

Kleine Anfrage

der Abg. Gabi Rolland SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Breisacher Bahn – Verkehrssicherheit und Ausbauperspektive ins Elsass

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand beim Ausbau der Breisacher Bahn im Zuge der Elektrifizierung der Breisgau-S-Bahn?
2. Wie bewertet sie die derzeitige Verkehrssicherheit an den unbeschränkten Bahnübergängen auf dieser Bahnstrecke?
3. Was wird sie veranlassen, damit die Sicherheit der Bahnübergänge an der Breisacher Bahn bereits vor der Elektrifizierung der Breisgau-S-Bahn hergestellt wird?
4. Besteht aus ihrer Sicht die Möglichkeit, dass die Bahnübergänge an der Breisacher Bahn zeitnah aus Mitteln zur Erneuerung und Instandhaltung von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen saniert werden?
5. Wie bewertet sie die Perspektive für die Wiederinbetriebnahme der durchgehenden Bahnstrecke Freiburg–Colmar?
6. Von welchen Kosten geht sie für den Wiederaufbau der alten Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Breisach aus?
7. Welche weiteren Infrastrukturbaumaßnahmen sind für eine Inbetriebnahme der Strecke aus ihrer Sicht notwendig?

8. Wie bewertet sie Gutachten, die von einem Fahrgastpotenzial von bis zu 3.000 Fahrgästen am Tag ausgehen?
9. Was wird sie konkret unternehmen, um die Wiederinbetriebnahme der grenzübergreifenden Bahnstrecke Freiburg–Colmar zu erreichen?

22. 12. 2016

Rolland SPD

Begründung

Vor zwei Jahren gab es ein Zugunglück auf der Breisacher Bahn zwischen Breisach und Freiburg, bei dem eine Bahn an einem unbeschränkten Bahnübergang mit einem Lkw kollidierte. Dabei kamen zwei Menschen ums Leben. Kürzlich gab es auf dieser Strecke erneut einen Unfall an einem unbeschränkten Bahnübergang. Diese Unfälle müssen Anlass sein, die Verkehrssicherheit und die Sicherheitseinrichtungen auf der Breisacher Bahn zu überprüfen und schnellstmöglich einen Umbau der unbeschränkten Bahnübergänge zu veranlassen. Mit dem Wiederaufbau der zerstörten Rheinbrücke bei Breisach besteht darüber hinaus die Möglichkeit, die alte grenzübergreifende Bahnstrecke Freiburg–Colmar zu reaktivieren. Dies würde die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs am Oberrhein weiter steigern und alte Verkehrsbeziehungen ins Elsass wiederherstellen.

Antwort

Mit Schreiben vom 20. Januar 2017 Nr. 3-3895.04-02/122 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand beim Ausbau der Breisacher Bahn im Zuge der Elektrifizierung der Breisgau-S-Bahn?

Für die Infrastrukturmaßnahmen, die im Rahmen der Breisgau-S-Bahn auf der Strecke Freiburg–Breisach erforderlich werden, wurde der Antrag auf Planfeststellung gestellt. Bis Ende November 2016 wurden die Unterlagen offengelegt. Voraussichtlich Mitte 2017 findet ein Erörterungstermin statt. Nach Erteilung des Baurechts durch das Eisenbahn-Bundesamt wird mit den Bauarbeiten begonnen. Derzeit geht die DB Netz AG von einer Inbetriebnahme in 2019 aus.

2. Wie bewertet sie die derzeitige Verkehrssicherheit an den unbeschränkten Bahnübergängen auf dieser Bahnstrecke?

Bei der Breisacher Bahn handelt es sich um eine Eisenbahn des Bundes. Zuständig für die Aufsicht über diese Bahn ist das Eisenbahn-Bundesamt.

Die DB Netz AG hat zu der Frage der Verkehrssicherheit wie folgt Stellung genommen:

„Bei der DB Netz AG werden Bahnübergänge unterschieden nach technisch gesicherten Bahnübergängen (BÜ) und nicht-technisch gesicherten BÜ. Technisch gesicherte BÜ besitzen Blinklichter oder (neu) Lichtzeichen (gelb/rot) und können ergänzt sein durch Halb- oder Vollschranken. Nicht-technisch gesicherte BÜ besitzen dagegen als Straßen„signal“ nur das Andreaskreuz (bis auf Privat-Wege).

Die Sicherung erfolgt hier durch die Übersicht der Verkehrsteilnehmer/-innen auf die Bahnstrecke und ggf. zusätzlich durch Pfeifsignale der Schienenfahrzeuge.

Allen Bahnübergängen ist gemein, dass sie planfestgestellt sind und gemäß der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben werden. Sie sind insofern grundsätzlich als ‚sicher‘ im Rahmen der Vorschriftenlage eingestuft und genießen alle einen sog. Bestandsschutz.

Ob und wie weit die Sicherungsart an jedem einzelnen Bahnübergang aufgrund ggf. veränderter Verkehrssituationen gegenüber früher nicht mehr ausreichend ist, lässt sich pauschal nicht beantworten.

Vielmehr bedarf es einer Einzelfallbetrachtung je BÜ im Rahmen einer Bahnübergangsverkehrsschau. Zu letzterer haben die Straßenbaulasträger regelmäßig (alle 2 Jahre) einzuladen. Teilnehmende sind üblicherweise Vertreter der Baulasträger von Straße und Schiene, dazu das Eisenbahn-Bundesamt, Polizeibehörde bzw. Ordnungsamt und ggf. weitere – im Einzelfall festzulegende – Behörden/Träger von Belangen.“

3. Was wird sie veranlassen, damit die Sicherheit der Bahnübergänge an der Breisacher Bahn bereits vor der Elektrifizierung der Breisgau-S-Bahn hergestellt wird?

