

# Stilllegungen von NE-Infrastruktur

## Kann der weitere Schwund im nichtbundeseigenen Schienennetz aufgehalten werden?

VON STEFAN HÖGEMANN, URS KRAMER UND JULIAN NOLTE

Seit 2004 endet der Verkehr bei der VLO nördlich von Bohmte-Bruchheide; die Züge der Museumseisenbahn Minden durften hier bereits seit Anfang 2000 nicht mehr fahren. Die förmliche Stilllegung folgte jedoch erst Ende 2016. Foto: Stefan Högemann

**I**n Bahn-Report 4/12 haben wir bereits einmal fokussiert auf Stilllegungen im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) geschaut. Die damals erstellte Liste soll mit diesem Beitrag ihre Fortschreibung erfahren, wobei zum einen manche Daten aktualisiert werden konnten. Zum anderen sind seit dem letzten Beitrag leider weitere hinzugekommen, denn der Streckenschwund in Form von NE-Stilllegungen konnte nicht wirklich aufgehalten werden.

Gerade aktuell steht mit dem „Karower Stern“ ein größeres Netz im Süden von Mecklenburg-Vorpommern zur Disposition, nachdem der dortige Infrastrukturbetreiber angekündigt hat,

### Der Großteil der seit 1994 stillgelegten NE-Infrastruktur war zum Zeitpunkt der Bahnreform noch im Bundesbesitz

die betroffenen Strecken stilllegen zu wollen, weil es an politischer und finanzieller Hilfe fehle.<sup>(1)</sup> Die Gegend westlich der Mecklenburger Seenplatte droht damit nahezu vollständig eisenbahnfrei zu werden.

Fakt ist jedenfalls, dass sowohl die finanzielle Unterstützung aus den Ländern als auch jene des Bundes für NE-Bahnen eher überschaubar ist, gibt es doch Förderungen nennenswerten Umfangs lediglich in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Hessen und Baden-Württemberg.<sup>(2)</sup>

Der Bund hat lange jegliche Verantwortung für die Finanzierung der NE-Infrastruktur von

sich gewiesen. Erst 2013 wurde – dank der Erkenntnis, dass ein guter Teil des Schienengüterverkehrs Quelle und Ziel im NE-Netz hat – das Schienengüterfernverkehrsfinanzie-

### Fast 1.000 Streckenkilometer öffentliche NE-Infrastruktur wurden seit 1994 stillgelegt

rungsgesetz (SGFFG) geschaffen. In diesem Rahmen können sich NE-Bahnen, die im Jahr vor der Antragstellung Güter über mindestens 50 km Distanz transportiert haben, einmal die Streckensanierung bzw. den Ausbau als Investitionskostenzuschuss fördern lassen.

Auf einer Eisenbahnrechtstagung im Frühjahr 2019 machte der Rechtsanwalt Alexander Kirfel eine bemerkenswerte Vergleichsrechnung

auf: Unterstellt man den Betrag der jährlichen SGFFG-Mittel mit 25 Mio. EUR, so stehen für NE-Bahnen seitens des Bundes pro NE-Streckenkilometer 5.800 EUR zur Verfügung – und das als Einmalzahlung. Als Vergleichswert für das Jahr 2019 seien die 105.000 EUR pro Streckenkilometer im Bestandsnetz der DB AG genannt.<sup>(3)</sup> In dieser Größenordnung erhalten nämlich die Eisenbahnen des Bundes im Rahmen der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II“ jedenfalls Zuschüsse für Ersatzinvestitionen –

### 5.800 EUR einmalig (NE) zu 105.000 EUR jährlich (DB)

und das jährlich, wobei sich der jährliche Beitrag für die DB AG mit der künftig geltenden „LuFV III“ noch einmal erhöhen dürfte.<sup>(4)</sup>

(3) Wie vorstehend

(4) Vgl. dazu S. 9 in dieser Ausgabe

Man mag einwenden, dass nach den Regelungen des Grundgesetzes für die NE-Bahnen ja ohnehin die Länder (und nicht der Bund) zuständig seien, was sowohl die

Eisenbahnaufsicht als dann eben auch die Infrastrukturfinanzierung angehe. Ob diese Regelung kompetenztechnisch gelungen ist, stößt jedoch immer wieder auf Kritik.<sup>(5)</sup> Bezüglich der Finanzierung ist jedenfalls festzustellen, dass Bundesmittel für die Eisenbahninfrastruktur nicht in dem Maße an die Länder weitergereicht wurden, wie Strecken aus der Aufsicht der Eisenbahnen des Bundes als NE-Bahnen in die Zuständigkeit der Länder übergegangen sind.

Insofern verwundert es auch nicht, dass es sich bei rund 690 Streckenkilometern aus den nachfolgenden Stilllegungslisten – und damit dem größten Teil – um Strecken handelt, die Anfang 1994 noch in Eigentum und Besitz der DB AG und damit in der Finanzverantwortung des Bundes standen und erst anschließend zu NE-Bahnen wurden. Hinzu kommt eine Reihe von technisch gesperrten, aber nicht formal nach dem Gesetz stillgelegten, gleichwohl dennoch unbefahrten Strecken.

Offenbar hatten diese Strecken mangels auskömmlicher Finanzierung von Ersatzinvestitionen unter den neuen, nichtbundeseigenen Betreibern keine echte Chance. Überspitzt formuliert kann man jedenfalls konstatieren,

(5) Vgl. dazu Bahn-Report 3/19 (S. 79f.) zum Zusammenspiel von Bahnpolitik und Grundgesetz

dass sich der Bund aus seiner finanziellen Verantwortung stehlen konnte, nachdem eine Infrastruktur von der bundeseigenen DB AG auf eine NE-Bahn übergegangen war. Dies ist für die Entwicklung des Schienennetzes in Deutschland äußerst bedenklich.

Schaut man sich die zugehörige Verwaltungspraxis an, so birgt gerade der Fall der

## Durch die Abgabe von DB-Strecken an NE-Bahnen konnte sich der Bund regelrecht aus seiner Verantwortung für diesen Teil der Eisenbahninfrastruktur stehlen

Stilllegung einer vormaligen DB-Strecke und heutigen NE-Infrastruktur außerdem die Gefahr, dass während des gegenseitigen Erklärens der „Nicht-Zuständigkeit“ zwischen Bundes- und Landesbehörden eine Bahnstrecke endgültig verschwindet.<sup>(6)</sup>

(6) Vgl. dazu *Bahn-Report* 3/19 (S.24f.) zur Hochwaldbahn Türkismühle – Hermeskeil

Einige Bundesländer sind im Unterschied zu anderen auch sehr schnell mit dem Erteilen von Stilllegungsgenehmigungen nach der maßgeblichen Vorschrift des § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz.<sup>(7)</sup>

Das gegenwärtige rechtliche und finanzielle Konstrukt um die NE-Bahnen erscheint somit jedenfalls als wenig dafür geeignet,

den Schwund von Eisenbahninfrastruktur in Deutschland substanziell aufzuhalten. Bei allen gegenwärtigen Überlegungen für eine neuerliche Bahnreform sind die nichtbundeseigenen Eisenbahnen und ihre Infrastruktur deshalb unbedingt mit zu beachten. 

(7) Vgl. dazu S. 13 in dieser Ausgabe

## Zur Methodik der Erfassung

Die nachfolgenden Tabellen wurden nach Bundesländern in der im *Bahn-Report* üblichen Reihenfolge sortiert. Diese Darstellung kann keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, fehlt doch – aufgrund der zerstreuten Zuständigkeiten bei den Ländern – eine zentrale Stelle, bei der Auskunft über die NE-Bahnen möglich wäre. Dennoch wurde versucht, bei allen zuständigen Landesbehörden die **Stilllegungsdaten der NE-Bahnen seit dem Stichtag der Bahnreform (01.01.1994)** zu erfragen. Zuweilen widersprechen die Auskünfte bekannten Darstellungen aus der Literatur, was u. U. auf die unterschiedlichen Daten von Genehmigung und Vollzug der **Stilllegung nach § 11 AEG** zurückgeführt werden kann. Nicht erfasst sind Strecken, die derzeit technisch gesperrt und somit ebenfalls nicht befahrbar sind. 

