

18.09.2019

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2863 vom 14. August 2019
des Abgeordneten Matthi Bolte-Richter BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/7148

„Schlüsseln“ auf der Eggebahn

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Die Nordwestbahn betreibt die RB84 und die RB95, die beide gemeinsam von Paderborn nach Ottbergen und zurück die Eggebahn darstellen.

Seit 2008 tritt in Fahrtrichtung von Altenbeken nach Ottbergen auf dem Abschnitt zwischen Langeland und Brakel immer wieder das Phänomen des „Schlüsseln“ auf. Dabei muss der Zugführer jeweils an jedem Bahnübergang anhalten, aus dem Zug steigen, den Bahnübergang – trotz geschlossener Schranke – durch Betätigung eines Schlüssels freigeben und kann erst dann die Fahrt fortsetzen.

Durch das „Schlüsseln“ treten Verspätungen auf, was den Reisekomfort der Fahrgäste auf der betroffenen Strecke erheblich mindert. Verspätungen, die evtl. entstehen, wenn die Eggebahn am Knotenpunkt Altenbeken auf Anschlüsse wartet, werden so weitergetragen und addieren sich durch die Aufenthalte an den Bahnübergängen.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 2863 mit Schreiben vom 18. September 2019 namens der Landesregierung beantwortet.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Landesregierung obliegt bei Angelegenheiten im Zusammenhang mit Eisenbahnbetriebsanlagen der Deutsche Bahn AG (DB AG) keine originäre Zuständigkeit, vielmehr liegt diese kraft Gesetzes beim Bund. Daher ist der Landesregierung ein unmittelbarer Einfluss auf die Entscheidungsfindung bei der DB AG verwehrt.

Zudem ist ihr eine abschließende Bewertung von Sachverhalten nicht möglich, die den Zuständigkeitsbereich der DB AG betreffen und zu denen die Landesregierung über keine

Datum des Originals: 18.09.2019/Ausgegeben: 24.09.2019

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de
--

eigenen Kenntnisse verfügt. Daher können hierzu lediglich Auskünfte der DB AG zum Sachverhalt und den gegebenenfalls getroffenen oder zu treffenden Maßnahmen eingeholt werden.

Dementsprechend liegt der Landesregierung eine Stellungnahme der DB AG vom 27. August 2019 vor, aus der zur Beantwortung der Fragen nachfolgend zitiert wird.

1. Welche Informationen liegen der Landesregierung hinsichtlich des Phänomens des „Schlüssels“ auf der Eggebahn vor?

Die DB AG teilt hierzu in ihrer Stellungnahme vom 27. August 2019 Folgendes mit:

„Grundsätzlich hat ein Triebfahrzeugführer vor einem als gestört gemeldeten Bahnübergang (BÜ) anzuhalten und diesen vor einer Weiterfahrt zu sichern. Dieses Sichern kann dadurch erreicht werden, dass er von seinem Fahrzeug absteigt, einen Schlüsselschalter (so genannte „HET“=Hilfseinschalttaste) bedient („Schlüsseln“) und die – eventuell schon eingeschaltete – Anlage somit zusätzlich sichert. Ein BÜ kann auch gestört sein bzw. als gestört gelten, obwohl die Schranken augenscheinlich geschlossen sind und alle Lichtzeichen angeschaltet sind (siehe auch Antwort zu Frage 3).“

2. Wie viele Züge waren davon in den letzten 5 Jahren betroffen? (bitte aufschlüsseln nach Zügen der Eggebahn und Anschlusszügen der RB 84 in Richtung Kreiensen)

Die DB AG teilt hierzu in ihrer Stellungnahme vom 27. August 2019 Folgendes mit:

„Störungen an BÜ werden durch die DB Netz AG als Störfälle erfasst und gemäß geltendem Regelwerk auf die Verspätungsursache 24 („VU 24 – Bahnübergangssicherungsanlagen“) codiert. Die Erfassung der Verspätungsursachen erfolgt hierbei jeweils in den zuständigen Regionalbereichen der DB Netz AG für das Fern- und Ballungsnetz und in den jeweiligen Regionalnetzen. Da die Züge der Eggebahn bzw. deren Anschlusszüge auf ihrem Linienweg sowohl die Regionalbereiche West und Nord sowie das Fern- und Ballungsnetz und ein Regionalnetz befahren, ist – alleine schon aufgrund der verschiedenen Zuständigkeitsbereiche – eine linienscharfe Analyse und Aufbereitung codierter Verspätungsursachen für die letzten 5 Jahre in der zur Verfügung stehenden kurzen Bearbeitungszeit für die Kleine Anfrage nicht leistbar. Eine summierte Darstellung wäre nicht repräsentativ und würde die Frage des Abgeordneten nicht beantworten.“

3. Aus welchem Grund besteht das Phänomen nur unregelmäßig, nur bei Personenzügen und nur in einer Fahrtrichtung?

Die DB AG teilt hierzu in ihrer Stellungnahme vom 27. August 2019 Folgendes mit:

„Jeder BÜ hat einen im Abstand genau definierten Einschaltpunkt (Gleiskontakt) in Fahrtrichtung vor dem BÜ, um zu gewährleisten, dass der BÜ gesichert ist, bevor der Zug den BÜ passiert (so genannte „Einschaltstrecke“).

Im Stadtgebiet von Bad Driburg befinden sich fünf BÜ und der Haltepunkt „Bad Driburg“ in relativ geringem Abstand zueinander. Bereits im Vorfeld der Planungen zum Elektronischen Stellwerk – welches 2006 in Betrieb gegangen ist – wurde daher versucht in diesem Bereich so viele bestehende BÜ wie möglich aufzulassen. Hierzu waren allerdings die damals

zuständigen Verantwortlichen der Stadt und der anliegenden Kommunen nicht bereit. Somit befinden sich in diesem Streckenabschnitt immer noch besonders viele BÜ die – aufgrund ihrer räumlichen Nähe zueinander – technisch in Abhängigkeit stehen. Vor dem ersten BÜ befinden sich bereits die Einschaltpunkte des nachfolgenden BÜ. Es besteht somit eine technische Abhängigkeit untereinander (die BÜ bilden eine so genannte „BÜ-Kette“). Dies bedeutet, dass bei einer Störung an einer Anlage, ebenfalls die in Fahrtrichtung nachfolgenden BÜ der gleichen BÜ-Kette betroffen sind.

In Fahrtrichtung Ottbergen kommt noch erschwerend hinzu, dass der Haltepunkt „Bad Driburg“ in der Einschaltstrecke eines BÜ liegt. Wenn – z. B. bei hohem Reisendenaufkommen – die Abfertigung des Zuges am Haltepunkt länger dauert und somit die fest definierte Schließzeit des folgenden BÜ überschritten wird, darf ein Fehlverhalten von Straßenverkehrsteilnehmern an diesem BÜ nicht ausgeschlossen werden (Straßenverkehrsteilnehmer könnten um die dann bereits seit längerer Zeit geschlossene Schranke herumfahren bzw. gehen). In dem Fall (Überschreitung der Regelschließzeit) reagieren die BÜ-Anlagen technisch „zur sicheren Seite“ und zeigen eine Störung an. Somit sind dann alle BÜ dieser BÜ-Kette (siehe oben) als gestört zu betrachten und müssen vor der Weiterfahrt jeweils gesichert werden. Die manuelle Sicherung eines BÜ (siehe Antwort zu Frage 1) kann einige Zeit in Anspruch nehmen. Dieser Prozess ist im Störfall unumgänglich, im gültigen Regelwerk festgeschrieben und gewährleistet den sicheren Bahnbetrieb.“

4. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung ergriffen, um das Problem in Abstimmung mit den Beteiligten (insbesondere DB und Nordwestbahn) zu lösen?

Hierzu sei auf die bereits in der Vorbemerkung getroffenen Anmerkungen verwiesen.

Aufgrund des hier vorliegenden technisch-betrieblichen Zusammenhangs mit der Eisenbahninfrastruktur der DB AG und der diesbezüglich alleinigen Aufsichtszuständigkeit des Bundes ist der Landesregierung eine unmittelbare Einflussnahme verwehrt.

5. Auf welchen Bahnstrecken in NRW gibt es ähnliche Phänomene?

Die DB AG teilt hierzu in ihrer Stellungnahme vom 27. August 2019 Folgendes mit:

„Die Regelungen zur Sicherung von gestörten BÜ gelten für alle Eisenbahnen des Bundes und nichtbundeseigene Eisenbahnen. Eine manuelle Sicherung durch Bedienung der HET („Schlüsseln“) ist im Störfall bei allen mit einer solchen HET ausgerüsteten BÜ möglich. In der Regel sind dies BÜ, die automatisch durch den Zug eingeschaltet werden (siehe Antwort zu Frage 3), durch einen Fahrdienstleiter oder Stellwerksbediener fernüberwacht sind (Überwachungseinrichtungen auf dem Stellwerk) oder als Lokführerüberwachte BÜ (Überwachungssignale an der Strecke) ausgeführt sind. Überwiegend handelt es sich hierbei um BÜ mit Blinklichtern bzw. Lichtzeichen mit oder ohne Halbschranken. Diese BÜ sind auf vielen Strecken in NRW und bundesweit in großer Zahl in Betrieb. Lediglich auf Strecken(abschnitten) mit Geschwindigkeiten >160 km/h sind grundsätzlich keine BÜ zugelassen.“