



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Gabi Schmidt FREIE WÄHLER**
vom 27.02.2015

Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen in Bayern

Ich frage die Staatsregierung:

1. An welcher Stelle sind die rechtlichen Voraussetzungen für die Sicherung von Bahnübergängen normiert?
 - a) Welche Art der technischen Sicherung existiert und welche Kriterien müssen erfüllt sein, um welche Stufe der technischen Sicherung zu realisieren?
2. Wie viele Bahnübergänge gibt es in Bayern (bitte Antworten jeweils sortiert nach Regierungsbezirk)?
 - a) Wie viele davon gehören zu den Betriebsanlagen der bundeseigenen Eisenbahnen und wie viele befinden sich im Eigentum privater Eisenbahnunternehmen?
 - b) Auf welche Weise sind die einzelnen Bahnübergänge in Bayern technisch gesichert (bitte Antworten jeweils sortiert nach Regierungsbezirk)?
3. Wie viele Bahnübergänge sollen in den kommenden fünf Jahren entfernt werden?
 - a) An welchen genauen Standorten?
 - b) Aus welchem Grund?
4. Wie viele Unfälle ereigneten sich in den vergangenen fünf Jahren je Bahnübergang (Angabe sowohl im Durchschnitt als auch je einzeltem Bahnübergang)?
 - a) Auf welche Ursachen waren die Unfälle im Einzelnen zurückzuführen?
 - b) Wie hoch war der entstandene Schaden je Unfall?
5. An welchen Bahnübergängen sollen in den kommenden fünf Jahren technische Sicherungen ausgebaut werden?
 - a) Welche Maßnahmen sind je einzeltem auszubauenden Bahnübergang geplant?
 - b) Mit welchen Kosten ist je Maßnahme zu rechnen?
6. Wer trägt die Kosten für den Ausbau der technischen Sicherung?
 - a) Fördert die Staatsregierung den Ausbau der technischen Sicherung?
 - b) Falls ja, in welcher Höhe?

Antwort

des **Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr**
vom 29.04.2015

1. An welcher Stelle sind die rechtlichen Voraussetzungen für die Sicherung von Bahnübergängen normiert?

§ 11 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) für Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und analog dazu § 11 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (EBOA) des nichtöffentlichen Verkehrs regelt die zulässige Sicherung der Bahnübergänge bei Eisenbahnen. Die Sicherung der Bahnübergänge von Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper regelt § 20 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab).

a) Welche Art der technischen Sicherung existiert und welche Kriterien müssen erfüllt sein, um welche Stufe der technischen Sicherung zu realisieren?

Für Straßenbahnen sind Lichtzeichen zulässig, die mit Halbschranken verbunden sein können. Für Eisenbahnen sind zulässig

- Blinklichter bzw. Lichtzeichen (alleine) oder
 - Blinklichter bzw. Lichtzeichen in Verbindung mit Halbschranken oder
 - Lichtzeichen in Verbindung mit Vollschranken oder
 - Vollschranken (wärterbedient),
- wobei Blinklichter bei neuen technischen Sicherungsanlagen nicht mehr verwendet werden. An Bahnübergängen von Eisenbahnen mit Fuß- und Radwegen dürfen auch Umlaufsperrern oder ähnlich wirkende technische Einrichtungen angebracht werden; an Bahnübergängen von Privatwegen sind Abschlüsse zulässig.

Bahnübergänge der Eisenbahnen müssen ab einer Verkehrsstärke von täglich mehr als 2.500 Kraftfahrzeugen technisch gesichert werden. Bahnübergänge der Straßenbahnen müssen technisch gesichert sein, außer wenn sie innerhalb eines Tages von in der Regel nicht mehr als 100 Kraftfahrzeugen überquert werden und die Übersicht auf die Bahnstrecke gesichert ist.

Die genaue Ausführung der technischen Sicherungsanlagen wird nicht durch Rechtsvorschrift geregelt. Welche der zulässigen Sicherungsanlagen alleine oder in Kombination zur Anwendung kommen, wird von fachkundigen Planern und Aufsichtsbehörden grundsätzlich nach den verkehrlichen und örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall festgelegt. Für bestimmte Gegebenheiten können im Bereich der Eisenbahnen untergesetzliche Normen für die Planung von Bahnübergängen (anerkannte Regeln der Technik) eine Regelausführung vorsehen. Die konkreten Inhalte dieser Normen können aus Urheberrechtsgründen nicht wiedergegeben werden. Herausgeber sind private Stellen, namentlich die Deutsche Bahn AG für die Richtlinie 815 und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. für die

Bahnübergangsvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (BÜV-NE).

