

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/1314 –**

### **Auswirkungen auf das bundeseigene Schienennetz im Zuge von Entscheidungen nach § 11 und § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Kapazität des Schienennetzes ist von entscheidender Bedeutung für die zukünftige Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik in Deutschland, insbesondere ist sie von großer Bedeutung für die Zukunft des Güterverkehrs. In Deutschland wird mit einem starken Anwachsen des Güterverkehrs gerechnet. Geht man nach dem Bundesverkehrswegeplan 2003, soll er gegenüber dem Jahr 1997 bis 2015 um 64 Prozent zunehmen. Dabei wird im gleichen Zeitraum eine Verdopplung der Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs angenommen. Dazu wird eine hoch leistungsfähige Gleisinfrastruktur benötigt.

In den letzten Jahren hat der integrierte Börsenkonzern demgegenüber eine massive Schrumpfung des Netzes vorgenommen. Allein seit Beginn der Bahnreform sind etwa 5 000 Kilometer bundeseigene Eisenbahnstrecken stillgelegt und ungezählte weitere Rückbaumaßnahmen durchgeführt worden. Die Flächenschließung der Bahn geht damit immer weiter zurück.

Es gibt verschiedene Genehmigungsverfahren zur Kapazitätsreduzierung des Netzes. Neben der Stilllegung von Strecken nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) findet eine umfangreiche Reduktion der Kapazität des Netzes nach § 18 AEG durch eine Reihe kleinerer Maßnahmen wie dem Rückbau von Überholgleisen, dem Ausbau von Weichen usw. statt, die insbesondere den Wettbewerbern der Deutsche Bahn AG schaden.

Dabei ist zumeist nicht ersichtlich, inwieweit die das bundeseigene Schienennetz verwaltende DB Netz AG sich mit ihrem Eigentümer bei den Streckenstilllegungen abgestimmt hat. Gleiches gilt für die Einbindung potenzieller Bahnkunden. Die Art und Weise der Angebotsunterbreitung an Dritte zur weiteren Aufrechterhaltung der Schieneninfrastruktur ist ebenfalls klärungsbedürftig. Es ist nicht immer nachvollziehbar, wann beispielsweise Überholgleise über ein förmliches Stilllegungsverfahren mit öffentlicher Bekanntmachung nach § 11 AEG stillgelegt werden oder der Weg über § 18 AEG beschritten wird. Im letzteren Fall bedarf es bei so genannten unwesentlichen Veränderungen noch nicht einmal einer Genehmigung.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

In Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes ist die Infrastrukturverantwortung des Bundes festgelegt. Der Bund erfüllt diese, indem er den Eisenbahnen des Bundes Investitionshilfen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz zur Verfügung stellt.

Die konkrete Dimensionierung der Infrastrukturbestandteile ihres Netzes ist eine unternehmerische Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Leitsatz dabei ist: „So viel wie nötig, so sparsam wie möglich.“ Dies kommt nicht zuletzt den Nutzern der Infrastruktur in Form günstiger Nutzungsentgelte zugute, die wiederum die Konkurrenzsituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verkehrsmarkt beeinflussen.

Die Bundesregierung unterstützt die unternehmerischen Aktivitäten zur Erhaltung des Netzes durch Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur – und zwar nicht nur im Fernverkehr. Im Zeitraum 1994 bis 2005 sind Bundesmittel in Höhe von rund 44,3 Mrd. Euro für Schienenwegeinvestitionen eingesetzt worden, davon deutlich über 40 Prozent für Maßnahmen in den Neuen Bundesländern. Ergänzend investieren die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes mit Eigenmitteln in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes.

Die Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene wird sich – trotz aller Sparzwänge – auch zukünftig in hohen Investitionsansätzen abbilden, damit die Schiene an den prognostizierten Verkehrszuwächsen zunehmend partizipiert. Im Vordergrund stehen auch zukünftig Ersatzinvestitionen zur Grundsanierung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes und die zeitnahe Fertigstellung ausgewählter laufender Aus- und Neubauvorhaben. Die Volkswirtschaft kann es sich aber nicht leisten, mit hohem finanziellen Aufwand ein Eisenbahnnetz ohne realen Bezug zum jetzigen und zukünftigen Bedarf vorzuhalten oder zu erneuern.

1. In wie vielen Fällen hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) seit der Bahnreform 1994 über die Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen gemäß § 11 AEG entschieden?
2. Welche Strecken mit welcher Streckenlänge, gegliedert nach Jahren und Bundesländern, wurden seit der Bahnreform 1994 stillgelegt oder an andere bundeseigene oder nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen verkauft oder verpachtet?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit 1994 bis zum 1. Juni 2006 hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in 512 Fällen über Anträge zur Genehmigung der dauernden Einstellung des Betriebs der Infrastruktur entschieden. Im gleichen Zeitraum wurden 469 Teilstrecken mit zusammen 5 126 km Länge stillgelegt und 94 Teilstrecken mit zusammen 1 863 km Länge an nichtbundeseigene Eisenbahnen abgegeben. Änderungen der Zuständigkeiten für einzelne Strecken oder Regionalnetze innerhalb des DB-Konzerns unterliegen nicht dem Verfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und sind in diesen Angaben nicht enthalten.

Hinsichtlich der Einzelheiten der Verfahren nach § 11 AEG bis Ende 2002 wird auf die Antworten der Bundesregierung zu verschiedenen Kleinen Anfragen auf den Bundestagsdrucksachen 13/2569, 13/5369, 13/8809, 14/242 sowie 15/285 verwiesen, für die Jahre 2004 und 2005 auf die Anlagen der Bundestagsdrucksache 16/1352. Die streckenbezogenen Angaben über Genehmigungen von Stilllegungen im Jahr 2003 sind im Anhang, Tabelle 1, dargestellt. Tabelle 2 enthält die Übersicht über die abgegebenen (verkauften oder verpachteten) Strecken.

3. In welchen Fällen sind laufende Verfahren nach § 11 AEG, geordnet nach Bundesländern und Strecken, noch nicht durch das EBA entschieden?

Zum Stichtag 1. Juni 2006 waren acht Anträge auf Genehmigung der dauernden Einstellung des Betriebs beim EBA in Bearbeitung:

Streckennummer	Streckenbezeichnung bzw. Bezeichnung der Betriebsstelle	Streckenlänge (in km)/Land	Datum der Antragstellung
5006	Abzweigstelle Schlömen–Lanzendorf	2,900/Bayern	07.03.06
6688	Ernstthal am Rennsteig–Probstzella	21,500/Thüringen	16.03.06
2423	Gevelsberg–West–Schwelm-Loh	2,500/Nordrhein-Westfalen	21.03.06
2404	Rohdenhaus–Wülfrath	3,600/Nordrhein-Westfalen	21.03.06
6448	Auflassung Blockstelle Neuroggentin (mehr als geringfügige Kapazitätsverringerung)	Mecklenburg-Vorpommern	13.04.06
3236	Fürstenhausen–Warndt Grube	12,500/Saarland	02.05.06
6321	Auflassung des Bahnhofs Sagard (mehr als geringfügige Kapazitätsverringerung durch Wegfall des Kreuzungsgleises)	Mecklenburg-Vorpommern	04.05.06
2324	Duisburg-Wedau–Mülheim (Ruhr)-Speldorf	3,100/Nordrhein-Westfalen	10.05.06

4. In welchen Fällen hat das EBA mit welcher Begründung Stilllegungsanträge rechtskräftig abgelehnt?

Über die abgelehnten Stilllegungsanträge führt das EBA keine speziellen Aufzeichnungen, so dass nur generalisierende Aussagen möglich sind. Die Zahl der Ablehnungen ist relativ gering. Die abgelehnten Anträge entsprachen aus der Sicht des EBA nicht den Vorgaben des § 11 AEG, insbesondere ist hier der fehlende Nachweis der Unzumutbarkeit des Weiterbetriebs bzw. des Scheiterns der Übernahmeverhandlungen zu nennen. Soweit erkennbar, wurde der überwiegende Teil der betroffenen Strecken erneut potenziellen Interessenten angeboten und in der Folge abgegeben oder ein neuer Antrag nach § 11 AEG gestellt.

5. Welche Verfahren sind noch vor Gerichten anhängig?

Vor Gerichten sind drei Verfahren anhängig:

- Kapazitätseinschränkung durch Umwandlung des Bahnhofs Zwingenberg (Bergstraße) in einen Haltepunkt,
- Freital Ost–Dresden-Gittersee (Stilllegung),
- Bretleben–Sondershausen (Stilllegung).

6. In welchen Fällen fand eine Abstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der DB Netz AG bei Verfahren gemäß § 11 AEG statt bzw. hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Stilllegungsplänen der DB Netz AG zugestimmt oder nicht zugestimmt?

Zuständige Aufsichtsbehörde für das Verfahren gemäß § 11 AEG ist das EBA.

Unabhängig von der Entscheidung des EBA über die Anträge nach § 11 AEG wird bei beabsichtigten Streckenstilllegungen und -abgaben gemäß § 10b des

Verkehrssicherstellungsgesetzes (VSG) geprüft, ob dem Vorhaben Aufgaben der Verteidigung einschließlich des Schutzes der Zivilbevölkerung entgegenstehen. Derzeit hält die DB Netz AG folgende Strecken mit Anspruch auf Kostenausgleich gemäß § 10b Abs. 3 VSG vor:

- Borstel (Kr. Stendal)–Anschlussstelle Hassel,
- Drögeheide–Pasewalk Ost,
- Loburg–Altengrabow,
- Rathenow–Rathenow Nord (km 96,0),
- Gardelegen–km 31,3 (Richtung Letzlingen),
- Hagenow–Anschlussstelle Bundeswehr,
- Menden–Hemer.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Praxis der seit dem 30. April 2005 wirksamen Novellierung des § 11 AEG?

Die Vorschrift zur Berücksichtigung des Ertragswerts in § 11 Abs. 1 Buchstabe a Satz 4 und 5 AEG lässt erwarten, dass die Abgabe- oder Pachtpreise geringer sind als beim bisher angewendeten Sachwertverfahren. Die im Rahmen des Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. April 2005 (BGBl. I, S. 1138) vorgenommenen Änderungen des AEG und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) haben die Rahmenbedingungen für die Übernahme von Strecken verbessert.

8. Haben die gesetzlichen Änderungen dazu geführt, dass sich das Tempo der Streckenstilllegungen und des Kapazitätsrückbaus im bundeseigenen Schienennetz verlangsamt hat?

Der Zeitraum seit Inkrafttreten der Änderungen am 30. April 2005 ist noch zu kurz, um hierzu belastbare Aussagen zu treffen. Allerdings haben die Änderungen des § 11 AEG keinen Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Infrastruktureinrichtungen. Auf die Antworten zu den Fragen 7 und 9 wird verwiesen.

9. Hält die Bundesregierung § 11 AEG für ein geeignetes Mittel, um den Rückbau von Teilen der Schienenwege durch die Übernahme von Dritten effektiv zu verhindern?

Wie die Beispiele abgeschlossener Streckenübernahmen zeigen, gestalten sich Verhandlungen dort erfolgreich, wo die an der Übernahme interessierte Eisenbahn mit einem unternehmerisch begründeten und wirtschaftlich durchdachten Konzept an das Vorhaben herangeht. Die Regelungen des § 11 AEG hinsichtlich der einem Antrag vorausgehenden Angebote und Übernahmeverhandlungen mit potenziellen Interessenten haben sich aus Sicht der Bundesregierung daher bewährt. Stilllegung und Rückbau lassen sich jedoch nicht vermeiden, wenn für eine Infrastruktureinrichtung keine wirtschaftliche Grundlage besteht, insbesondere wenn sie nicht genutzt wird.

10. In wie vielen Fällen führte die Abgabe eines Übernahmeangebots nach § 11 AEG durch die DB Netz AG für Teile der Schienenwege (beispielsweise Überholgleise oder Weichen) dazu, dass Dritte den Betrieb dieser Teile übernommen haben und so der Rückbau verhindert werden konnte?

Neben den in Tabelle 2 des Anhangs genannten Strecken ist kein Fall bekannt, in dem Dritte auf der Basis eines Angebots nach § 11 AEG Teile der Infrastruktur wie einzelne Gleise oder Weichen oder die Aufwendungen für deren Betrieb

übernommen haben. Nach Angaben der DB Netz AG ist dies u. a. darauf zurückzuführen, dass die betreffenden Infrastrukturen aufgrund von vorhandenen Überdimensionierungen auf Dauer entbehrlich sind und daher auch für Dritte keinen erkennbaren Wert darstellen.

11. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass nach dem Gesetz die DB Netz AG verpflichtet ist, bei mehr als geringfügigen Verringerungen der Streckenkapazität bei der Bekanntmachung ein Kauf- oder Pachtangebot zu unterbreiten und ein Übernahmeangebot „den Anschluss an die angrenzende Schieneninfrastruktur umfassen muss“, rechtlich die Praxis der DB Netz AG, dass bei der Bekanntmachung von Angeboten zur Abgabe von Eisenbahninfrastruktur nach § 11 AEG im Fall von mehr als geringfügigen Verringerungen der Streckenkapazität kein Übernahmeangebot an Dritte mehr unterbreitet wird, sondern nur eine Infrastrukturbestelloption bei der DB Netz AG angeboten wird?

Die Änderung, bereits bei mehr als geringfügiger statt zuvor bei deutlicher Verringerung der Kapazität einer Strecke ein Verfahren gemäß § 11 AEG vorzuschreiben, führt zu vermehrtem Auftreten von Fällen, bei denen sich unwirtschaftliche Infrastruktureinrichtungen nicht losgelöst von der Strecke betreiben lassen, auf der sie sich befinden, z. B. einzelne Überholungsgleise oder Blocksignale. In diesen Fällen kommt es dem Sinn der Vorschrift am nächsten, potenziellen Interessenten nicht die Übernahme dieser Einrichtungen anzubieten, sondern die Erhaltung auf vertraglicher Basis gegen Erstattung der Mehraufwendungen.

12. Wird die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass die §11-Verfahren zur mehr als geringfügigen Verringerung der Kapazität einer Strecke unverzüglich gestoppt werden, und wenn ja, in welcher Form?

