

Antwort der Bundesregierung

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

— Drucksache 13/11366 —

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.

Vorbemerkung

Nach den gesetzlichen Regelungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind Bahnübergänge durch Lichtzeichen bzw. Blinklichter, Lichtzeichen bzw. Blinklichter mit Halbschranken oder durch Schranken technisch zu sichern. Bahnübergänge an Nebenbahnen mit einer Geschwindigkeit bis zu 80 km/h dürfen in Abhängigkeit von der Kraftfahrzeugbelastung durch die Übersicht auf die Bahnstrecke, ggf. in Verbindung mit hörbaren Signalen der Eisenbahnfahrzeuge, gesichert werden. Damit sind für die verantwortlichen Eisenbahnunternehmen und Straßenbaulastträger angemessene Möglichkeiten gegeben, die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen auf den Einzelfall abzustimmen und unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Verhältnisse festzulegen. Im Rahmen der durchzuführenden Planfeststellungsverfahren erfolgt eine eingehende Abwägung aller Belange.

Die Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen – insbesondere deren Beseitigung – ist eine vorrangige verkehrspolitische Zielsetzung und wird vom Bundesministerium für Verkehr auch finanziell unterstützt: Der Bund beteiligt sich nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) mit einem Drittel an den Kosten entsprechender Maßnahmen. Hierfür hat der Bund in den Jahren 1991 bis 1997 insgesamt rd. 1,6 Mrd. DM aufgewendet; im Bundeshaushalt 1998 sind 300 Mio. DM eingeplant. Außerdem kann das von kommunalen Straßenbaulastträgern nach dem EKrG zu tragende Kostendrittel von den Ländern aus den Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden; das Kostendrittel der Deutsche Bahn AG (DB AG) wird mit Mitteln des Bundes (derzeit bis zu 300 Mio. DM/Jahr) nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz finanziert.

Als Ergebnis der ständigen Anstrengungen aller Beteiligten, die Sicherheit an Bahnübergängen zu erhöhen, ist trotz der Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs eine rückläufige Entwicklung der Bahnübergangsunfälle festzustellen. So ereigneten sich beispielsweise im Jahre 1970 allein an den Bahnübergängen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn (nur alte Bundesländer) noch 793 Unfälle mit 174 Toten; demgegenüber waren 1997 für das gesamte Bundesgebiet 428 Unfälle mit 86 Toten zu verzeichnen (vgl. Antwort zu Frage 1).

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?

Nach der vorliegenden Statistik der DB AG ereigneten sich an den zur Zeit noch vorhandenen rd. 28 000 Bahnübergängen seit 1994 folgende Unfälle:

Jahr	Bahnübergangsunfälle insgesamt		Aufteilung nach Sicherungsarten							
			Schranken		Lichtzeichen/ Blinklichter mit Halbschranken		Lichtzeichen/ Blinklichter ohne Halbschranken		ohne technische Sicherung	
	Unfälle	Tote	Unfälle	Tote	Unfälle	Tote	Unfälle	Tote	Unfälle	Tote
1994	628	110	13	1	117	38	136	37	362	34
1995	603	99	9	4	106	39	140	32	348	24
1996	563	102	19	5	111	43	138	27	295	27
1997	428	86	14	5	94	33	106	29	214	19

Bei der Bewertung der Unfallzahlen sind die jeweiligen sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen (z. B. Straßenbelastung, Zugzahlen, Geschwindigkeiten, örtliche Verhältnisse).

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?

Der wesentliche Anteil der Unfälle an Bahnübergängen mit Halbschranken ist auf leichtfertiges Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer unter grober Mißachtung der Straßenverkehrs vorschriften zurückzuführen, wie dies nach den Feststellungen des Eisenbahn-Bundesamtes auch bei dem genannten Unfall am 7. August 1998 in Peine der Fall war. Das Unfallgeschehen aufgrund des Umfahrens von Halbschranken gliedert sich nach dem beim Eisenbahn-Bundesamt vorliegenden begrenzten Datenmaterial wie folgt auf:

[Umfahren von Halbschranken]

Jahr	Anzahl	ICE	IC/EC	IR	Nahverkehrszüge	Güterzüge	Gesamt
1996	Unfälle	0	0	6	22	8	36
	Tote	0	0	5	13	7	25
1997	Unfälle	0	2	2	25	3	32
	Tote	0	3	3	21	3	30

Eine Gefährdung des Eisenbahnverkehrs bei einem Zusammenprall an einem Bahnübergang ist vor allem abhängig von der Zugeschwindigkeit. Weitere Einflußfaktoren sind u. a. Größe und Gewicht der am Zusammenprall beteiligten Fahrzeuge. Aufgrund dieses Sachverhalts enthält § 11 Abs. 2 EBO das Verbot von Bahnübergängen bei Geschwindigkeiten über 160 km/h.

3. Welche Verkehrsteilnehmer – Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger, Busse, Lkw – waren an diesen Unfällen an Halbschranken beteiligt?

Dem Eisenbahn-Bundesamt liegen zu den in der Antwort zu Frage 2 genannten Unfällen folgende Daten vor:

[Umfahren von Halbschranken]

Jahr	Pkw	Radfahrer	Fußgänger	Bus	Lkw
1996	18	12	5	1	0
1997	13	11	6	0	2

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?

Sicherungsanlagen, bei denen die Ausfahrspuren mit Schranken (zeitversetzt) geschlossen werden, sind ein voller Schrankenabschluß im Sinne der EBO. Das Unfallgeschehen bei derartigen Sicherungsanlagen ist daher in der Unfallstatistik für „Schranken“ (vgl. Tabelle in der Antwort zu Frage 1) enthalten. Somit ist eine Aussage im Sinne der Fragestellung nicht möglich.

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?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen. Im übrigen enthält § 11 Abs. 16 EBO die Rechtsgrundlage für einen vollen Schrankenabschluß mit automatischer Gefahrenraumfreimeldung. Diese Technik ist Voraussetzung für zugesteuerte Bahnübergangssicherungen, bei denen Schranken die Ausfahrspuren zeitversetzt sperren. Derartige Anlagen befinden sich bei der DB AG in der Erprobung.

Deutlich als „Flucht-Schranken“ erkennbare und wegklappbare Einrichtungen bergen sicherheitliche Risiken (insbesondere durch Mißbrauch); in solchen Einrichtungen wird keine Möglichkeit zur Erhöhung der Sicherheit gesehen.

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?

Nach dem im Zusammenhang mit der Frage von Bahnübergängen bei Geschwindigkeiten über 160 km/h vom Bundesministerium für Verkehr initiierten Gutachten streuen die Unfallhäufigkeiten bei Bahnübergängen mit unterschiedlichen technischen Sicherungsarten in einem breiten Spektrum. Für die Zukunft kann es nach Auffassung des Gutachters sinnvoll sein, vermehrt Bahnübergänge mit vollem Schrankenabschluß zu sichern. Es ist Aufgabe der DB AG, mit den Straßenbaulastträgern – ggf. unter Mitwirkung der Straßenverkehrsbehörden – diese Erkenntnisse im Einzelfall unter Abwägung der jeweiligen örtlichen Verhältnisse umzusetzen. Einer Änderung der bestehenden gesetzlichen Regelungen bedarf es nicht.

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?

Wie die Unfallstatistik belegt, wird durch die technische Sicherung eines Bahnüberganges – ggf. auch durch Halbschranken – die Sicherheit deutlich erhöht. An diesem Grundsatz ändert auch ein Fehlverhalten der Straßenverkehrsteilnehmer im Einzelfall nichts (vgl. Antwort zu Frage 2).

Bahnübergangssicherungen durch Halbschranken weisen im Vergleich zu einem vollen Schrankenabschluß geringere Sperrzeiten auf. Die in der Fragestellung unterstellten langen Wartezeiten bei Halbschranken und das daraus abgeleitete Fehlverhalten der Straßenverkehrsteilnehmer treffen nicht zu.

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“ weggklappbar sein sollte?

Auf die Antworten zu den Fragen 5 und 6 wird verwiesen.

