

TOP 5 Aktueller Sachstand der Streckenverlängerung der RB35 von Bad Saarow nach Beeskow (auf Antrag der AfD-Fraktion)

Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung

Beschlüsse und Festlegungen:

Das Ministerium erklärte sich bereit, im Nachgang der Sitzung die vom Ausschussekretariat zu übermittelnden Fragen der AfD-Fraktion zum Tagesordnungspunkt 5 schriftlich zu beantworten.

Aus der Beratung:

Der **Stellvertretende Vorsitzende** eröffnet den Tagesordnungspunkt.

Abgeordneter **Münschke** (AfD) erinnert daran, dass sich der Ausschuss bereits in seiner 8. Sitzung mit der Thematik befasst habe. In der Zwischenzeit seien einige Monate vergangen. Es gebe parallel laufende Petitionen, die sich gegen die Entscheidungen in Zusammenhang mit der Streckenverlängerung der RB35 richteten.

Die Bürgerinitiative sei sehr aktiv und habe sich mit der Bitte um Unterstützung an mehrere Fraktionen im Landtag gewandt. Er selbst sei vor Ort gewesen und habe sich ein Bild von dem Sachverhalt gemacht. Dabei habe auch eine Aussprache mit den Beteiligten stattgefunden. Aus Sicht der AfD-Fraktion sei es dringend geboten, das Thema im Ausschuss noch einmal zu behandeln und auch inhaltlich zu diskutieren.

Minister Beermann (MIL) erklärt, dass es sich bei der Streckenverlängerung der RB35 um die Reaktivierung des Streckenabschnittes vom Haltepunkt Bad Saarow-Klinikum bis zum Haltepunkt Bad Saarow-Süd, ehemals Bad Saarow-Pieskow Süd handele. Die Maßnahme sei Bestandteil des Landesnahverkehrsplans 2018-2022; die Betriebsaufnahme sei für Dezember 2022 vorgesehen. Der sich ab Bad Saarow Süd anschließende Streckenabschnitt bis nach Beeskow sei im Jahr 2011 von Bahnbetriebszwecken freigestellt worden. Die Scharmützelseebahn GmbH habe das MIL im August 2020 darüber informiert, dass eine Betriebsaufnahme voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 möglich sei. Sie habe das Land um eine verbindliche Bestätigung gebeten, ab wann die Bedienung der Streckenverlängerung erfolgen solle und vom Land Brandenburg bestellt werde, damit die Finanzierung des Eigenanteils gewährleistet und die Beauftragung der durchzuführenden Baumaßnahmen erfolgen könne.

Abweichend vom aktuellen Landesnahverkehrsplans 2018 beabsichtige das Land nunmehr unter Vorbehalt der Verfügbarkeit und der benötigten Infrastruktur, die Verlängerung der RB35 bis Bad Saarow Süd vorzeitig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 in Betrieb zu nehmen. Die Scharmützelseebahn GmbH als Infrastrukturbetreiberin sei darüber entsprechend informiert worden. Das Amt Scharmützelsee und der Landkreis Oder-Spree hätten die Wiederinbetriebnahme bis zum Haltepunkt Bad Saarow Süd befürwortet. Der Streckenabschnitt sei nicht stillgelegt, sondern nur von Betriebsanlagen geräumt und für den Betrieb gesperrt worden. Minister Beermann (MIL) betont, dass es sich noch immer um eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur handle.

Der Betreiber des Schienenweges und die Behörden kommunizierten seit mehr als einem Jahr mit den Anwohnern über die geplante Reaktivierung des betreffenden Streckenabschnittes. Das historische Bahnhofsgebäude, also das ehemalige Empfangsgebäude Bad Saarow-Pieskow Süd, sei 1993 vom Bundeseisenbahnvermögen an den heutigen Eigentümer veräußert worden. Es sei jedoch für den zukünftigen Bahnbetrieb entbehrlich. Mit dem neuen Eigentümer des ehemaligen Empfangsgebäudes stehe die Scharmützelseebahn GmbH gleichfalls seit Jahren bezüglich der Reaktivierung in Kontakt.

In Abstimmungen mit der Gemeinde hätten die bauvorbereitenden Arbeiten bereits begonnen. Die Bauherrin, die Scharmützelseebahn GmbH, habe am 7. Dezember 2020 in einem Vor-Ort-Termin mit der Gemeinde den Standort für die Einrichtung der Baustelle festgelegt. Die betroffenen Anwohner seien vor Weihnachten über die bauvorbereitenden Maßnahmen, wie das Einrichten der Baustelle informiert worden. Der Baubeginn sei für den 4. Januar 2021 angekündigt worden. Seit Montag, den 25. Januar 2021 laufe die Beräumung des Baufelds. In Abstimmung mit der DB Netz AG würden die Baustoffe teilweise über die Schiene transportiert. Gleis- und Bahnsteige würden getrennt als eigenständige Projekte realisiert.

