nächsten Revision der TEN-Leitlinien wird eine Anpassung der Leitschemata an den dann gegebenen Sachstand erfolgen.

Zudem verpflichtet die Ausweisung einer Strecke als Bestandteil des TEN-V nicht dazu, den Betrieb einer unwirtschaftlichen Strecke bis zu dem Zeitpunkt aufrecht zu erhalten, zu dem eine Möglichkeit zur Anpassung der Leitlinien besteht.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die teilweise Stilllegung der Wetzlarer Bahn vor dem Hintergrund eines stark steigenden Güterverkehrsaufkommens und dem vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee mehrfach geäußerten Ziel, möglichst viel Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern?

Im Zusammenhang mit einer auf das Jahr 2025 gerichteten Verkehrsprognose hat der Gutachter festgestellt, dass die Streckenstilllegungen seit der Bahnreform, zu denen auch die Stilllegung des Abschnitts Wiesenburg–Güterglück gehört, keinen maßgeblichen Einfluss auf das Ergebnis der Prognose haben.

16. Widerspricht die teilweise Stilllegung der Wetzlarer Bahn nicht dem Bestreben der Bundesregierung, künftig Güter- und Personenverkehre voneinander zu entflechten?

Das Projekt „Netz 21“ der DB Netz AG hat das Ziel, auf bestimmten Strecken schnelle und langsame Verkehre zu trennen. Für den Hochgeschwindigkeitsverkehr steht die Strecke Berlin–Stendal–Hannover, für den Güterverkehr die Strecke Berlin–Magdeburg–Hannover zur Verfügung.

17. Welche Streckenabschnitte der Wetzlarer Bahn sind zwischenzeitlich entwidmet worden (Freistellung von Bahnbetriebszwecken, § 23 AEG)?
Wann geschah dies jeweils?

Die Strecke 6118 Berlin-Charlottenburg–Blankenheim wurde auf Antrag der DB Netz AG im Bereich zwischen km 144,44 und km 145,75 mit Bescheid vom 26. März 2007 zum 10. April 2007 von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

18. Wurden die entwidmeten Flächen (Frage 17) nach den Erkenntnissen der Bundesregierung und des EBA zwischenzeitlich einer anderweitigen Nutzung zugeführt?

Für den freigestellten Bereich existieren Planungen für den vierstreifigen Neubau der Bundesstraße B 6n im Abschnitt zwischen Güsten und Ilberstedt sowie für den Neubau der Landesstraße L 71 (Ortsumgehung Rathmannsdorf).

19. Wie hat sich nach den Erkenntnissen der Bundesregierung der Schienengüterverkehr auf der Relation Großraum Berlin–Hannover in den letzten zehn Jahren entwickelt?
Welche weitere Entwicklung erwartet die Bundesregierung auf dieser Relation, insbesondere im Vergleich zur allgemeinen Entwicklung des Schienengüterverkehrs?
20. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung in Bezug auf die Auslastung der Strecke Berlin–Brandenburg–Magdeburg und den Anteil des Güterverkehrs?
21. Welche Streckenkapazität weist die Strecke Berlin–Brandenburg–Magdeburg auf?

Die Fragen 19 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Zahlen über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs auf dem Korridor Berlin–Hannover in den letzten zehn Jahren

vor. Ebenso wenig ist der Bundesregierung die aktuelle Auslastung der Strecke Berlin–Brandenburg–Magdeburg bekannt. Nach Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes verkehrten in dem am stärksten belasteten Abschnitt Werder–Brandenburg im Jahr 2005 insgesamt ca. 42 000 Züge, davon entfielen etwa 25 Prozent auf den Güterverkehr. Die Kapazität der Strecke ist kein fester Wert, sondern hängt vom Mischungsverhältnis der verschiedenen Zugkategorien auf der Strecke ab, diese ist von der Betriebsführung der Deutschen Bahn AG abhängig.

22. Welche Gründe waren dafür ausschlaggebend, dass entgegen den ursprünglichen Planungen der Ausbau und die Elektrifizierung der zwei Stammgleise der Strecke Staaken–Stendal–Oebisfelde nicht im Zuge der Errichtung der Hochgeschwindigkeitsgleise realisiert wurden?

Der Rückgang des Schienengüterverkehrs zu Anfang der 90er Jahre sowie Abbestellungen von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr durch die Aufgabenträger ließen es im Interesse der sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln geboten erscheinen, diese Maßnahmen zunächst zurückzustellen.

23. Aus welchen Gründen wurde der durchgängige zweigleisige Ausbau der Stammstrecke Staaken–Stendal–Oebisfelde und deren Elektrifizierung zu späterer Zeit dann doch als vordringlich angesehen und daher in den Bedarfsplan für Bundesschienenwege aufgenommen?

Das Vorhaben des durchgehenden zweigleisigen Ausbaus und Elektrifizierung der Strecke Wustermark–Stendal–Oebisfelde dient der Kapazitätserweiterung für den Güterverkehr in Ost-West-Richtung. Im Vergleich des Netzmodells ohne und mit dem Ausbau dieser Strecke für das Prognosebezugsjahr 2015 hat das Vorhaben ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,4 erzielt. Die für diese Bewertung analysierte zusätzliche Verkehrsleistung im Güterverkehr beträgt 494 Mio. Tkm/Jahr, gleichzeitig findet auch eine Verlagerung von Zügen von der Strecke Berlin–Magdeburg–Hannover statt.

