

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Ekin Deligöz, Sven-Christian Kindler, Claudia Müller, Stefan Gelbhaar, Christian Kühn (Tübingen), Stephan Kühn (Dresden), Dr. Ingrid Nestle, Markus Tressel, Daniela Wagner, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Kommunale Kostenbeteiligung bei der Beseitigung von Bahnübergängen

Mit dem Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Bundestagsdrucksache 19/15626) beabsichtigt die Bundesregierung Investitionen in das Schienennetz zu beschleunigen. Engpässe sollen beseitigt werden, indem Bahnübergänge durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden. Die Verkehrssicherheit soll dadurch erhöht und die Zahl schwerer Unfälle an Bahnübergängen weiter reduziert werden. Insbesondere soll der Bahnverkehr schneller und pünktlicher werden. Bisher tragen der Bund, die Bahn und die Kommune jeweils ein Drittel der Kosten, wenn es sich um Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer kommunalen Straße handelt. Dies führte in der Vergangenheit häufig dazu, dass Bahnübergänge nicht ersetzt wurden, weil viele Kommunen ihren Finanzierungsanteil nicht aufbringen konnten.

Künftig trägt der Bund die Hälfte, die Bahn ein Drittel und das Bundesland, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der Kosten. Die Bundesregierung verspricht sich von der neuen Kostenaufteilung, dass Bahnübergänge mit erhöhtem Gefährdungspotenzial oder mit hoher Verkehrsbelastung auf Straße und Schiene schneller beseitigt werden: „Ohne den Finanzierungsanteil der Kommunen werden sich die Planungen derartiger Maßnahmen voraussichtlich erheblich beschleunigen, da kommunale Entscheidungsprozesse entfallen oder vereinfacht werden (Bundestagsdrucksache 19/15626, Seite 12).“

Gerade für Städte und Gemeinden mit angespannten Haushaltslagen ist die neue Kostenaufteilung ein wichtiges Signal. Auch angesichts des gewaltigen Investitionsstaus im deutschen Schienennetz ist die Neuregelung geboten (vgl. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-07/zugverkehr-deutsche-bahn-schienennetz-investitionen-bund>). Vor dem Hintergrund, dass die Bahn nach Ansicht der Fragesteller zum Herzstück einer ökologischen Verkehrswende werden und eine massive Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene stattfinden muss, ist das Ziel der Bundesregierung, die Kapazität der Bahninfrastruktur durch die Beseitigung von Engstellen zu erhöhen, zu begrüßen.

Aus Sicht der Fragesteller bestehen allerdings auch an vielen Stellen Zweifel, inwieweit die gesetzlichen Neuregelungen ausreichen, um entsprechende Investitionen in das Schienennetz auszulösen. Insbesondere gibt es weiterhin eine Reihe von Konstellationen in denen die Kommune als Straßenbaulastträger

nicht von den Kosten der Kreuzungsmaßnahmen entlastet wird oder potentiell hohe Folgekosten der Beseitigung eines Bahnübergangs weiterhin selber zu tragen hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele höhengleiche Bahnübergänge, die eine kommunale Straße betreffen, gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
 - a) Wie viele solcher Bahnübergänge wurden in den letzten zehn Jahren zu welchen Kosten neu angelegt (bitte nach Bundesländern und jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
 - b) Wie viele solcher Bahnübergänge wurden in den letzten zehn Jahren zu welchen Kosten ersatzlos beseitigt oder durch eine Über- oder Unterführung ersetzt (bitte nach Bundesländern und jahresscheibengenau aufschlüsseln)?
2. In wie vielen Fällen, in denen aktuell eine kommunale Straße an einem höhengleichen Bahnübergang einen Schienenweg kreuzt, wäre es nach Kenntnis der Bundesregierung, etwa aufgrund der räumlichen Gegebenheiten, technisch möglich einen solchen Bahnübergang zu beseitigen?
 - a) Woran ist die Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs, an welchem eine kommunale Straße einen Schienenweg kreuzt, in den vergangenen zehn Jahren am häufigsten gescheitert (bitte die Häufigkeitsverteilung jahresscheibengenau und für den gesamten Zeitraum darstellen)?
 - b) Wie viele entsprechende Bahnübergänge sollen nach den Planungen der Bundesregierung in den Jahren 2020 bis 2023 beseitigt werden, wie hoch wird das Gesamtinvestitionsvolumen sein, und welche Kosten werden dem Bund hierdurch voraussichtlich entstehen?
3. Wie viele höhengleiche Bahnübergänge, die eine Bundesstraße, eine Landesstraße oder eine Privatstraße betreffen, gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln und zwischen den einzelnen Straßenkategorien unterscheiden)?
4. Wie viele sog. Kreuzungsvereinbarungen für die Durchführung von Maßnahmen zur Anlage einer neuen Kreuzung nach § 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG), an denen eine Kommune als Straßenbaulastträger beteiligt war, wurden in den vergangenen zehn Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung getroffen (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?