Nach aktuellem Bauzeitplan rechne man mit einem Abschluss der Arbeiten am Gleis im April 2021. Der Haltepunkt Bad Saarow Süd werde am alten Standort als Ersatzneubau errichtet. Dies werde voraussichtlich im Zeitraum von September bis November 2021 erfolgen. Die DB Netz AG sei beauftragt, einen Fahrplan für die RB35 bis Bad Saarow Süd zu konstruieren. Die Gemeinde habe mit den Planungen zur ÖPNV-Anbindung und Errichtung des Bahnhofsumfeldes, das bedeute der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen, begonnen. Mit einem Abschluss aller Maßnahmen sei im Dezember 2021 zu rechnen.

Abgeordneter **Hooge** (AfD) fragt, warum dem LBV die Betriebspflicht mit Wissen über den Zustand der Strecke über zehn Jahre egal gewesen sei.

Er stellt fest, dass die Abwesenheit jeglicher Form sichtbarer Gleisanlagen den Hauptgrund für die heutigen Unklarheiten darstelle.

Er fragt verweist auf den Jahresbericht des Landesrechnungshofes aus dem Jahr 2007 und fragt, inwiefern es das MIL für notwendig halte, die Versäumnisse der Vergangenheit dadurch zu heilen, dass die Streckenverlängerung nach Beeskow anwohnerschützend im Sinne einer ausreichenden Abstandseinhaltung an die Wohnbebauung umgesetzt werde.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB / FREIE WÄHLER) hält die Ausführungen des Ministers insbesondere mit Blick auf die grundsätzlichen Bestrebungen, ÖPNV und SPNV auszubauen, für nachvollziehbar. Im vorliegenden Fall sei das Kind jedoch bereits in den Brunnen gefallen. Das Wohngebiet liege in dem Landkreis, in dem er selbst als Kreistagsabgeordneter vertreten sei. Im betroffenen Wohngebiet Lerchengrund lebten ungefähr 500 Menschen. Das Wohngebiet sei seit 2012 ausgebaut worden. Auf damaligen Plänen sei verzeichnet gewesen, dass es keine Bahnstrecke gebe und dort auch keine Reaktivierung geplant sei. Das sei auch sein eigener Kenntnisstand bis Dezember 2020 gewesen. Deswegen sei er von den Plänen der Reaktivierung der Bahnstrecke in einem Abstand von zehn bis fünfzehn Metern hinter den Häusern ähnlich überrascht gewesen wie die Anwohner.

Er erachte die Petition, die dem Landtag vorliege, als einzig mögliche Lösung, um keinen Dauerkonflikt zu generieren. Er spricht sich dafür aus, dass die Strecke ausgebaut werde. Gleichzeitig müsse aber in Abstimmung mit den Anwohnern eine Schallschutzvorrichtung errichtet und erschütterungshemmende Maßnahmen installiert werden.

Zugrunde liege aus seiner Sicht ein kommunales Problem. Diejenigen, die das Wohngebiet auf kommunaler Ebene entwickelt hätten, hätten die Option, dass die Bahnstrecke reaktiviert werden könne, verheimlicht, wohingegen der Schienenstrang auf den Plänen für die Veräußerung des Gewerbegebiets in Bad Saarow-Pieskow von vornherein verzeichnet gewesen wäre. Jetzt gelte es jedoch, eine Lösung zu finden.

Er bittet die übrigen Mitglieder des Ausschusses darum, die Petition der Anwohner zu unterstützen. Die Anwohner forderten darin die auch vom Abgeordneten Hooge (AfD) angesprochene Alternative der Verlegung des Streckenverlaufs. Dies sei jedoch kurzfristig wahrscheinlich nicht mehr nötig. Zukünftig sei das jedoch ein Vorschlag, den man bei einem weiteren möglichen Ausbau Richtung Beeskow nochmal intensiv diskutieren müsse.

Er appelliert an alle Beteiligten, Kompromisse und vernünftige Lösungen zu finden und umzusetzen, auch um Klageverfahren vorzubeugen.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) konstatiert, dass es sich um eine von unterschiedlichen Interessen gezeichnete Situation handle. Die Scharmützelseebahn GmbH sei als Trasseneigentümerin berechtigt, die noch immer gewidmete Bahnstrecke zu revitalisieren. Die Reaktivierung sei grundsätzlich zu begrüßen und werde auch vor Ort begrüßt.

Die Frage sei jedoch, wie die Situation für die Anwohner aufgelöst werden könne. Deshalb habe er die Problematik in einer vergangenen Sitzung bereits auf die Tagesordnung setzen lassen. Die Landesregierung habe in Aussicht gestellt, mit der Scharmützelseebahn GmbH ins Gespräch zu kommen. Er fragt den Minister Beermann (MIL), ob im Rahmen der jetzigen Investition Einfluss genommen werden könne auf den Einbau erschütterungshemmender Bestandteile und die Errichtung von Lärm- und Sichtschutzanlagen. Er fragt, wie die in Aussicht gestellten Gespräche verlaufen seien.

Abgeordneter **Münschke** (AfD) bittet darum, die Bürgeranliegen ernst zu nehmen.

Der Abgeordnete Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) habe richtigerweise darauf hingewiesen, dass in den Bebauungsplänen keine entwidmete Bahnstrecke hinterlegt gewesen sei. Man habe von den Käufern nicht erwarten können, dass sie sich durch den Wald auf die Suche nach einer unter Umständen entwidmeten Bahnstrecke begeben.

Abgeordneter Münschke (AfD) kündigt viele Fragen an, die er im Nachgang der Sitzung schriftlich einreichen werde.

Erstens fragt er, weshalb das MIL in Drucksache 6/11810 auf die Frage 9 die Auskunft gegeben habe, dass „ein anwohnerschützendes Planfeststellungsverfahren durchgeführt“ werde, ein solches aber jetzt nicht mehr für notwendig erachte.

Zweitens möchte er wissen, weshalb die Strecke 6 521 mindestens ab dem Kilometer 13,300 aus diversem offiziellen (auch Landes-) Kartenmaterial entfernt worden sei? Dies betreffe seit 2008 auch den VBB-Streckenplan.

Eine dritte Frage betreffe die Äußerung eines Vertreters des MIL im Rahmen der 8. Sitzung des AIL. Er bittet um Erläuterung, weshalb der Eindruck erweckt worden sei, dass die betroffenen Anwohner unter den dicht überwucherten Gleisbettresten ohne Schienen, Betonschwellen oder Kennzeichnung in irgendeinem Kartenmaterial neben Gestrüpp und teilweise über zehn Meter hohen Baumbewuchs, eine nicht planfeststellungsfähige Bahnstrecke hätten vermuten müssen, obwohl alle Verantwortungsträger durch ihr Verhalten die Existenz des Streckenabschnitts negierten.

Schließlich fragt er, wie es sein könne, dass im Jahr 2002 laut abgelaufener Plangenehmigung ein Verkehrsbedürfnis gesehen worden sei, im Jahr 2008 laut Aussage des damaligen Ministers Dellmann jedoch nicht mehr? Er bittet um Darlegung der Gründe für den Bedarf der Streckenverlängerung, obwohl es – abgesehen vom nun angrenzenden Wohngebiet – keine signifikante Änderung an der Einwohnerstruktur gegeben habe.

Minister Beermann (MIL) sichert zu, die Fragen im Detail im Nachgang der Sitzung schriftlich zu beantworten und bittet um entsprechende schriftliche Übermittlung der Fragen. (Die Fragen sind im Nachgang der Sitzung schriftlich beantwortet worden, Anlage)

Grundsätzlich sei jedoch auch die vom Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) angesprochene kommunale Komponente der Thematik zu betonen. Außerdem sei festzuhalten, dass es im Falle der Reaktivierung des Streckenabschnitts keine gesetzliche Grundlage für Lärmschutzmaßnahmen gebe. Die Scharmützelseebahn GmbH habe kein Lärmschutzgutachten im Vorfeld der Baumaßnahmen erstellen lassen. Auf diesem Streckenabschnitt habe viele Jahre kein Eisenbahnbetrieb stattgefunden, weil dieser Abschnitt aufgrund des Zustandes betrieblich gesperrt gewesen sei. Dennoch handele es sich nach wie vor um eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur nach § 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Es gehe um einen Streckenabschnitt im Bestand, welcher 1:1 wiederaufgebaut und reaktiviert werde. Es handle sich ausdrücklich nicht um einen Neubau und damit nicht um eine wesentliche Veränderung. Daraus folge, dass kein Genehmigungsverfahren erforderlich sei und die Maßnahmen nicht der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung unterliegen würden. Selbstverständlich erachte das MIL den Umgang mit verkehrsbezogenem Lärm in Brandenburg als ein wichtiges Thema, das bei der Umsetzung des Landesnahverkehrsplanes in den Blick genommen werden müsse.

Das MIL habe sich über die Möglichkeiten der Lärmschutzmaßnahmen informiert. Zum einen könnten Puffer und entsprechenden Matten Erschütterungsschutz bieten. Außerdem gebe es die Möglichkeit, „Minischallschutzwände“ zu errichten. Hinsichtlich der Kosten bewege man sich in einem Bereich zwischen 200 000 und 500 000 Euro. Es bestehe jedoch ausdrücklich keine gesetzliche Verpflichtung dazu, einen solchen Lärmschutz aufzubauen.

Was das Thema Beeskow betreffe, so stelle sich der Sachverhalt insofern anders dar, als es sich dabei um eine tatsächlich stillgelegte, also entwidmete Strecke handele. Diese Frage werde er ebenfalls im Nachgang (Anlage) beantworten.

Abgeordneter **Münsche** (AfD) hat Verständnis dafür, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke aus rechtlicher Sicht anscheinend nicht zu beanstanden sei. Er bittet jedoch darum, in die Überlegungen des MIL mit einzubeziehen, dass es nicht nur um Lärm- und Erschütterungsschutz gehe, sondern auch um die Sicherheit der dort spielenden Kinder, da die Gleise unweit der Häuser verliefen.

Abgeordneter **Scheetz** (SPD) gibt seinen Vorrednern, dem Abgeordneten Görke (DIE LINKE) und dem Abgeordneten Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) dahingehend recht, als es sich um eine äußerst unbefriedigende Problematik handle.

Die Grundstückseigentümer des betroffenen Wohngebiets hätten die Grundstücke im Vertrauen darauf gekauft, dass in unmittelbarer Nähe ihrer Grundstücke keine Schieneninfrastruktur errichtet werde. Der Austausch mit den kommunalpolitischen Akteuren vor Ort habe bestätigt, dass in der Vergangenheit Vieles unglücklich gelaufen sei.

Nichtsdestotrotz müsse man festhalten, dass man planungsrechtlich mittlerweile so weit fortgeschritten sei, dass die Maßnahme bereits zeitnah umgesetzt werde. Eine Verlegung der Streckenführung komme nicht mehr in Betracht. Er sehe sich und die anderen Abgeordneten der Region in der Pflicht, den Dialog mit der kommunalen Ebene zu führen, um eine Lösung zu finden, die die Situation so belastungsarm wie möglich gestalte.

Ihm sei außerdem wichtig, richtig zu stellen, dass der Ausschuss gegenwärtig nicht über die von den Abgeordneten Münschke (AfD) und Dr. Zeschmann (BVB/FREIE WÄHLER) angesprochene Petition zu befinden habe.

Abgeordneter **Noack** (SPD) pflichtet dem Abgeordneten Scheetz (SPD) bei. Er fordert die Gemeindevertretung auf, die eigene Verantwortung zu hinterfragen. Der Bebauungsplan für das Wohngebiet sei öffentlich ausgelegt worden. Im Rahmen dieser Auslegung seien die Träger öffentlicher Belange beteiligt worden. Er regt an, zu prüfen, ob die Deutsche Bahn nicht auf die stillgelegte Strecke hingewiesen habe. Er könne sich nicht vorstellen, dass der Gemeinde völlig unbekannt gewesen sei, dass sich Eisenbahninfrastruktur in unmittelbarer Nähe des Bebauungsplangebietes befunden hätte.

Die Betroffenen seien mit einer für sie unvorhersehbaren Situation konfrontiert. Er stelle jedoch die Frage, ob der Landtag Brandenburg überall dort, wo Fehler auf kommunaler Ebene gemacht würden, eingreifen müsse. Es sei vielmehr angezeigt, an die Beteiligten vor Ort zu appellieren.

Für den Fall, dass der Landtag in irgendeiner Form korrigierend eingreife, stelle sich zudem die Frage, wie in anderen zukünftigen Fällen damit umgegangen werde. Hier müsse seiner Ansicht nach in kommunaler Verantwortung eine Lösung gefunden werden. Man könne die Bürgerinnen und Bürger mit der Situation nicht alleine lassen. Aber man müsse auch das Signal senden, dass nicht alle Dinge, die im Land verkehrt liefen, vom Landtag gerichtet werden könnten.

Abgeordneter **Dr. Zeschmann** (BVB / FREIE WÄHLER) erachte es nicht als hilfreich, die Verantwortung zwischen Land und Kommune hin- und herzuschieben.

Deswegen frage er den Minister Beermann (MIL), wie sich das Ministerium eine Lösung, im Zweifel gemeinsam mit der Gemeinde Bad Saarow und mit der Scharmützelseebahn GmbH, vorstellen könne. Er möchte wissen, ob das MIL bereit sei, solche Verhandlung im Sinne der Bürger und der Bürgerinitiative aufzunehmen, um wenigstens vermittelnd zu helfen. Er rechne anderenfalls mit einer Klagewelle.

Er stellt weiterhin in Aussicht, dass man im Land in Zukunft systematisch mit solchen Fragen konfrontiert sein werde, wenn der Landtag eine Wiederbelebung von alten Bahnstrecken und den Neuausbau von Bahnstrecken wolle und die Verkehrswende vorantreibe. Nicht immer sei davon auszugehen, dass die planerischen Fragen, die damit einhergingen vorher bewältigt oder zumindest erkannt werden. Es müsse ein systematisches Vorgehen geben, wie mit vergleichbaren Fällen umgegangen werde, damit man nicht die Zustimmung der Bürgerinnen und Bürger für die Verkehrswende und die damit verbundene Reaktivierung von Bahnstrecken verliere. Wenn der Ausbau vorangetrieben werde, müsse auch konsequent für Schallschutzmaßnahmen und erschütterungshemmende Vorrichtungen gesorgt werden, wenn diese erforderlich seien und die Akzeptanz erhöhten.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) gibt dem Minister dahingehend recht, dass das Land formal außen vor sei. Gleiches gelte für das Eisenbahnunternehmen, das sich auf den Planfeststellungsbeschluss berufen könne. Er plädiere dafür, eine außerverfahrensrechtliche Lösung zwischen den drei Beteiligten, dem Eisenbahnunternehmen, der Kommune und dem Land, zu finden. Die vom Minister in Aussicht gestellten Kosten seien im Verhältnis zum Nutzen und im Vergleich zu anderen Bauprojekten, wie beispielsweise die Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse, überschaubar.

Minister Beermann (MIL) könne den Appell nachvollziehen. Die rechtliche Situation habe er jedoch dargestellt. Dabei handle es sich auch nicht um eine reine Formalie. Er sei als Minister gehalten, die ihm zur Verfügung stehenden Mittel rechtmäßig einzusetzen. Man befinde sich nicht in einer Verhandlungssituation. Weder die Gemeinde noch die Grundstückseigentümer oder die Bahn hätten hinsichtlich der Finanzierung irgendwelcher Maßnahmen etwas in Aussicht gestellt.

Der **Stellvertretende Vorsitzende** schließt den Tagesordnungspunkt.

Anlage/n:

- 1 Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung im Nachgang der Sitzung



Potsdam, 15. März 2021

AIL am 18. Februar 2021

TOP 5: Aktueller Sachstand der Streckenverlängerung der RB 35 Bad Saarow -Beeskow Ergänzende Fragen der AfD-Fraktion (E-Mail des AIL vom 22.02.21)

Frage 1: Mit welchen öffentlichen Geldern in welcher Höhe wird der Streckenausbau an der Strecke 6521 ab km 13,300 finanziert und durch welche genauen Berechnungsdetails werden diese Kosten gerechtfertigt? Laut VBB-Machbarkeitsstudie aus 2006 hat damals 1 Meter Bahnertüchtigung EUR 850 gekostet. Diese Kosten werden aktuell laut Zeitungsbericht unterboten. Das wirkt unglaublich.

Zu Frage 1:

Insgesamt lassen Baugrund und Trassierung eine kostengünstige Realisierung der Instandsetzungsmaßnahme zu.

Grundlage für die Kostenschätzung zur Instandsetzung der Gleisanlagen ist die Planung des beauftragten Ingenieurbüros, auf dieser basierend wurde die Ausschreibung der Bauleistungen vorgenommen. Der im Pressebericht benannte Betrag enthält nicht die Planungskosten. Der aus der VBB-Machbarkeitsstudie zitierte Betrag ist ein Durchschnittswert und ist daher für das Vorhaben in Bad Saarow nur bedingt anzusetzen, da in diesem Bauabschnitt keine Ingenieurbauwerke (z.B. Brücken, Durchlässe) und Bahnübergänge existieren, deren (durchschnittliches) Vorhandensein aber im Regelfall für die Kalkulation eines Durchschnittswertes anzusetzen ist. Zu bedenken ist auch, dass der vorhandene Bahndamm und Teile des Unterbaus nicht erneuert werden müssen.

Frage 2: Warum gab es in Drucksache 6/11810 in Antwort auf Frage 9 die Auskunft, es werde ein anwohnerschützendes Planfeststellungsverfahren durchgeführt und jetzt ist das auf einmal nicht mehr notwendig? (siehe Fragestellung und Antwort-Zitat: "Die Planung und Genehmigung erfolgt in einem noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren unter Einbeziehung der Öffentlichkeit.")

Zu Frage 2:

Ursprünglich sollte nach den Planungen der SSB der Bahnsteig des Endhaltepunktes Bad Saarow Pieskow in Bezug auf seine frühere Lage in Richtung Haltepunkt Klinikum verschoben werden. Dieser vorgesehene neue Standort des Bahnsteigs in der Kastanienallee, wofür ein Planfeststellungsverfahren zwingend erforderlich gewesen wäre, wurde in einer Besprechung vor Ort in Bad Saarow am 09.08.2019 auf Wunsch von Gemeinde und Amtsgemeinde verworfen. Dies wurde damit begründet, dass bei einem Neubau in der Kastanienallee nicht ausreichend

gemeindeeigene Grundstücke zur Verfügung stehen, um für den Haltepunkt eine adäquate Erschließung für den üÖPNV, mit einer ausreichenden Anzahl an P&R und B&R realisieren zu können. Daher wurde entschieden, dass die Station Bad Saarow Pieskow in ihrer Lage verbleiben und reaktiviert werden soll. Dadurch handelt es sich bei den baulichen Maßnahmen an der zu reaktivierenden Eisenbahnbetriebsanlage, ausschließlich um Instandsetzungs- und/oder Unterhaltungsmaßnahmen, die keine planfeststellungsbedürftige Änderung im Sinne von § 18 Absatz 3 Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) darstellen.

Frage 3: Warum war dem LBV mit Wissen über den Zustand der Strecke 6521 ab km 13,300 (LBV-Plangenehmigung zum Haltepunkt Klinikum vom 4.11.2010: "Ab dem km 13,300 ist z.Z. ein Schienenoberbau nicht mehr vorhanden.") entgegen BVerwG 3 C 51.06 (<https://www.bverwg.de/251007U3C51.06.0>) die Betriebspflicht über 10 Jahre egal? Die Abwesenheit von in irgendeiner Form sichtbaren Gleisanlagen ist einer der Hauptgründe für die heutigen Unklarheiten.

Zu Frage 3:

In Bezug auf das Urteil des BVerwG 3 C 51.06 ist nicht das LBV, sondern die Eisenbahnaufsicht die zuständige Behörde.

Nach dem Urteil des BVerwG sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach dem AEG verpflichtet, ihre Strecken in einem betriebssicheren Zustand für den Eisenbahnverkehr vorzuhalten und nicht betriebssichere Strecken wieder in einen betriebssicheren Zustand zu versetzen. Die Infrastrukturunternehmen können sich von dieser Pflicht nicht durch eine betriebliche Sperrung der Strecke befreien. Die Tatsache, dass die Strecke sich für jeden sichtbar, über viele Jahre trotzdem in einem nicht betriebssicheren Zustand befand, ist in der Historie der Strecke begründet.

Bereits 1998 hatten sich die DB Netz und das Land Brandenburg geeinigt, die Strecke zwischen Fürstenwalde und Beeskow gesamthaft auszubauen. Während der Planungen gab es von verschiedenen Seiten zusätzliche Ausbauforderungen, die zu erheblichen zeitlichen Verzögerungen als auch zu Kostensteigerungen führten. Um das Vorhaben finanziell und zeitlich noch handhaben zu können, wurde im Einvernehmen zwischen dem Land Brandenburg und der DB Netz AG entschieden, eine Trennung in zwei Bauabschnitte (BA) vorzunehmen.

Der 1. BA Fürstenwalde – Bad Saarow wurde am 9.10.1999 in Betrieb genommen. Der 2. BA blieb weiterhin betrieblich gesperrt. Mit den oben genannten Nachbesserungsforderungen hinsichtlich der Planungen im 2. BA Bad Saarow – Beeskow war die Gesamtfinanzierung nicht mehr gegeben. Aus diesem Grunde hat das Verkehrsressort (MIL) seinerzeit entschieden die SPNV-Angebote auf dem noch nicht realisierten 2. BA, zwischen Bad Saarow-Pieskow und Beeskow, nicht wiederaufzunehmen.

In Folge dessen sah sich die DB Netz AG veranlasst, den Streckenabschnitt Bad Saarow-Pieskow – Beeskow 2008 aufzugeben und zur Übernahme durch Dritte nach § 11 AEG auszuschreiben. Der Besitzübergang und der Übergang der Betriebsführung dieser öffentlichen Eisenbahninfrastruktur (nach § 3 AEG) erfolgte zum 1.2.2011 auf die SSB.

Der Abschnitt ab km 13,300 bis Streckenende war bereits bei Übernahme der Infrastruktur durch die SSB nicht betriebsfähig, da der vorherige Betreiber, die DB Netz, die Gleisanlagen in Vorbereitung einer Instandsetzung demontiert hatte.

Die SSB plante in Abstimmung mit dem Land Brandenburg und der DB Netz AG zunächst den Streckenwiederaufbau von km 12,294 bis km 13,300, um damit die Voraussetzung für die Realisierung der geplanten Zugangsstelle Bad Saarow Klinikum zu schaffen. Auf Antrag der SSB erteilte das Landesamt für Bauen und Verkehr am 04.11.2010 die Plangenehmigung für das Vorhaben „Neubau Haltepunkt Bad Saarow Klinikum“. Die DB Netz AG nahm bis zum 1.12.2010 von km 12,294 bis km 13,300 notwendige Arbeiten zur Streckenerüchtigung vor.

Die Eröffnung des Haltepunktes Bad Saarow Klinikum erfolgte am 24.10.2011. Seit diesem Tag findet wieder Personenverkehr im Abschnitt Bad Saarow – Bad Saarow Klinikum bis km 13,300 statt.

Mit Bescheid vom 14.4.2011 genehmigte das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg gem. § 11 AEG die dauernde Einstellung des Betriebes des Streckenabschnittes von km 14,542 bis km 32,023 auf Antrag der SSB. Ebenso erließ es auf Antrag der SSB von km 32,024 bis km 32,055 eine Stilllegungsverfügung vom 7.7.2011, mit welcher die dauernde Einstellung des Betriebes dieses Streckenabschnittes genehmigt wurde. Weiterhin stellte das Landesamt für Bauen und Verkehr mit Bescheid vom 17.11.2011 die Freistellung der Strecke von km 14,569 bis km 32,023 von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG fest.

Frage 4: Warum wurde die Strecke 6521 mindestens ab km 13,300 aus diversem offiziellen (auch Landes-) Kartenmaterial entfernt, sogar aus dem VBB-Streckenplan wurde sie spätestens Januar 2008 entfernt (siehe Frage 1597 aus Plenarprotokoll 4/62) gestrichen, obwohl die Plangenehmigung des Eisenbahnbundesamts vom 11.06.2002 ("sofort vollziehbar") noch Gültigkeit hatte?

Zu Frage 4:

Das Fehlen des Streckenabschnittes ab km 13,300 ist eine übliche Darstellung und betrifft auch andere, nicht durch den SPNV bediente Streckenabschnitte, die jedoch als Eisenbahninfrastruktur noch vorhanden sind. Das Kartenmaterial bzw. der VBB-Streckenplan spiegeln die durch den SPNV konkret befahrenen Linienabschnitten wieder.

Frage 5: Wieso wurde laut Frage 1090 aus Plenarprotokoll 5/63 die Finanzierung des Schienenersatzverkehrs zum 8. Dezember 2012 aufgehoben und die "Schließung" der Strecke kolportiert, obwohl die Schließung laut heutiger Argumentation diverser Verantwortungsträger nie vorgesehen war?

Zu Frage 5:

Bereits mit Bescheid vom 17.11.2011 wurde die Strecke von km 14,569 bis km 32,023 von Bahnbetriebszwecken gem. § 23 AEG freigestellt. Der noch nicht wieder in Betrieb genommene

Streckenabschnittes ab km 13,300 bis km 14,569 war damit immer noch eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur.