2. Wie viele Bahnübergänge gibt es in Bayern (bitte Antworten jeweils sortiert nach Regierungsbezirk)?

a) Wie viele davon gehören zu den Betriebsanlagen der bundeseigenen Eisenbahnen und wie viele befinden sich im Eigentum privater Eisenbahnunternehmen?

b) Auf welche Weise sind die einzelnen Bahnübergänge in Bayern technisch gesichert (bitte Antworten jeweils sortiert nach Regierungsbezirk)?

Die DB Netz AG hat die aktuelle Zahl und Sicherungsart der Bahnübergänge (Bü) für ihre Strecken in Bayern wie folgt mitgeteilt:

Bü ohne technische Sicherung:	1.335
Bü mit Halbschranken:	1.019
Bü mit Lichtzeichen oder Blinklicht (ohne Schranken):	225
Sonstige Sicherungsarten (z. B. Wärter, Vollschranke):	197
Gesamt:	2.776

Eine Aufschlüsselung nach Regierungsbezirken ist nach Angaben des Unternehmens mit Bestandsdaten nicht möglich und eine manuelle Erhebung unverhältnismäßig aufwendig.

Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) des öffentlichen und nichtöffentlichen Verkehrs in Bayern stellt sich die Zahl der Bahnübergänge laut Statistik der Eisenbahnaufsichtsbehörden wie folgt dar:

Regierungsbezirk	Bü ohne technische Sicherung	technisch gesicherte Bü	Bü gesamt
Mittelfranken	123	26	149
Niederbayern	266	24	290
Oberbayern	247	60	307
Oberfranken	219	28	247
Oberpfalz	190	24	214
Schwaben	284	103	387
Unterfranken	144	56	200
		Bayern gesamt	1.794

Die genaue Ausführung der technischen Sicherung ist statistisch nicht erfasst.

3. Wie viele Bahnübergänge sollen in den kommenden fünf Jahren entfernt werden?

a) An welchen genauen Standorten?

b) Aus welchem Grund?

Eine Auflistung aller Fälle ist nicht möglich. Maßnahmen an einem Bahnübergang durchzuführen, ist Aufgabe der beteiligten Baulastträger. Soweit es sich um Bahnübergänge mit Straßen und Wegen in kommunaler Baulast handelt, erlangt die Staatsregierung nur in Ausnahmefällen Kenntnis über geplante Maßnahmen.

Nach Angaben der DB Netz AG führen die für Betrieb und Instandhaltung des Netzes verantwortlichen Organisationseinheiten vielerorts in Bayern Gespräche mit den Straßenbaulastträgern hinsichtlich einer Reduzierung der Bahnübergänge. Informationen darüber, in Bezug auf welche Bahnübergänge solche Gespräche konkret stattfinden

und in welchen Fällen eine Beseitigung in den nächsten fünf Jahren zu erwarten ist, werden nicht an zentraler Stelle vorgehalten. Eine Abfrage bei allen Organisationseinheiten ist nach Unternehmensangaben unverhältnismäßig aufwendig. Gleiches gilt für eine Abfrage bei den zahlreichen Kommunen und nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturbetreibern in Bayern.

Auf Bahnstrecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h sind Bahnübergänge nach der EBO unzulässig. Beim viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg – Ebersfeld für Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h sind vorhandene Bahnübergänge zu beseitigen. Sonstige Bahnübergänge, bei denen die Staatsregierung Kenntnis über konkretere Planungen hat und die in den kommenden fünf Jahren beseitigt werden sollen, sind in der Anlage aufgeführt.

4. Wie viele Unfälle ereigneten sich in den vergangenen fünf Jahren je Bahnübergang (Angabe sowohl im Durchschnitt als auch je individuellem Bahnübergang) ?

Für die vergangenen fünf Jahre liefert die polizeiliche Statistik folgende Verkehrsunfallzahlen an Bahnübergängen mit Beteiligung von Schienenfahrzeugen:

- 2010: 46 Unfälle
- 2011: 58 Unfälle
- 2012: 58 Unfälle
- 2013: 41 Unfälle
- 2014: 60 Unfälle

Hinsichtlich der Unfallörtlichkeit ereignete sich im Betrachtungszeitraum überwiegend nur ein Verkehrsunfall je Bahnübergang, an wenigen Stellen zwei Verkehrsunfälle. An folgenden Bahnübergängen wurden drei Unfälle registriert:

- Gemeinde Schnaittach, Bahnübergang Erlweiher (2 x 2012, 1 x 2014);
- Gemeinde Breitenbrunn, Bahnübergang mit Bundesstraße 16 – Loppenhausener Straße (1 x 2013, 2 x 2014);
- Gemeinde Neuendettelsau, Bahnübergang Bechhofener Straße (2 x 2011, 1 x 2012).

Eine Auflistung sämtlicher Unfallörtlichkeiten wäre nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich.

a) Auf welche Ursachen waren die Unfälle im Einzelnen zurückzuführen?

Laut polizeilicher Statistik war die Unfallursache bei den meisten der genannten Unfälle die Nichtbeachtung des Vorranges von Schienenfahrzeugen am Bahnübergang (215 Fälle). In 11 Fällen war nicht angepasste Geschwindigkeit des Straßenverkehrs die Unfallursache, in 8 Fällen querten Fußgänger trotz herannahendem Zug den Bahnübergang und in 5 Fällen missachteten Unfallbeteiligte das Rotlicht. Zudem waren 10 Unfallbeteiligte alkoholisiert. Andere Unfallursachen kommen nur vereinzelt vor.

b) Wie hoch war der entstandene Schaden je Unfall?

Folgender polizeilich registrierte Sachschaden ergab sich insgesamt bei den Verkehrsunfällen (sortiert nach Jahren):

- 2010: 2.148.000 Euro, im Durchschnitt 46.696 Euro,
- 2011: 3.701.000 Euro, im Durchschnitt 63.810 Euro,
- 2012: 2.194.000 Euro, im Durchschnitt 37.828 Euro,
- 2013: 4.833.000 Euro, im Durchschnitt 117.878 Euro,
- 2014: 2.511.000 Euro, im Durchschnitt 41.850 Euro.

Die angestiegene Höhe des Sachschadens im Jahr 2013 ist insbesondere auf zwei Verkehrsunfälle in Altötting und Emmering zurückzuführen, die jeweils einen Millionenschaden verursachten.

5. An welchen Bahnübergängen sollen in den kommenden fünf Jahren technische Sicherungen ausgebaut werden?

a) Welche Maßnahmen sind je einzelner auszubauender Bahnübergang geplant?

b) Mit welchen Kosten ist je Maßnahme zu rechnen?

Bahnübergänge, zu denen der Staatsregierung konkretere Planungen bekannt sind und an denen in den kommenden fünf Jahren technische Sicherungen errichtet oder ausgebaut werden sollen, sind in der Anlage aufgeführt. Eine umfassende Auflistung aller Fälle in Bayern ist aus den in der Antwort zu Frage 3 dargelegten Gründen nicht möglich.

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG gibt es an vielen Stellen im Streckennetz Überlegungen bzw. Planungen hinsichtlich der Errichtung oder Änderung von technisch gesicherten Bahnübergängen in sehr unterschiedlichen Stadien. Eine zentrale Erfassung der gegenständlichen Bahnübergänge existiert nicht, und eine manuelle Abfrage bei den einzelnen Organisationseinheiten wäre unverhältnismäßig aufwendig. Gleiches gilt für eine Abfrage bei den zahlreichen Kommunen und nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturbetreibern im Freistaat.

6. Wer trägt die Kosten für den Ausbau der technischen Sicherung?

a) Fördert die Staatsregierung den Ausbau der technischen Sicherung?

b) Falls ja, in welcher Höhe?

Für Kreuzungen der öffentlichen Eisenbahnen und der Straßenbahnen mit öffentlichen Straßen und Wegen ergibt sich die Kostenverteilung im Regelfall nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs erfordert, verpflichtet das Gesetz die beteiligten Baulastträger zur Durchführung von Maßnahmen an einer Eisenbahnkreuzung. Bei Maßnahmen an Bahnübergängen müssen beide Kreuzungsbeteiligten – vorbehaltlich abweichender Vereinbarungen untereinander – jeweils ein Drittel der Kosten tragen. Das verbleibende Kostendrittel ist vom Bund zu tragen, wenn es sich um eine Eisenbahn des Bundes handelt, ansonsten vom Land. Für Maßnahmen an Bahnübergängen, die nach dem EKrG durchgeführt werden müssen, können nichtbundeseigene Eisenbahnen und kommunale Straßenbaulastträger Zuwendungen des Freistaats im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel erhalten. Die Fördersatzhöhe wird im Einzelfall nach pflichtgemäßem Ermessen der Bewilligungsstellen festgelegt und hängt unter anderem von der finanziellen Leistungsfähigkeit des Antragstellers ab.

Zu Frage 3 – Bahnübergänge, die in den kommenden fünf Jahren beseitigt werden sollen

Lkr.	Straße	Abschnitt (Straße)	Bahnstrecke	Ort / Ortsteil	Anlass der Beseitigung
RO	B 304	München - Wasserburg a. Inn	Rosenheim - Mühldorf	Wasserburg-Reithmering	lange Schließzeiten
EI	St 2035	Neuburg a. d. Donau - Eichstätt	Ingolstadt - Treuchtlingen	Adelschlag	lange Schließzeiten
BGL	B 304	Teisendorf - Freilassing	München - Rosenheim - Salzburg	Mühlreit	Ausbaumaßnahme
AIC	St 2047	Rain - Aichach	Ingolstadt - Augsburg	Aichach	Rückstau des Verkehrs
LI	B 32	Landesgrenze bis B 308 bei Auers	Buchloe - Kempten - Lindau	Biesenberg	unbefriedigende Gesamtsituation
WÜ	St 2260	Kürnach - Volkach	Seligenstadt b. WÜ - Volkach	östlich Prosselsheim	Ortsumgehung und Verlegung
AN	AN 59	Heglau - Mittleschenbach	Treuchtlingen - Würzburg Hbf	Heglau	Verlangen DB Netz AG
AN	B 25	OU Greiselbach	Nördlingen - Dombühl	Greiselbach	Ortsumgehung
SAD	St 2040	Amberg - Nabburg	Regensburg - Hof	Nabburg	Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs; lange Staus

Anlage zum Schreiben Nr. IIE3-3530-003/15

Zu Frage 5 – Bahnübergänge, an denen in den kommenden fünf Jahren technische Sicherungen errichtet oder geändert werden sollen

Lkr.	Straße	Abschnitt (Straße)	Bahnstrecke	Ort / Ortsteil	Anlass der Maßnahme	Kosten
MB	B 307	(Miesbach) B 472 - Schliersee	Holzkirchen – Schliersee	Hausham	Verlegung Bü, um eine Büstra zu ermöglichen	2,469 Mio. €
NES	B 285	Heufurt - Fladungen	Museumsbahn Mellrichstadt - Fladungen	Heufurt	Neuer Bü mit Halbschranken wegen Straßenbau	n.n.
KU	St 2183	Bindlach (B2) – Trebgast	Weiden - Neuenmarkt - Wirsberg	Trebgast	Umbau eines Bü in Trebgast (Weiherweg)	n. n.
WUN	WUN15	Vielitz - Erkersreuth WUN 16	Asch - Selb/Plößberg	Erkersreuth	Reaktivierung DB-Strecke Selb - Asch	n. n.
WUN	WUN16	Lauterbach - Erkersreuth	Asch - Selb/Plößberg	Erkersreuth	Reaktivierung DB-Strecke Selb - Asch	n. n.
CO	St 2205	Bad Rodach - Coburg B 4	Coburg - Bad Rodach	bei Elsa	Neubau Halbschranken	n. n.
CO	St 2206	Rödental - Fürth a. Berg St 2708	Coburg - Sonneberg	Oeslau	Ersatz Vollschranke (Wärter) durch Lichtzeichen + Halbschranken (automatisch)	n. n.
AN	St 2412	westl. Petersaurach	Wicklesreuth - Windsbach	Petersaurach	Schranken am neuen Geh- und Radweg	0,250 Mio. €
AN	(B 25)	OU Greiselbach (Ortsanschluss)	Nördlingen - Dombühl	Greiselbach	Verbesserung der Sicherungsanlage am Ortsanschluss	0,200 Mio. €
SR	St 2142	Neufahrn - Straubing	Neufahrn - Radldorf	Laberweinting	Rückbau Blinklicht, Neubau Lichtzeichen m. Halbschranken	0,647 Mio. €

Zu Frage 5 – Bahnübergänge, an denen in den kommenden fünf Jahren technische Sicherungen errichtet oder geändert werden sollen

Lkr.	Straße	Abschnitt (Straße)	Bahnstrecke	Ort / Ortsteil	Anlass der Maßnahme	Kosten
AB	kommunal	Wingertstraße	Kahl a. Main - Schöllkrippen	Alzenau	Erneuerung Bü-Technik, Nachrüstung Halbschranken	0,495 Mio. €
AB	kommunal	Bahnhofstraße	Kahl a. Main - Schöllkrippen	Alzenau	Erneuerung Bü-Technik, ggf. mit (Halb-) Schranken	n. n.
AB	kommunal	Am Birkenberg	Kahl a. Main - Schöllkrippen	Alzenau	Erneuerung Bü-Technik, ggf. mit (Halb-) Schranken	n. n.
AB	kommunal	Wendelinusstraße	Kahl a. Main - Schöllkrippen	Mömbris	Erneuerung Bü-Technik, ggf. mit (Halb-) Schranken	n. n.
AB	kommunal	Bahnhofstraße	Kahl a. Main - Schöllkrippen	Mömbris	Erneuerung Bü-Technik, ggf. mit (Halb-) Schranken	n. n.
AB	kommunal	Krombacher Str.	Kahl a. Main - Schöllkrippen	Mömbris	Erneuerung Bü-Technik, ggf. mit (Halb-) Schranken	n. n.
AB	kommunal	Bahnhofstraße	Kahl a. Main - Schöllkrippen	Blankenbach	Erneuerung Bü-Technik, ggf. mit (Halb-) Schranken	n. n.