

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage
- Drucksache 17/2804 -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten Susanne Menge (GRÜNE), eingegangen am 16.01.2015

Unterhaltungspflichten nicht bundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen

In jüngster Zeit sind mehrere Verstöße von nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) in Niedersachsen gegen ihre Unterhaltungspflichten an ihrer Infrastruktur gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) in der Fachpresse bekannt geworden. Diese EIU unterliegen der Eisenbahnaufsicht des Landes Niedersachsen (Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH) und der Genehmigungsbehörde des Landes Niedersachsen (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr).

Aus diesem Sachverhalt ergeben sich folgende Fragen:

1. Wie viele Eisenbahnstrecken oder Streckenabschnitte in Niedersachsen im Eigentum von nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) sind zurzeit wegen mangelnder Unterhaltung der Infrastruktur nicht (Sperrung) oder nur eingeschränkt (Kapazitätsreduzierungen durch Geschwindigkeits- oder Achslastbegrenzungen) befahrbar?
2. Um welche Strecken handelt es sich bei Frage 1., und wer sind die Eigentümer oder Pächter?
3. Hat die Landeseisenbahnaufsicht Kenntnis von diesen Sperrungen bzw. Kapazitätsreduzierungen nach Frage 1., und haben die regelmäßigen Besuche bei den EIU dazu geführt, dass mit Instandsetzungsarbeiten begonnen wurde oder Verfahren nach § 11 AEG eingeleitet wurden? Gibt es Gründe, welche die „technischen Sperrungen“ oder Kapazitätsreduzierungen rechtfertigen und derentwegen diese von der Landeseisenbahnaufsicht geduldet werden? Sind diese Gründe in rechtlicher Hinsicht vor dem Hintergrund der bis zur förmlichen Stilllegung fortbestehenden Betriebspflicht der EIU (vgl. § 11 Abs. 2 Satz 3 AEG) tragfähig?
4. Für welche NE-Strecken in Niedersachsen wurden Verfahren nach § 11 AEG eingeleitet, und für welche konnten solche Verfahren noch nicht abgeschlossen werden? Falls es noch offene Ausschreibungsverfahren gibt: Wie ist der aktuelle Stand bei diesen Verfahren?
5. Wer kommt nach den Erfahrungen in der Praxis bei einer Übernahme der Strecke im Rahmen eines Stilllegungsverfahrens durch ein drittes EIU für die Behebung eventueller Unterhaltungsrückstände auf? Entspricht das auch der geltenden Rechtslage?
6. Werden die Grundsatzurteile deutscher Gerichte in Bezug auf das AEG und insbesondere auf das Stilllegungsverfahren von der Landeseisenbahnaufsicht sinngemäß in Niedersachsen angewendet, und wenn nein, warum nicht?

(An die Staatskanzlei übersandt am 23.01.2015)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/2804/
Unterhaltungspflichten -

Hannover, den 19.03.2015

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, ihre Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand zu halten (§ 4 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes - AEG). Die Einhaltung dieser Sicherheitsverpflichtungen durch die nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunterneh-

men (NE EIU) wird von der im Auftrage des Landes Niedersachsen tätigen LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) überwacht und gegebenenfalls durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde durchgesetzt. Dafür stehen die Mittel des verwaltungsrechtlichen Zwangsverfahrens zur Verfügung. Dabei sind die Grenzen der Betriebssicherheit als Schranken der bestehenden eisenbahnrechtlichen Eingriffsmöglichkeiten zu beachten. Die LEA informiert MW laufend über den Zustand der NE-Strecken in Niedersachsen.

Die EIU können bei der Wahrnehmung ihrer gesetzlich normierten Sicherheitsverpflichtungen selbst bestimmen, mit welchen Mitteln sie die Sicherheit gewährleisten wollen. So kann gegebenenfalls die Betriebssicherheit durch die EIU auch dadurch wiederhergestellt werden, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit oder die maximale Achslast herabgesetzt wird. Die eisenbahnrechtlichen Vorgaben verpflichten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht, hinsichtlich der zulässigen Geschwindigkeit oder der maximalen Radsatzlasten einen qualitativen Mindeststandard einzuhalten. Vielmehr müssen die Anlagen für diese vom Betreiber vorgegebenen Betriebsparameter geeignet sein. Die Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit oder eine Reduzierung der maximalen Radsatzlasten verstoßen nicht gegen eisenbahnrechtliche Vorschriften. Ungeachtet der etwaigen kapazitativen Auswirkungen dieser Maßnahmen machen sie daher nicht wie vielfach behauptet eisenbahnrechtliche Schritte notwendig oder erfordern gar die Einleitung eines Stilllegungsverfahrens.

Auf den rund 40 nichtbundeseigenen Güterbahnstrecken in Niedersachsen wird die Streckenkapazität im Wesentlichen durch Streckenhöchstgeschwindigkeiten von bis zu 50 km/h, die bestehende Einleisigkeit und das vorhandene Betriebsverfahren bestimmt. Die Leistungsfähigkeit der NE-Strecken beträgt unter diesen Voraussetzungen im Durchschnitt bis zu 30 mögliche Zugtrassen am Tag. Im Durchschnitt weisen die NE-Strecken derzeit nur eine Verkehrsnachfrage von ein bis zwei Zugtrassen am Tag auf. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit und der Achslast auf einer Strecke führt zwar zu einer Reduzierung der möglichen Zugtrassen und zu Einbußen in der Qualität der Eisenbahnbetriebsdurchführung. Jedoch kann in diesen Fällen die bestehende Transportnachfrage trotzdem noch befriedigt werden. Somit ist eine derartige Verringerung der Kapazität einer Strecke als geringfügig einzustufen.

Im Einzelfall reicht die Herabstufung des Streckenstandards jedoch nicht mehr aus, um die Betriebssicherheit wieder herzustellen. In diesen Fällen kann eine Strecke oder ein Streckenabschnitt auch gesperrt werden. Die Aufgabe der Eisenbahnaufsicht ist mit der Umsetzung einer Sicherheitsentscheidung des EIU wie z. B. die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit oder der Achslast, der Sperrung oder Instandsetzung der Strecke oder eines Streckenabschnitts zunächst erfüllt. Eine eisenbahnrechtliche Anordnung zur zwangsweisen Durchsetzung einer vom EIU verweigerter Mängelbeseitigung durch das MW ist nur möglich, wenn die Betriebssicherheit nicht mehr gegeben ist.

Weiter ist zu unterscheiden, ob es sich um eine dauerhafte Verminderung des Streckenstandards oder um eine temporäre Reduzierung der Betriebsparameter handelt, die nur dazu dient, die Betriebssicherheit bis zum Abschluss der notwendigen Erneuerungen zu gewährleisten. Soweit eine Strecke dauerhaft gesperrt wird, ohne dass eine Wiederherstellung beabsichtigt ist, bedarf dies grundsätzlich eines Verfahrens zur Abgabe bzw. Stilllegung nach § 11 AEG. Sollte das EIU das grundsätzlich notwendige Stilllegungsverfahren entgegen seiner bis zur Genehmigung der dauernden Einstellung des Betriebes gemäß § 11 AEG bestehenden Betriebspflicht nicht einleiten, handelt es sich um einen - jedoch nicht sicherheitsrelevanten - Rechtsverstoß, der nach § 5 a Abs. 2 AEG durch die Aufsichtsbehörde MW unterbunden werden kann.

Die o. g. Vorschrift räumt der Aufsichtsbehörde bei der Entscheidung einzugreifen jedoch ein Ermessen ein. Dieses Ermessen ist nach dem von § 11 AEG intendierten Sinn der Vorschrift auszuüben. Der § 11 AEG wurde bei der Eisenbahnneuordnung 1993 mit dem Ziel geschaffen, dass insbesondere der künftige Netzmonopolist Deutsche Bahn AG nicht jederzeit unwirtschaftliche Infrastruktureinrichtungen aufgeben kann. Die Grundsatzurteile deutscher Gerichte in Bezug auf die Betriebspflicht des EIU stellen auf diese Monopolstellung der DB AG ab und berücksichtigen dabei aber auch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Hier sind insbesondere die sogenannten Hunsrückbahn-Urteile zu beachten, mit denen die Ablehnung des Stilllegungsantrags der DB AG für die

rund 65 km lange Hunsrückbahn durch das Eisenbahn-Bundesamt bestätigt wurde. Den Leitsätzen zum entsprechenden Urteil des OVG Koblenz vom 05.09.2006 sowie der nachfolgenden Revisionsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes vom 25.10.2007 ist auch zu entnehmen, dass eine Einschränkung der Betriebspflicht ausnahmsweise für einen überschaubaren Zeitraum in Betracht kommen kann, wenn hinreichend sicher feststeht, dass sich die Erfüllung der Betriebspflicht auf einer Strecke in absehbarer Zeit als nutzlos erweist.

Die Regelung des § 11 AEG dient somit vor allem dem allgemeinen Interesse am Erhalt von öffentlicher Eisenbahninfrastruktur. Dieses Interesse kommt u. a. im Recht auf diskriminierungsfreien Netzzugang nach § 14 AEG zum Ausdruck. Soweit die Betriebssicherheit gewahrt ist und ansonsten keine anderen Schutzgüter im Sinne des § 11 AEG wie beispielsweise das Interesse an der weiteren Abwicklung von Verkehren betroffen sind, spricht entsprechend den Leitsätzen der o. g. Urteile zur Hunsrückbahn nichts für ein sofortiges Einschreiten der Aufsichtsbehörde. Vielmehr beschleunigt ein derartiges Eingreifen die Einleitung des Stilllegungsverfahrens und somit eine vorzeitige endgültige Streckenaufgabe. Damit wäre eine spätere Wiederinbetriebnahme, trotz möglicherweise bereits laufender Verhandlungen zur Abgabe der Strecke an einen neuen Betreiber, wesentlich erschwert oder sogar unmöglich. In derartigen Fällen ist es statthaft und im Interesse des Erhalts der bestehenden Infrastruktur sogar geboten, das bestehende Ermessen in der Weise auszuüben, dass von einem sofortigen Eingreifen abgesehen wird.

In Niedersachsen haben in erster Linie die Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe GmbH (VEV) in Bodenwerder, die Emsländische Eisenbahn GmbH (EEB) in Meppen, die Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH (VLO) in Bohmte und die Teutoburger Wald-Eisenbahn GmbH (TWE) in Gütersloh Streckenabschnitte gesperrt. Auf den gesperrten Streckenabschnitten bestehen schon seit längerer Zeit keine Transportnachfragen mehr, sodass im Sinne der dargelegten Leitsätze der hierzu ergangenen Rechtsprechung durch die Sperrungen keine Verletzung der Rechte Dritter zu befürchten ist. Ein Eingreifen der Aufsichtsbehörde war daher nach Abwägung aller Faktoren hier gerade nicht angezeigt. Vielmehr konnte nur so erreicht werden, dass die Strecken noch nicht endgültig stillgelegt wurden. Im Falle der VEV steht die Übergabe der Strecke an einen neuen Betreiber nach hiesigen Erkenntnissen unmittelbar bevor. Die Strecke der EEB soll nunmehr kurzfristig saniert werden. Bei dem Teilabschnitt Bohmte-Bruchheide-Schwegermoor der VLO-Strecke hat der Landkreis Osnabrück als Eigentümer der VLO noch keine Entscheidung über Erhalt oder Stilllegung getroffen. Angestrebt wird der Streckenerhalt, wenn sich entsprechende Verkehrsnachfragen und Finanzierungsmöglichkeiten ergeben. Der gesperrte Abschnitt der mehr als 90 km langen TWE-Strecke Ibbenbüren-Lengerich-Gütersloh-Hövelhof liegt nur zu einem kleinen Teil in Niedersachsen. Da sich der überwiegende Teil auf nordrhein-westfälischem Landesgebiet befindet, ist der Erhalt des untergeordneten Streckenabschnittes in Niedersachsen nach dem Wegfall der durchgehenden Verkehre untrennbar mit dem weiteren Schicksal der anderen Teilstrecken in Nordrhein-Westfalen verknüpft. Der Fortbestand dieser Teilstrecken ist weiterhin nicht gesichert. Allein aus diesem Grund verbietet sich ein Vorpreschen niedersächsischer Behörden und die isolierte Einforderung eines Stilllegungsverfahrens für den nur knapp 15 km langen niedersächsischen Streckenabschnitt.

Die hauptsächlichen Gründe unzureichender Instandhaltung von NE-Infrastrukturen liegen in der schwierigen finanziellen Situation der regionalen EIU aufgrund unbefriedigender Trassennachfragen im Schienengüterverkehr und damit einhergehender unzureichender Einnahmen. Durch die Bundesförderung nach dem SGFFG mit 50 % Förderquote und die 40 % Kofinanzierung durch das Land mit einer Gesamtförderquote von 90 % hat sich die finanzielle Situation der NE-Infrastrukturen in den letzten beiden Jahren erheblich verbessert. Daher sind nunmehr weniger NE-Strecken von einer Stilllegung bedroht. Um die NE-Strecken wieder für die Anforderungen des modernen Schienengüterverkehrs zu ertüchtigen sowie ein Streckensterben zu verhindern, bleiben jedoch Bund und Land langfristig weiter finanziell gefordert.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Von den 40 NE-Güterbahnstrecken in Niedersachsen sind derzeit bei fünf Strecken einzelne Abschnitte aus Sicherheitsgründen für den Eisenbahnverkehr gesperrt. In einem Fall wurde die Sperrung aufgrund von aktuellen Brückenbauarbeiten erforderlich, nach deren Abschluss die Strecke

vsl. ab dem Frühsommer 2015 wieder uneingeschränkt befahrbar sein wird. Auf zehn Streckenabschnitten bestehen Geschwindigkeits- oder Achslastreduzierungen. Hinsichtlich der Zulässigkeit derartiger Einschränkungen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Zu 2:

Die Angaben sind der **Anlage** zu entnehmen.

Zu 3:

LEA und MW haben Kenntnis von diesen Sperrungen bzw. Kapazitätsreduzierungen. Die regelmäßigen Überwachungen der LEA haben bei den NE EIU dazu geführt, dass mit Instandsetzungsarbeiten begonnen wurde oder Verfahren nach § 11 AEG eingeleitet bzw. hierüber beim jeweiligen Streckeneigentümer die notwendigen Entscheidungsprozesse in den verantwortlichen Gremien angestoßen wurden. In den letzten 25 Jahren musste das MW lediglich in 2006 und in 2014 in zwei Fällen die ordnungsgemäße Instandhaltung nach § 2 Abs. 4 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung durch eine diesbezügliche Anordnung zwangsweise einfordern. Die in 2006 festgestellten Mängel wurden beseitigt. Mit der Behebung der in 2014 festgestellten Mängel ist begonnen worden. Wie in der Anlage zu Frage 2 in der Spalte „Zustand“ näher erläutert, sind die „technischen Sperrungen“ in jedem vorliegenden Fall mit fehlender Trassennachfrage bzw. derzeit fehlendem Verkehrspotenzial begründet. Die lediglich betrieblichen Einschränkungen durch Kapazitätsreduzierungen führen nicht zu einer Diskriminierung der Trassen bestellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Züge können in jedem Fall mit verlängerter Fahrzeit (bei Geschwindigkeitsreduzierung) oder mit zusätzlichen Waggons (bei Achslastreduzierungen) gefahren werden.

Nachdem das EIU VEV trotz mehrfacher Mahnungen im Rahmen der Aufsicht keine Schritte unternahm, die Bahnanlagen zu sanieren, wurde dem Unternehmen im Juni 2011 wie gesetzlich vorgeschrieben angedroht, die Wiederherstellung der Anlagen zwangsweise durchzusetzen. Diese Androhung führte zur Veröffentlichung der Absicht, die Anlagen an einen neuen Betreiber abzugeben oder stillzulegen. Aufgrund der Veröffentlichung ergriffen erstmals potenzielle Verlagerer die Initiative. Sie wandten sich an MW und baten, der VEV mehr Zeit zu Sanierung der Anlagen einzuräumen, um die Chance auf einen weiteren Betrieb nicht zu gefährden. Inzwischen sind die Übernahmeverhandlungen nahezu beendet. Der Abschluss des Kaufvertrages über den größten Teil der Strecke steht nach Angaben der Beteiligten kurz vor dem Abschluss. Die Entscheidung über den vorliegenden Antrag auf Erteilung der Genehmigung zur Stilllegung muss bis zum 09.03.2015 erfolgen. Sollte es wider Erwarten bis dahin nicht zu einer Einigung der Vertragsparteien kommen, wird diese Genehmigung am 09.03.2015 noch kurzfristig erteilt. Für die Stilllegung eines etwa 1 000 m langen Streckenabschnittes, für den nach Veröffentlichung der Abgabeabsicht kein Interessent für die Übernahme bereit stand und für den der Stilllegungsantrag bereits am 22.10.2014 vorgelegt wurde, ist die Stilllegungsgenehmigung bereits am 21.01.2015 erteilt worden.

Da bereits seit Anfang der 2000er-Jahre keine Verkehre mehr auf diesem gesperrten Abschnitt der VEV abgewickelt worden sind, obwohl sich dieser zu dieser Zeit in einem betriebssicheren Zustand befand (der derzeitige Infrastrukturzustand ist Folge fehlender Trassennachfrage), bestand hier in Anbetracht der Chance auf eine Revitalisierung kein Grund, sofort einzuschreiten, was im Zweifel das endgültige Ende der Strecke nur beschleunigt hätte. Ähnlich verhält es sich in den drei übrigen genannten Fällen einer Streckensperrung bzw. Teilsperre. Auch hier haben sich bislang wegen fehlender Trassennachfrage keine Anhaltspunkte ergeben, dass EIU benachteiligt wurden. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Zu 4:

Die in der Vergangenheit abgeschlossenen Stilllegungsverfahren sind der Anlage zu entnehmen. Anfang des Jahres 2015 wurde die Stilllegungsgenehmigung für eine Teilstrecke der VEV erteilt. Ein weiteres Verfahren zur Reststrecke der VEV wird in Kürze abgeschlossen werden können. Vsl. wird diesen Abschnitt ein neuer Betreiber übernehmen. Weitere Anträge auf Erteilung der Genehmigung zur dauernden Einstellung des Betriebes von Strecken liegen derzeit nicht vor. So wurde insbesondere noch kein Antrag auf Stilllegung des niedersächsischen Abschnittes der TWE gestellt. Auch für die in Nordrhein-Westfalen befindlichen Streckenabschnitte liegt nach hiesigen Erkenntnissen noch kein derartiger Antrag vor. Auf die diesbezüglichen Ausführungen zu Frage 3 wird insoweit verwiesen.

Zu 5:

In der Praxis bildet bei der Übernahme einer Strecke durch ein drittes EIU im Rahmen eines Stilllegungsverfahrens der Zustand der Bahnanlagen einen wesentlichen Faktor für die Bemessung des auszuhandelnden Kaufpreises. Sind die Anlagen aufgrund von Instandhaltungsmängeln nichts mehr wert, muss das bei der Kaufpreisbildung berücksichtigt werden. Dies ist in § 11 Abs. 1 a AEG mit der Bestimmung des Ertragswertverfahrens als kaufpreisbildender Faktor gesetzlich festgelegt. Im Hinblick auf die geltende Rechtslage ist die Zahlung einer Art Ablöse für Instandhaltungsrückstände, wie sie in der Vergangenheit im Einzelfall ausgehandelt werden konnte, mit der Konkretisierung der geltenden Rechtslage in § 11 Abs. 1 a AEG weitgehend entfallen. Im Übrigen ist es bundesweit absolut üblich und bisher auch nie beanstandet worden, dass Bahnanlagen erst dann abgegeben werden, wenn größere Investitionen unmittelbar bevorstehen.

Zu 6:

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

Olaf Lies

Anlage

Übersicht der NE-Strecken in Niedersachsen mit betrieblicher Einschränkung/Stilllegung

Ifd. Nr.	Strecke	Betreiber / Streckeneigentümer	Zustand / Betrieb / Trassennachfrage	Bemerkungen
1	(Vorwohle –) Bodenwerder – Emmerthal	Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe GmbH i. L. (VEV), 37619 Bodenwerder Streckeneigentümer: VEV / Gesellschafter bis Ende 2014 Anrainer-Kommunen mehrheitlich u. andere; Anfang 2015 mehrheitlicher Verkauf kommunaler Gesellschafteranteile (Stadt Bodenwerder) an eine Privatperson	<u>Stillgelegt:</u> Teilabschnitt Vorwohle – Bodenwerder-Linse (2002) Teilabschnitt Bodenwerder-Linse – Bodenwerder-Kemnade (2015) <u>Gesperrt:</u> Teilabschnitt Bodenwerder-Linse – Grohnde wegen Streckenzustand, jahrelang keine Trassennachfrage. <u>Betrieb:</u> Grohnde (ausschl.) – Emmerthal, Streckenzustand befriedigend - keine Einschränkungen; Trassennachfrage max. 2 Trassen/Jahr	Die VEV hat Ende 2012 die Teilstrecke Bodenwerder-Linse – Grohnde im Rahmen des Stilllegungsverfahrens zur Abgabe ausgeschrieben. Die Verhandlungen mit potenziellen neuen Verladern (Kieswerke) sind Anfang 2015 noch nicht abgeschlossen. Der neue Mehrheitseigentümer hat zwischenzeitlich die Liquidation der VEV eingeleitet.
2	Meppen – Essen (Oldb)	Emsländische Eisenbahn GmbH (EEB) 49716 Meppen; Streckeneigentümer: EEB / Gesellschafter Landkreis Emsland	<u>Betrieb:</u> Gesamte Strecke; in den erneuerten Abschnitten Streckenzustand befriedigend bis gut - keine Einschränkungen; in den noch nicht erneuerten Abschnitten tlw. Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 10 bis 20 km/h und der Achslasten von 22,5 t auf 20 t	Ertüchtigung der noch nicht erneuerten Abschnitte in 2015 bis 2017 geplant bzw. wird in 2015 begonnen, Antrag auf Fördermittel im Jan. 2015 gestellt
3	Lathen – Werlte	Emsländische Eisenbahn GmbH (EEB) 49716 Meppen; Streckeneigentümer: EEB / Gesellschafter Landkreis Emsland	<u>Gesperrt:</u> Zurzeit Teilabschnitt Lathen – Sögel wegen eingeleiteter Oberbauerneuerung; Trassennachfrage max. 2 Trassen/Jahr; <u>Betrieb:</u> Teilabschnitt Sögel – Werlte; Reduzierung der Geschwindigkeit von 40 km/h auf 10 km/h und der Achslasten von 22,5 t auf 20 t wegen Oberbauzustand, derzeit keine Trassennachfrage	Für den Teilabschnitt Sögel – Werlte hat der Eigentümer noch keine Entscheidung über Erhalt oder Stilllegung getroffen.
4	Sedelsberg – Ocholt	Emsländische Eisenbahn GmbH (EEB) 49716 Meppen; Streckeneigentümer: Landkreis Cloppenburg	<u>Betrieb:</u> Gesamte Strecke; in den erneuerten Abschnitten Streckenzustand befriedigend - keine Einschränkungen; in den noch nicht erneuerten Abschnitten tlw. Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 20 km/h	Erneuerung in 2015 bis 2016 geplant, Antrag auf Fördermittel im Jan. 2015 gestellt

