

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Schmidt, Matthias Gastel, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/17924 –**

Kommunale Kostenbeteiligung bei der Beseitigung von Bahnübergängen

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)?

Bundesland	Gemeinde	Kreis
Baden-Württemberg	898	155
Bayern	2.049	239
Berlin	15	
Brandenburg	621	122
Bremen	17	
Hamburg	14	
Hessen	674	114
Mecklenburg-Vorpommern	323	163
Niedersachsen	1.098	215
Nordrhein-Westfalen	1.245	195
Rheinland-Pfalz	562	106
Saarland	34	1
Sachsen	634	120
Sachsen-Anhalt	552	132
Schleswig-Holstein	439	100
Thüringen	593	44
Summe	9.768	1.706

Quelle: Deutsche Bahn AG (DB AG)

In den letzten zehn Jahren wurden Erneuerungs- und Erweiterungsmaßnahmen in dem folgenden Umfang durchgeführt:

in Stück	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Baden-Württemberg	36	32	34	46	26	36	24	16	34	12
Bayern	95	80	36	38	57	37	38	32	39	33
Berlin	1	2	1	1	1		1		4	
Brandenburg	36	47	31	15	11	20	18	11	8	4
Bremen	3		1	1						
Hamburg	1	2								
Hessen	5	23	9	9	21	6	16	6	9	13
Mecklenburg-Vorpommern	2	18	12	7	7	20	11	2	5	1
Niedersachsen	35	65	74	76	37	24	30	38	11	18
Nordrhein-Westfalen	30	73	39	56	40	66	44	25	21	17
Rheinland-Pfalz	6	13	9	11	17	12		5	14	3
Saarland	1	5			1			1	2	
Sachsen	37	23	26	28	20	19	12	3	19	2
Sachsen-Anhalt	23	12	15	23	19	15	19	21	13	12
Schleswig-Holstein	33	33	25	14	30	19	25	11	7	5
Thüringen	21	12	12	9	15	21	6	7	5	8
Gesamtergebnis	365	440	324	334	302	295	244	178	191	128

Für Erneuerungs- und Erweiterungsmaßnahmen an diesen Bahnübergängen sind Gesamtkosten einschließlich Zuschüsse durch Dritte in der folgenden Höhe entstanden:

in Mio. Euro	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Baden-Württemberg	4,3	5,2	5,2	7,1	8,0	8,8	10,3	3,5	12,9	6,0
Bayern	12,1	8,3	7,6	7,0	12,3	12,7	8,3	15,9	8,2	15,4
Berlin	0,2	0,6	0,6	0,9	0,8		0,0		2,5	
Brandenburg	16,4	13,9	15,1	7,6	5,2	5,5	5,4	2,9	5,8	1,7
Bremen	0,4		0,0	0,1						
Hamburg	0,0	0,4								
Hessen	2,5	7,9	2,9	3,8	7,1	2,6	1,1	2,8	6,2	8,2
Mecklenburg-Vorpommern	1,4	8,2	6,1	5,0	7,1	13,2	5,4	0,4	3,7	0,6
Niedersachsen	5,8	14,8	22,4	7,8	9,2	5,9	6,6	5,1	6,3	6,8
Nordrhein-Westfalen	8,9	19,3	16,9	13,7	10,8	15,4	19,1	12,8	10,8	8,1
Rheinland-Pfalz	0,5	2,0	2,3	1,7	4,7	2,5		1,8	0,9	0,1
Saarland	0,0	2,7			0,0			0,0	1,0	
Sachsen	16,6	10,8	9,1	12,3	9,3	10,9	4,9	2,0	10,5	0,5
Sachsen-Anhalt	11,5	4,9	6,7	13,3	8,0	4,2	10,1	9,6	4,7	4,0
Schleswig-Holstein	5,9	16,0	7,5	3,9	7,4	3,3	8,6	5,9	3,2	0,1
Thüringen	11,5	7,5	8,0	4,9	4,4	4,2	3,1	3,9	0,2	3,6
Gesamtergebnis	98,1	122,4	110,6	89,2	94,5	89,2	82,9	66,7	76,8	55,1

Nach Auskunft der DB AG liegen im Übrigen keine Erhebungen vor.

Der Bundesregierung liegen keine weiteren eigenen Angaben vor.

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?

Die Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs wäre technisch immer möglich. Ob dafür ein Ersatz in Form einer Über-/Unterführung realisierbar ist, muss im Einzelfall geprüft werden. Dies kann nur im Rahmen der konkreten Planung jedes einzelnen Bahnübergangs beantwortet werden.

Nach Auskunft der DB AG findet kein zentrales Monitoring für gescheiterte Beseitigungen statt.

In den kommenden vier Jahren werden nach Auskunft der DB AG laut aktueller Planung Bahnübergangsbeseitigungen in der folgenden Größenordnung durchgeführt:

in Stück	2020	2021	2022	2023
Baden-Württemberg	2	1	2	4
Bayern	10	6	4	4
Brandenburg		1		
Hamburg		3		
Hessen			1	6
Mecklenburg-Vorpommern		2		
Niedersachsen	1	3	3	3
Nordrhein-Westfalen	1	1	4	4
Rheinland-Pfalz		1	2	1
Sachsen		2		
Sachsen-Anhalt	1	2	2	3
Schleswig-Holstein	1	3		1
Thüringen		1		
Gesamtergebnis	16	26	18	26

Für diese Bahnübergangsbeseitigungen werden voraussichtlich Gesamtkosten in der folgenden Höhe anfallen:

in Mio. Euro	2020	2021	2022	2023
Baden-Württemberg	1,8	0,6	10,7	8,4
Bayern	44,8	10,0	40,8	11,5
Brandenburg		3,5		
Hamburg		87,1		
Hessen			0,2	14,3
Mecklenburg-Vorpommern		44,7		
Niedersachsen	0,3	1,8	80,4	2,1
Nordrhein-Westfalen	19,3	4,5	7,3	27,2
Rheinland-Pfalz		0,0	0,1	5,4
Sachsen		1,8		
Sachsen-Anhalt	1,2	4,1	0,8	9,2
Schleswig-Holstein	0,2	87,1		2,5
Thüringen		0,0		
Gesamtergebnis	67,8	245,2	140,3	80,6

Der voraussichtliche Kostenanteil des Bundes an den Gesamtkosten wird in folgendem Umfang angenommen:

in Mio. Euro	2020	2021	2022	2023
Baden-Württemberg	1,8	0,6	6,3	7,9
Bayern	24,3	2,8	20,6	6,2
Brandenburg		3,5		
Hamburg		40,5		
Hessen			0,2	7,1
Mecklenburg-Vorpommern		15,0		
Niedersachsen	0,2	1,7	76,1	2,1
Nordrhein-Westfalen	5,9	1,6	5,4	10,1
Rheinland-Pfalz		0,0	0,1	4,3
Sachsen		0,8		
Sachsen-Anhalt	1,2	4,0	0,5	9,0
Schleswig-Holstein	0,2	40,5		2,5
Thüringen		0,0		
Gesamtergebnis	33,6	111,0	109,2	49,2

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

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)?

Bundesland	Bund	Land/ Landschafts- verband	andere (z. B. Private)
Baden-Württemberg	44	138	118
Bayern	68	168	553
Berlin	1	3	
Brandenburg	56	137	60
Bremen		1	1
Hamburg		1	6
Hessen	45	100	83
Mecklenburg-Vorpommern	37	30	84
Niedersachsen	64	139	281
Nordrhein-Westfalen	92	183	225
Rheinland-Pfalz	47	96	55
Saarland	1	9	11
Sachsen	50	152	222
Sachsen-Anhalt	49	140	30
Schleswig-Holstein	28	75	
Thüringen	56	120	27
Summe	638	1.492	1.756

Quelle: DB AG

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Angaben, insbesondere zu Bahnübergängen in den Netzen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) vor.

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?

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?

