

Kleine Anfrage

des Abg. Stefan Herre AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration

**Unfälle an unbeschränkten Bahnübergängen
in Baden-Württemberg sowie im Zollernalbkreis**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele schienengleiche Bahnübergänge – unterteilt nach beschränkten und unbeschränkten – gab es in Baden-Württemberg sowie im Zollernalbkreis am 31. Dezember 2015, 2014, 2013 und 2012?
2. Wie viele Unfälle ereigneten sich in den genannten Jahren einschließlich im ersten Halbjahr 2016 an den genannten Bahnübergängen?
3. Welches waren die Hauptursachen?
4. Wie viele Menschen wurden dabei in den einzelnen Jahren getötet und wie viele verletzt (bezogen auf das Land sowie auf den Zollernalbkreis)?
5. Wie hoch ist der Sachschaden anzusetzen, der dabei entstanden ist?
6. Wie hoch sind die Zahl der schienengleichen Bahnübergänge und die Unfallhäufigkeit im Zollernalbkreis?
7. Nach welchem Programm beseitigt oder sichert die Deutsche Bahn AG schienengleiche Bahnübergänge im Land Baden-Württemberg sowie im Zollernalbkreis und welche Mittel stehen dafür bereit bzw. werden abgerufen oder bleiben ungenutzt?

02. 11. 2016

Herre AfD

Begründung

Tod am Bahnübergang – kein Einzelschicksal. Zwei Andreaskreuze, Halbschranke, ein Signal: Bahnübergänge wirken in der Regel harmlos. Dennoch können sie zur Todesfalle werden. Allein die tödlichen Unfälle 2014, 2015 und 2016 sind erschreckend! Immer wieder kommt es an Bahnübergängen in der Region zu gefährlichen Situationen, teilweise mit tödlichem Ausgang. Züge, die Autos oder Fußgänger erfassen – Unglücke, die viel zu häufig passieren in Baden-Württemberg und stetig zunehmen. Mit dieser Kleinen Anfrage soll die Situation im Zollernalbkreis sowie in Baden-Württemberg näher beleuchtet werden.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2016 Nr.3-3851.1-19/6/1 beantwortet das Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele schienengleiche Bahnübergänge – unterteilt nach beschränkten und unbeschränkten – gab es in Baden-Württemberg sowie im Zollernalbkreis am 31. Dezember 2015, 2014, 2013 und 2012?

Zu 1.:

Die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG wird aufgeteilt in das Fern- und Balunetz (FUB) und die Regionalnetze. Nicht berücksichtigt werden bei den nachfolgenden Darstellungen die Bahnanlagen anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

	FUB (Baden-Württemberg; ohne Regionalnetze)			
	2012	2013	2014	2015
Bahnübergang, Anlagen mit Schranken	385	373	369	369
Bahnübergang, Anlagen ohne Schranken	108	106	104	99
Bahnübergänge gesamt	493	479	473	468

	Regionalnetze Baden-Württemberg			
	2012	2013	2014	2015
Bahnübergang, Anlagen mit Schranken	399	398	398	398
Bahnübergang, Anlagen ohne Schranken	42	42	42	42
Nicht technisch gesicherter Bahnübergang	55	55	55	55
Bahnübergänge gesamt	496	495	495	495

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

	Regionalnetze Zollernalbkreis			
	2012	2013	2014	2015
Bahnübergang, Anlagen mit Schranken	14	14	14	14
Bahnübergang, Anlagen ohne Schranken	2	2	2	2
Nicht technisch gesicherter Bahnübergang	1	1	1	1
Bahnübergänge gesamt	17	17	17	17

2. *Wie viele Unfälle ereigneten sich in den genannten Jahren einschließlich im ersten Halbjahr 2016 an den genannten Bahnübergängen?*

Zu 2.:

Die Anzahl der durch die Polizei Baden-Württemberg registrierten Verkehrsunfälle seit 2012, einschließlich des ersten Halbjahres 2016 im Land sowie im Zollernalbkreis unter Beteiligung einer Eisenbahn auf schienengleichen Bahnübergängen kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Nicht wiedergegeben werden kann die Art der Sicherung des Übergangs (beschränkt oder unbeschränkt), da entsprechend differenzierte Daten nicht erhoben werden.

Baden-Württemberg					
Kalenderjahr	2012	2013	2014	2015	2016 (1. HJ)
Unfälle	25	25	20	21	13
Zollernalbkreis					
Kalenderjahr	2012	2013	2014	2015	2016 (1. HJ)
Unfälle	1	1	1	0	0

3. *Welches waren die Hauptursachen?*

Zu 3.:

Hauptunfallursache im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr auf schienengleichen Bahnübergängen ist im vorgegebenen Zeitraum mit circa 58 Prozent das Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen. Etwa 11 Prozent der Unfälle sind auf falsches Fußgängerverhalten zurückzuführen.

4. *Wie viele Menschen wurden dabei in den einzelnen Jahren getötet und wie viele verletzt (bezogen auf das Land sowie auf den Zollernalbkreis)?*

Zu 4.:

Alle durch die Polizei Baden-Württemberg diesbezüglich registrierten Zahlen sind nachstehender Tabelle zu entnehmen.

Baden-Württemberg					
Kalenderjahr	2012	2013	2014	2015	2016 (1. HJ)
Getötete	5	4	6	2	2
Verletzte	26	11	61	18	4
Zollernalbkreis					
Kalenderjahr	2012	2013	2014	2015	2016 (1. HJ)
Getötete	0	0	1	0	0
Verletzte	2	1	0	0	0

5. *Wie hoch ist der Sachschaden anzusetzen, der dabei entstanden ist?*

Zu 5.:

Angaben zu den entstandenen Sachschäden, welche seitens der beteiligten Straßenverkehrsteilnehmer, z. B. am Pkw, entstanden sind, liegen nicht vor.

Der reine Sachschaden an Eisenbahnverkehrsfahrzeugen infolge eines Bahnübergangunfalles beläuft sich bei der Deutschen Bahn AG für den Zeitraum vom 1. Januar 2012 bis zum 30. Juni 2016 auf ca. 3,7 Mio. Euro; an den Anlagen der DB Netz AG auf ca. 1,6 Mio. Euro. Hierbei sind jedoch keine Kosten für z. B. entstandene Betriebserschwerisse, Schienenersatzverkehr, Ausfallkosten von Fahrzeugen, Regressansprüche von Reisenden etc. inbegriffen.

Die Schadenshöhe an Eisenbahnverkehrsfahrzeugen und Bahnanlagen anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist nicht bekannt.

6. *Wie hoch sind die Zahl der schienengleichen Bahnübergänge und die Unfallhäufigkeit im Zollernalbkreis?*

Zu 6.:

Auf die Antworten zur Frage 1 und 2 wird verwiesen.

7. *Nach welchem Programm beseitigt oder sichert die Deutsche Bahn AG schienengleiche Bahnübergänge im Land Baden-Württemberg sowie im Zollernalbkreis und welche Mittel stehen dafür bereit bzw. werden abgerufen oder bleiben ungenutzt?*

Zu 7.:

Die Mittel der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG dienen der Aufrechterhaltung der Netzinfrastruktur und werden bis auf einen Anteil für nahverkehrsverbessernde Maßnahmen und Maßnahmen des nicht technischen Bedarfs (i. W. Maßnahmen nach EKrG auf Verlangen Dritter) für Ersatzinvestitionen des technischen Erneuerungsbedarfs eingesetzt. Um mit den begrenzten Mitteln der LuFV die notwendigen Ersatzinvestitionen durchführen zu können, werden möglichst nur 1:1-Erneuerungen durchgeführt. Dies betrifft in der Regel auch Ersatzinvestitionen in Bahnübergänge, von denen nur bei Verlangen durch die Kreuzungspartner gem. EKrG abgewichen wird, Auflagen des EBA eine Beseitigung erfordern oder die Notwendigkeit des Betriebs eines Bahnübergangs entfällt. Eine systematische und programmatische Beseitigung von Bahnübergängen ist mit den zur Verfügung stehenden Finanzierungsmitteln der LuFV nach Angaben der Deutschen Bahn AG nicht möglich und würde zu Lasten der Oberbau-, Brücken- oder Stellwerks-

investitionen gehen, was mittel- bis langfristig Auswirkungen auf die Verfügbarkeit der Anlagen haben würde.

Strobl

Minister für Inneres,
Digitalisierung und Migration