Die Durchführung des Verfahrens nach § 11 AEG ist in den im Gesetz genannten Fällen verpflichtend vorgeschrieben. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Anträge obliegt der für das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständigen Aufsichtsbehörde. Die Bundesregierung nimmt auf die einzelnen Verfahren keinen Einfluss.

13. In wie vielen Fällen führte die Verpflichtung zur Abgabe eines Übernahmeangebots durch die DB Netz AG für Teile der Schienenwege (beispielsweise Überholunggleise oder Weichen) dazu, dass Dritte den Betrieb dieser Teile übernommen haben und so der Rückbau verhindert werden konnte?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

14. In wie vielen Fällen hat das EBA in den vergangenen zehn Jahren über Planfeststellungen oder Plangenehmigungen entschieden, die mit einem Rückbau von Gleisinfrastruktur gemäß § 18 AEG verbunden waren?
15. Wie viele dieser Fälle waren Plangenehmigungen?
16. In wie vielen Fällen wurde kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, weil es sich nach Auffassung der Beteiligten um Änderungen und Erwei-

terungen von unwesentlicher Bedeutung gemäß § 18 Abs. 3 AEG handelte?

17. Um welche Fälle, aufgelistet nach Jahren, Bundesländern und Strecken, handelte es sich dabei im Detail?

Die Fragen 14 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim EBA liegen keine Statistiken vor, deren Auswertung die Beantwortung der in den Fragen 14 bis 17 angesprochenen umfangreichen Sachverhalte ermöglicht. An Hand der bis zum Jahr 2000 zurückgehenden vorhandenen Unterlagen konnte lediglich die Gesamtzahl der in einem eigenständigen Verfahren genehmigten Rückbaumaßnahmen von Gleisinfrastruktur für diesen Zeitraum mit rund 3 000 ermittelt werden.

Davon entfällt rund ein Drittel auf den Rückbau von Gleisen (Überholungsgleise, Stumpfgleise, Abstellgleise usw.). Der Anteil der Verfahren, mit denen der Rückbau von Streckenteilen und Strecken genehmigt wurde, für die ein Streckenstilllegungsverfahren gemäß § 11 AEG vorausgegangen ist, beläuft sich aufgrund derzeit vorliegender Zahlen auf rund 70. Ungefähr zwei Drittel der ausgesprochenen Rückbaugenehmigungen entfallen auf den Ausbau von Weichen, wobei in den meisten Fällen wieder ein Lückenschluss für eines der beiden Gleise vorgenommen wurde.

18. Welche Folgen für die Streckenkapazität hatten diese Maßnahmen, aufgelistet nach Jahren, Bundesländern und Strecken, im Einzelnen?

Hierzu liegen keine Angaben vor.

19. Gibt es Indikatoren zur Beschreibung der Streckenkapazität bzw. Streckenleistungsfähigkeit und werden diese erfasst?

Wenn ja, welche sind dies, wenn nein, warum gibt es diese nicht?

Seit etwa Mitte der fünfziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts sind umfangreiche wissenschaftliche Arbeiten zu bedienungstheoretischen Modellen für die mathematische Beschreibung des Eisenbahnbetriebs erfolgt. Danach ist die Leistungsfähigkeit einer Strecke von verschiedenen Einflussgrößen abhängig:

- Gestaltung der Infrastruktur (Länge der Blockabschnitte, Abstand und Länge der Überholungs- oder – bei eingleisigen Abschnitten – Kreuzungsgleise),
- Mischungsverhältnis der verschiedenen Zuggattungsgruppen (schnelle/langsame Züge, häufige/wenige Halte im Untersuchungsabschnitt, kurze/lange Züge usw.),
- Verspätungsniveau der in den Untersuchungsabschnitt einfahrenden oder in ihm beginnenden Züge,
- Qualitätsmaßstab für die Betriebsführung, meist festgelegt durch maximale Summe der Folgeverspätungen je Tag, die von verspäteten Zügen auf andere übertragen werden, in Abhängigkeit vom Anteil der Reisezüge.

Dies gilt unabhängig von dem verwendeten Verfahren. Im Einzelnen wird auf die Veröffentlichungen in der Fachliteratur verwiesen. Bei der Beurteilung von Infrastrukturveränderungen genügt es allerdings, die Auswirkungen auf die Streckenleistungsfähigkeit (in Zügen je Betriebszeitraum und Richtung) unter gleich bleibenden sonstigen Randbedingungen, also auch unveränderter Betriebsqualität zu ermitteln.

20. Bei wie vielen und welchen Strecken wurde durch die Summierung der Wirkung der einzelnen Maßnahmen in den vergangenen zehn Jahren die Kapazität um mehr als 20 Prozent gesenkt (aufgeschlüsselt nach Bundesländern und Strecken und Angaben chronologisch, wann welche Maßnahme ergriffen wurde und wann die 20-prozentige Gesamtkapazitätsreduktion erreicht war)?

