Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10656**

19. Wahlperiode 05.06.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Michael Theurer, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Möglichkeiten zur Beeinflussung von Schließzeiten an Bahnübergängen

Der schienengebundenen Personen- und Güterverkehr ist ein wesentlicher Baustein des Mobilitätsangebotes in Deutschland. Über Parteigrenzen hinweg besteht das Ziel, zukünftig mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. So sollen nach dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode durch einen „Schienenpakt“ die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, die Bahnkunden bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Auch die Zahl der auf der Schiene transportierten Güter soll demnach deutlich gesteigert werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der bereits jetzt stark ausgelasteten Straßen sind nach Auffassung der Fragesteller nachhaltige Anstrengungen nötig, um zukünftig mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern.

Sowohl im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), als auch im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind schon heute stetige Zuwächse bei den Fahrgastzahlen zu beobachten. So ist allein bei der Deutschen Bahn AG (DB) die Zahl der Passagiere im Fernverkehr im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 5,7 Millionen bzw. um 4 Prozent gestiegen (Quelle: www.deutschebahn.com/resource/blob/4045082/74a5d3db2bc75888121897cefada8823/20190328_pbk_2019_kennzahlen-data.pdf). Auch im SPNV hat sich die Anzahl der Fahrgäste in den vergangenen zehn Jahren um rund 24 Prozent erhöht (Quelle: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/261310/umfrage/fahrgaeste-im-spnv-in-deutschland/).

Eine solche Zunahme des Verkehrs auf der Schiene kann nach Auffassung der Fragesteller nur dann nachhaltig gelingen, wenn diese eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung findet. Mehr verkehrende Züge bedeuten auch, dass beschrankte Bahnübergänge für Fußgänger, Radfahrer, Motorrad- und Autofahrer häufiger beziehungsweise länger geschlossen werden müssen. Dadurch entstehen häufig sehr lange Rückstaus vor Bahnübergängen. Dies stellt in vielen Kommunen ein Ärgernis dar. Insbesondere auf Strecken, die gleichzeitig vom SPNV, SPFV und vom Güterverkehr genutzt werden, sind die verkehrlichen Auswirkungen auf die anliegenden Kommunen häufig beträchtlich. Eine benutzerfreundliche Ausgestaltung der Schließzeiten an Bahnübergängen ist in diesen Fällen von besonderer Bedeutung. Nach Auffassung der Fragesteller werden Möglichkeiten zur intelligenten Steuerung der Schließzeiten gegenwärtig jedoch nicht in einem hinrei-

juris Lex QS
08052024 ()

chendem Maße berücksichtigt. Insbesondere die Chancen einer stärkeren Digitalisierung im Schienenverkehr sollten hier in Zukunft zu einer spürbaren Entlastung der Kommunen führen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Bahnübergänge gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig in Deutschland (bitte aufschlüsseln nach Überführung, Unterführung, höhengleicher Bahnübergang)?
2. Wie hat sich die Zahl der Bahnübergänge nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren entwickelt?
3. Mit welchen Techniken wird die Schließung der Bahnübergänge nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig gesteuert (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
4. Wie viele aller höhengleicher Bahnübergänge werden nach Kenntnis der Bundesregierung mit elektrischen Bahnschranken gesichert und wie viele lediglich mit Tafeln, Andreaskreuzen, Lichtsignalen oder anderen schrankenlosen Vorrichtungen (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
5. Wie viele aller höhengleicher Bahnübergänge müssen nach Kenntnis der Bundesregierung manuell bzw. von Hand bedient oder gesichert werden (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
6. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung, um zukünftig die Wartezeiten an Bahnübergängen zu reduzieren?
7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die durchschnittlichen Schließzeiten von Bahnübergängen vor?

   Wenn ja, welche sind dies und wie haben sich diese in den letzten zehn Jahren entwickelt?

   Wenn nein, warum nicht?
8. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung technische Möglichkeiten, um die alternierenden Wartezeiten an Bahnübergängen bei der Durchfahrt von Zügen des SPFV, SPNV und des Güterverkehrs intelligent zu steuern?
9. Wenn ja, an wie vielen Bahnübergängen kommt eine solche Technik zum Einsatz?

   Wenn nein, wirkt die Bundesregierung daraufhin eine solche Technik einzusetzen?
10. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Pläne bei der Deutschen Bahn AG, bei der anstehenden Digitalisierung des Schienennetzes auch die digitale Steuerung der Schließung von Bahnübergängen zu berücksichtigen?
11. Welche Möglichkeiten der Abhilfe haben Kommunen, die von langen Schließzeiten an Bahnübergängen in besonderem Maße negativ betroffen sind?

Berlin, den 29. Mai 2019

Christian Lindner und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333

juris Lex QS
08052024 ()