Die Fragen 4, 5, 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Länder haben nur Kreuzungsvereinbarungen von Vorhaben mit kreuzungsbedingten Kosten von über 3 Mio. Euro durch die jeweilige Landesbehörde zur Genehmigung nach § 5 Absatz 1 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) vorzulegen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

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?

Nach Auffassung der Bundesregierung können – ohne den Finanzierungsanteil der Kommunen – die Planungen der Maßnahmen um ein bis zwei Jahre beschleunigt werden, da insbesondere kommunale Entscheidungsprozesse entfallen oder vereinfacht werden.

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?

Der Bund beteiligt sich nur an den Aufwendungen für notwendige Maßnahmen an den Bahnübergängen, damit die Kreuzung den Anforderungen der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs genügt. Zur Kostenmasse gehören Aufwendungen für Maßnahmen, die zur Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung auf den sich kreuzenden Verkehrswegen erforderlich sind, sowie diejenigen Maßnahmen, die als Folgemaßnahmen an Anlagen Dritter erforderlich werden.

Der Ausbau der Straßen außerhalb des Kreuzungsbereichs oder städtebauliche Maßnahmen gehören zu den sonstigen allgemeinen Baulastverpflichtungen der Kommunen.

Nach Auffassung der Bundesregierung wird das Ziel des Gesetzes erreicht, da sich der wesentliche Teil der Projekte auf die notwendigen baulichen Maßnahmen beschränkt, an denen sich der Bund beteiligt. In Einzelfällen könnten in geringem Maße Kosten bei den Kommunen für nicht kreuzungsbedingte Maßnahmen anfallen, deren Realisierung seitens der Kommunen gewünscht werden.

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>)?

Der Bund ist an der Umsetzung der in Bezug genommenen Maßnahme am Bahnübergang Hohenlindener Straße in Wörth im Zuge des Vorhabens Ausbaustrecke München–Mühlendorf–Freilassing nicht beteiligt.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse hierzu vor.

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

Im EKrG unterliegt die Änderung von Unter- oder Überführungen einer anderen Kostenfolge als die Änderung von Bahnübergängen. Werden im Zuge von Ausbauvorhaben der DB Netz AG Unter- oder Überführungen geändert, trägt der Schienenbaulastträger die Kosten für die Änderung der Bauwerke. Infolge des Ausbaus veranlasst dieser deren Neubau mit größerer lichter Weite oder

breiter Überbauten. Verfolgt die Kommune ebenfalls Änderungspläne, etwa für den Ausbau der kommunalen Straße, fallen die Kosten beiden Beteiligten zur Last. Das Verhältnis der Kosten entspricht dem Verhältnis bei getrennter Durchführung der Änderung. Die Auswirkungen des Neubaus auf die künftige Erhaltungslast der Kommune als Baulastträger für eine Straßenüberführung sind zu berücksichtigen. Der Neubau der Straßenüberführung kann zu einer Verringerung der Erhaltungslast führen, da die Nutzungsdauer verlängert wird. Ein Vorteilsausgleich ist gegebenenfalls vom Straßen- an den Schienenbaulastträger zu zahlen.

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?

Die Verwaltungskompetenz des Bundes beschränkt sich nach Artikel 87e GG auf die Eisenbahnen des Bundes. Die Förderung von Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen im Zuge von Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen liegt in der Zuständigkeit der Länder.

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?

Die Fragen 13 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Gesetzentwurf zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich enthaltene Sonderregelung für Maßnahmen an höhengleichen Kreuzungen einer kommunalen Straße mit einem Schienenweg einer bundeseigenen Eisenbahn wird mit Inkrafttreten des Gesetzes wirksam. Kosten von entsprechenden Bauleistungen, die den Kreuzungsbeteiligten nach Inkrafttreten des Gesetzes entstanden sind, unterliegen der geänderten Regelung. Maßgeblich ist die Fälligkeit der Unternehmerrechnung gegenüber dem baudurchführenden Kreuzungsbeteiligten.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 4, 5, 7 und 8 verwiesen.

