

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva-Maria Bulling-Schröter, Uwe Hixsch, Christine Ostrowski und der Fraktion der PDS  
– Drucksache 14/2561 –**

### **Beseitigung von Kreuzungsgleisen auf Bundesschienenwegen**

Wie vom Landratsamt Sonthofen, von der PRO-BAHN-Regionalgruppe Allgäu und von der Organisation FAHRGAST aus Österreich verlautete, gibt es seitens der Deutschen Bahn AG (DB AG) Bestrebungen, die Ausweichstellen im deutschen Teil der Außerfern-Bahn in den Bahnhöfen Durach, Jodbad-Salzbrunn und eventuell Nesselwang abzubauen. Hierbei dürfte es sich um eine deutliche Verringerung der Kapazität der Strecken handeln, die als Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen der Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamts bedarf.

#### **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.

Es gehört zu den unternehmerischen Aufgaben der DB Netz AG, die Infrastruktur nach Wirtschaftlichkeitskriterien auf den tatsächlichen und absehbaren Bedarf auszurichten und so zu dimensionieren, dass die mit den Infrastrukturnutzern getroffenen Vereinbarungen erfüllt werden können. Wie für jede Produktionsanlage gilt der Grundsatz: „So viel wie nötig, so wirtschaftlich wie möglich.“ Nur so kann sicher gestellt werden, dass Mittel für die Strecken-instandhaltung und den Streckenausbau und -neubau dort eingesetzt werden, wo dies auf Grund der Verkehrsnachfrage ökonomisch *und* ökologisch geboten ist – sowohl im Fern- wie im Nahverkehr. Da die Infrastruktur – einschließlich der Rückzahlung der für Investitionen gewährten Darlehen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz – durch die Tarifernennungsentgelte der Eisenbahnver-

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 9. Februar 2000 übermittelt.*

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

kehrsunternehmen zu finanzieren ist, liegt eine wirtschaftliche Dimensionierung auch in deren Interesse.

Die DB Netz AG erhält keine Bundesmittel für Maßnahmen, die ausschließlich den Rückbau von Bahnanlagen zum Ziel haben. Insofern ist davon auszugehen, dass die DB Netz AG Rückbaumaßnahmen nur durchführen wird, wenn den hierdurch verursachten Kosten Einsparungen durch vermiedene Ersatzinvestitionen und Betriebskosten in mindestens gleicher Höhe gegenüberstehen.

Vor diesem Hintergrund sind die nachfolgenden Angaben zu bewerten.

1. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung, um dem Rückbau betriebswichtiger technischer Infrastrukturen für Zugkreuzungen seitens der DB AG künftig zu begegnen, beispielsweise auf dem deutschen Abschnitt der Eisenbahnstrecke (DB-Nr. 976) Garmisch-Partenkirchen – Ehrwald-Zugspitzbahn (Österreich) – Villals (Österreich) – Pfronten-Steinach – Kempten (Allgäu)?

Im Rahmen ihrer unternehmerischen Aufgabe prüft die DB Netz AG nach eigenem Bekunden derzeit die Notwendigkeit der nur selten genutzten Kreuzungsgleise in den Bahnhöfen Durach, Jodbad Sulzbrunn und Nesselwang. Wenn diese Untersuchungen, die noch nicht abgeschlossen sind, für den Fall des Rückbaus dieser Gleise eine deutliche Verringerung der Streckenkapazität bestätigen, wird die DB Netz AG in das Verfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) eintreten. Die Bundesregierung wird die im AEG festgelegte Abgrenzung zwischen staatlicher und unternehmerischer Verantwortung nicht überschreiten und in die internen Untersuchungen der DB Netz AG nicht eingreifen.

2. Hält die Bundesregierung den Abbau der oben genannten Ausweichstellen für genehmigungsbedürftig und genehmigungsfähig gemäß § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)?

Es hängt von den Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Strecke ab, die derzeit bei der DB Netz AG untersucht werden, ob der eventuelle Rückbau der genannten Ausweichstellen gemäß § 11 AEG genehmigungsbedürftig ist. Eine Aussage zur Genehmigungsfähigkeit kann erst nach Abschluß der Untersuchungen und der eventuellen Vorlage eines Antrags nach § 11 AEG beim Eisenbahn-Bundesamt getroffen werden.

3. Trifft es zu, dass
  - die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) sich gegen diese Überlegungen ausspricht, weil unter anderem die Gleisanlagen in Durach und in Nesselwang für die Kreuzung der morgendlichen Schülerzüge benötigt werden und der Bahn mit dem Rückbau von Zugkreuzungsmöglichkeiten täglich etwa 400 junge Fahrgäste im Schülerverkehr verloren gehen können;
  - die derzeit vorhandenen Gleisanlagen auch bei Verspätungen von Nahverkehrszügen oder bei den in dieser landschaftlich reizvollen Gegend öfter stattfindenden Sonderfahrten benötigt werden;
  - der Erhalt der Zugkreuzungsmöglichkeiten im Interesse einer Vermeidung unnötigen Verkehrs auch Voraussetzung dafür ist, um künftig erheblich verkürzte Fahrwege im Güterverkehr von Österreich in die Bundesrepublik zu ermöglichen.

lik Deutschland zu gewährleisten, wenn Güterzüge von dem an der Strecke liegenden Zementwerk in Vils (Österreich) direkt über Kempten in das Netz der DB AG statt auf dem erheblichen Umweg über Garmisch-Partenkirchen fahren sollen?

Die DB Netz AG hat auf Anfrage eine kritische Haltung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) gegenüber ihren Überlegungen zur kostengünstigen Gestaltung der Eisenbahninfrastruktur bestätigt.

Entgegen der geäußerten Annahme betont die DB Netz AG, dass die besagten Kreuzungsgleise bereits heutzutage nur noch selten befahren werden. Im Übrigen verkehrte im Jahr 1999 kein Sonderzug.

Auch nach einem eventuellen Rückbau sei es möglich, den außerhalb des integralen Taktfahrplanes („Schwaben-Takt“) verkehrenden Schülerzug zu fahren sowie zusätzliche Sonderfahrten durchzuführen. Insofern ist der befürchtete Verkehrsverlust nicht nachvollziehbar.

Nach Einschätzung der DB Netz AG müssen die bestehenden Zugkreuzungsmöglichkeiten keineswegs erhalten werden, um das gegenwärtig auf anderem Weg verkehrende Güterzugpaar sowie bei entsprechender Nachfrage weitere Züge künftig über Kempten zu leiten.