Die DB Netz AG führt hierzu aus:

„An Bahnübergängen, die wiederholt auffallen (z. B. durch gefährliche Ereignisse), bemüht sich DB Netz AG von sich aus, Maßnahmen zur Gefahrenabwehr vorzunehmen – schließlich ist die Sicherheit unser höchstes Gut. Dies auch deswegen, weil das Eisenbahn-Bundesamt ansonsten der Bahn sog. Langsamfahrstellen auferlegt, die sich nachteilig auf die Fahrplanstabilität auswirken.

Da die bauliche Änderung von Bahnübergangsanlagen i. d. R. immer umfangreiche Planungen und Abstimmungen mit den Kreuzungspartnern der Straße und weiteren Trägern öffentlicher Belange und häufig auch Privatpersonen erfordert und daran anschließend ein zeitaufwändiges Planfeststellungsverfahren ablaufen muss, sind zumeist verkehrseinschränkende Maßnahmen für den Straßenverkehr das Mittel der Wahl.

Entsprechende Beschilderungen werden mit der zuständigen Ordnungsbehörde des Straßenbaulasträgers abgestimmt.

Darüberhinaus steht es beiden Kreuzungspartnern grundsätzlich frei, Sonderverkehrsschauen zu veranlassen und gemeinsam mit dem jeweiligen Kreuzungspartner notwendige Maßnahmen zu erörtern, bis hin zum Planungsauftrag für die entsprechende Aufrüstung des Bahnüberganges.

Unabhängig davon ist ein Ziel der DB Netz AG, Bahnübergänge komplett zu beseitigen und damit Gefahrenpunkte im Miteinander der Verkehrsträger zu reduzieren. Die Beseitigung kann fallweise mit dem Ersatzbau von z. B. Seitenwegen oder Ingenieurbauwerken einhergehen.“

4. Besteht aus ihrer Sicht die Möglichkeit, dass die Bahnübergänge an der Breisacher Bahn zeitnah aus Mitteln zur Erneuerung und Instandhaltung von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen saniert werden?

Da es sich bei der Schienenstrecke Freiburg–Breisach um eine Eisenbahn des Bundes handelt, scheidet eine Finanzierung aus den Mitteln für nicht bundeseigene Bahnen aus.

5. Wie bewertet sie die Perspektive für die Wiederinbetriebnahme der durchgehenden Bahnstrecke Freiburg–Colmar?

Die Landesregierung steht der Reaktivierung der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke (Freiburg–Breisach–Colmar) positiv gegenüber. Obwohl das Land diesen Lückenschluss auf deutscher Seite zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) angemeldet hatte, ist der Bund diesem Begehren nicht gefolgt. Entschei-

dend wird also sein, wie sich die französische Seite (französischer Staat, Gebietskörperschaften, Netzbetreiber) zu einer solchen Reaktivierung positioniert, ungeachtet der offenen Finanzierung. Dabei sieht es die Landesregierung grundsätzlich als Bundesaufgabe an, grenzüberschreitende Strecken zu finanzieren. Das Land ist jedoch bereit, sich in einem Gesamtkonzept der Wiederinbetriebnahme, insbesondere als Besteller des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf deutschem Gebiet, einzubringen. Von daher würde die Landesregierung es begrüßen, wenn der Bund und die französische Seite für dieses völkerverbindende, den europäischen Gedanken stärkende Verkehrsinfrastrukturprojekt im Oberrheingebiet offen wären.

6. Von welchen Kosten geht sie für den Wiederaufbau der alten Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Breisach aus?

Im Auftrag vom Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und Région Alsace wurde 2004 eine Untersuchung zur Eisenbahnverbindung Freiburg–Colmar erstellt. Darin wurden verschiedene Varianten untersucht, die für die Brücke Kosten zwischen 20 und 30 Mio. Euro ausgewiesen haben.

7. Welche weiteren Infrastrukturbaumaßnahmen sind für eine Inbetriebnahme der Strecke aus ihrer Sicht notwendig?

Die o. g. Untersuchung geht von weiteren Maßnahmen – sowohl auf deutscher als auch auf französischer Seite – für Straßenbauarbeiten, Bahnsteige und Zugänge, Bahnkörper und Gleisanlagen, Signalisierung, Bahnübergänge und Oberleitung aus. Die Höhe der Investitionen wurde damals zwischen 50 und 80 Mio. Euro für eine Reaktivierung geschätzt.

8. Wie bewertet sie Gutachten, die von einem Fahrgastpotenzial von bis zu 3.000 Fahrgästen am Tag ausgehen?

Vor dem Hintergrund von werktäglich mehr als 14.000 Kraftfahrzeugen, die pro Tag den Grenzübergang auf der Bundesstraße 31 bei Breisach überqueren, erscheint eine Prognose von 3.000 Fahrgästen pro Tag im Bereich des Möglichen.

9. Was wird sie konkret unternehmen, um die Wiederinbetriebnahme der grenzübergreifenden Bahnstrecke Freiburg–Colmar zu erreichen?

Das Land hat an verschiedenen Stellen deutlich sein Interesse an einer Wiederinbetriebnahme einer grenzüberschreitenden Bahnstrecke von Freiburg nach Colmar dokumentiert. Dazu gehört beispielsweise auch der Vorschlag des Landes, die zugehörige Infrastrukturmaßnahme in den Bundesverkehrswegeplan mit aufzunehmen.

Hermann
Minister für Verkehr