



## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordneter Rüdiger Erben (SPD)

### **Bahnstrecke Zeitz-Tröglitz (Burgenlandkreis)**

Kleine Anfrage - KA 7/1095

#### **Vorbemerkung des Fragestellenden:**

Die Bahnstrecke Zeitz-Tröglitz gehörte ehemals zur Bahnstrecke Zeitz-Altenburg. Während der größere Teil der Strecke mit Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes stillgelegt wurde, ist der Abschnitt Zeitz-Tröglitz seit 2013 von der DB Netz an die Bayerische Regionaleisenbahn (BRE), eine Tochtergesellschaft der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE) verpachtet. Durch sie soll die Bedienung des Chemie- und Industrieparks Zeitz sichergestellt werden.

Bestandteil der Strecke ist auch eine Flutbrücke über die Flussaue der Weißen Elster. Durch das Hochwasser im Frühjahr 2013 wurden zwei Pfeiler der Flutbrücke so stark beschädigt, dass die Strecke Zeitz-Tröglitz nicht mehr befahren werden kann.

Um die Bedienung der Unternehmen im Chemie- und Industriepark Zeitz sicherzustellen, hat die DRE die bereits stillgelegte Strecke Tröglitz-Meuselwitz von DB Netz übernommen und als sog. Bahnhofsnebenleis in Betrieb genommen.

Obwohl Mittel zur Beseitigung der Hochwasserschäden an der Strecke Zeitz-Tröglitz vom Land Sachsen-Anhalt an die BRE bereits 2014 bewilligt wurden, ist mit der Instandsetzung der Strecke noch immer nicht begonnen worden.

#### **Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr**

- 1. In welcher Höhe wurden vom Land Sachsen-Anhalt Mittel zur Beseitigung der Hochwasserschäden an der Bahnstrecke Zeitz-Tröglitz bewilligt? Auf welchen Bewilligungszeitraum erstreckt sich die bewilligte Finanzhilfe? Wann müssen die Mittel spätestens verwandt sein?**

Für den Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke Zeitz-Tröglitz wurde der BRE durch die Investitionsbank des Landes ein Zuschuss in Höhe von

(Ausgegeben am 11.10.2017)

1.460.369,48 EUR bewilligt. Der bewilligte Vorhabenzeitraum lief zunächst vom 01.11.2014 bis 31.08.2017. Die BRE kündigte laut Investitionsbank einen Verlängerungsantrag an, der bereits mündlich abgestimmt wurde. Die Begründung wird zeitnah eingereicht. Die bewilligten Mittel sollten innerhalb von fünf Jahren nach Beginn der Maßnahme verwendet werden.

**2. Über welche Informationen verfügt die Landesregierung, warum mit der Instandsetzung der Strecke noch nicht begonnen wurde?**

Die Voraussetzungen, um auf die Planfeststellung und die Plangenehmigung verzichten zu können (Planverzicht), konnten von der BRE noch nicht geschaffen werden, da die Zustimmung von Dritten für eine Flächeninanspruchnahme trotz intensiver Verhandlungen noch nicht erteilt wurde. Eine diesbezügliche Einigung steht nach Aussage der BRE unmittelbar bevor.

**3. Trifft die BRE eine Pflicht zur Instandsetzung und Betrieb der Strecke Zeitz-Tröglitz? Wenn ja, aufgrund welcher Rechtsgrundlage?**

Die BRE als Betreiberin der Strecke trifft die Pflicht zur Instandsetzung und Betrieb der Strecke. Rechtsgrundlage ist § 4 Abs. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

**4. Welche Behörde ist zuständig für Durchsetzung der Pflicht zur Instandsetzung und Betrieb gegenüber der BRE? Welche rechtlichen Instrumente stehen der zuständigen Behörde hierfür zur Verfügung?**

Zuständige Behörde für die Durchsetzung der Pflicht zur Instandhaltung und Betrieb gegenüber der BRE ist das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr als Eisenbahnaufsichtsbehörde. Ihn stehen die rechtlichen Instrumente nach § 5 a Abs. 2 AEG zur Verfügung. Danach kann die Eisenbahnaufsichtsbehörde die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter und Verhinderung künftiger Verstöße erforderlich sind. Im Interesse einer schnellen Instandsetzung hat die Eisenbahnaufsicht wiederholt Berichte zum Stand der Planungen angefordert und erhalten. Unter Würdigung dieser Auskünfte sieht die Eisenbahnaufsicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Veranlassung für weitergehende Maßnahmen. Diese Auffassung wird auch von der Bundesnetzagentur geteilt, mit der die Eisenbahnaufsicht in regem Kontakt steht. Diese bewertet den Fall unter dem Aspekt der Beeinträchtigung von Zugangsrechten dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen.