

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr • Postfach 22 12 53 • 80502 München

Vorab per E-Mail (anfragen@bayern.landtag.de)
Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Barbara Stamm, MdL
Maximilianeum
81627 München

Bayern.
Die Zukunft.

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom PI/G-4254-3/1240 I 11.07.2016	Unser Zeichen IIE3-3585-006/16 Telefon / - Fax 089 2192-3834 / -13834	Bearbeiterin Herr Altthaler Zimmer LAZ67-1425	München 15.08.2016 E-Mail Alexander.Altthaler@stmi.bayern.de
---	--	--	---

Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Markus Ganserer vom 08.07.2016 betreffend Streckenzustand der Eisenbahnstrecke Gochsheim – Kitzingen-Etwashausen

Anlagen

3 Kopien dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.a): Wie oft wurde die Strecke seit 2006 von der zuständigen Aufsichtsbehörde auf konkrete Mängel hin überprüft? Angaben bitte jeweils mit konkretem Datum.

Prüfungen fanden am 3. August 2006, am 31. Oktober 2010, am 29. März 2012 und am 13. November 2014 statt. Die Prüfung im Jahr 2014 beschränkte sich wegen des bereits ruhenden Zugverkehrs auf Aspekte der Verkehrssicherheit an Bauwerken.

Zu 1.b): Welche konkreten Mängel an der von der BRE gepachteten Strecke wurden bei den jeweiligen Prüfungsterminen dokumentiert?

Bei der Prüfung am 3. August 2006:

- stellenweise Einschränkungen des Regellichtraums durch Vegetation;
- Regelinspektion an technisch gesicherten Bahnübergängen (Bü) noch nicht durchgeführt;
- Störungen und Beschädigungen an technischen Bahnübergangssicherungsanlagen, daher Postensicherung;
- Inspektion von Stützbauwerken noch nicht durchgeführt;
- fehlende Nachtzeichen an Formsignalen des Bf. Kitzingen-Etwashausen.

Bei der Prüfung am 31. Oktober 2010:

- stellenweise Grenzwertüberschreitungen bei den Gleislageparametern;
- fehlende Dokumentation über die Ergebnisse der Inspektion von Durchlässen;
- Feststellung, dass die Hauptprüfung von Eisenbahnbrücken fällig ist.

Bei der Prüfung am 29. März 2012:

- stellenweise Grenzwertüberschreitungen bei den Gleislageparametern;
- Holzschwellen stellenweise biologisch verfallen;
- Verzeichnis (Nachweisung) der Bü nicht aktuell;
- Spurrillen an einzelnen Bü zugelegt;
- fehlende Inspektionsnachweise für Ingenieurbauwerke und Durchlässe;
- Funktionsstörungen an technisch gesicherten Bü, begünstigt durch Schienenkorrosion aufgrund fehlenden Zugverkehrs.

Bei der Prüfung am 13. November 2014:

- stellenweise Einschränkungen beim Straßenlichtraum an Eisenbahnkreuzungen;
- Andreaskreuze teilweise verbogen.

Zu 2.a): Wurden von der BRE die Brückenhauptprüfungen turnusgemäß durchgeführt?

Laut technischem Regelwerk sind Hauptprüfungen im Regelfall im Abstand von sechs Jahren durchzuführen. Die erste Hauptprüfung für die Eisenbahnbrücken

unter Betriebsführung der BRE war im Jahr 2010 fällig. Nach Betreiberangaben wurde die Hauptprüfung durchgeführt. Eine Dokumentation über die Ergebnisse der Prüfung wurde letztlich aber nicht vorgelegt.

Zu 2.b): Wenn ja, mit welchem konkreten Ergebnis?

Die Unterlagen zu Planung, Bau und Erhaltung von Ingenieurbauwerken (Bauwerksakte) befinden sich im Besitz des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens als verantwortlichem Baulastträger. Bei aufsichtlichen Prüfungen erfolgen stichprobenartige Einsichtnahmen in ausgewählte Unterlagen und Plausibilitätskontrollen. Eine detaillierte Beschreibung des Bauwerkszustandes zu einem bestimmten Zeitpunkt ist aus den Akten der Eisenbahnaufsichtsbehörde nicht möglich.

Zu 3.a): Zu welchem Datum wurde das verhängte Zwangsgeld von der BRE beigetrieben?

Am 27. Juli 2011.

Zu 3.b): In welcher Höhe wurde das Zwangsgeld angesetzt?

Das Zwangsgeld betrug 21.000,00 EUR.

Zu 4.a): Welche konkreten Auflagen hat die Regierung von Mittelfranken als zuständige Aufsichtsbehörde der BRE nach Vollstreckung des Zwangsgeldes erteilt?

Zu 4.b): Inwieweit wurden diese erfüllt?

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Anlass für die Festsetzung des Zwangsgeldes war eine Sperrung der Strecke durch die BRE aufgrund von Infrastrukturmängeln, wodurch letztlich der gesetzliche Anspruch auf Netzzugang für Zugangsberechtigte nicht gewährleistet war. Nach Vollstreckung des Zwangsgeldes hob die BRE die Streckensperrung wieder auf. Weitere Auflagen waren nicht veranlasst.

Zu 5.a): Wie beurteilt die Staatsregierung die Zuverlässigkeit der BRE und der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen?

Zu 5.b): Wie beurteilt die Staatsregierung die finanzielle Leistungsfähigkeit der BRE?

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Zuverlässigkeit und die finanzielle Leistungsfähigkeit werden erforderlichenfalls in einem nichtöffentlichen Verwaltungsverfahren beurteilt. Den Beurteilungsmaßstab gibt die Eisenbahnunternehmer-Berufszugangsverordnung (EBZugV) vor, welche die beiden Rechtsbegriffe konkretisiert.

Zu 6.a): Müsste nach Ansicht der Staatsregierung die Genehmigung für das Betreiben einer bestimmten Eisenbahninfrastruktur nach § 7 AEG nicht entzogen werden, wenn die Zuverlässigkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens nicht mehr gegeben ist?

Wenn die Zuverlässigkeit nicht mehr vorhanden und auch nicht zu erwarten ist, dass sie in vertretbarer Zeit wieder hergestellt wird, so ist nach § 7 AEG die Genehmigung zu widerrufen.

Zu 6.b): War die Infrastruktur auf der Eisenbahnstrecke Gochsheim – Kitzingen-Etawahausen nicht schon seit 2008 in einem solch desolaten Zustand, dass die Prüfung der Zuverlässigkeit der BRE hätte veranlasst werden müssen?

Nein.

Zu 7.a): Wurde ein entsprechendes Verwaltungsverfahren zur Prüfung der Zuverlässigkeit der BRE seitens der Aufsichtsbehörde eingeleitet?

Zu 7.b): Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Zu 7.c): Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Ein entsprechendes Verwaltungsverfahren wurde nicht eingeleitet, weil nach Überzeugung der zuständigen Behörde in erster Linie die wesentlich veränderten Randbedingungen bei der Streckenfinanzierung ursächlich waren für eine sukzessive Verschlechterung des Anlagenzustandes. Festzustellen ist zunächst, dass die von der Aufsichtsbehörde protokollierten Mängel teils bereits zum Zeitpunkt des Übergangs der Betriebsführung von der DB Netz AG an die BRE bestanden haben. Zur Finanzierung der Infrastrukturvorhaltung verpflichteten sich seinerzeit jedoch die US-Streitkräfte als langjährig einziger Nutzer der Strecke im Wege eines Finanzierungs- und Betriebsführungsvertrages mit der BRE. Wenige Wochen nach Erteilen der Betriebsgenehmigung kündigte die US-Regierung überraschend eine Truppenreduzierung in Europa an, die letztlich zur Aufgabe des Standortes

Kitzingen im Jahr 2006 führte. Der Vertrag mit der BRE und mithin das ursprüngliche Finanzierungskonzept für die Strecke waren damit hinfällig. Nach dem Truppenabzug war die Strecke noch betriebsfähig, aber mangels Nachfrage nach Zugverkehr auf der Strecke erzielte die BRE keine nennenswerten Einnahmen mehr aus dem Streckenbetrieb.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Gerhard Eck
Staatssekretär