Wie hoch waren dabei die durchschnittlich von der Kommune zu tragenden Kosten?
5. Wie viele sog. Kreuzungsvereinbarungen für die Durchführung von Maßnahmen zur Änderung oder Beseitigung einer bestehenden Kreuzung nach § 3 EKrG, an denen eine Kommune als Straßenbaulastträger beteiligt war, wurden in den vergangenen zehn Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung getroffen (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln sowie zwischen Änderung an oder Beseitigung von einer bestehenden Kreuzung unterscheiden)?

Wie viele dieser Kreuzungsvereinbarungen wurden zu dem Zweck getroffen, einen bestehenden Bahnübergang durch eine Über- oder Unterführung zu ersetzen?

6. Wie lange hat es nach Kenntnis der Bundesregierung in der Vergangenheit im Schnitt gedauert, einen höhengleichen Bahnübergang durch eine Unter- oder Überführung zu ersetzen, wenn Kommunen als Straßenbaulastträger an dem Projekt beteiligt waren (bitte durchschnittliche Dauer von Planungsbeginn bis zur Inbetriebnahme der entsprechenden Unter- oder Überführung für alle in den letzten zehn Jahren abgeschlossenen Projekte angeben)?

Liegen der Bundesregierung Prognosen dazu vor, wie sich die Dauer für die Realisierung solcher Projekte, unter Berücksichtigung der vorliegenden Gesetzesänderung, in Zukunft entwickeln wird?

7. In wie vielen Fällen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen betroffenen Kommunen im Laufe der vergangenen zehn Jahre mit einem Drittel an den Kosten nach § 3 EKrG an der Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs und dessen Ersetzung durch eine Über- oder Unterführung beteiligt (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
- a) Wie hoch waren dabei die durchschnittlichen Projektkosten für die Kommunen (entsprechendes Kostendrittel für die Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs und dessen Ersetzung durch eine Über- oder Unterführung)?
- b) In wie vielen Fällen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die entsprechenden Bundesländer an den Projektkosten ihrer Kommunen beteiligt bzw. diese Kosten übernommen (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
8. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Gesamtkosten für die Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs und dessen Ersetzung durch eine Über- oder Unterführung nach § 3 EKrG für innerhalb der letzten zehn Jahre abgeschlossene Projekte?
9. Aus welchen Gründen hat sich die Bundesregierung in ihrem Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Bundestagsdrucksache 19/15626) gegen eine stärkere finanzielle Unterstützung von Kommunen als Straßenbaulastträger beim Ausbau anliegender Straßen entschieden vor dem Hintergrund, dass es zur Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge durch Unterführungen und Brücken häufig auch umfangreicher Maßnahmen an anschließenden kommunalen Straßen oder weiterer städtebaulicher Maßnahmen bedarf?

Sieht die Bundesregierung durch die weiterhin bestehende Finanzierungsverantwortung der Kommunen für die oben genannten Folgekosten das Ziel des Gesetzes, Bahnübergänge mit erhöhtem Gefährdungspotenzial oder einer hohen Verkehrsbelastung zügiger zu beseitigen, gefährdet, wenn nein, warum nicht?

10. Aus welchen Gründen muss die betroffene Kommune im Zuge der Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs und dessen Ersetzung durch eine Über- oder Unterführung nach § 3 EKrG, an dem diese Kommune als Straßenlastträger beteiligt ist, in vollem Umfang für die Einrichtung eines Geh- und Radwegs aufkommen (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/erding-ungleiche-entlastung-1.4782936>)?
11. Aus welchen Gründen muss die betroffene Kommune, wenn bestehende Unter- oder Überführungen von kommunalen Straßen neu gebaut werden müssen – was etwa beim zweigleisigen Bahnausbau erforderlich ist – wei-

terhin einen Teil der Kosten selber tragen (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/erding/erding-ungleiche-entlastung-1.4782936>)?

12. Aus welchen Gründen werden die betroffenen Kommunen in dem Entwurf eines Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich (Bundestagsdrucksache 19/15626) im Fall der Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs an einem Schienenweg einer nichtbundeseigenen Eisenbahn und dessen Ersetzung durch eine Über- oder Unterführung nicht von den Kosten entlastet (vgl. § 13 Absatz 1 Satz 2 EKrG), wie dies im Fall einer Kreuzung einer kommunalen Straße mit einem Schienenweg einer Eisenbahn des Bundes der Fall ist?
13. Welche Regelung gilt nach der jüngsten Änderung des EKrG (§ 5 und § 13) für Kreuzungsmaßnahmen, bei denen ein fortgeschrittener Planungsstand erreicht wurde und bereits eine Kreuzungsvereinbarung auf der alten Rechtsgrundlage abgeschlossen wurde?
14. Ist für die in Frage 13 genannten Fälle eine Anpassung an die neue Rechtslage mit der neuen Verteilung der Baukosten vorgesehen?
Wenn nein, warum nicht?
15. Für wie viele Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (Schienenwege des Bundes) liegen derzeit Kreuzungsvereinbarungen vor, die vor der jüngsten Änderung des EKrG abgeschlossen wurden und mit deren Bau aber noch nicht begonnen wurde?

Berlin, den 10. März 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion