



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Olaf Meister (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Stand Elbebrücke bei Barby

Kleine Anfrage - KA 6/8943

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Die denkmalgeschützte Eisenbahnbrücke über die Elbe bei Barby ist seit 2004 stillgelegt, hat aber für den lokalen Rad- und Fußgängerverkehr eine erhebliche Bedeutung. Vor allem ist über die Brücke eine Anbindung Barbys an den touristisch bedeutenden ostelbischen Elberadweg gegeben. Presseberichten war zu entnehmen, dass die Brücke seitens der Bahn an Private verkauft wurde und diese einen Abriss der Brücke erwägen.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

1. In der Antwort auf die Kleine Anfrage (Drs. 6/3005) des Abgeordneten Thomas Felke sah die Landesregierung die Reaktivierung der Strecke Werkleitz - Güterglück als prüfenswert an. Hat die Landesregierung eine solche Prüfung initiiert und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Vorbemerkung: In der Antwort auf die o. g. Kleine Anfrage führt die Landesregierung neben der zitierten Einschätzung im Rahmen der als Anlage beigefügten Tabelle an, dass „... aufgrund der Stilllegung und des Verkaufs der Strecke ... diese Option nicht mehr realistisch [sei].“

Unbenommen davon hat die Landesregierung bei der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan beim Projekt „Erweiterter Ausbau Knoten Magdeburg“ als Al-

Hinweis: Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung. Die Anlage ist in Word als Objekt beigefügt und öffnet durch Doppelklick den Acrobat Reader. Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen oder die gedruckte Form abgefordert werden.

(Ausgegeben am 04.11.2015)

ternative zu einem bislang diskutierten viergleisigen Ausbau der Elbquerung in Magdeburg die „Wiederinbetriebnahme Elbbrücke Barby und Elektrifizierung Abzw. Seehof - Güterglück“ benannt. Die Bewertung aller Vorschläge zum Bundesverkehrswegeplan durch den Bund ist bislang noch nicht abgeschlossen.

2. Wer ist der jetzige Eigentümer der Brücke?

Zur Frage der Eigentümerschaft der Brücke liegen der Landesregierung keine über die Darstellungen in der Presselandschaft hinausgehenden Informationen vor.

3. Gibt es landesseitig Kontakt zum neuen Eigentümer und gibt es Erkenntnisse, welche Pläne der neue Eigentümer mit der Brücke hat?

Nein, es gibt landesseitig keinen Kontakt zum neuen Eigentümer und damit auch keine Erkenntnisse, welche Pläne der neue Eigentümer mit der Brücke hat.

4. Wie wird seitens der Landesregierung die Bedeutung der Brücke eingeschätzt? Dies sowohl vor dem Hintergrund ihrer Denkmaleigenschaft, aber auch ihrer verkehrlichen und touristischen Bedeutung.

Die Einschätzung der Landesregierung zur Bedeutung der Brücke hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung geht aus der Beantwortung der o. g. kleinen Anfrage und der genannten Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan hervor. Unter bestimmten Umständen könnte die Brücke unter der Voraussetzung der Reaktivierung und Elektrifizierung eine Bedeutung für den Güterverkehr, auch zur Entlastung des Knotens Magdeburg, haben.

In touristischer Hinsicht ist die Brücke in Barby nicht von überregionaler Bedeutung, da die Hauptroute des Elberadweges nicht über diese Eisenbahnbrücke verläuft. Sie hat vor allem Bedeutung für den regionalen Tages- und Ausflugsverkehr.

Bei Einstellung des Fährbetriebes Ronney-Barby ist die Brücke allerdings die einzige Verbindung zwischen Barby und der Hauptroute Elberadweg am östlichen Ufer. Über die Fähre verlaufen auch der Saale-Radwanderweg und der alternative Elberadweg Ronney-Barby-Glinde-Schönebeck-Magdeburg. Sollten zeitgleich mit der Fähre Barby auch die Fähren in Breitenhagen und Aken den Betrieb einstellen, gibt es zwischen Schönebeck und Dessau keinen Übergang über die Elbe mehr. Dies ist insbesondere im Fall von Hochwasser (wie 2013) und bei Eisgang zu erwarten. Im Regelfall sind dann allerdings weniger Radtouristen unterwegs und betroffen.

Aus denkmalschutzfachlicher Sicht ist die Eisenbahnbrücke ein Baudenkmal nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 des Denkmalschutzgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt (DenkmSchG LSA), dessen Erhalt aufgrund seiner besonderen geschichtlichen, technisch wirtschaftlichen und städtebaulichen Bedeutung zwar im öffentlichen Interesse liegt. Allerdings hat das Land beim Eigentümerwechsel das ihm zustehende Vorkaufsrecht nicht ausgeübt. Dies geschah aus haushaltsrechtlichen

Gründen, da seitens des Landes die künftige Nutzung und Unterhaltung des Denkmals konzeptionell und finanziell nicht sichergestellt werden kann.

5. Spricht sich die Landesregierung für einen Erhalt der Brücke aus?

Die Landesregierung spricht sich für den Erhalt der Brücke aus, wenn finanzielle Mittel durch private Investoren bereitgestellt werden.

6. Welche Initiativen wurden bisher zum Erhalt der Brücke ergriffen?

Die Landesregierung hat eine Initiative ergriffen, indem sie den zuständigen Bund auf die möglichen eisenbahnverkehrlichen Potenziale einer Reaktivierung hingewiesen hat.

7. Welche Handlungsmöglichkeiten für einen Erhalt der Brücke werden seitens der Landesregierung gesehen?

Vor dem Hintergrund der in der o. g. kleinen Anfrage geschilderten Situation (Stilllegung und Verkauf) werden über die oben geschilderten Bemühungen hinaus keine Handlungsmöglichkeiten gesehen.

8. Können seitens der Landesregierung die Kosten für Erhalt und Sicherung der Brücke für Rad- und Fußgängerverkehr sowie die Unterhaltungskosten eingeschätzt werden? Wenn ja, wie hoch sind diese etwa?

Auf der Basis der vorliegenden Erkenntnisse können seitens der Landesregierung diese Kosten nicht eingeschätzt werden. Dafür wären weitergehende Untersuchungen notwendig.



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Thomas Felke (SPD)

Nutzungsperspektiven für Eisenbahnstrecken, auf denen der Verkehr abbestellt wurde

Kleine Anfrage - KA 6/8248

Vorbemerkung des Fragestellenden:

In Sachsen-Anhalt hat es seit Beginn der 90er-Jahre eine Reihe von Veränderungen im Schienennetz gegeben. Nach der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wurden durch das Land immer wieder Strecken hinsichtlich ihrer Fahrgastnutzung untersucht. Im Ergebnis kam es in enger Beziehung zur Entwicklung der Regionalisierungsmittel zur Abbestellung von Nahverkehrsleistungen auf einigen Strecken.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

- 1. Auf welchen Eisenbahnstrecken im Land wurde der Verkehr komplett eingestellt? Ab welchem konkreten Termin wurde die jeweilige Strecke nicht mehr bedient?**

Eine Liste der Eisenbahnstrecken im Land, auf denen der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) seit der Übernahme der Verantwortung für den SPNV durch das Land zum 1.1.1996 komplett eingestellt wurde, befindet sich in der Anlage.

- 2. Welche Strecken im Land werden unabhängig von einer Abbestellung von SPNV-Leistungen durch Güterverkehr oder andere Leistungen weiter genutzt?**

Die der Landesregierung bekannten Fälle dieser Art sind in der Anlage in der Spalte zur Frage 2 dargestellt.

