

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

### **Stilllegung der Wetzlarer Bahn**

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Ausbaumaßnahmen wurden im Vorfeld des ICE-Einsatzes auf dem Abschnitt Berlin–Güterglück durchgeführt?
2. Trifft es zu, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen (Frage 1) der Abschnitt Berlin–Güterglück durchgängig mit 160 km/h befahren werden konnte?
3. Welche Kosten entstanden durch die Ausbaumaßnahmen auf dem Abschnitt Berlin–Güterglück einschließlich der Elektrifizierung?

Wer hat die Kosten (ggf. zu welchem Anteil) getragen?

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?
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?
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?
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?
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?
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?
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?
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)?
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?

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?
16. Widerspricht die teilweise Stilllegung der Wetzlarer Bahn nicht dem Bestreben der Bundesregierung, künftig Güter- und Personenverkehre voneinander zu entflechten?
17. Welche Streckenabschnitte der Wetzlarer Bahn sind zwischenzeitlich entwidmet worden (Freistellung von Bahnbetriebszwecken, § 23 AEG)?  
Wann geschah dies jeweils?
18. Wurden die entwidmeten Flächen (Frage 17) nach den Erkenntnissen der Bundesregierung und des EBA zwischenzeitlich einer anderweitigen Nutzung zugeführt?
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?
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?
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?

Berlin, den 23. Oktober 2007

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**

