



## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordneter Sören Herbst (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### **Bahnschranke Biederitz**

Kleine Anfrage - KA 6/8065

#### **Vorbemerkung des Fragestellenden:**

Laut Medienbericht des MDR vom 3. September 2013 existiert in Biederitz ein unzureichend gesicherter Bahnübergang. Infolge dessen verkehren Züge bei geöffneter Schranke und ohne funktionierende Sicherungssysteme.

#### **Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr**

##### **Vorbemerkung:**

Für die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb sind nach § 4 Allgemeines Eisenbahngesetz die Eisenbahnen selbst verantwortlich. Für die Infrastruktur der bundeseigenen Eisenbahnen ist es die DB Netz AG. Die Aufsicht über die bundeseigenen Eisenbahnen hat das Eisenbahnbundesamt (EBA). Für die Sicherheit am Bahnübergang in Biederitz gibt es daher keine Verantwortlichkeit der Landesregierung.

Gleichwohl hat die Landesregierung unverzüglich nach Kenntnis über die Vorfälle aufgrund der Presseberichterstattung Kontakt mit der DB AG und mit dem EBA aufgenommen.

Das Eisenbahnbundesamt hat die Anlage durch die DB Netz AG untersuchen lassen und hat auch eigene Untersuchungen durchgeführt. Übereinstimmend konnten keine Mängel der Funktionalität der Anlage festgestellt werden. Damit ist ausgeschlossen, dass ein Zug in den Bahnübergang hinein fährt, wenn die Schranke geöffnet ist.

Bauartbedingt sei, so das EBA, aber nicht ausgeschlossen, dass die Schranke öffnet, während sich ein Zug noch auf dem Bahnübergang befindet, wenn er zuvor dort

(Ausgegeben am 15.10.2013)

zum Stehen gekommen ist. Das Öffnen der Schranke ist bauartbedingt und entspricht den technischen Regeln. Um zu verhindern, dass ein Straßenverkehrsteilnehmer auf den stehenden oder anfahrenden Zug bei geöffneten Schranken prallt, ist der Bahnübergang bei Dunkelheit beleuchtet. Straßenverkehrsteilnehmer können erkennen, dass der Bahnübergang mit einem Zug belegt ist.

Dass dies in letzter Zeit gehäuft geschehen ist, hat, so das EBA, seine Ursache in dem Umstand, dass durch eine Baumaßnahme eine „überlappende Anordnung von zwei PZB-Magneten (Punktförmige Zugbeeinflussung)“ bestand. Hier hätten die Lokführer entsprechende Signale zweimal quittieren müssen. Wenn dies unterblieb, kam es zu Zwangsbremisungen, wodurch gehäuft Züge auf dem Bahnübergang zum Halten kamen.

DB und EBA beurteilen diese Situation nicht als sicherheitsbedenklich, da für diese Bauart, anders als bei anderen BÜ, eine Beleuchtung vorhanden ist, und durch das Andreaskreuz der Vorrang des Eisenbahnverkehrs gilt.

Der Bahnübergang kann somit aus Sicht des EBA sicher betrieben werden.

Unbeschadet dessen hat das Eisenbahnbundesamt über den Eisenbahnbetriebsleiter und die Zentrale der DB Netz AG bewirkt, dass kurzfristig eine technische Mitteilung zum 1. Oktober 2013 in Kraft gesetzt wurde, nach der die Standorte der Gleismagnete zur automatischen Auslösung des Öffnungs- und Schließmechanismus so verändert werden, dass das Öffnen von Schrankenanlagen während des Aufenthalts eines Zuges auf dem Bahnübergang weitestgehend vermieden wird. Diese Regelung wird zeitnah umgesetzt. Sie wird eine Verlängerung der Schließzeiten am Bahnübergang zur Folge haben.

Zusätzlich hat das EBA einen Bescheid gegenüber der DB Netz AG erlassen, der eine sofortige vollständige technische Überprüfung (Plan- und Abnahmeprüfung) des Bahnübergangs verlangt und der sicherstellt, dass gegenläufige Fahrstraßen erst eingestellt werden dürfen, wenn der Bahnübergang vollständig geöffnet hat und in Grundstellung ist.

Die DB Netz AG hat außerdem erklärt, dass vorläufig im Bereich des Bahnübergangs nur eingleisig gefahren wird, was ein mögliches Gefahrenpotenzial deutlich verringert.

Gleichzeitig wurde DB Netz AG auferlegt, die Gefährdungen an diesem Übergang nach der europäischen Rechtsverordnung CSM RA zu bewerten und damit zu prüfen, ob alle möglichen Risiken durch die Anlage beherrscht werden.

**1. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über den Zustand des o. g. Bahnübergangs und seiner Sicherungssysteme und seit wann verfügt sie über diese Informationen?**

Die Landesregierung hat aus den Presseberichten in der Volksstimme vom 13. September 2013 von dem Zustand des Bahnübergangs erfahren.

**2. Seit welchem Datum bestehen die erwähnten Mängel?**

Die Anlage ist nicht mangelbehaftet. Hierzu wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Der Zustand ist bauartbedingt und hat daher schon seit dem Bau des technisch gesicherten Bahnübergangs bestanden.

**3. Wie gedenkt die Landesregierung, mit dieser potenziell lebensgefährlichen Situation umzugehen und welchen Zeitrahmen sieht sie zur Problembehebung vor?**

Die Landesregierung hat für die Situation an dem Bahnübergang keine Zuständigkeit. Insofern wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Die Landesregierung hat dennoch bereits am 13. September 2013 auf das Problem aufmerksam gemacht und um schnellstmögliche Lösung gebeten.

**4. Hat die Landesregierung Kontakt mit der Deutschen Bahn AG aufgenommen und welche Ergebnisse hat die Kontaktaufnahme ergeben?**

Die Landesregierung hat am 13. September 2013 sowohl mit der Deutschen Bahn AG als auch mit dem Eisenbahnbundesamt Kontakt aufgenommen. Die Deutsche Bahn und EBA erklärten, den Sachverhalt prüfen zu wollen und zeitnah über das Ergebnis berichten zu wollen. Dies ist geschehen. Insoweit wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

**5. Gibt es weitere ähnliche Gefahrenbereiche im Streckennetz in Sachsen-Anhalt? Ggf. bitte ich, diese Gefahrenstellen einzeln aufzuführen.**

Nach Auskunft des Eisenbahnbundesamtes gibt es im Bereich Sachsen-Anhalts 88 bauartgleiche Anlagen, davon 20 Anlagen, vergleichbar zu Biederitz, signalabhängig. Die Standorte hierzu sind in Anlage 1 aufgeführt.

Bei den nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen (öNE) gibt es 15 BÜ-Blinklichtanlagen. Deren Standorte sind in Anlage 2 aufgeführt.

Darüber hinaus sind der Landesregierung bei den nichtbundeseigenen nichtöffentlichen Eisenbahnen folgende Bahnübergänge bekannt:

- 1 Anlage SKW Stickstoffwerke Piesteritz GmbH (wird umgebaut)
- 1 Anlage Magdeburger Hafen GmbH
- 1 Anlage Anschlussbahn MKM Hettstedt (MALOWA-Hett-01)
- 4 Anlagen MUEG Mitteldeutsche Umwelt- und Entsorgung GmbH (Lochau), davon 1x mit Halbschranke

**Bundeseigene Bahnübergangssicherungsanlagen (DB Netz AG)**

Lfd.-Nr.	Strecke	km	Anlage
1	6118	181,750	Po Abzw. Helbra
2	6348	4,851	Halle Am Po 2 (Metro)
3	6350	0,200	Halle Po Berliner Str.
4	6409	45,630	Rätzlingen Po 32
5	6850	3,750	Klostermansfeld Po Leimbacher Str.
6	6850	19,311	Klostermansfeld Po Wippra
7	6851	5,361	Könnern Po 1A Bebitz
8	6866	13,550	Börnecke Po Brockenst.
9	6855	11,169	Aken Po Mennewitzer Weg
10	6861	4,835	Po Wanzleben
11	6880	21,677	Loburg Po 1 Zeppernick
12	6880	22,950	Loburg Po 2 Zeppernick

Lfd.-Nr.	Strecke	km	Anlage
1	6110	133,064	Gerwisch Po 112
2	6118	121,586	Barby Po 93
3	6118	122,944	Barby Po 94
4	6118	139,525	Neugattersleben (B2) Po 107
5	6207	165,039	Annaburg Po 149
6	6207	177,947	Jessen Po 159a
7	6207	178,455	Jessen Po 159b
8	6207	180,922	Jessen Po 160
9	6207	195,106	Elster Po 168a
10	6207	196,293	Elster Po 169
11	6207	198,616	Wendel Po 170b Abzw. Wendel
12	6207	203,417	Wittenberg Abzw. Hafen Po 173
13	6207	210,179	Piesteritz Po 177
14	6207	220,123	Coswig Po 185
15	6207	228,308	Roßlau Po 190
16	6343	24,571	Röblingen Po 16
17	6343	25,706	Röblingen Po 17
18	6343	29,062	Erdeborn Po 20
19	6343	36,702	Eisleben Po 36,7 Sonnenweg
20	6345	4,792	Halle Po 3
21	6345	6,593	Peißen Po Pn
22	6345	14,370	Reußen Po 9

23	6348	4,174	Halle Am Po 1
24	6356	13,385	Holleben Po 11
25	6356	18,400	Nietleben Po1 Lackfa.
26	6383	37,050	Reuden Po 35
27	6383	38,723	Reuden Po 37
28	6383	39,486	Reuden Po 38
29	6402	30,254	Angern-Rogätz Po 24
30	6403	75,457	Niemberg Po 57
31	6404	17,445	Langenweddingen Po 13
32	6404	20,446	Blumenberg Po 16
33	6404	44,938	Krottorf Po Kn
34	6404	45,813	Krottorf Po Ks
35	6405	78,360	Quedlinburg Po 59
36	6405	79,115	Quedlinburg Po 60
37	6410	28,417	Güterglück Po 28
38	6419	15,558	Elsnigk Po Osternienburg
39	6419	17,895	Elsnigk Po 619
40	6420	2,447	Köthen Po 3
41	6420	3,100	Köthen Po 4
42	6420	4,045	Köthen Po 5
43	6420	7,582	Biendorf Po 8 Frenz
44	6420	15,075	Baalberge Po 14
45	6420	17,500	Bernburg-Friedenshall Po15 Baal- berge
46	6420	19,120	Bernburg Po 16
47	6420	19,670	Bernburg Po W1
48	6420	37,830	Schierstedt Po 32
49	6420	38,170	Schierstedt Po 33
50	6680	5,962	Wethau Po
51	6722	0,670	Berga-Kelbra Po 2
52	6726	11,285	Laucha Po 5
53	6726	14,537	Laucha Po 7
54	6800	4,890	Nietleben Po Heideberg
55	6803	2,479	Schraplau Po Stedten
56	6803	4,503	Schraplau Po 6
57	6806	7,580	Bad Lauchstädt Po Milzau
58	6812	18,286	Hohennölsen Po Zernbschen
59	6814	2,591	Tröglitz (Zeitz) Po 1
60	6814	4,589	Tröglitz Po 2
61	6851	5,320	Könnern Po 1 Bebitz
62	6853	2,165	Bernburg Po Strenzfeld
63	6861	0,651	Blumenberg Po 16II
64	6866	4,893	Spiegelsberge Po 8
65	6866	5,339	Spiegelsberge Po 9
66	6866	10,432	Langenstein Po Steinweg
67	6880	26,237	Po Loburg I

68	6356	9,098	Buna Po 7
69	6404	12,695	Po Osterwedding
70	6410	15,010	Gommern Po 12
71	6412	0,827	Güterglück Po C
72	6880	1,709	Biederitz Po 1

Lfd.- Nr.	Strecke	km	Anlage
1	6356	11,606	Holleben Po 9

Lfd.- Nr.	Strecke	km	Anlage
1	6403	81,045	Braschwitz Po 59 Zöberitz
2	6410	2,379	Biederitz Po 2

Lfd.- Nr.	Strecke	km	Anlage
1	6207	169,810	Annaburg Po 153 As

**Nichtbundeseigene Bahnübergangssicherungsanlagen**

5 Anlagen zwischen Pratau bis Bad Düben (Deutsche Regionaleisenbahn GmbH)

km 0,200, km 3,091, km 5,723, km 6,000 und km 7,910 der Strecke 6831 (Pretzsch – Bad Düben)

2 Anlagen zwischen Dessau bis Wörlitz (Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft)

km 0,975 (B 184) und km 3,765 (Waldersee – Der Wall)

4 Anlagen beim Mansfelder Bergwerksbahn e. V. zwischen Benndorf bis Hettstedt

km 9,55 (B 242 Zirkelschacht), km 12,17 (K 2321 Thondorf), km 12,87 (B 180 „alt“ Siersleben), km 15,79 (B180 „alt“ Hettstedt Eduardschacht)

3 Anlagen zwischen Naumburg und Teuchern (ZossenRail Betriebsgesellschaft mbH)

km 2,31, km 3,19 und km 6,00

1 Anlage zwischen Röblingen a. S. und Schraplau (Fels Netz GmbH)

km 2,479 (BÜ in Stedten)