Ifd. Nr.	Strecke	Betreiber / Streckeneigentümer	Zustand / Betrieb / Trassennachfrage	Bemerkungen
5	Holzhausen-Heddinghausen – Bohmte – Schwegermoor	Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH (VLO) 49163 Bohmte Streckeneigentümer: VLO / Gesellschafter Landkreis Osnabrück	<u>Gesperrt:</u> Teilabschnitt Bohmte-Bruchheide – Schwegermoor wegen Streckenzustand, jahrelang keine Trassennachfrage. <u>Betrieb:</u> Teilabschnitt Holzhausen-Heddinghausen – Bohmte; in den erneuerten Abschnitten Streckenzustand befriedigend - keine Einschränkungen; Trassennachfrage 50 bis 100 Trassen/Jahr; im Teilabschnitt Holzhausen-Heddinghausen – Pr Oldendorf (liegt in NRW) Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h auf 10 km/h wegen Zustand Oberbau und Aue-Brücke	Für den Teilabschnitt Bohmte-Bruchheide – Schwegermoor hat der Eigentümer noch keine Entscheidung über Erhalt oder Stilllegung getroffen. Erneuerung Teilabschnitt Holzhausen-Heddinghausen – Pr Oldendorf in 2015 bis 2019 geplant, Antrag auf Fördermittel im Jan. 2015 gestellt
6	Verden – Stemmen, Benzen – Walsrode	Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH (VWE) 27283 Verden / Aller Streckeneigentümer: VWE / Gesellschafter Landkreis Verden (mehrheitlich), Landkreis Heidekreis und Anrainer-Kommunen	<u>Stillgelegt:</u> Stemmen (ausschl.) - Benzen (ausschl.); 1936 u. 2014 <u>Betrieb:</u> Verden - Stemmen; in den erneuerten Abschnitten Streckenzustand befriedigend - keine Einschränkungen; Trassennachfrage 50 - 100 Trassen/Jahr (bis Neddenaverbergen); im Teilabschnitt Neddenaverbergen – Stemmen Reduzierung der Geschwindigkeit von 20 km/h auf 10 km/h und der Achslasten von 22,5 t auf 16 t wegen Oberbauzustand, hier Trassennachfrage max. 50 Trassen/Jahr; im Teilabschnitt Benzen – Walsrode Reduzierung der Geschwindigkeit von 20 km/h auf 10 km/h und der Achslasten von 22,5 t auf 18 t wegen Oberbauzustand und Böhme-Brücke, hier Trassennachfrage max. 50 Trassen/Jahr	Ertüchtigung Teilabschnitt Neddenaverbergen – Stemmen mittelfristig geplant; Für den Teilabschnitt Benzen – Walsrode hat der Eigentümer noch keine Entscheidung über Erhalt oder Stilllegung getroffen.
7	Lüneburg-Meisterweg – Bleckede	Bleckeder Kleinbahn Verwaltungsgesellschaft UG (BKB) - Pächter - 21337 Lüneburg Streckeneigentümer: Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) / Aktionäre Italienische Staatsbahn FS mehrheitlich, Verkehrsbetriebe Bachstein, Landkreise und Anrainer-Kommunen	<u>Betrieb:</u> Lüneburg-Meisterweg – Bleckede (Museumbahn); in einzelnen Abschnitten Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 20 km/h wegen Oberbauzustand; Trassennachfrage im Güterverkehr 0 Trassen/Jahr	Laufende Ertüchtigung durch Museumsbahn BKB