- 3. Gibt es Neubewertungen von Abbestellungen, die eine Wiederaufnahme des SPNV-Betriebs auf den einzelnen Strecken möglich erscheinen lassen? Wenn ja, welche Strecken kommen dafür in Frage, welche Aufwendungen sind dafür notwendig? Wann könnte ein Betrieb auf diesen Strecken realistischer Weise wieder aufgenommen werden?**

Es gibt aktuell seitens des Landes einen Fall, der eine Wiederaufnahme des SPNV-Betriebes möglich erscheinen lässt. Dabei handelt es sich um den Streckenabschnitt Querfurt - Querfurt-West der Strecke Querfurt - Vitzenburg. Für diesen Abschnitt ist es vorstellbar, dass hier die Linie Merseburg - Querfurt bis nach Querfurt-West verlängert wird, um die Stadt besser zu erschließen. Voraussetzung dafür wäre allerdings die Verfügbarkeit einer betriebsfähigen Infrastruktur und die Verfügbarkeit einer ausreichenden Wendezeit, um ohne Fahrzeugmehraufwand die Strecke bis Querfurt-West zurücklegen zu können (beides ist derzeit nicht der Fall).

Die Aufwendungen für eine Wiederaufnahme sind bisher nicht kalkuliert. Ein Zeitpunkt zur Wiederaufnahme ist derzeit nicht absehbar.

In einem weiteren Fall hat das Land Sachsen-Anhalt die Reaktivierung der Strecke Merseburg - Leipzig-Leutzsch gutachterlich untersuchen lassen. Das Ergebnis war negativ.

Darüber hinaus gibt es keine Neubewertungen von Abbestellungen.

- 4. Welche Initiativen, bezogen auf welche Strecken, zu einer Umnutzung unter Nutzung des Gleiskörpers und ohne dessen Inanspruchnahme sind der Landesregierung bekannt? Gibt es Nutzungskonflikte in diesem Prozess? Wenn ja, bei welchen Strecken und wie positioniert sich das Land dazu?**

Die der Landesregierung bekannten Initiativen zur Umnutzung unter Nutzung des Gleiskörpers (A Reaktivierung für Güterverkehr oder Sonderverkehr im Personenverkehr, B für Draisinenverkehr) und ohne dessen Inanspruchnahme (C) sind in der Anlage in der Spalte zu den Fragen 4 und 5 dargestellt.

- 5. Wie stellt sich das konkrete Verfahren dar, um zu einer Nutzungsänderung zu kommen? Wo ist eine neue Nutzung bereits realisiert? Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, diesen Prozess zu beschleunigen?**

Antwort zu Teilfrage 1:

Es stehen verschiedene Verfahren zur Verfügung, um zu einer Nutzungsänderung zu kommen. Welches Verfahren zu wählen ist, hängt von der beabsichtigten Nutzung ab.

Änderungen im Rahmen einer eisenbahnbetrieblichen Nutzung (z. B. Güterverkehre, Sonderverkehre) bedürfen lediglich eisenbahnrechtlicher Genehmigungen oder Zustimmungen, wenn die Infrastruktur zuvor stillgelegt war.

Bei Änderungen außerhalb einer eisenbahnbetrieblichen Nutzung ist zwischen vorübergehenden und dauerhaften Änderungen zu differenzieren.

Die vorübergehende Nutzung der Grundstücke, z. B. für einen Radweg, bedarf eines Planfeststellungsverfahrens nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

Für die dauerhafte Nutzung der Grundstücke zu anderen als Eisenbahnzwecken ist ein Verfahren nach § 23 AEG zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken dieser Grundstücke durchzuführen. Danach muss ein Antrag auf Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde gestellt werden. Antragsberechtigt sind das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Eigentümer des Grundstücks oder die Gemeinde, auf deren Gebiet sich das Grundstück befindet. Voraussetzung ist, dass kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur für Eisenbahnzwecke nicht mehr zu erwarten ist. Um dies zu ermitteln, fordert die Planfeststellungsbehörde alle Betroffenen durch öffentliche Bekanntmachung im Bundesanzeiger zur Stellungnahme innerhalb von höchstens sechs Monaten auf. Zum Adressatenkreis gehören u. a. die zuständigen Träger der Landesplanung und Regionalplanung, die betroffenen Gemeinden sowie andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen, deren Infrastruktur an die von der Freistellung betroffenen Infrastruktur angrenzt. Nach Beendigung des Freistellungsverfahrens unterliegen die Flächen und Anlagen der kommunalen Planungshoheit. Sie können dann einer anderen dauerhaften Nutzung zugeführt werden.

Antwort zu Teilfrage 2:

Die der Landesregierung bekannten realisierten Umnutzungen von ehemaligen SPNV-bedienten Strecken sind in der Anlage in der Spalte zu den Fragen 4 und 5 mit dem Kennzeichen „D“ dargestellt.

Antwort zu Teilfrage 3:

Eine Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren ist nur begrenzt möglich, da hier gesetzliche Mindestfristen für Anhörungen und Stellungnahmen vorgeschrieben sind. Es ist daher regelmäßig von einer Verfahrensdauer von mindestens sechs Monaten auszugehen.

Der Prozess der Freistellung von Bahnbetriebszwecken kann über die Fristsetzung zur Abgabe der Stellungnahme beschleunigt werden. Die in der Antwort zu Teilfrage 1 angesprochene Frist von höchstens sechs Monaten kann in Abhängigkeit vom Umfang bzw. der Anzahl der freizustellenden Eisenbahngrundstücke bis auf einen Monat heruntergesetzt werden. In jedem Fall muss sichergestellt werden, dass den Betroffenen eine angemessene Zeit zur Abgabe einer Stellungnahme bleibt. Die weitere Möglichkeit der Beschleunigung liegt in der Zeit der Bearbeitung des Verfahrens durch die Planfeststellungsbehörde. Sie wird vom Umfang der eingehenden Stellungnahmen und dem damit ggf. verbundenen Klärungsbedarf beeinflusst.

KBS	Relation	Zu Frage 1		Zu Frage 2	Fragen 4 und 5
		DatumEinstellung	Datum Abbestellung	Weiternutzung durch Güterverkehr und/oder Sonderverkehr im Personenverkehr	A – Reaktivierung für Güter- oder Personenverkehr, B – Umnutzung des Gleiskörpers für Draisinenbetrieb, C – Umnutzung des Gleiskörpers als Radweg, D – erfolgte Umnutzung
	(Stendal –)Borstel – Niedergörne		1/1996	Güterverkehr	D – Strecke wurde für Güterverkehr reaktiviert
	Schönhausen –Sandau	Vor 1996 bereits SEV	1/1996	Nein	
	Kalbe –Beetzendorf	Vor 1996 bereits SEV	1/1996	Nein	
	Salzwedel –Dähre–Diesdorf	Zwischen Dähre und Diesdorf vor 1996 bereits SEV	1/1996	Nein	
	Oschersleben–Gunsleben	Vor 1996 bereits SEV	1/1996	Nein	
217	Pretzsch– Torgau		6/1997	Nein	
258	Güsten – Barby		5/1998	Die Strecke wurde bis Dezember 2004 zeitweise noch durch den Wochenendzug Berlin – Harz befahren	
336	Abschnitt Gerbstedt–Heiligenthal		5/1998	Nein	A – Reaktivierung durch Förderverein angestrebt. Konflikte sind beim Land nicht bekannt.
549	Pörsten– Leipzig-Plagwitz		5/1998	Nein	
584	Merseburg – Leipzig-Leutzsch		5/1998	Güterverkehr im Abschnitt Merseburg – Leuna	
587	Querfurt –Vitzenburg		12/1998	Nein	A – Reaktivierungsoption im SPNV für den Abschnitt Querfurt – Querfurt West.
259	Abschnitt Loburg–Altengrabow		1/1999	Bedienung im Sonderverkehr, außerdem Militärtransporte	
262	Güsen–Ziesar		5/1999	Nein	

KBS	Relation	Zu Frage 1		Zu Frage 2	Fragen 4 und 5
		DatumEinstellung	Datum Abbestellung	Weiternutzung durch Güterverkehr und/oder Sonderverkehr im Personenverkehr	A – Reaktivierung für Güter- oder Personenverkehr, B – Umnutzung des Gleiskörpers für Draisinenbetrieb, C – Umnutzung des Gleiskörpers als Radweg, D – erfolgte Umnutzung
263	Güsen–Jerichow		5/1999	Güterverkehr im Abschnitt Güsen – Zerben	
264	Genthin –Jerichow		5/1999	Güterverkehr im Abschnitt Genthin – Genthin Nord	
264	Jerichow– Schönhausen		5/1999	Nein	
313	Haldensleben –Eilsleben		5/1999	Nein	
314	Haldensleben –Weferlingen		5/1999	Güterverkehr und Sonderverkehr	
316	Abschnitt Blumenberg – Schönebeck		5/1999	Nein	
317	Abschnitt Blumenberg – Egel		5/1999	Güterverkehr im Abschnitt Westeregeln – Egel	
329	Abschnitt Elbingerode– Königshütte		5/1999	Güterverkehr im Abschnitt Elbingerode – Hornberg	
554	Großkorbetha–Deuben		5/1999	Güterverkehr im Abschnitt Großkorbetha – Wähilitz	
589	Zeitz – Osterfeld		5/1999	Nein	D – Realisierung eines Radweges.
307	Kalbe (Milde) –Hohenwulsch		6/2001	Nein	
319	Nienhagen–Dedeleben	4/2000	6/2001	Nein	B – zwischenzeitliche bürgerschaftliche Aktivitäten zur Realisierung eines Draisinenbetriebes. Konflikte und Ausgang der Bemühungen sind beim Land nicht bekannt.
218	Abschnitt Bad Schmiedeberg – Bad Düben		9/2002	Bedienung im Sonderverkehr	

KBS	Relation	Zu Frage 1		Zu Frage 2	Fragen 4 und 5
		DatumEinstellung	Datum Abbestellung	Weiternutzung durch Güterverkehr und/oder Sonderverkehr im Personenverkehr	A – Reaktivierung für Güter- oder Personenverkehr, B – Umnutzung des Gleiskörpers für Draisinenbetrieb, C – Umnutzung des Gleiskörpers als Radweg, D – erfolgte Umnutzung
252	Bitterfeld –Stumsdorf		9/2002	Güterverkehr im Abschnitt Zörbig - Bitterfeld	
301	Oebisfelde– Salzwedel		9/2002	Nein	A - Bemühungen des Infrastrukturbetreibers für Güterverkehr und Personenverkehr im Abschnitt Klötze – Salzwedel. Konflikte sind beim Land nicht bekannt.
316	Abschnitt Blumenberg –Eilsleben		9/2002	Güterverkehr im Abschnitt Blumenberg – Klein Wanzleben	
317	Abschnitt Staßfurt – Egel		9/2002	Güterverkehr und Sonderverkehr	
327	Heudeber-Danstedt–Osterwieck		9/2002	Nein	
336	Hettstedt –Gerbstedt		9/2002	Nein	A – Reaktivierung durch Förderverein für Sonderverkehr angestrebt. Konflikte sind beim Land nicht bekannt.
553	Zeitz –Meuselwitz(– Altenburg)		9/2002	Güterverkehr	
591	Abschnitt Halle-Dörlau– Halle-Nietleben	8/2002	9/2002	Reaktivierung durch Förderverein angestrebt	A – Reaktivierung durch Förderverein für Sonderverkehr angestrebt. C – Errichtung eines Radweges durch die Stadt auf der Trasse angestrebt. Es besteht ein Konflikt trotz eindeutiger Rechtslage, es liegt eine Betriebsgenehmigung vor.
258	(Magdeburg –) Abzw. Seehof –Abzw. Werkleitz – Barby – Güterglück – Wiesenburg		12/2003	Die Strecke Abzw. Werkleitz – Wiesenburg wurde noch bis 12/2004 durch den Wochenendzug Berlin – Harz befahren	A – Land sieht eine Reaktivierung und Elektrifizierung des Abschnittes Barby – Güterglück aufgrund der netzstrategischen Bedeutung der Elbquerung grundsätzlich für prüfenswert an.

