

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD

Unfälle an unbeschränkten Bahnübergängen

Immer wieder kommt es an unbeschränkten Bahnübergängen zu schweren Unfällen, von denen sowohl Fußgänger sowie Rad- und Autofahrer auf der einen Seite und Lokführer, Fahrgäste und Bahnunternehmen auf der anderen Seite betroffen sind (<https://www.merkur.de/lokales/weilheim/peissenberg-ort29264/peissenberg-anwohner-befuerchtet-unfall-an-unbeschraenktem-bahnuebergang-10836163.html>).

Alle unbeschränkten (und beschränkten) Bahnübergänge werden zunächst durch ein Andreaskreuz gekennzeichnet (einzige Ausnahme: Bahnübergänge mit Umlaufsperrern), welches in einer Entfernung von 2,25 Meter vor dem Übergang steht und dem Schienenverkehr zwingend den Vorrang einräumt (<https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/verkehrssituation/bahnuebergang/>; https://www.deutschebahn.com/resource/blob/1173478/f70b4c6a14bd668a9cf6f07b9c1cb7e2/FAQ_bahnuebergang-data.pdf). Darüber hinaus ist vor vielen unbeschränkten Bahnübergängen in einer bestimmten Entfernung vor dem Andreaskreuz ein rot-weißes Dreieck mit Zugsymbol aufgestellt, welches wiederum mit Warnbalken kombiniert sein kann, aus deren Streifenanzahl auf die noch verbleibende Entfernung zum Übergang geschlossen werden kann (https://praxistipps.focus.de/schilder-am-bahnuebergang-was-sie-bedeutet_95723). Das Andreaskreuz kann zusätzlich mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet sein (<https://www.shz.de/lokales/landeszeitung/das-war-knapp-pkw-fahrerin-nimmt-zug-die-vorfahrt-id18644216.html>). Technische Sicherungen sind neben Schranken auch Anrufschränken sowie Blinklicht oder Lichtzeichen – Verkehrsschilder hingegen gelten nicht als technische Sicherung (https://www.deutschebahn.com/resource/blob/1173478/f70b4c6a14bd668a9cf6f07b9c1cb7e2/FAQ_bahnuebergang-data.pdf).

In § 11 der Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung wird in Verbindung mit DB-Richtlinie 815 festgelegt, ob bzw. nach welchen Kriterien Bahnübergänge technisch gesichert werden. Demnach werden Bahnübergänge dann nicht technisch gesichert, wenn es sich um eine eingleisige Nebenstrecke handelt, die mit weniger als 80 km/h befahren wird (https://www.deutschebahn.com/resource/blob/1173478/f70b4c6a14bd668a9cf6f07b9c1cb7e2/FAQ_bahnuebergang-data.pdf).

Obwohl sich nach Aussagen der Deutschen Bahn AG (DB) die Unfallzahlen an unbeschränkten Bahnübergängen aufgrund verbesserter Sicherungsmaßnahmen zwischen 2002 und 2016 halbiert haben (<https://www.shz.de/lokales/landeszeitung/das-war-knapp-pkw-fahrerin-nimmt-zug-die-vorfahrt-id18644216.html>), gibt es nach wie vor jedes Jahr Tote und Verletzte bei Unfällen (<https://www.dvr.de/unfallstatistik/de/bahnuebergaenge/>).

Die Folgen von Unfällen an Bahnübergängen generell sind zum einen für die Auto- und Radfahrer sowie die Fußgänger, die den Bahnübergang passieren, dramatisch: Sie enden besonders oft tödlich, weil die Züge einen sehr langen Bremsweg haben (<https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/verkehrssituation/bahnuebergang/>).

In einer großen Anzahl der Unfälle, egal ob an beschränkten oder unbeschränkten Bahnübergängen, sind Unachtsamkeit, Unwissenheit oder Leichtsinn derjenigen, die die Schienen queren wollen, mitentscheidend dafür, dass diese Unfälle überhaupt passieren (<https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/verkehrssituation/bahnuebergang/>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele unbeschränkte und technisch nicht gesicherte Bahnübergänge gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung zu Beginn des Jahres 2021 im Verantwortungsbereich der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen?
2. Wie viele Unfälle gab es nach Kenntnis der Bundesregierung von 2005 bis 2020 an unbeschränkten und technisch nicht gesicherten Bahnübergängen, die zum Verantwortungsbereich der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen gehören (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
3. Wie viele Tote hat es nach Kenntnis der Bundesregierung von 2005 bis 2020 bei Unfällen an unbeschränkten und technisch nicht gesicherten Bahnübergängen gegeben, die zum Verantwortungsbereich der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen gehören (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
4. Wie viele Verspätungsminuten bzw. Verspätungsstunden sind den Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung von 2005 bis 2020 durch Unfälle an unbeschränkten und technisch nicht gesicherten Bahnübergängen, die zum Verantwortungsbereich der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen gehören, entstanden (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
5. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die durch die in der Antwort zu Frage 2 genannten Unfälle verursachten Sachschäden, welche den Infrastruktur- und Verkehrssparten der DB AG entstanden?
6. In wie vielen Fällen waren nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren von 2005 bis 2020 an unbeschränkten und technisch nicht gesicherten Bahnübergängen, die im Verantwortungsbereich der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen liegen, Züge von Eisenbahnverkehrsunternehmen der Wettbewerber direkt an den Unfällen beteiligt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
7. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für das Errichten von Andreaskreuzen mit Lichtsignalanlage an einem Bahnübergang?
8. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für das Errichten von Halbschranken an einem Bahnübergang?

Berlin, den 6. April 2021

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion