

Antrag

des Abg. Miguel Klauß u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Manuell bediente Bahnschranken

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie viele Bahnübergänge in Baden-Württemberg derzeit durch ausschließlich manuell bediente Schranken gesichert sind oder im Jahr 2023 für mindestens einen Tag ausschließlich mit manuell bedienten Schranken gesichert waren;
2. um welche Bahnübergänge es sich hierbei handelt;
3. wie lange diese manuell bedienten Schranken voraussichtlich im Einsatz bleiben werden;
4. bei welchen Bahnübergängen die ausschließlich manuelle Bedienung der Schranken länger als vier Wochen anhielt;
5. aus welchem Grund die ausschließlich manuell bedienbaren Schranken im Einsatz sind;
6. aus welchen Gründen Defekte an moderneren Schrankenschließsystemen, die durch ausschließlich manuell bedienbare Schranken ersetzt werden, länger als vier Wochen anhalten;
7. welche dieser Schranken für mehr als einen Tag wegen Personalmangels permanent geöffnet oder permanent geschlossen sind;
8. für wie lange diese Schranken voraussichtlich permanent geöffnet oder permanent geschlossen sind;
9. welche Zugverspätungen aus der permanenten Öffnung dieser Schranken resultieren;

Eingegangen: 18.12.2023 / Ausgegeben: 27.2.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

10. welche Qualifikation das Bedienpersonal dieser Schranken besitzen muss;
11. welche Gründe dagegensprechen, bei entsprechendem Personalmangel die Bedienung der Schranken durch kurzfristig eingestelltes Personal oder Zeitarbeiter verrichten zu lassen;
12. ob es an Bahnübergängen mit permanent geöffneten oder geschlossenen Schranken im Sinne von Ziffer 7 im Jahr 2023 zu Unfällen, mit Angabe der entstandenen Personen-, Tier- und Sachschäden, kam.

28.12.2023

Klauß, Eisenhut, Gögel, Goßner, Klecker, Lindenschmid AfD

Begründung

Wie der SWR am 3. November 2023 unter der Überschrift „Sicherheitsrisiko in Grünsfeld: Züge fahren bei offenen Schranken“ berichtete, ist der Bahnübergang Grünsfeld im Main-Tauber-Kreis seit mehreren Wochen aufgrund eines Defekts der Anlage nur mit manuell bedienbaren Schranken gesichert.

Da für das manuelle Öffnen und Schließen der Schranken Personal fehlen soll, sind die Schranken mitunter permanent geöffnet. Dieser Berichts Antrag soll aufhellen, wo im Land solche Probleme sonst noch vorherrschen sowie Möglichkeiten zur Lösung des Problems ausleuchten.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 19. Februar 2024 Nr. VM3-0141.5-29/142/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Vorbemerkung:

Grundsätzlich gilt, dass jeder Bahnübergang gesichert sein muss. Nach § 11 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind Bahnübergänge (BÜ) entweder technisch oder nichttechnisch zu sichern. Als Arten der Sicherung gibt es:

Nichttechnische Sicherung mit:

- Übersicht auf die Strecke,
- hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge,
- Langsamfahrt der Eisenbahnfahrzeuge,

sowie technische Sicherungen in Form von:

- Lichtzeichen oder Blinklichtern,
- Halbschranken oder
- Vollschranken.

Straßenseitig ist zudem immer ein Andreaskreuz am Bahnübergang aufgestellt. Das Zeichen 201 der Straßenverkehrsordnung hat die Bedeutung: „Dem Schienenverkehr Vorrang gewähren!“. Der Bahnübergang wird dem Straßenverkehrsteilnehmer bzw. der Straßenverkehrsteilnehmerin zusätzlich durch Hinweisschilder und/oder Baken angekündigt.

Naturgemäß kann jede Technik zuweilen gestört sein oder ganz ausfallen. So gibt es auch für den Ausfall von technischen Bahnübergangssicherungen oder bedie-

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

nendem Personal sowohl in § 11 EBO als auch im Regelwerk definierte Maßnahmen, um den Betrieb der Eisenbahn sicher fortzuführen. Diese Maßnahmen gewährleisten, dass jeder Bahnübergang weiterhin gesichert ist.

Für diese Rückfallebene ist dann eine weitere Sicherungsmaßnahme vorgesehen: Die Sicherung durch das Zugpersonal. Im Falle einer Störung erhält dann der/die Triebfahrzeugführer/-in (Lokführer/-in) den Auftrag, vor dem Bahnübergang anzuhalten. Sie/Er darf diesen Bahnübergang erst dann befahren, wenn entweder die technische Sicherung durch Gleiskontakt oder von Hand erfolgreich eingeschaltet wurde oder wenn sich kein Straßenverkehrsteilnehmer bzw. keine Straßenverkehrsteilnehmerin dem Bahnübergang nähert. Die/Der Lokführer/-in hat bei nicht eingeschalteter technischer Sicherung ein Pfeifsignal abzugeben.