Hierzu liegen keine Angaben vor. Unbeschadet einzelner Teilschritte liegt eine mehr als geringfügige Kapazitätsverringerung und damit ein Tatbestand im Sinne des § 11 AEG vor, wenn die Streckenkapazität eine Zahl unterschreitet, die sich aus der Zahl der Züge im gegenwärtigen Betriebsprogramm zuzüglich einer Zukunftsreserve von 20 Prozent ergibt. Eine Umgehung des Verfahrens nach § 11 AEG durch Aufteilung in einzelne Schritte kommt insoweit nicht in Betracht.

21. Welche Auswirkungen hatte die Summe aller Maßnahmen auf die Transportkapazität des Schienennetzes insgesamt?

Die „Transportkapazität des Schienennetzes“ ist kein wissenschaftlich definierter Begriff. Im Übrigen hätte er auch keinen Aussagewert, da sich die Infrastrukturelemente des Schienennetzes (Strecken, Knoten, Bahnhöfe, Zugbildungsanlagen) nur in beschränktem Ausmaß vertreten können. Es ist daher sinnvoller, das prognostizierte Verkehrsaufkommen nach dem in der Bundesverkehrswegeplanung angewendeten Verfahren auf die einzelnen Elemente umzulegen und mit ihrer jeweiligen Leistungsfähigkeit zu vergleichen. Nur so können die Auswirkungen von Infrastrukturveränderungen auf die Verkehrsnachfrage berechnet sowie erforderliche Ausbaumaßnahmen volkswirtschaftlich bewertet werden.

22. Welche Auswirkungen hatten diese Maßnahmen auf das Ziel, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern?

Nach Angaben der DB Netz AG sind die in Frage kommenden Infrastrukturen aufgrund von vorhandenen Überdimensionierungen auf Dauer entbehrlich und können auch keinen Beitrag zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene leisten. Auch statistisch ist kein Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Güterverkehrsleistung auf der Schiene und der Rationalisierung der Infrastruktur festzustellen. Auf die Antwort zu Frage 21 wird verwiesen.

23. Welche Fälle, in denen Wettbewerber der Deutsche Bahn AG von Maßnahmen gemäß § 18 AEG betroffen waren bzw. sich als betroffen geäußert haben, sind der Bundesregierung bzw. dem EBA bekannt?

Nach Mitteilung des EBA werden Äußerungen und Stellungnahmen im Verfahren nach § 18 AEG nicht statistisch erfasst.

24. In welchen Fällen und unter Zugrundelegung welcher Parameter geht das EBA davon aus, dass Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung im Sinn des § 18 Abs. 3 AEG sind?

Die Voraussetzungen für ein Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung sind in § 18 Abs. 3 Satz 2 AEG aufgezählt.

25. Inwieweit ist ein Verfahren zur Beteiligung von Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung üblich?

Für die Annahme eines Falls von unwesentlicher Bedeutung ist u. a. erforderlich, dass Rechte anderer nicht beeinflusst werden oder Vereinbarungen mit den vom Plan Betroffenen getroffen wurden. Es ist Aufgabe des Vorhabenträgers, die Zustimmung der ggf. in ihren Belangen berührten Eisenbahnverkehrsunternehmen vorzulegen.

26. Wie erfahren Eisenbahnverkehrsunternehmen von Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung?

Hinsichtlich der Beteiligung betroffener Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 18 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3 AEG wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen. Die Durchführung von Änderungen an der Eisenbahninfrastruktur wird durch Änderung der für die Nutzung der Anlagen erforderlichen betrieblichen Unterlagen bekannt gegeben. Letzteres gilt auch für Änderungen von unwesentlicher Bedeutung im Sinne des § 18 Abs. 3 AEG, soweit dies für die Betriebsabwicklung erforderlich ist.

27. Wie wird der Kreis der betroffenen und einzubeziehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen festgestellt?

Der Vorhabenträger hat bei Vorlage eines Antrags auf Durchführung eines Verfahrens gemäß § 18 Abs. 1 oder 2 AEG die gegebenenfalls betroffenen und einzubeziehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen, soweit erkennbar, zu benennen. Kann der Kreis der gegebenenfalls betroffenen Unternehmen nicht abgegrenzt werden und eine Betroffenheit nicht zweifelsfrei ausgeschlossen werden, ist ein Verfahren gem. § 18 Abs. 1 AEG durchzuführen.

Außerdem ist im Falle eines vorausgehenden Verfahrens nach § 11 AEG die Absicht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens in der in § 11 Abs. 1 Buchstabe a vorgeschriebenen Weise zu veröffentlichen. Da die Kapazitätseinschränkung einer Strecke bereits als „mehr als geringfügig“ betrachtet wird, wenn die Zugzahlen des laufenden Betriebsprogramms zuzüglich einer Entwicklungsreserve von 20 Prozent unterschritten werden, erhalten die Eisenbahnverkehrsunternehmen hiervon Kenntnis und haben die Möglichkeit, gegenüber der Planfeststellungsbehörde ihre Beteiligung auch im Verfahren nach § 18 AEG zu beantragen. Die Beteiligung richtet sich nach den §§ 20 und 21 AEG.

28. Wo wird die Grenze zwischen potenziellem zukünftigem Nutzungsinteresse und konkretem Nutzungsanspruch gezogen?

Das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 14 AEG setzt voraus, dass der Nutzungswillige seine Absicht kundgetan hat. Ein potenzielles zukünftiges Nutzungsinteresse ist dadurch gekennzeichnet, dass der potenzielle Nutzer noch nicht bekannt ist. Im Übrigen begründet § 14 AEG keinen Anspruch auf eine bestimmte Infrastrukturausstattung oder Nutzungsqualität, sondern den Anspruch auf Gleichbehandlung aller Nutzungsberechtigten.

## 29. Wie wird der Netzbeirat in solchen Fällen beteiligt?

Es ist dem unabhängigen Netzbeirat gemäß § 14d AEG unbenommen, sich auch mit Änderungen an der Eisenbahninfrastruktur von unwesentlicher Bedeutung zu befassen. Ansprechpartner des Netzbeirats ist in jedem Fall das betreffende Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem es zugeordnet ist.

## 30. Wie steht die Bundesregierung zu Präzisierungen des § 18 AEG dahingehend, Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Netzbeirat der DB Netz AG bei allen Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung zu beteiligen?

Wie bereits der Begriff „unwesentliche Bedeutung“ erkennen lässt, würde das in der Frage angesprochene Vorgehen bei allen Beteiligten zu einem Bearbeitungsaufwand führen, dem kein praktischer Nutzen gegenübersteht. Im Bereich der Bundesverwaltung würde dies den Grundsätzen des ökonomischen Verwaltungshandelns und den Bestrebungen zur Entbürokratisierung zuwiderlaufen.

## 31. In welchem Verhältnis stehen nach Auffassung der Bundesregierung in den geschilderten Konstellationen die Vorschriften der §§ 18 und 11 AEG zueinander?

Ziel des Verfahrens nach § 18 AEG ist es, einen etwaigen Interessenkonflikt zwischen der Planung einerseits und den von ihr betroffenen öffentlichen und privaten Belangen andererseits in gerechter Weise zu lösen. Die Planfeststellung umfasst die Entscheidung über alle vom geplanten Vorhaben berührten Interessen. Sie stellt die Zulässigkeit einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen Belange fest. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Bau Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.

Das Verfahren nach § 11 AEG regelt die Voraussetzungen und den Ablauf der Verwaltungsentscheidung für die Maßnahmen gemäß Absatz 1 Satz 1 dieser Vorschrift.

Die Verfahren können einander nicht ersetzen. In bestimmten Fällen sind beide durchzuführen, wobei es sinnvoll ist, das Verfahren nach § 11 AEG voranzustellen.

Tabelle 1:

Liste der im Jahre 2003 genehmigten Stilllegungsanträge (nach Bundesländern geordnet)

1	Tutting–Pocking	Bayern	23.04.2003
2	Nördlingen–Anst Fa. Waldhof	Bayern	23.04.2003
3	Kronach–Höfles	Bayern	23.04.2003
4	Bamberg–Anst Fa. Denscheilmann und Wellein	Bayern	29.04.2003
5	Frankfurt (Oder) Rosengarten–Frankfurt (Oder) Rbf	Brandenburg	25.06.2003
6	Lauterbach (Hess) Nord–Lauterbach (Hess) Süd	Hessen	11.03.2003
7	Treysa–Homburg (Bz. Kassel)	Hessen	14.05.2003
8	Wiesbaden Ost–Wiesbaden West	Hessen	08.12.2003
9	Damerower Forst–Karow (Meckl)	Mecklenburg-Vorpommern	12.08.2003
10	Peine–Stederdorf	Niedersachsen	28.04.2003
11	Ocholt–Westerstede	Niedersachsen	27.03.2003
12	Scherfede–Nörde	Nordrhein-Westfalen	10.03.2003
13	Duisburg Hbf Stw 1–Duisburg-Hochfeld Nord	Nordrhein-Westfalen	12.03.2003
14	Dieringhausen–Bergneustadt	Nordrhein-Westfalen	23.04.2003
15	Abzw Essen-Horl–Essen-Bergeborbeck	Nordrhein-Westfalen	13.05.2003
16	(Jünkerath) – km 7,04 bis km 12,1 und von km 16,3 – Losheim–Losheim-Bundesgrenze	Nordrhein-Westfalen	19.05.2003
17	Do-Obereving–Do-Eving, Abzw Deusen–Dortmund Gbf; Do-Rahm–Do Gbf; Abzw Hansa–Do Gbf; Do-Huckarde Süd–Do Gbf	Nordrhein-Westfalen	26.05.2003
18	Grünstadt–Neuleiningen-Kleinkarlbach	Rheinland-Pfalz	13.05.2003
19	Grünstadt–Neuoffstein	Rheinland-Pfalz	13.05.2003
20	Wittlich Hbf–Wittlich	Rheinland-Pfalz	13.06.2003
21	Koblenz–Lützel–Ochtendung	Rheinland-Pfalz	27.08.2003
22	Siershahn–Anst Selters (Ww)	Rheinland-Pfalz	29.09.2003
23	Jünkerath – km 7,04 und von km 12,1 bis km 16,3 – (Losheim)	Rheinland-Pfalz	19.05.2003
24	Überherrn–Völklingen	Saarland	21.05.2003
25	Staßfurt–Egeln	Sachsen-Anhalt	10.06.2003
26	Heudeber–Danstedt–Wasserleben–Osterwieck West	Sachsen-Anhalt	24.06.2003
27	Gerbstedt–Hettstedt	Sachsen-Anhalt	02.12.2003
28	Halle-Nietleben–Halle-Dölau	Sachsen-Anhalt	26.05.2003
29	Blumenberg–Eilsleben (b. Magdeburg)	Sachsen-Anhalt	11.12.2003
30	Lugau–Wüstenbrand	Sachsen	12.05.2003
31	Dorndorf (Rhön)–Kaltennordheim	Thüringen	08.07.2003
32	Bad Salzungen–Vacha	Thüringen	10.07.2003
33	Bleicherode Ost–Bischofferode (Eichsfeld)	Thüringen	03.12.2003
34	Erfurt Nord–Erfurt-Marbach	Thüringen	24.06.2003

Tabelle 2:  
Liste der an nichtbundeseigene Eisenbahnen abgegebenen Streckenabschnitte

Datum	Strecke	Länge	Land
01.11.94	(Betzdorf-) Grünebach–Daaden	10 km	RP
31.12.94	Schorndorf–Rudersberg (–Welzheim)	10 km	BW
31.08.95	Weil der Stadt–Calw	23 km	BW
03.10.95	Bad Doberan–Ostseebad Kühlungsborn West (Schmalspurbahn)	15 km	MV
31.10.95	Böblingen–Dettenhausen	17 km	BW
01.01.96	Putbus–Göhren	24 km	MV
26.01.96	Grötzingen–Eppingen	41 km	BW
17.03.96	Stahringen–Stockach	10 km	BW
31.05.96	Metzingen–Urach	10 km	BW
21.11.96	Hintschingen–Zollhaus Blumberg	16 km	BW
01.12.96	Zittau–Oybin/Jonsdorf (Schmalspurbahn)	16 km	SN
02.12.96	Tübingen–Herrenberg	21 km	BW
01.02.97	Alzey–Kirchheimbolanden	16 km	RP
27.04.97	Hinterweidenthal Bahnhof–Bundenthal-Rumbach	15 km	RP
01.05.97	Grevesmühlen–Klütz	15 km	MV
01.03.98	Papierfabrik (km 16,4)–Hessisch Lichtenau	19 km	HE
01.05.98	Eppingen–Heilbronn	24 km	BW
02.06.98	Kaarst–Neuß und	6 km	NW
	Düsseldorf-Gerresheim–Dornap-Hahnenfurt	15 km	NW
21.08.98	Ebern–Maroldsweisach	16 km	BY
01.11.98	Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal (Schmalspurbahn)	17 km	SN
31.12.98	Herzberg Stadt–Beeskow	100 km	BB
21.05.99	Paderborn Hbf–Büren (Westf)	27 km	NW
15.06.99	Kleinengstingen–Oberheutal	23 km	BW
01.08.99	Einbeck-Salzderhelden–Einbeck Mitte	4 km	NI
15.08.99	Niebüll–Süderlügum Bundesgrenze	13 km	SH
11.10.99	Langenlonsheim–Morbach (bis 31.12.02, danach wieder DB Netz AG)	78 km	RP
01.11.99	Dessau Wörlitzer Bf–Wörlitz	19 km	ST
27.12.99	Hagen-Haspe–Ennepetal-Altenvoerde	8 km	NW
31.12.99	Anschluss Eichbühl–Langquaid	6 km	BY
06.03.00	Maulbronn West–Maulbronn	2 km	BW
08.08.00	Wilburgstetten–Dombühl	31 km	BY
13.08.00	Gessertshausen–Fischach	8 km	BY
01.10.00	Nördlingen–Anschlussstelle Wassertrüdingen	24 km	BY
01.10.00	Rastatt–Freudenstadt Hbf	58 km	BW
07.10.00	Freiberg (Sachs)–Holzhau und	30 km	SN
	Berthelsdorf (Erzg.)–Brand-Erbisdorf	3 km	SN
30.10.00	Stolberg (Rheinl) Hbf–Walheim Bundesgrenze	17 km	NW
01.11.00	Pforzheim Hbf–Pf-Brötzingen–Bad Wildbad	20 km	BW
30.12.00	Ausweichanschlussstelle Oberbrügge–Halver	6 km	NW
30.12.00	Lemgo–Barntrup	18 km	NW

Datum	Strecke	Länge	Land
01.04.01	Lauchringen–Weizen	21 km	BW
01.05.01	Sedelsberg–Ocholt	28 km	NI
15.05.01	Erlau (b. Passau)–Hauzenberg	12 km	BY
16.06.01	Stollberg (Sachsen)–Chemnitz-Zwönitzbrücke	18 km	SN
29.06.01	Kaisersesch–Gerolstein	50 km	RP
01.07.01	Stolberg (Rheinland) Hbf–Anschlussstelle Frenz	10 km	NW
15.07.01	Eggenstein–Karlsruhe-Knielingen	9 km	BW
31.07.01	Landesgrenze BY/TH–Sonneberg Hbf–Ernstthal a.R.	27 km	TH
31.07.01	Eisfeld–Sonneberg Hbf	33 km	TH
22.09.01	Haldensleben–Weferlingen und Abzweig Süplingen–Anschlussstelle Dönstedt	32 km 3 km	ST ST
30.10.01	Lüchow–Dannenberg Ost	21 km	NI
25.11.01	Frensdorf–Ebrach <sup>1</sup>	29 km	BY
31.12.01	Rheine–Spelle	11 km	NI
01.01.02	Balingen (Württ)–Schömberg (b. Rottweil)	13 km	BW
04.02.02	Bayreuth Hbf–Warmensteinach	22 km	BY
09.02.02	Stollberg (Sachsen)–St. Egidien Abzw. Neuoelsnitz – km 1,08 (Blocksignal B)	19 km	SN
22.02.02	Helmstedt–Grasleben	17 km	NI
10.04.02	Niemegk–Belzig	10 km	BB
01.05.02	Lollar–Mainzlar/Anst. Didierwerke	4 km	HE
27.07.02	Bitburg-Erdorf–Bitburg	6 km	RP
15.09.02	Chemnitz Zwönitzbrücke–Chemnitz Süd	4 km	SN
30.09.02	Hainichen–Niederwiesa	18 km	SN
13.12.02	Neumünster–Neumünster Süd	3 km	SH
31.10.03	Anschlussstelle Hassel–Niedergörne	11 km	ST
31.10.03	Querfurt–Vitzenburg	16 km	ST
30.11.03	Ilmenau–Themar	42 km	TH
30.11.03	Neuoelsnitz–Lugau	2 km	SN
31.12.03	Pritzwalk–Meyenburg–Karow	45 km	BB/MV
31.12.03	Pritzwalk–Putlitz	17 km	BB
31.12.03	Cloppenburg–Friesoythe (FEG)	26 km	NI
01.03.04	Ettringen–Türkheim	8 km	BY
01.04.04	Wasserburg (Inn) Bf–Wasserburg (Inn) Stadt	4 km	BY
14.04.04	Hermeskeil–Türkismühle	22 km	RP/SL
21.06.04	Radebeul Ost–Radeburg (Schmalspurbahn)	18 km	SN
01.09.04	Hagenow Land–Zarrentin	31 km	MV
10.09.05	(Schelklingen–) km 57,00–Oberheutal	19 km	BW
05.10.04	Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf (Schmalspurbahn)	26 km	SN
31.12.04	Roßberg–Bad Wurzach	11 km	BW
07.01.05	Scharzfeld–Bad Lauterberg	4 km	NI
31.01.05	Straußfurt–Großheringen	51 km	TH
20.03.05	Hattingen (Ruhr)–Herbede	10 km	NW

<sup>1</sup> Genehmigung zur Betriebseinstellung am 8. Mai 2003 durch Land BB auf Antrag der NE erteilt

Datum	Strecke	Länge	Land
31.03.05	Pratau–Pretzsch	17 km	ST
	km 33,2–Elsnig (Elbe)–Torgau	8 km	SN
	Pretzsch–Eilenburg Ost	36 km	ST/SN
13.04.05	Gochsheim (Ufr.)–Kitzingen-Et washausen	42 km	BY
30.04.05	Gernrode–Quedlinburg	9 km	ST
27.07.05	Bad Endorf–Obing	18 km	BY
31.10.05	Nossen–Freiberg (Sachs)	23 km	SN
01.12.05	Raubach–Altenkirchen (Westerwald)	19 km	RP
27.12.05	Schwackenreute–Mengen	28 km	BW
30.04.06	Blankenburg (Harz)–Michaelstein–Elbingerode (Harz)	18 km	ST
15.05.06	Falkenberg (Elster)–Herzberg (Elster)	11 km	BB
	Summe	1 863 km	