KBS	Relation	Zu Frage 1		Zu Frage 2	Fragen 4 und 5
		DatumEinstellung	Datum Abbestellung	Weiternutzung durch Güterverkehr und/oder Sonderverkehr im Personenverkehr	A – Reaktivierung für Güter- oder Personenverkehr, B – Umnutzung des Gleiskörpers für Draisinenbetrieb, C – Umnutzung des Gleiskörpers als Radweg, D – erfolgte Umnutzung
				Güterverkehr zwischen Abzw. Seehof und Barby	Aufgrund der Stilllegung und des Verkaufs der Strecke ist diese Option nicht mehr realistisch.
587	Querfurt –Röblingen		12/2003	Güterverkehr zwischen Schraplau und Röblingen	
332	Quedlinburg –Gernrode		2/2004	Bedienung durch HSB im Personenverkehr nach Umspurung	
	Gernrode–Ballenstedt Ost	7/2003	2/2004	Nein	A – Bürgerschaftliche Aktivitäten für Anbindung an HSB zwecks Anbindung im Güterverkehr C – Bürgerschaftliche Aktivitäten zur Errichtung eines Radweges. Konflikte sind beim Land nicht bekannt.
	Ballenstedt Ost – Frose (– Aschersleben)	Im Abschnitt Ballenstedt Ost –Ermleben seit 7/2003 und im Restabschnitt seit 12/2003 SEV	2/2004	Nein	C – Bürgerschaftliche Aktivitäten zur Errichtung eines Radweges. Konflikte sind beim Land nicht bekannt.
303	Salzwedel –Arendsee – Geestgottberg (– Wittenberge)		12/2004	Nein	A - Bemühungen des Infrastrukturbetreibers für Güterverkehr und Personenverkehr im Abschnitt Salzwedel – Arendsee (– Wittenberge). Konflikte sind beim Land nicht bekannt.
328	Blankenburg –Elbingerode		12/2005	Güterverkehr und Personenverkehr an ca. 12 Wochenenden im Jahr	
585	Nebra–Artern		12/2006	SPNV im Abschnitt Nebra – Wangen und Sonderverkehr	A – Diskussionen um Güterverkehrsnutzung im Rahmen der Neuerschließung örtlicher Kalivorkommen. Konflikte sind beim Land nicht bekannt.

KBS	Relation	Zu Frage 1		Zu Frage 2	Fragen 4 und 5
		DatumEinstellung	Datum Abbestellung	Weiternutzung durch Güterverkehr und/oder Sonderverkehr im Personenverkehr	A – Reaktivierung für Güter- oder Personenverkehr, B – Umnutzung des Gleiskörpers für Draisinenbetrieb, C – Umnutzung des Gleiskörpers als Radweg, D – erfolgte Umnutzung
542	Köthen –Aken		12/2007	Güterverkehr und unregelmäßiger Personenverkehr	
581	(Merseburg –) Buna-Werke – Halle-Nietleben		12/2007	Güterverkehr und Personenverkehr als Umleitung	
551	Naumburg-Ost –Teuchern		12/2010	Bedienung im Sonderverkehr	
259	(Magdeburg –) Biederitz – Loburg		12/2011	Bedienung im Sonderverkehr, außerdem Militärtransporte	
592	Berga-Kelbra– Stolberg		12/2011	Güterverkehr im Abschnitt Berga-Kelbra – Rottleberode, bis Stolberg Bahnhofsnebenleis	