Definition „manuell bedienbare Schranke“

Das Ministerium für Verkehr hat zur Bearbeitung des Antrags sowohl einen Beitrag bei der Deutschen Bahn als auch bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Baden-Württemberg (sogenannte NE-Bahnen) eingeholt. Dabei hat das Ministerium für Verkehr „manuell bedienbare Schranken“ wie folgt definiert:

Hierunter sind Bahnübergangssicherungsanlagen mit Schranke zu verstehen, die entweder durch mechanische Antriebe (Kurbelwerke) geschlossen oder bei denen der Schließvorgang durch Bedienung einer Einschalt- oder Hilfseinschalttaste angestoßen wird – sei es, weil eine manuelle Einschaltung (durch Triebfahrzeugführer oder anderes Personal) standardmäßig vorgesehen ist oder weil eine andere Form der Einschaltung (durch Fahrzeuge oder fernbewirkt) zwar vorgesehen, aber auf Zeit oder Dauer ausgefallen ist. In den Fragen 5 und 6 wird die Bezeichnung „ausschließlich manuell bedienbare Schranken“ benutzt. Aufgrund des Kontextes kann davon ausgegangen werden, dass hiermit dasselbe gemeint ist wie mit „ausschließlich manuell bediente Schranken.“

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie viele Bahnübergänge in Baden-Württemberg derzeit durch ausschließlich manuell bediente Schranken gesichert sind oder im Jahr 2023 für mindestens einen Tag ausschließlich mit manuell bedienten Schranken gesichert waren;

Die NE-Bahnen (z. B. SWEG Schienenwege GmbH oder Rhein-Neckar-Verkehr GmbH) melden keine Betroffenheit. Lediglich bei klassischen Museumsbahnen gibt es bei vereinzelt Strecken BÜs, die eine oder mehrere manuell bedienbare Schranke(n) im Sinne der Begriffsdefinition haben. Zu Schäden jedweder Art kam es dabei nicht. Die weitere Beantwortung des Antrags bezieht sich daher auf die Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn AG.

In Baden-Württemberg wurden und werden derzeit 16 Anlagen manuell bedient (Wärterbediente Schranken, Anrufschranken, mechanische Schranken, Technisches Hilfsmittel Bahnübergangsposten [TH BÜP]).

2. um welche Bahnübergänge es sich hierbei handelt;

Wärterbediente Schranken:

Hausen im Tal, Überlingen

Anrufschranken:

Gutach Turm, Iselshausen, Schenkenzell, Fridingen

Mechanische Schranken:

Bad Waldsee, Roßberg, Altshausen

TH BÜP/Manuell bediente Schranken:

Aistaig, Gaildorf West, Blaubeuren, Grünsfeld (2x), Zimmern (2x)

3. *wie lange diese manuell bedienten Schranken voraussichtlich im Einsatz bleiben werden;*

Die Einsatzdauer der Standorte Hausen im Tal, Überlingen, Gutach Turm, Iselshausen, Schenkenzell und Fridingen ist unbestimmt. Die Bahnübergänge in Bad Waldsee, Roßberg und Altshausen werden voraussichtlich bis 2030 bestehen bleiben. Bei den Anlagen in Aistaig, Gaildorf West und Blaubeuren ist die Einsatzdauer projektbedingt (Wochen bis Monate). Die vier Anlagen in Grünsfeld und Zimmern sollen im 2. Quartal 2024 neu in Betrieb genommen werden.

4. *bei welchen Bahnübergängen die ausschließlich manuelle Bedienung der Schranken länger als vier Wochen anhält;*

Mit Ausnahme von Gaildorf West überschreiten alle Anlagen (teilweise allein durch die Form wie bspw. Anrufschraken) eine Einsatzdauer von vier Wochen.

5. *aus welchem Grund die ausschließlich manuell bedienbaren Schranken im Einsatz sind;*

Es handelt sich neben den projektbedingt erstellten Bahnübergängen um Bestandsanlagen. Diese werden von einem Wärter/einer Wärterin bedient oder es sind dauerhaft geschlossene Bahnübergänge, die nur im Bedarfsfall geöffnet werden (sog. Anrufschraken). Weitere Schranken werden erst im Zuge von Stellwerksneubauten erneuert. Bei einer routinemäßigen Inspektion der BÜ in Grünsfeld und Zimmern wurden im Juni 2023 bei beiden Bahnübergängen in Grünsfeld sicherheitsrelevante technische Defekte festgestellt. Die betroffenen Bahnübergänge mussten daher umgehend außer Betrieb genommen werden. Aufgrund der Tatsache, dass die vier Bahnübergänge in Grünsfeld und Zimmern technisch zusammengeschlossen sind und nicht voneinander getrennt betrieben werden können, mussten auch die beiden Bahnübergänge in Zimmern außer Betrieb genommen werden.

6. *aus welchen Gründen Defekte an moderneren Schrankenschließsystemen, die durch ausschließlich manuell bedienbare Schranken ersetzt werden, länger als vier Wochen anhalten;*

7. *welche dieser Schranken für mehr als einen Tag wegen Personalmangels permanent geöffnet oder permanent geschlossen sind;*

Zu den Ziffern 6 und 7 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Für das Jahr 2024 war bereits die komplette Erneuerung der Bahnübergänge in Grünsfeld und Zimmern geplant. Hierbei soll auch die Auftrennung der sogenannten Bahnübergangskette berücksichtigt werden, sodass ein Ausfall aller vier Bahnübergänge gleichzeitig bei zukünftigen Störungen vermieden werden kann. Alle vier genannten Bahnübergänge mussten in 2023 für mehr als einen Tag permanent geöffnet bleiben. Der Grund hierfür ist ein kurzfristig erhöhter Krankenstand, wie er auch bei anderen Unternehmen in der Region wiederholt auftritt. Dieser ließ sich auch durch flexible und vorausschauende Einsatzplanung sowie zusätzliche Bereitschaften nicht vollständig kompensieren. In der Folge konnten die Schichten nicht immer besetzt werden.

8. *für wie lange diese Schranken voraussichtlich permanent geöffnet oder permanent geschlossen sind;*

9. *welche Zugverspätungen aus der permanenten Öffnung dieser Schranken resultieren;*

Zu den Ziffern 8 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Aktuell gibt es keinen Bahnübergang, der permanent geöffnet oder geschlossen ist. Da es aktuell keine permanent geöffneten oder geschlossenen Bahnübergänge gibt, resultiert hieraus auch keine Verspätung. Permanente Öffnungen gibt es nur im Falle einer Störung.

10. welche Qualifikation das Bedienpersonal dieser Schranken besitzen muss;

Erforderlich ist eine Qualifikation als Bahnübergangsposten (BÜP), die durch eine Funktionsausbildung mit anschließender mündlicher und schriftlicher Prüfung bei der DB InfraGO AG erworben werden kann. Voraussetzungen für die Ausbildung sind Hauptschulabschluss, Mindestalter 18 Jahre, erfolgreiche körperliche Tauglichkeit und psychische Eignung gemäß Handbuch 10700 der DB AG sowie Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift. Die Funktionsausbildung wird durch mehrere Bildungsträger angeboten und dauert einschließlich Prüfung etwa zwei Wochen (Präsenzunterricht). Um die erworbene Qualifikation zu erhalten, sind jährlich sechs Stunden Fortbildungsunterricht nachzuweisen.

Für den Einsatz an einer konkreten Anlage ist das Personal zusätzlich in die örtliche Situation (konkret vorhandene Anlagentechnik, Kommunikations- und Handlungsabläufe und evtl. Besonderheiten) einzuweisen.

Die Verantwortung für die hinreichende Qualifikation, Einweisung und Überwachung des eingesetzten Personals trägt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen seiner Sicherheitsverantwortung gemäß § 4 Absätze 1 und 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG).

11. welche Gründe dagegensprechen, bei entsprechendem Personalmangel die Bedienung der Schranken durch kurzfristig eingestelltes Personal oder Zeitarbeitnehmer verrichten zu lassen;

Grundsätzlich kann jedes entsprechend ausgebildete (vgl. Stellungnahme zu Ziffer 10) und örtlich eingewiesenes Personal die Schrankenbedienung vornehmen. Da jedoch sowohl die Qualifikation als auch eine Einweisung auf die örtliche Situation erforderlich sind, kann es im Einzelfall schwierig sein, diese Voraussetzungen z. B. bei kurzfristigen krankheitsbedingten Personalausfällen und nicht ausreichend verfügbarer Anzahl weiterer entsprechend qualifizierter Personen herzustellen.

12. ob es an Bahnübergängen mit permanent geöffneten oder geschlossenen Schranken im Sinne von Ziffer 7 im Jahr 2023 zu Unfällen, mit Angabe der entstandenen Personen-, Tier- und Sachschäden, kam.

Das ist nicht der Fall.

Hermann
Minister für Verkehr