

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 1317
der Abgeordneten Iris Schülzke
BVB/FREIE WÄHLER Gruppe
Drucksache 6/3145

Bahngleise/Bahnübergänge an der B 87

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1317 vom 07.12.2015:

Die Bahnlinie zwischen Herzberg und Luckau nach Lübben/Beeskow ist seit vielen Jahren außer Betrieb, zwischen Schlieben und Luckau wurden die Schienen entnommen. Die Bahnübergänge bieten auf der Bundesstraße ein trauriges Bild, in den Gleisbetten haben sich erhebliche Verwerfungen entwickelt. Als Sicherung gegen Unfälle wurde die Geschwindigkeit begrenzt, zwischen Schlieben und Herzberg auf 30 km/h, in Wüstermarke auf 10 Km/h. Der Sanierungsstau an diesen Bahnübergängen sorgt für Verärgerung bei den Kraftfahrern, ebenso in der Bevölkerung. In Schlieben wird dieser Bahnübergang bei Glätte, besonders bei Reifglätte als sehr gefährlich eingeschätzt, eben weil auch eine jungen Mutter aus Schlieben, dort besonders schwer verunglückt ist. Die Sanierung des Bahnüberganges in Wüstermarke soll voraussichtlich 2017 erfolgen, in der Antwort zur KA Landtagsdrucksache 6/2282 wurde dieser Bereich als „erhebliche Gefahrenstelle“ eingeschätzt. Im Übrigen wird auf die Verantwortung der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) verwiesen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wer hat die Zustimmung erteilt, dass die Schienen entnommen werden durften?
2. Wie ist die Bahnlinie entwidmet worden, oder ist eine Entwidmung vorgesehen?
3. Wie oft wurde die DRE aufgefordert, ihrer Verkehrssicherungspflicht nachzukommen? (Bitte auflisten!)
4. Wie oft wurden Maßnahmen der Ersatzvornahme zur Herstellung der Verkehrssicherheit angedroht, bzw. andere geeignete Maßnahmen eingeleitet um die DRE zu bewegen, ihrer Verkehrssicherungspflicht nachzukommen? (Bitte vollständig auflisten und erläutern!)
5. Wer ist für die Pflege und Instandhaltung der Andreaskreuze verantwortlich?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Wer hat die Zustimmung erteilt, dass die Schienen entnommen werden durften?

Zu Frage 1: Bei einer nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erfolgten dauerhaften Einstellung des Betriebes einer Strecke (stillgelegte Strecke) bedarf es bezogen auf den Rückbau der Infrastruktur keiner weiteren Zustimmung.

Frage 2: Wie ist die Bahnlinie entwidmet worden, oder ist eine Entwidmung vorgesehen?

Zu Frage 2: Um die Bahnlinie zu entwidmen, bedarf es eines Verfahrens nach § 11 AEG (Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen) sowie einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG. Das Verfahren nach § 11 AEG wurde für diese Bahnlinie durchgeführt, nicht jedoch das Verfahren nach § 23 AEG. Ob eine Entwidmung vorgesehen ist, ist Angelegenheit des Infrastrukturbetreibers und im MIL nicht bekannt.

Frage 3: Wie oft wurde die DRE aufgefordert, ihrer Verkehrssicherungspflicht nachzukommen? (Bitte auflisten!)

Zu Frage 3: Die Aufforderung gegenüber der DRE ihrer Verkehrssicherungspflicht bei den Bahnübergängen nachzukommen erfolgte u.a. im Rahmen von:

- durchgeführten Verkehrsschauen der Strecke Falkenberg – Beeskow zu den Terminen am:
 - 28.11.2009;
 - 11.06.2009;
 - 15.11.2011;
 - 13.11.2013;
 - 29.10.2015;
 - 09.12.2015.
- Anhörungen mit Schreiben der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) vom:
 - 16.04.2009;
 - 07.08.2010;
 - 29.01.2013;
 - 11.03.2013;
 - 20.06.2013;
 - 05.08.2013.
- Streckenkontrollen der LEA mit Datum vom:
 - 23.08.2010;
 - 30.09.2010.
- Bescheiden der LEA an die DRE, mit Schreiben vom:
 - 06.09.2010;
 - 01.11.2011;
 - 17.09.2012;
 - 15.04.2013;
 - 08.12.2015.

Frage 4: Wie oft wurden Maßnahmen der Ersatzvornahme zur Herstellung der Verkehrssicherheit angedroht, bzw. andere geeignete Maßnahmen eingeleitet um die DRE zu bewegen, ihrer Verkehrssicherungspflicht nachzukommen? (Bitte vollständig auflisten und erläutern!)

Zu Frage 4: Seitens der LEA ist die Ersatzvornahme als Zwangsmittel nicht angewendet worden. Zur Durchsetzung von erforderlichen Maßnahmen macht die LEA von der Möglichkeit der Androhung eines Zwangsgeldes Gebrauch. Zu anderen geeigneten Maßnahmen siehe hierzu die Beantwortung zu Frage 3.

Frage 5: Wer ist für die Pflege und Instandhaltung der Andreaskreuze verantwortlich?

Zu Frage 5: Eisenbahnen sind verpflichtet, ihre Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicheren Zustand zu halten. Das Andreaskreuz gehört u.a. mit zu den Eisenbahnanlagen an Kreuzungen, welche das Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf seine Kosten zu erhalten und in Betrieb zu halten hat.