

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Sicherheit an Eisenbahnübergängen der Schienenwege des Bundes

In den vergangenen Jahren ereigneten sich im Netz der bundeseigenen Schienenwege zahlreiche Eisenbahnunfälle gehäuft an Bahnübergängen mit und ohne Beschränkung. Insbesondere an unbeschränkten, schlecht ausgeleuchteten sowie nicht-technisch gesicherten Eisenbahnübergängen kommt es gehäuft zu Verkehrsunfällen zwischen Teilnehmern des Straßen- und Schienenverkehrs. Nach Auskunft der Bundespolizei werden die Gefahren an Bahnübergängen von Verkehrsteilnehmern deutlich unterschätzt, geltende Verkehrsregeln an Bahnübergängen teilweise missachtet. Der Schweregrad derartiger Unfallereignisse an Eisenbahnübergängen liegt deutlich über dem Schweregrad anderer Unfallereignisse im Eisenbahnverkehr, in zahlreichen Fällen mit Todesfolge. Dennoch findet offenbar keine systematische Sicherung der Gefahrenschwerpunkte an höhengleichen Kreuzungen von Straßen- und Schienenverkehr statt. So sind den Fragestellern mehrere Eisenbahnübergänge im Netz der bundeseigenen Schienenwege bekannt, bei denen auch nach mehreren Unfällen keine bauliche Entschärfung der Kreuzungsstelle oder Erhöhung der technischen Sicherung des betreffenden Bahnübergangs stattgefunden hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Eisenbahnübergänge gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Bereich der Schienenwege des Bundes?
2. Wie viele Eisenbahnübergänge sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf welche Art technisch gesichert?
3. Wie hoch sind die jährlichen Unfallzahlen an Bahnübergängen der bundeseigenen Schienenwege seit dem Jahr 1995 (bitte tabellarisch darstellen)?
4. Welche Unfallursachen liegen den Unfällen an Bahnübergängen der bundeseigenen Schienenwege seit dem Jahr 2010 zugrunde (bitte jeweils Anzahl der Unfälle nach Unfallursache angeben)?
5. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die Zahl von Unfällen an Bahnübergängen zu reduzieren?
6. Wie viele Bahnübergänge mit höhengleicher Kreuzung mit dem Straßenverkehr wurden seit dem Jahr 1995 jährlich durch höhenfreie Kreuzungen von Straße und Schienenweg ersetzt?
7. Wie viele Bahnübergänge mit höhengleicher Kreuzung mit dem Straßenverkehr sollen bis zum Jahr 2025 durch höhenfreie Kreuzungen von Straße und Schiene ersetzt werden?

8. Wie viele unbeschränkte Bahnübergänge wurden seit dem Jahr 1995 zu einem Bahnübergang mit Beschränkung umgebaut?
9. Für wie viele unbeschränkte Bahnübergänge ist der Umbau zu einem beschränkten Bahnübergang bis zum Jahr 2025 geplant?
10. Wie hoch sind die jährlichen Ausgaben für die Beseitigung von Gefährdungen an Bahnübergängen seit dem Jahr 1995?
11. Wie hoch sind die jährlichen Ausgaben für Aufklärungsarbeit zur Verkehrssicherheit im Straßen- und Eisenbahnverkehr seit dem Jahr 1995?
12. a) Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, durch den Einsatz digitaler Komponenten im Eisenbahnverkehr die Zahl der Unfälle im Bereich von Bahnübergängen zu reduzieren?
b) Welche Forschungsprogramme zu Eisenbahnunfällen an Bahnübergängen förderte die Bundesregierung seit dem Jahr 1995 (bitte Beginn und Ende der einzelnen Forschungsprogramme sowie deren inhaltliche Schwerpunktsetzung kurz tabellarisch darstellen)?

Berlin, den 16. Februar 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion