



## 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.<br>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.<br><br>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.<br><br>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.<br><br>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.<br><br>C – Errichtung eines Radweges durch die Stadt auf der Trasse angestrebt.<br><br>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<br><br>C – Bürgerschaftliche Aktivitäten zur Errichtung eines Radweges.<br><br>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.<br><br>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).<br><br>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.<br><br>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 Bahnhofsnebensgleis |   |