Die Frage 1090 aus Plenarprotokoll 5/63 wurde von der Fraktion DIE LINKE gestellt und betraf im Wesentlichen die Beendigung der Finanzierung der Busstrecke Beeskow – Fürstenwalde durch das Land ab 9.12.2012.

Frage 6: Wieso wurde laut Ausführungen des MIL im Protokoll P-AIL 7/8 (ND) der Eindruck erweckt, dass die betroffenen Anwohner unter den dicht überwucherten Gleisbett-Resten (ohne Schienen, ohne Beton-Schwellen, ohne Kennzeichnung in egal welchem Kartenmaterial, neben Gestrüpp auch Baumbewuchs höher als 10 Meter) eine nicht planfeststellungspflichtige Bahnstrecke hätten vermuten müssen, obwohl alle Verantwortungsträger (auch LBV) durch ihr Verhalten die Existenz des Streckenabschnitts negierten?

Zu Frage 6:

Im genannten Protokoll ist die Aussage des MIL-Vertreters vermerkt, dass der Bahndamm für jedermann sichtbar gewesen sei und sich jeder über die Pläne der stillgelegten Bahntrasse hätte informieren können

Ergänzend hierzu ist anzumerken, dass das BVerwG mit Beschluss vom 28.12.2017 - BVerwG 3 B 15.16 bereits festgestellt hat, dass ein bloßer Zeitablauf - hier von knapp 20 Jahren - seit Stilllegung des Streckenbetriebs und eine dadurch bedingte, durch Sanierung aber ohne weiteres behebbare Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Betriebsanlagen nicht die Annahme rechtfertigen, die Wiederaufnahme der ursprünglichen Nutzung sei durch die vorgegebene tatsächliche Situation ausgeschlossen und daher planungsrechtlich nicht mehr gedeckt (BVerwG, Urteile vom 31. August 1995 - 7 A 19.94 - BVerwGE 99, 166 <170> und vom 28. Oktober 1998 - 11 A 3.98 - BVerwGE 107, 350 <354>).

Auch die vollständige oder teilweise Demontage der Gleise, der Verfall der Bahnanlagen und ihre Überwucherung durch Vegetation begründen keine Funktionslosigkeit, wenn sie rückgängig gemacht werden können. Das Gleiche gilt für die Unterbrechung der Trasse durch eine Straße (BVerwG, Urteil vom 3. März 1999 - 11 A 9.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 26 S. 17).

Frage 7: Laut Bundesanzeiger vom 04.08.2011 hat das LBV die Strecke 6521 ab km 14,569 von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG freigestellt (über 50% der ehemaligen Strecke 6521). Warum hat man im Bundesanzeiger vom 04.08.2011 nicht schon ab km 13,300 freigestellt, dieser Umstand geht nun zu Lasten der Einwohner?

Zu Frage 7:

Die zuständige Planfeststellungsbehörde stellt für Grundstücke, die Betriebsanlage einer Eisenbahn sind, oder auf dem sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest. Da der Antrag ab km 14,569 bis km 32,023 beinhaltete, konnte und durfte die Strecke nicht schon ab km 13,300 freigestellt werden.

Frage 8: Warum wurde zur Ertüchtigung des Streckenabschnitts bis km 13,300 (zur Eröffnung Haltepunkt Klinikum 2011) nicht die heute geplante Verlängerungsstrecke bis Bad Saarow Süd (Arbeitstitel) gleich mit ertüchtigt? Aufgrund der Betriebspflicht wäre das geboten gewesen und die betroffenen Anwohner hätten die Strecke dann überhaupt erst erkennen können.

Zu Frage 8:

Hinsichtlich des Umgangs mit der Betriebspflicht wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen. Zum Zeitpunkt des Baus und der Inbetriebnahme des Haltepunktes Bad Saarow Klinikum wäre trotz Ausbau über den km 13,300 hinaus der Abschnitt für den SPNV nicht genutzt worden. Grund ist, dass es zu diesem Zeitpunkt mit der vorhandenen Infrastruktur nicht möglich gewesen wäre, zwischen den Endpunkten Fürstenwalde Spree und dann Bad Saarow Pieskow den Umlauf der RB 35 mit einem Fahrzeug zu bewältigen. Dies wurde erst mit der Beseitigung vorhandener Langsamfahrstellen im Streckenabschnitt der DB Netz möglich. Bis zu diesem Zeitpunkt konnte kein gesicherter Termin für eine weitere Reaktivierung ab km 13,300 genannt werden.

Frage 9: Warum hat das LBV laut MOZ-Zeitungsbericht vom 20.08.2011 ("Ab Herbst fährt Odeg zum Klinikum Bad Saarow") die Durchsetzung der Betriebspflicht abgebrochen? Der hierfür in der Zeitung von der damaligen LBV-Sachbearbeiterin genannte Grund war absolut irrelevant ("Wir konnten dem Besitzer aber nicht nachweisen, dass er die Gleise entfernt hat").

Zu Frage 9:

Im Zeitungsbericht vom 20.8.2011 wird auf eine Untersagungsverfügung Bezug genommen, welche erlassen wurde, weil Gleisanlagen der Scharmützelseebahn demontiert wurden.

Das Landesamt für Bauen und Verkehr untersagte mit Bescheid vom 10.2.2011 gegenüber der SSB den ungenehmigten Rückbau von Gleisanlagen. Gegenstand des Verfahrens war mithin nicht die Durchsetzung einer Betriebspflicht. Der gegen die Untersagungsverfügung erhobene Widerspruch hatte Erfolg, da bereits zum Zeitpunkt des Erlasses der Untersagungsverfügung der Rückbau der Gleisanlagen eingestellt worden war. Insoweit fehlte es an der Erforderlichkeit einer behördlichen Anordnung. Auch war das Landesamt für Bauen und Verkehr nicht zuständig für den Erlass der Untersagungsverfügung.

Eine darüberhinausgehende Überwachungszuständigkeit für die Einhaltung eisenbahnrechtlicher Vorschriften obliegt dem Landesamt nicht.

Schließlich lagen keine die Handlungsstörereigenschaft der SSB belegende aussagekräftige Dokumente vor. Eine vertiefte Ermittlung erübrigte sich mit Blick auf die bereits erwähnte vorherige Einstellung des Rückbaus.

Frage 10: Kann das MIL positiv bestätigen, dass es am geplanten Endhaltepunkt Bad Saarow Süd (Arbeitstitel) zu keiner Änderung kommt, welche mit einer Planfeststellungspflicht einhergeht?

Zu Frage 10:
Das MIL geht davon aus, dass es am Endhaltepunkt zu keiner Änderung kommt, mit der eine Planfeststellungspflicht einhergeht.

Frage 11: Aus welcher historischen Genehmigung oder sonstigem Dokument geht hervor, dass der Streckenabschnitt ab km 13,300 mit 80 km/h befahren werden darf? Der einschlägigen Bahn-Literatur ist zu entnehmen, dass nur 40 km/h zugelassen wurden. Neuere Genehmigungen/Planfeststellungen gibt es nicht oder sind im Sinne des § 18c AEG abgelaufen. Der Infrastrukturbetreiber beruft sich auf die historische fingierte Planfeststellung aus Kaiserszeiten ($V_{\max} = 40$ km/h).

Zu Frage 11:
Aus dem aktuellen Infrastrukturregister der DB Netz können folgende Streckenparameter eingesehen werden:

- Einleisig;
- nicht elektrifiziert;
- Streckenklasse D4 22,5 t;
- Zugfunk GSM-R;
- Bahnsteighöhe 76 cm;
- Geschwindigkeit bis 100 km/h.

Frage 12: Kann das LBV als neutral gelten unter Berücksichtigung der im Jahresbericht 2007 des Landesrechnungshofs dargelegten Probleme bei der damaligen Streckenverlängerung 6521?

Zu Frage 12:
Das LBV, als obere Landesbehörde, hat wie alle Behörden Recht und Gesetz einzuhalten und danach zu verfahren. Im Bericht des LRH von 2007 wurden Fördermaßnahmen gegenüber der DB Netz geprüft. Im LBV sind die Bereiche Förderung und Planfeststellung fachlich voneinander getrennt.

Frage 13: Inwiefern hält es das MIL für notwendig, die Versäumnisse der Vergangenheit:(siehe auch Jahresbericht des LRH 2007) dadurch zu heilen, dass jegliche Bestrebungen einer Verlängerung nach Beeskow anwohnerschützend an Wohnbebauung in ausreichendem Abstand vorbeigeführt werden?

Zu Frage 13:

Dem MIL ist das Herleiten eines Zusammenhangs aus Versäumnissen und dem Jahresbericht des LRH 2007, sowie Bestrebungen einer Verlängerung nicht nachvollziehbar. Eine anwohnerschützende Wohnbebauung in ausreichendem Abstand zu einer vorhandenen Eisenbahnstrecke sind Gegenstand der örtlichen Bauleitplanung.

Frage 14: Entspricht das Streckenverlängerungsvorhaben in Bad Saarow den Vorgaben aus dem ÖPNV-Gesetz Brandenburg?

Zu Frage 14:

Das ÖPNV-Gesetz enthält keine Vorgaben für Streckenverlängerungsvorhaben.

Frage 15: Wie kann es sein, dass 2002 laut abgelaufener Plangenehmigung ein Verkehrsbedürfnis existierte, dann 2008 (Plenarprotokoll 4/62 Frage 1597, Ausführungen Minister Dellmann) nicht mehr. Wie begründet das MIL heute den Bedarf an der Streckenverlängerung, obwohl es keine signifikanten Änderungen an der Einwohnerstruktur gab, abgesehen vom nun angrenzenden Wohngebiet?

Zu Frage 15:

Die Aussagen des Herrn Dellmann bezogen sich auf den inzwischen für Bahnbetriebszwecken freigestellten Abschnitt Bad Saarow-Pieskow Süd (km 14,569) – Beeskow (km 32,023).

Bereits im Jahr 2006 hat der VBB zur Verlängerung der RB 35 bis Bad Saarow Pieskow (Süd) eine Potentialanalyse für zukünftige Zugangsstellen Bad Saarow-Klinik und Bad Saarow-Pieskow (Süd) geprüft. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass beide Zugangsstellen ein Potential von 100-200 Ein-/Aussteigern pro Zugangsstelle haben.