### ■ Schleswig-Holstein (Summe: 1,0 km)

Bundesland	VzG	Strecke	Länge	Still.-Datum	letztes EIU	Anmerkungen
SH	9129	Uetersen Ost – Uetersen Stadt	1,0	30.06.2014	neg	

### ■ Mecklenburg-Vorpommern (Summe: 124,7 km)

Bundesland	VzG	Strecke	Länge	Still.-Datum	letztes EIU	Anmerkungen
MV	6931	Grevesmühlen – Hof Gutow	9,0	30.09.2009	KOE	
MV	9040	Stuer – Röbel	19,8	01.12.2012	Regio Infra Nordost	
MV	9040	Ganzlin – Stuer	6,9	01.01.2019	Regio Infra Nordost	Laut BRep 2/19 Stilllegung zum 01.10.18 (vermutlich Datum der Genehmigung)
MV	6935	Parchim – Malchow	47,9	Verfahren angekündigt	Regio Infra Nordost	
MV	6939	Plau am See – Priemerburg	41,1	Verfahren angekündigt	Regio Infra Nordost	

### ■ Brandenburg (Summe: 227,5 km)

Bundesland	VzG	Strecke	Länge	Still.-Datum	letztes EIU	Anmerkungen
BB	6542	Preußnitz – Golzow	18,6	19.04.2010	PE	
BB	6555	Belzig – Preußnitz	1,3	19.04.2010	PE	
BB	6542	Golzow – Brandenburg Hbf	16,2	10.03.2011	PE	
BB	6521	Bad Saarow Pieskow Süd – Beeskow	17,4	14.04.2011	SsB	
BB	6752	Templin Stadt – Prenzlau	33,8	14.09.2011	hvle	
BB	6826	Schlieben – Uckro Süd	25,6	06.08.2013	DRE	
BB	6826	Groß Leuthen-Gröditsch – Beeskow West	22,1	06.08.2013	DRE	
BB	6827	Mühlberg (Elbe) Abzw. Kiesw – Mühlberg (Elbe) Pbf	0,8	05.09.2013	DRE	
BB	6826	Falkenberg (Elster) – Herzberg – Schlieben	21,6	20.11.2015	DRE	
BB	6543	Königs Wusterhausen – Zossen	35,1	25.11.2015	NME	
BB	6826	Uckro Süd – Duben Alteno	15,6	21.12.2015	DRE	
BB	6512	Rathenow – Rathenow Nord	2,4	04.10.2016	RIG	
BB	6888	Anst. Mosolf – Ketzin	6,4	20.10.2017	hvle	Laut BRep 2/19 Stilllegung zum 20.11.17 (vermutlich Datum des Vollzugs)
BB	6945	Pritzwalk West (Schaltstrecke) – Laaske	10,6	13.07.2018	RIG	

### ■ Sachsen-Anhalt (Summe: 20,9 km)

Bundesland	VzG	Strecke	Länge	Still.-Datum	letztes EIU	Anmerkungen
ST	6803	Querfurt – Vitzenburg	15,9	08.05.2013	Insolvenzverwalter KEG	
ST	6832	Zörbig – Stumsdorf	5,0	01.01.2017	ZIG	Verkauf an Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH (HIG), wieder in Betrieb genommen am 13.02.2018

### ■ Niedersachsen (Summe: 208,6 km)

Bundesland	VzG	Strecke	Länge	Still.-Datum	letztes EIU	Anmerkungen
NI	9171	Soltau – Neunkirchen	12,0	01.04.1996	OHE	
NI	1564	Lohne – Dinklage	8,1	31.05.1999	LD	
NI	9182	Markoldendorf – Dassel	5,5	30.10.2002	Ilmebahn	
NI	1711	Brockel – Rotenburg/Wümme	9,3	31.12.2002	EVb	
NI	1300	Harsefeld – Hollenstedt	17,4	14.12.2003	EVb	
NI	9182	Juliusmühle – Markoldendorf	1,9	04.05.2004	Ilmebahn	
NI	9175	Wittingen – Radenbeck	14,2	10.06.2005	OHE	
NI	9174	Beedenbostel – Mariagluck	5,6	08.11.2005	OHE	
NI	9175	Radenbeck – Rühren	20,5	08.11.2005	OHE	
NI	9180	Vorwohle – Bodenwerder-Linse	18,0	01.06.2006	VEV	
NI	9127	Wilstedt – Zeven	25,9	10.04.2007	EVb	
NI	1815	Scharzfeld – Bad Lauterberg	4,1	29.06.2007	Südharzeisenbahn	
NI	9110	Bleckede – Waldfrieden	1,2	31.12.2007	OHE	
NI	9194	Salzgitter-Calbecht – Salzgitter-Haverlahwiese	2,5	14.05.2009	VPS	
NI	1563	Delmenhorst – Lemwerder	14,6	01.01.2010	DHE	
NI	9141	Bohme – Hollige	5,7	09.11.2011	VWE	
NI	9182	Sachsenbreite – Juliusmühle	3,7	31.05.2012	Ilmebahn	
NI	9169	Bohmte-Bruchheide – Schwegermoor	10,8	20.12.2016	VLO	
NI	6905	Lüchow – Dannenberg Ost	20,4	Verfahren läuft	DRE	



Die Brandenburgische Städtebahn im Abschnitt Brandenburg – Belzig ist eine der zahlreichen vormaligen DB AG-Strecken, denen auch unter privater Regie keine dauerhafte Zukunft mehr beschieden war. Vom Bahnhof Golzow blieb (hier am 20.12.16) nur noch diese Schotterwüste.  
Foto: Stefan Högemann



Aufgrund der angekündigten Aufgabe der verbliebenen Strecken um den einstigen Nebenbahnknoten Karow in Mecklenburg setzte diesen Sommer dort der sprichwörtliche „Stilllegungstourismus“ ein, der den Strecken noch einmal ein gewisses Verkehrsaufkommen bescherte. VT 504 001 der HANS wurde am 02.08.19 in Karow vor der Weiterfahrt nach Parchim fotografiert. Foto: Julian Nolte

#### ■ Nordrhein-Westfalen (Summe: 113,6 km)

Bundesland	VzG	Strecke	Länge	Still.-Datum	letztes EIU	Anmerkungen
NW	9217	Heidberg – Rüthen	6,0	31.12.1994	WLE	
NW	9244	Kaldenkirchen – km 10,7 vor Brügggen West	10,7	31.03.1996	KKB	
NW	9207	Werne Ost – Stockum	5,2	04.05.2004	RBH	Genehmigung der Stilllegung 2004; die endgültige Stilllegung wurde im März 2007 angezeigt
NW	9273	Dreis-Tiefenbach – Irmgarteichen-Werthenbach	13,2	25.10.2004	KSW	
NW	9231	Vluyn – Hoerstgen-Sevelen	10,6	14.12.2005	NIAG	
NW	2961	Paderborn – Büren	26,6	01.07.2006	WAB	
NW	9290	Minden Oberstadt – Kutenhausen	3,8	11.10.2006	MKB	
NW	9210	Dortmund-Stockheide – Dortmund-Hörde	5,7	13.04.2007	DE	
NW	9176	Bösingfeld – Rinteln Süd	12,1	01.11.2007	vbe	
NW	9241	Kirchberg – Puffendorf	13,0	07.01.2008	RTB	
NW	2850	Menden – Hemer	6,7	01.11.2010	RSE/Stadt Hemer	

