

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/28330 –**

Unfälle an unbeschränkten Bahnübergängen

Vorbemerkung der Fragesteller

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-ort-29264/peissenberg-anwohner-befuerchtet-unfall-an-unbeschränktem-bahnuebergang-10836163.html>).

Alle unbeschränkten (und beschränkten) Bahnübergänge werden zunächst durch ein Andreaskreuz gekennzeichnet (einzige Ausnahme: Bahnübergänge mit Umlaufsperrn), 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/>).

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?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) waren 13.600 Bahnübergänge im Berichtsjahr 2020 im Besitz der DB Netz AG (inkl. RegioNetz Infrastruktur), davon waren 3.942 nicht technisch gesichert und 579 unbeschränkt.

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)?

Nach Auskunft der DB AG ist die Anzahl der Unfälle an unbeschränkten und nicht technisch gesicherten Bahnübergängen der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Anzahl Ereignisse
2005	153
2006	121
2007	123
2008	124
2009	115
2010	112
2011	102
2012	91
2013	68
2014	87
2015	85
2016	60
2017	78
2018	80
2019	79
2020	51

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)?

Nach Auskunft der DB AG ist die Anzahl der Toten an unbeschränkten und nicht technisch gesicherten Bahnübergängen der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Anzahl Tote
2005	15
2006	20
2007	29
2008	28
2009	20
2010	11
2011	13
2012	16
2013	12
2014	13
2015	5
2016	5
2017	13
2018	15
2019	12
2020	9

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)?

Nach Auskunft der DB AG sind die Verspätungsminuten nach Unfällen an unbeschränkten und nicht technisch gesicherten Bahnübergängen der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Summe in min
2005	10 817
2006	13 259
2007	17 372
2008	11 555
2009	11 744
2010	19 228
2011	9 856
2012	7 587
2013	13 433
2014	9 172
2015	7 252
2016	7 014
2017	17 988
2018	10 935

Jahr	Summe in min
2019	10890
2020	4 927

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?

Nach Auskunft der DB AG entstand der DB AG im Zeitraum von 2005 bis 2020 durch die aufgeführten Unfälle ein Sachschaden von im Schnitt rund 3,5 Millionen Euro jährlich.

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)?

Nach Auskunft der DB AG ist die Anzahl der Ereignisse mit Zügen von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der Wettbewerber an unbeschränkten und nicht technisch gesicherten Bahnübergängen der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Anzahl der Ereignisse mit EVU der Wettbewerber
2005	51
2006	48
2007	40
2008	48
2009	44
2010	40
2011	40
2012	42
2013	31
2014	33
2015	45
2016	27
2017	46
2018	39
2019	41
2020	25

7. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für das Errichten von Andreaskreuzen mit Lichtsignalanlage an einem Bahnübergang?

Nach Auskunft der DB AG kommt die erstmalige Ausstattung eines Bahnüberganges mit einer technischen Sicherung (Lichtsignalanlage mit oder ohne Schranken) dem Neubau eines Bahnüberganges gleich.

Die bisherige nicht technisch gesicherte Bahnübergangsanlage muss neu als technisch gesicherte Bahnübergangsanlage geplant, projiziert, genehmigt und errichtet werden. Zudem unterliegt sie einem erneuten Planfeststellungsverfahren.

ren, da der Bestandsschutz der nicht technisch gesicherten Anlage erlischt. Die dafür notwendigen Arbeiten (Einhaltung aller aktuellen rechtlichen und planerischen Vorgaben, Tiefbau- und Straßenarbeiten, Einbindung in die Eisenbahnsicherungstechnik) sind bahnübergangsspezifisch unterschiedlich ausgeprägt und differieren daher stark. Die Gesamtkosten können sich dabei nach Auskunft der DB AG je nach Bahnübergangsanlage auf bis zu 1 Million Euro belaufen, in Einzelfällen können sie auch darüber liegen.

8. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten für das Errichten von Halbschranken an einem Bahnübergang?

Halbschranken stellen keine eigenständige technische Sicherung dar, sie dürfen nur in Verbindung mit Lichtzeichen verwendet werden. Ist der Bahnübergang also bisher nicht technisch gesichert, gilt nach Auskunft der DB AG die gleiche Antwort wie zu Frage 7.

