

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/15398 –**

Bahnübergänge in Niedersachsen und Baden-Württemberg

Vorbemerkung der Fragesteller

Der schienegebundene Personen- und Güterverkehr ist ein wichtiger Eckpfeiler der Mobilität in Deutschland. Schließlich sollen zukünftig mehr Personen und Güter auf der Schiene befördert werden. Ein Ziel, welches nach Ansicht der Fragesteller nur mit einer hervorragenden Infrastruktur und somit mit nachhaltigen Investitionen zu erreichen ist. Niedersachsen, als flächenmäßig zweitgrößtes Bundesland mit der viertgrößten Einwohnerzahl, ist dabei in besonderem Maße auf eine funktionierende Schieneninfrastruktur angewiesen.

Zu dieser gehören auch Bahnübergänge. Diese sind aufgrund der steigenden Zugzahlen stärker belastet als früher. Ältere verbaute Techniken können nach Ansicht der Fragesteller den aktuellen und weiter steigenden Anforderungen nicht gerecht werden. So führen nicht optimierte Schließzeiten zu langen Rückstaus, was Folgen für Privatpersonen, aber auch für die Wirtschaft hat. Die Optimierung der Schließzeiten an Bahnübergängen muss somit nach Ansicht der Fragesteller in die Sanierung der Schieneninfrastruktur mit eingepplant werden.

1. Wie viele Bahnübergänge gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg (bitte nach der technischen Ausrüstung aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind die Bahnübergänge in ihrem Netz wie folgt verteilt:

Nicht technisch gesichert: 255

Technisch gesichert – Relaisstechnik: 716

Technisch gesichert – Rechnerstechnik: 293

Technisch gesichert – Mechanisch: 65

Es liegen der Bundesregierung keine Angaben zu Bahnübergängen in den Netzen der Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) vor.

2. Wie viele höhengleiche Bahnübergänge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg noch mit Technik aus den Jahren vor 1960 ausgestattet?

Nach Auskunft der DB AG gibt es in Baden-Württemberg 22 Bahnübergänge, die mit Technik aus den Jahren vor 1960 ausgestattet sind.

Es liegen der Bundesregierung keine Angaben zu Bahnübergängen mit Technik aus den Jahren vor 1960 in den Netzen der NE-Bahnen vor.

3. Wie viele höhengleiche Bahnübergänge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Baden-Württemberg nicht mit elektrischen Bahnschranken, sondern durch andere Hinweisvorrichtungen gesichert (bitte nach Tafeln, Lichtsignalen, manueller Sicherung etc. aufschlüsseln)?

Nach Auskunft der DB AG sind die nicht technisch gesicherten Bahnübergänge in ihrem Netz wie folgt verteilt:

Feste Abschlüsse: 25

Pfeiftafeln: 108

Übersicht: 58

Postensicherung: 19

Umlaufsperrern: 26

Sonstige: 19.

Es liegen der Bundesregierung keine Angaben zu nicht technisch gesicherten Bahnübergängen in den Netzen der NE-Bahnen vor.

4. Wie viele der 790 höhengleichen Bahnübergänge in Niedersachsen mit Technik aus dem Jahr 1960 und älter (Bezug nehmend auf Bundestagsdrucksache 19/12581) sind an Autobahnumleitungsstrecken (bitte nach Standortangabe und Autobahn der Umleitungsstrecke aufschlüsseln)?
5. An wie vielen und welchen dieser Bahnübergänge könnten die Schließzeiten durch neueste Technik verringert werden?
6. Wie ist der Stand der Planung für die Umsetzung der Erneuerung der Technik an diesen Bahnübergängen?
7. Für welche dieser Bahnübergänge ist eine Beseitigung des Übergangs, etwa durch Brücken oder Unterführungen, geplant?

Die Fragen 4 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Antwort zu den Fragen 4 bis 7 wurden mit Schreiben vom 27. Januar 2020 wie folgt ergänzt.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) konnten 26 technisch gesicherte Bahnübergänge der DB AG in Niedersachsen identifiziert werden, die nach Abgleich aller Bahnübergänge durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr im Zuge von Autobahnumleitungsstrecken liegen.

Nach Auskunft der DB AG hat die Prüfung ergeben, dass keine dieser Anlagen mit Technik ausgestattet ist, deren Entwicklungsstand aus dem Jahr 1960 und älter ist.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Erkenntnisse zu Bahnübergängen in den Netzen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen vor.