#### ■ Rheinland-Pfalz (Summe: 56,1 km)

Bundesland	VzG	Strecke	Länge	Still.-Datum	letztes EIU	Anmerkungen
RP	9310	Trier Nord – Ruwer West	4,5	30.04.1994	MB	
RP	9310	Bullay Süd – Bullay (DB)	0,8	31.12.1994	MB	
RP	9278	Weitefeld – Oberreisbach	1,5	31.12.2010	WEBA	
RP	9279	Bindweide – Rosenheim	1,8	31.12.2010	WEBA	
RP	3021	Büchenbeuren – Morbach	19,0	17.10.2014	HEB Hunsrück Eisenbahninfrastruktur	
RP	3131	Hermeskeil – Türkismühle	22,4	17.10.2014	Hunsrückbahn	
RP	9278	Bindweide – Weitefeld	6,1	30.04.2018	WEBA	

■ **Hessen (Summe: 13,6 km)**

Bundesland	VzG	Strecke	Länge	Still.-Datum	letztes EIU	Anmerkungen
HE	9362	Wächtersbach – Bad Orb	6,5	23.06.1997	KWG	Wiederaufbau als Touristikbahn in 600 mm Spurweite
HE	3705	Mainzlar-Didierwerke – Lollar	3,9	28.01.2016	HLB	
HE	9350	Reinheim – Groß Bieberau	3,2	31.03.2018	GBR	Strecke war zum 31.12.2001 bereits einmal stillgelegt und später reaktiviert worden

■ **Sachsen (Summe: 10,3 km)**

Bundesland	VzG	Strecke	Länge	Still.-Datum	letztes EIU	Anmerkungen
SN	6830	Elsnig – Torgau	7,3	2014	DRE	
SN	6640	Neuoelsnitz – Lugau	3,0	02.2018	RISS	

■ **Bayern (Summe: 161,4 km)**

Bundesland	VzG	Strecke	Länge	Still.-Datum	letztes EIU	Anmerkungen
BY	5110	Frensdorf – Ebrach	28,7	23.06.2003	DRE	
BY	5231	Kitzingen-Etawahausen – Km 5,37 westlich Großlangheim	2,9	08.07.2014	BRE	
BY	5231	Km 5,37 westlich Großlangheim – Km 15,0 westlich Wiesentheid	9,6	30.03.2015	BRE	
BY	5231	Km 15,0 westlich Wiesentheid – Gochsheim	29,6	27.01.2016	BRE	
BY	5000	Weidenberg – Warmensteinach	8,9	17.08.2016	DRE	
BY	5331	Nördlingen – Dombühl	54,1	25.01.2019	BYB	Stilllegung am 06.08.2019 durch neuen Betreiber Mittelfränkische Eisenbahnbetriebs GmbH aufgehoben
BY	5700	Neuenmarkt-St. Veit – Frontenhausen-Marklkofen	23,2	Verfahren läuft	RSE	Sperrung am 09.10.2017; Reaktivierung durch BayernBahn wird vorbereitet
BY	5711	Wasserburg Bahnhof – Wasserburg Stadt	4,4	Verfahren läuft	Stadt Wasserburg	

■ **Baden-Württemberg (Summe: 33,7 km)**

Bundesland	VzG	Strecke	Länge	Still.-Datum	letztes EIU	Anmerkungen
BW	9464	Albstadt-Ebingen – Onstmettingen	8,2	30.08.2005	WEG	
BW	9492	Gaildorf West – Untergröningen	18,5	07.08.2007	WEG	
BW	9487	Vaihingen Nord – Enzweihingen	7,0	12.02.2018	WEG	

■ **Bundesweit (Summe: 971,4 km) davon DB AG-Strecken zum Stichtag 01.01.1994: 689,2 km (ca. 71 %)**



Knapp dem Schicksal der hier beschriebenen NE-Strecken entgangen ist der Nordteil der Stammstrecke der Teutoburger Wald-Eisenbahn, welcher durch die LWS Lappwaldbahn Service GmbH übernommen wurde. Nördlich von Versmold begannen Ende 2018 die Sanierungsarbeiten auf niedersächsischem Gebiet. An Heiligabend war bereits ein erster Abschnitt mit neuen Betonschwellen ausgestattet. Foto: Stefan Högemann