

Kleine Anfrage

des Abg. Stefan Teufel CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Neue Gefahrenlage und Sicherheitsstandards
im Schienenverkehr**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Bringt sie den Bahnunfall in Talhausen (Landkreis Rottweil) mit unzureichenden Sicherheitsstandards der Bahn speziell bei Bahnübergängen in Verbindung?
2. Besteht aus ihrer Sicht mit den Richtlinien des Eisenbahnbundesamts ein stimmiges und absolut sicheres Gesamtsystem im Schienenverkehr Baden-Württembergs?
3. Ist ihr bekannt, dass die Bahn bei vollbeschränkten Bahnübergängen ein spezielles Radarsystem einsetzt, bei halbbeschränkten Übergängen aber nicht?
4. Welche Maßnahmen werden in Anbetracht der beiden Unglücke ergriffen, um den Gefahrenraum bei Bahnübergängen in Baden-Württemberg besser zu überwachen?

07. 08. 2014

Teufel CDU

Antwort

Mit Schreiben vom 2. September 2014 Nr. 3-3820.0-0/366*1 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Bringt sie den Bahnunfall in Talhausen (Landkreis Rottweil) mit unzureichenden Sicherheitsstandards der Bahn speziell bei Bahnübergängen in Verbindung?

Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und der Umsetzung des daraus abgeleiteten Regelwerks der DB AG kann ein unzureichender Sicherheitsstandard bei der Bahn als Ursache des Unfalls am Bahnübergang Talhausen nicht erkannt werden.

Für den Bau und den Betrieb von Bahnübergängen gelten die Sicherheitsstandards der Richtlinien 815 und 819. Diese Regelwerke basieren auf der Grundlage gesetzlicher Vorgaben wie dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Eisenbahnsignalordnung (ESO). Sicherheitsrelevante Bauteile an BÜ-Anlagen (z. B. Einschaltkontakte) sind als technische Rückfallebene doppelt vorhanden. Für die Bahnübergänge gelten zusätzlich das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und die Straßenverkehrsordnung (StVO mit VwV-StVO). Die Einhaltung dieser Maßgaben überwacht und kontrolliert das Eisenbahnbundesamt.

Ursächlich für den Unfall war offensichtlich ein Fehlverhalten des Fahrers des Tiefladers, der mit einem 48 t-Lkw einen Wirtschaftsweg mit zugelassenen 3,5 t sowie auch eine Neckarbrücke befahren hat, die nur für 24 t konzipiert ist. Die technische Sicherung des Bahnübergangs ist für die Anforderungen der Strecke bemessen. Art und Umfang der Sicherung sind abhängig von der Art der Bahnstrecke, der Geschwindigkeit auf der Schiene und der Verkehrsstärke auf der kreuzenden Straße. Die vorgeschriebenen Inspektionen des Bahnübergangs waren korrekt durchgeführt und dokumentiert. Die letzten Inspektionen im April, Mai und Juni 2014 waren jeweils ohne Befund.

2. Besteht aus ihrer Sicht mit den Richtlinien des Eisenbahnbundesamts ein stimmiges und absolut sicheres Gesamtsystem im Schienenverkehr Baden-Württembergs?

Mit den gesetzlichen Vorgaben, den Regelwerken der DB Netz AG sowie der Überwachung durch das Eisenbahnbundesamt wird ein stimmiges und mit sehr hoher Sicherheit ausgestattetes Gesamtsystem erreicht. Eine Garantie für eine absolute Sicherheit wird es, wie auch in anderen Bereichen, nicht geben können. Dafür müsste auch jedes erdenkliche Fehlverhalten sowie die Unbelehrbarkeit von beteiligten Straßenverkehrsteilnehmern ausgeschlossen werden.

3. Ist ihr bekannt, dass die Bahn bei vollbeschränkten Bahnübergängen ein spezielles Radarsystem einsetzt, bei halbbeschränkten Übergängen aber nicht?

Radarsysteme sind zum Zwecke der Gefahrenraumfreimeldung bei der DB AG auf Grundlage der Richtlinien 819.1210 und 815.0032 unter Bezug auf die EBO nur für Bahnübergänge mit Vollschrankenabschluss vorgeschrieben. Nur für diese Anwendung gibt es eine Zulassung vom Eisenbahnbundesamt.

4. Welche Maßnahmen werden in Anbetracht der beiden Unglücke ergriffen, um den Gefahrenraum bei Bahnübergängen in Baden-Württemberg besser zu überwachen?

Bei einer im August durchgeführten Verkehrsschau wurde beschlossen, die Straßenkuppe am Bahnübergang zu entschärfen (abflachen). Dies soll im Zusammenhang mit notwendigen Gleisaustauscharbeiten im Oktober geschehen. Weiterhin soll mit weiteren Verbotsschildern noch deutlicher darauf hingewiesen werden, dass die Straße für Fahrzeuge bis 3,5 t ausgelegt ist und die Durchfahrt für Laster verboten ist. Dies soll durch entsprechende Verkehrskontrollen überwacht werden.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur