

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheit an Bahnübergängen

An einem Bahnübergang bei Peine wurde am 7. August 1998 ein Pkw-Fahrer nach dem Umfahren der Halbschranke von einem ICE erfaßt und tödlich verletzt. Dieser Unfall gibt Anlaß zu überprüfen, wie der offenbar häufigen Umfahrung bzw. Umgehung von Halbschranken auch durch technische Mittel begegnet werden kann und welche gegebenenfalls besseren Sicherungsmöglichkeiten es gibt, gegebenenfalls auch im Hinblick auf Korrekturen an der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie viele Unfälle und wie viele Getötete gab es in den letzten Jahren (ab 1994) an Bahnübergängen der DB AG – bitte differenzieren nach Vollschranken, Lichtzeichen mit Halbschranken, Lichtzeichen ohne Halbschranken und Bahnübergängen ohne technische Sicherung?
2. Wie viele Unfälle/Getötete gab es speziell durch das Umfahren bzw. Umgehen von Halbschranken, und mit welchen Zügen (ICE, IC/EC, IR, Nahverkehrszüge, Güterzüge) kam es dabei zu Unfällen?

Welche Unfallgefahren gehen dabei in Abhängigkeit von den Kollisionsfahrzeugen für die betroffenen Züge aus?

3. Welche Verkehrsteilnehmer – Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger, Busse, Lkw – waren an diesen Unfällen an Halbschranken beteiligt?
4. Welche Erfahrungen liegen der Bundesregierung bzw. dem Eisenbahn-Bundesamt über das Sicherheitsniveau von automatischen Halbschrankenanlagen (in Deutschland und in anderen europäischen Ländern) vor, bei denen ein Umfahren/Umgehen durch ein zusätzliches Halbschrankenpaar, das etwas später automatisch geschlossen wird, unterbunden werden soll?
5. Gibt es bei den in Frage 4 genannten Anlagen auch solche, bei denen diese zusätzlichen Halbschranken deutlich erkennbar

als „Flucht-Schranken“ gestaltet sind, die sich nach außen und/oder oben öffnen lassen?

Gibt es dazu Erfahrungen oder Überlegungen?

6. Welche Meinungen zum Sicherheitsniveau von Bahnübergängen mit automatischen Halbschrankenanlagen werden in Studien von Beratungsfirmen, die der Bundesregierung vorliegen bzw. bekannt sind, vertreten, und welche Strategien für Sicherheitsmaßnahmen an solchen Bahnübergängen werden dort empfohlen?

7. Wie bewertet die Bundesregierung insgesamt die Erfahrungen mit Halbschranken, die zwar einerseits Unfälle durch auf der Schiene zwischen Vollschranken eingeschlossene Fahrzeuge verhindern sollen, andererseits aber sehr viele Unfälle durch lange Wartezeiten – oft nur bei Zügen aus einer Richtung! – und dadurch provozieren, daß man sie sehr leicht passieren kann?

Inwieweit wird bei Halbschranken berücksichtigt, daß sich Ortskundigen primär die langen Wartezeiten einprägen, die kurzen – beim eingangs genannten Unfall angeblich nur sieben Sekunden bis zum Eintreffen des ICE! (Braunschweiger Zeitung vom 11. August 1998) – aber verdrängt werden und dann zum Fehlverhalten und zu Unfällen führen?

8. Welcher Handlungsbedarf ergibt sich gegebenenfalls für Korrekturen an der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, und wird dabei überlegt, hohe Kosteneffizienz mit maximaler Sicherheit – auch im Falle von fahrlässigem Fehlverhalten – zu kombinieren, etwa im Zusammenhang mit dem in Luxemburg verbreiteten zweiten Halbschrankenpaar, das zusätzlich als „Flucht-Schranke“ wegklappbar sein sollte?

Bonn, den 20. August 1998

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Gila Altmann (Aurich)

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Helmut Wilhelm (Amberg)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion