

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Schienengleiche Bahnübergänge im Enzkreis und im Landkreis Karlsruhe

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie stellen sich im Detail die Verfahren bzw. die weiteren Planungen dar, schienengleiche Bahnübergänge im Enzkreis und im Landkreis Karlsruhe durch eine Über- oder Unterführung zu ersetzen (aufgeschlüsselt nach Ort und Beschränkung)?
2. Inwieweit toleriert sie die Verzögerungen der Beseitigung dieser schienengleichen Bahnübergänge entlang der wichtigen Städteverbindung Karlsruhe–Stuttgart (Residenzbahn) und der für den nationalen und internationalen Verkehrsfluss wichtigen Rheintalbahnstrecke, wie z. B. die Langsamfahrstelle in Pfinztal-Kleinsteinbach?
3. Inwieweit wäre eine erhöhte Frequenz oder Geschwindigkeit der verkehrenden Züge durch Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge möglich?
4. Wie werden die Kosten der Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge verteilt (aufgeteilt nach Kostenträger und Kostenanteil)?
5. Inwieweit hat die Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) im Jahr 2017 Auswirkungen auf die zuvor genannten Verfahren?
6. Wie viele Züge waren von der Störung am Bahnübergang zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Karlsruhe-Hagsfeld am 12. April 2018 betroffen?
7. Wie beurteilt sie den aktuellen Stillstand bei der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs in Weingarten (Baden)?
8. Rührt dieser Stillstand daher, dass das Regierungspräsidium Karlsruhe statt der von der Gemeinde gewünschten Unterführung eine über zehn Meter hohe Bahnüberführung errichten möchte und deswegen keine Einigung besteht?

Eingegangen: 18.06.2018 / Ausgegeben: 06.08.2018

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. Ist das Planfeststellungsverfahren für die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs in Weingarten (Baden) von vorne zu beginnen?
10. Wenn ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, mit welchem Zeitraum für ein neues Verfahren wird bis zu einem möglichen Baubeginn gerechnet?

18.06.2018

Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

Am 12. April 2018 kam es zu massiven Verzögerungen auf der Rheintalstrecke zwischen Bruchsal und Karlsruhe, da aufgrund einer Störung an einem schienengleichen Bahnübergang alle Züge anhalten und die Gefahrenstelle im Schrittempo passieren mussten. Auch durch die seit Jahren angeordnete Langsamfahrstelle am Bahnhof Pfinztal-Kleinsteinbach kommt es im gesamten Verkehr der Residenzbahn zu Verzögerungen. Inwieweit die Landesregierung sich für eine Beseitigung dieser Beeinträchtigungen einsetzt, soll diese Kleine Anfrage klären.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 16. Juli 2018 Nr. 2-3934.0/76 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie stellen sich im Detail die Verfahren bzw. die weiteren Planungen dar, schienengleiche Bahnübergänge im Enzkreis und im Landkreis Karlsruhe durch eine Über- oder Unterführung zu ersetzen (aufgeschlüsselt nach Ort und Beschränkung)?*

Im Generalverkehrsplan 2010 Baden-Württemberg, Maßnahmenplan Landesstraßen sind die Beseitigungen der Bahnübergänge (BÜ) im Zuge der L 559 in Weingarten und im Zuge der L 566 in Mörsch enthalten.

An Bundesstraßen ist keine Bahnübergangsbeseitigung in den beiden fraglichen Landkreisen vorgesehen.

Bei der Planung zur Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge von Kreis- oder Gemeindestraßen ist die jeweilige Kommune als eigenverantwortlicher Straßenbaulastträger neben dem Baulastträger des Schienenweges beteiligt. Das Land kann hier nicht initiativ tätig werden.

L 559, BÜ-Beseitigung Weingarten mit Anbindung an die B 3

Derzeit ist der Bahnübergang mit einer Vollschanke gesichert. Im Rahmen der durchgeführten Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und der Voruntersuchung wurden zwei Varianten einer BÜ-Beseitigung untersucht, eine Überführung und eine Unterführung. Hinsichtlich der meisten Schutzgüter schneidet die Unterführung geringfügig besser ab als die Überführung. Mit Kosten von rd. 22,5 Mio. Euro bzw. 17,8 Mio. Euro bei reduzierten Trassierungsparametern ist eine Unter-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

führung allerdings deutlich teurer als eine Überführung mit Kosten von rd. 9,1 Mio. Euro. Vor diesem Hintergrund wurde die Überführung als Vorzugsvariante gewählt. Mit Schreiben vom 27. November 2017 wurde die Gemeinde darauf hingewiesen, dass die von ihr verlangte Unterführung nur umgesetzt werden kann, wenn sie die Mehrkosten zuzüglich der Ablösekosten trägt. Da seitens der Gemeinde bislang keine Antwort erfolgt ist, die Maßnahme aber nicht gegen ihren Willen umgesetzt werden soll, ruht die Planung seither.

L 566, Ausbau mit Bahnübergangsbeseitigung Mörsch

Derzeit ist der Bahnübergang mit einer Halbschranke gesichert. Die Planung zur Bahnübergangsbeseitigung bei Rheinstetten-Mörsch begann im Jahr 1986 und wurde erstmals 2002 gestoppt, nachdem die Deutsche Bahn (DB) AG ihre zeitlichen Vorstellungen angepasst und den Ausbau der Rheintalschiene in diesem Abschnitt zurückgestellt hatte. Im Jahr 2009 wurde die Planung erneut aufgenommen und zuletzt im Jahr 2011 wieder eingestellt, nachdem die DB Netz AG erklärt hatte, dass sie, auch im Hinblick auf die Planungen zur Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel einschließlich dem Rastatter Tunnel, bis auf Weiteres keine Notwendigkeit zur Beseitigung dieses Bahnübergangs sieht. Diese Haltung wurde im April 2014 erneut bestätigt. Auch das im September 2017 eingeleitete Planfeststellungsverfahren zur Modernisierung der Oberleitungen sowie der Verlegung zweier Bahnenergieleitungen in diesem Bereich sieht keine Beseitigung des Bahnübergangs vor. Offenbar hat die DB Netz AG weiterhin kein Interesse daran, diesen Bahnübergang zu beseitigen. Die Gründe hierfür können nicht nachvollzogen werden.

2. Inwieweit toleriert sie die Verzögerungen der Beseitigung dieser schienengleichen Bahnübergänge entlang der wichtigen Städteverbindung Karlsruhe–Stuttgart (Residenzbahn) und der für den nationalen und internationalen Verkehrsfluss wichtigen Rheintalbahnstrecke, wie z. B. die Langsamfahrstelle in Pfinztal-Kleinsteinbach?

Die Landesregierung toleriert Verzögerungen nur insoweit, als diese verfahrensbedingt unvermeidbar sind. Allerdings besitzt das Land nicht immer die notwendigen rechtlichen Möglichkeiten, regelnd einzugreifen. Dasselbe gilt, sofern durch das Handeln des Landes eine unbillige Härte für die sonstigen Beteiligten entstehen würde, die nicht verhältnismäßig wäre.

Die Langsamfahrstelle am Bahnübergang in Pfinztal-Kleinsteinbach, wurde anlässlich eines Unfalls zwischen einem Bus und einem Regionalexpress im Jahr 2006 angeordnet. Der Bahnübergang besteht aufgrund der Kreuzung mit der Gemeindestraße „Burgstraße“. Kreuzungsbeteiligte sind die Gemeinde Pfinztal als Baulastträger der Gemeindestraße und die Deutsche Bahn (DB) als Baulastträger des Schienenweges. Das Land Baden-Württemberg ist nicht kreuzungsbeteiligt. Sollte an diesem Bahnübergang eine Maßnahme gemäß den §§ 3 und 13 EKrG durchgeführt werden, so hätte der Bund das sog. Staatsdrittel der Kosten zu tragen. Das Land ist hierbei lediglich im Auftrag des Bundes bei der Verausgabung dieses Kostendrittels und ggf. als Zuwendungsgeber nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) beteiligt.

3. Inwieweit wäre eine erhöhte Frequenz oder Geschwindigkeit der verkehrenden Züge durch Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge möglich?

Die Beseitigung des Bahnübergangs in Kleinsteinbach hätte eine Geschwindigkeitserhöhung zur Folge, da hier eine Langsamfahrstelle besteht. Auch auf die Zugfolge (Frequenz der Züge) hätte die Beseitigung Auswirkungen, da durch die höhere Geschwindigkeit der Züge der Abschnitt schneller geräumt würde und somit der nächste Zug dichter folgen könnte.

Die Beseitigung des Bahnübergangs zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Karlsruhe-Hagsfeld hätte keine Geschwindigkeitserhöhung zur Folge, da hier keine Langsamfahrstelle besteht. Auch auf die Zugfolge hat dieser Bahnübergang im Regelbetrieb keine Auswirkungen. Durch eine Störung am Bahnübergang entsteht allerdings ein erheblicher Rückstau und zahlreiche Verspätungen.

4. Wie werden die Kosten der Beseitigung der schienengleichen Bahnübergänge verteilt (aufgeteilt nach Kostenträger und Kostenanteil)?

Die Kosten für Kreuzungsmaßnahmen an Bahnübergängen werden gem. §§ 3, 13 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) gedrittelt. Je ein Drittel fällt dem Träger der Straßenbaulast und dem Eisenbahninfrastrukturunternehmer zur Last. Ein weiteres Drittel (sog. Staatsdrittel) trägt der Bund, wenn eine Eisenbahn des Bundes (z. B. DB AG) am Bahnübergang beteiligt ist. In allen sonstigen Fällen hat das Land das letzte Drittel zu tragen.

5. Inwieweit hat die Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) im Jahr 2017 Auswirkungen auf die zuvor genannten Verfahren?

Im Rahmen der Änderung des LGVFG vom 4. Juli 2017 wurde der Fördersatz von 50 Prozent auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten des Straßenbaulastträgers für besonders gelagerte Ausnahmefälle bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen erhöht. Ziel dieser Gesetzesänderung war es, unbillige Härten zu vermeiden. Es handelt sich im Sinne des Gesetzes bei diesen besonders gelagerten Ausnahmefällen um solche Vorhaben, deren Förderzweck den für die Finanzierung zuständigen Straßenbaulastträgern nicht oder nur eingeschränkt zugute kommt. Dies sind Projekte mit keinem oder nur geringem verkehrlichen Nutzen für die kostenmäßig betroffene Gemeinde. Ob ggf. für einzelne Projekte diese Härtefallregelung ausnahmsweise Anwendung finden kann, wäre im Einzelfall zu prüfen.

6. Wie viele Züge waren von der Störung am Bahnübergang zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Karlsruhe-Hagsfeld am 12. April 2018 betroffen?

Von der Bahnübergangsstörung am 12. April 2018 waren insgesamt 21 Züge mit 134 Minuten Verspätung betroffen, davon 5 Züge des Schienenpersonenfernverkehrs mit 28 Minuten und 16 Züge des Schienenpersonennahverkehrs mit 106 Minuten. Der Grund für die Störung war Mäusefraß am Kabelkanal.

7. Wie beurteilt sie den aktuellen Stillstand bei der Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs in Weingarten (Baden)?

Der Stillstand ist sicherlich zu bedauern, kann aber ohne Stellungnahme oder Mitwirkung der Gemeinde nicht aufgehoben werden (siehe Antwort zu Frage 1).

8. Rührt dieser Stillstand daher, dass das Regierungspräsidium Karlsruhe statt der von der Gemeinde gewünschten Unterführung eine über zehn Meter hohe Bahnüberführung errichten möchte und deswegen keine Einigung besteht?

Wie unter Ziffer 1 ausgeführt, würde die von der Gemeinde geforderte Unterführung Mehrkosten in Höhe von rd. 13,4 Mio. Euro, bzw. rd. 8,7 Mio. Euro (bei reduzierten Trassierungsparametern) gegenüber einer Überführung verursachen, was mit Blick auf die damit verbundenen vergleichsweise geringen Vorteile nicht wirtschaftlich und daher für die anderen Kostenbeteiligten auch nicht vertretbar erscheint. Dem Wunsch der Gemeinde kann im Grundsatz daher nur entsprochen werden, wenn sie bereit ist, die entstehenden Mehrkosten zu übernehmen.

9. Ist das Planfeststellungsverfahren für die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs in Weingarten (Baden) von vorne zu beginnen?

Bislang ist noch kein Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden.

10. Wenn ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, mit welchem Zeitraum für ein neues Verfahren wird bis zu einem möglichen Baubeginn gerechnet?

Die Planung kann erst weitergeführt werden, wenn eine Einigung mit der Gemeinde erreicht wurde. Wann dies der Fall sein wird, ist derzeit nicht absehbar.

Hermann

Minister für Verkehr