lfd. Nr.	Strecke	Betreiber / Streckeneigentümer	Zustand / Betrieb / Trassennachfrage	Bemerkungen
8	Hützel – Winsen (Luhe) Süd – Niedermarschacht	Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) 29221 Celle Streckeneigentümer: OHE / Aktionäre Italienische Staatsbahn FS mehrheitlich, Verkehrsbetriebe Bachstein, Landkreise und Anrainer-Kommunen	<u>Betrieb:</u> Hützel – Winsen (Luhe) Süd – Niedermarschacht; in den erneuerten Abschnitten Streckenzustand gut bis befriedigend - keine Einschränkungen; Trassennachfrage 50 - 300 Trassen/Jahr; in den noch nicht erneuerten Abschnitten tlw. Reduzierung der Geschwindigkeit von 40 km/h auf 20 km/h wegen Oberbauzustand	Ertüchtigung der noch nicht erneuerten Abschnitte in 2015 bis 2016 geplant, Antrag auf Fördermittel im Jan. 2015 gestellt
9	(Wilstedt –) Zeven – Tostedt	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) 27404 Zeven Streckeneigentümer: EVB / Gesellschafter Land Niedersachsen mehrheitlich, Landkreise und Anrainer-Kommunen	<u>Stillgelegt:</u> Wilstedt - Zeven (ausschl.); Abschnitt verkauft u. in Privatbesitz <u>Betrieb:</u> Zeven - Tostedt; in den erneuerten Abschnitten Streckenzustand gut bis befriedigend - keine Einschränkungen; Trassennachfrage 50 - 100 Trassen/Jahr; in den noch nicht erneuerten Abschnitten tlw. Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 20 km/h wegen Oberbauzustand	Zeven - Tostedt laufende Ertüchtigung, Antrag auf Fördermittel im Jan. 2015 gestellt
10	Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) 27404 Zeven Streckeneigentümer: EVB / Gesellschafter Land Niedersachsen mehrheitlich, Landkreise und Anrainer-Kommunen	<u>Betrieb:</u> Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck; in den erneuerten Abschnitten Streckenzustand gut bis befriedigend - keine Einschränkungen; Trassennachfrage 50 - 100 Trassen/Jahr; in den noch nicht erneuerten Abschnitten tlw. Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 20 km/h wegen Oberbauzustand u. Kirchdammbücke (10 km/h)	laufende Ertüchtigung, Antrag auf Fördermittel im Jan. 2015 gestellt
11	Rotenburg (Wümme) – Bremervörde	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) 27404 Zeven Streckeneigentümer: EVB / Gesellschafter Land Niedersachsen mehrheitlich, Landkreise und Anrainer-Kommunen	<u>Gesperrt:</u> Zurzeit Teilabschnitt Zeven (ausschl.) - Bevern (ausschl.) wg. Erneuerung Oste- und Beverbrücke; nach Fertigstellung im Mai 2015 keine Einschränkungen	
12	Bremerhaven-Wulsdorf – Buxtehude	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) 27404 Zeven Streckeneigentümer: EVB / Gesellschafter Land Niedersachsen mehrheitlich, Landkreise und Anrainer-Kommunen	<u>Betrieb:</u> Bremerhaven-Wulsdorf – Buxtehude; Oberbauzustand überwiegend gut bis befriedigend; Trassennachfrage 3000 – 6600 Trassen/Jahr; Geschwindigkeitsreduzierung Oste-Brücke bei Bremervörde für Güterzüge 5 km/h, Personenzüge 40 km/h wg. Brückenschaden (unfallbedingt)	Erneuerung der Oste-Brücke bei Bremervörde in 2015/2016

Ifd. Nr.	Strecke	Betreiber / Streckeneigentümer	Zustand / Betrieb / Trassennachfrage	Bemerkungen
13	Ibbenbüren Ost – Gütersloh Nord (NRW) davon in NI Bad Iburg - Bad Laer (ca. 14 Kilometer)	Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH (TWE) 33330 Gütersloh Streckeneigentümer: TWE / Gesellschafter französische Staatsbahn SNCF	<u>Gesperrt</u> : Ibbenbüren – Versmold (ausschl.), davon in NI Bad Iburg - Bad Laer; wg. Erdbeben, Oberbauzustand, Brücken; Trassennachfrage zuletzt 50 Trassen/Jahr (überregionale Durchgangs-Güterverkehre u. örtl. Museumsbahnverkehr)	Antrag auf Stilllegung bisher nicht gestellt