

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Martin Rivoir SPD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Geplante Schließung des Bahnüberganges bei Eiselau**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Informationen hat sie über die von der Deutschen Bahn geplante Schließung des Bahnübergangs über die Altstrecke Ulm–Stuttgart bei Eiselau?
2. Wie schätzt sie den Bedarf für diesen Übergang für den landwirtschaftlichen Verkehr und Freizeitverkehr ein?
3. Was unternimmt sie, um die geplante Schließung zu verhindern?

30.7.2025

Rivoir SPD

Begründung

Der Bedarfsübergang bei Eiselau ist wichtig für landwirtschaftlichen Verkehr. Ebenso wird er für Freizeitverkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad benötigt. Durch die Schließung werden kilometerlange Umwege nötig.

## Antwort

Mit Schreiben vom 25. August 2025 Nr. VM3-0141.5-34/65/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Welche Informationen hat sie über die von der Deutschen Bahn geplanten Schließung des Bahnübergangs über die Altstrecke Ulm–Stuttgart bei Eiselau?*

Zu 1.:

Der Landesregierung liegen hierüber keine Informationen vor. Die Landesregierung kann die konkrete Situation vor Ort daher nicht bewerten. Grundsätzlich kann jedoch Folgendes gesagt werden: Bahnübergangsschließungen sind nicht unüblich, gerade wenn die entsprechenden Bahnstrecken modernisiert oder digitalisiert werden oder Bahnstrecken oder Straßen ausgebaut werden sollen. Solche BÜ-Beseitigungen stoßen in einigen Fällen auf Unverständnis bei der Bevölkerung vor Ort. Allerdings stellen Bahnübergänge (BÜ) im Regelfall Gefahrenpunkte dar, Unfälle enden dort oft mit Personenschäden und tödlichen Folgen. Bei über 95 % aller BÜ-Unfälle sind Straßenverkehrsteilnehmende verantwortlich und nicht die Eisenbahn. Daher hat der Gesetzgeber schon seit weit über einem halben Jahrhundert im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG) die Prämisse verankert, dass neue BÜ möglichst nicht mehr angelegt werden sollen (vgl. § 2 EBKrG). Vorhandene BÜ sind zu beseitigen, zu entlasten oder in sonstiger Weise zu ändern, z. B. sicherheitstechnisch aufzurüsten, wenn und soweit es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert (vgl. § 3 EBKrG).

Nach öffentlich zugänglichen Quellen (u. a. Zeitungsberichte) ist der in Rede stehende Bahnübergang mit sogenannten Anrufschraken ausgestattet, zur Definition vgl. § 11 Abs. 17 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Diese sind im Unterschied zu anderen Schranken in der Grundstellung geschlossen und werden nur individuell vom zuständigen Fahrdienstleiter bzw. der zuständigen Fahrdienstleiterin (FdL) des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) auf Anforderung des Straßenverkehrsteilnehmenden geöffnet und nach dessen Überquerung und Rückmeldung wieder geschlossen. Da der FdL diese Handlungen zusätzlich zu seinen sonstigen Dienst- und Überwachungshandlungen zur Verkehrssteuerung ausführen muss, kann dies bei mit starkem Verkehr und mit z. T. hohen Geschwindigkeiten und enger Taktfolge befahrenen Hauptbahnen unter Sicherheitsgesichtspunkten selbst problematisch sein. Anrufschraken finden sich daher immer seltener im Streckennetz und gelten – auch unter Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten – tendenziell als Auslaufmodell.

*2. Wie schätzt sie den Bedarf für diesen Übergang für den landwirtschaftlichen Verkehr und Freizeitverkehr ein?*

Zu 2.:

Der Landesregierung ist hierüber keine Aussage möglich, da ihr keine entsprechenden Daten vorliegen bzw. durch sie oder in ihrem Auftrag diese nicht erhoben werden. Inwieweit dem für die Kreuzungsanlage zuständigen Straßenbaulastträger über entsprechende Informationen verfügt, ist der Landesregierung nicht bekannt.

3. Was unternimmt sie, um die geplante Schließung zu verhindern?

Zu 3.:

Der betreffende Bahnübergang ist an einer Eisenbahnstrecke der Eisenbahnen des Bundes gelegen (Strecke Ulm–Amstetten–Geislingen–Plochingen–Stuttgart; sogenannte „Filstalbahn“). Diese gehört eigentumsrechtlich der DB InfraGO AG als Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Zuständige Regulierungsbehörde ist die Bundesnetzagentur (BNetzA). Zuständige Anordnungsbehörde nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ist das Bundesministerium für Verkehr (BMV). Das Land Baden-Württemberg hat keine rechtliche Zuständigkeit im Zusammenhang mit dieser Angelegenheit. Die Landesregierung geht daher davon aus, dass die Interessen der Verfahrensbeteiligten bzw. der Schienen- und Straßenbaulasträger in den dafür vorgesehenen Verfahren abgewogen und berücksichtigt werden (z. B. Planfeststellungsverfahren, Kreuzungsrechtsverfahren). Der Landesregierung liegen darüber hinaus keinerlei Ansatzpunkte vor, an der rechtmäßigen Durchführung der Verfahren durch die zuständigen Stellen zu zweifeln.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor