

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/1184 –**

### **Umrüstung der technisch gesicherten Bahnübergänge in den neuen Bundesländern**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Auf dem Gebiet der alten Bundesländer wurden Bahnübergänge durch Andreaskreuze mit darüber liegendem roten Blinklicht in einem schwarzen Rechteck technisch gesichert. Hingegen wurden an den Bahnübergängen der DDR Andreaskreuze aufgestellt, in deren Mitte sich das rote Blinklicht befindet.

Da § 11 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) das ostdeutsche Sicherungssystem nicht vorsah, traf die Deutsche Reichsbahn (DR) nach dem 3. Oktober 1990 die grundsätzliche Pflicht, die bestehenden Bahnübergänge auf das in der EBO dargestellte Erscheinungsbild umzurüsten. Mit Bescheiden vom 19. August 1993 und 27. November 2003 erteilte das Bundesverkehrsministerium Ausnahmegenehmigungen zur vorläufigen Weiternutzung des ostdeutschen Sicherungssystems; zunächst befristet bis 31. Dezember 2003, später bis 31. Dezember 2010.

Zwischenzeitlich sieht § 11 Abs. 6 EBO zusätzlich auch die Möglichkeit der Sicherung durch Lichtzeichen statt Blinklichtern vor.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Mit dem Vertrag über die Herstellung der Einheit Deutschlands (Einigungsvertrag) ist auch für den Eisenbahnverkehr in den neuen Bundesländern das Bundesrecht in Kraft getreten. Damit gilt für den Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (DR) die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Für bestehende Bahnanlagen der DR wurde nach dem Einigungsvertrag die Fortgeltung des bisherigen Rechts der DDR bis zum 31. Dezember 1993 zugelassen. Soweit darüber hinaus die Vorschriften der EBO noch nicht erfüllt waren, musste über die weitere Beibehaltung des vorhandenen Zustands im Rahmen der Zulassung von Ausnahmen zur EBO entschieden werden.

Das an Bahnübergängen der DR verwendete und zum Teil noch vorhandene Andreaskreuz mit integriertem Blinklicht stellt eine Sonderbauform aus der Zeit der DDR dar, das in der EBO – auch in deren langjähriger Entwicklung seit 1928 – zu keinem Zeitpunkt enthalten war. Zur Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse nach Herstellung der Einheit Deutschlands hatte das Bundesministerium für Verkehr am 19. August 1993 für diese Sonderbauform „Andreaskreuz mit integriertem Blinklicht“ eine zunächst auf 10 Jahre befristete Ausnahme von § 11 EBO bis zum 31. Dezember 2003 zugelassen. Diese Ausnahme wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen am 27. November 2003 auf Antrag des Vorstandes der DB Netz AG für die zu diesem Zeitpunkt entsprechend den Vorschriften der EBO noch umzurüstenden Bahnübergänge um weitere 7 Jahre bis zum 31. Dezember 2010 verlängert.

Die Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen – dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der Herstellung eines den gesetzlichen Vorschriften entsprechenden Zustands – ist eine Gemeinschaftsaufgabe der Baulastträger für die sich kreuzenden Verkehrswege Schiene und Straße. Von diesen sind nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) je ein Drittel der hierfür entstehenden Kosten zu tragen. Der Bund unterstützt derartige Maßnahmen nachdrücklich. Mit der Kostenbeteiligung des Bundes gemäß § 13 EKrG in Höhe eines Drittels bei Bahnübergängen im Zuge von Maßnahmen für Eisenbahnen des Bundes soll sichergestellt werden, dass diese Maßnahmen nicht an der Finanzschwäche der beteiligten Baulastträger scheitern. Darüber hinaus wird das von der DB Netz AG zu tragende Kostendrittel mit Bundesmitteln nach dem Schienenwegeausbaugesetz finanziert. Das von kommunalen Straßenbaulastträgern nach dem EKrG zu tragende Kostendrittel kann von den Ländern aus den Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden; damit kann der von Gemeinden zu tragende Kostenanteil erheblich reduziert werden.

1. Welche Gründe sprechen dagegen, das in der ehemaligen DDR verwendete Sicherungssystem in die Anlage 5 zur EBO aufzunehmen und somit unbefristet zuzulassen; dies vor allem vor dem Hintergrund, dass auch die StVO das rote Blinklicht als solches anführt, nicht aber dessen Position vorschreibt (§ 20 Abs. 2 Nr. 3 StVO)?

Die Frage der unbefristeten Zulassung der in der ehemaligen DDR verwendeten Bahnübergangssicherungen durch eine entsprechende Änderung der EBO wurde bereits im Rahmen der vom Deutschen Bundestag veranlassten „Überprüfung von gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften zur Entlastung und Verbesserung der wirtschaftlichen Ergebnisse der Eisenbahnen“ (Bundestagsdrucksache 12/8582 vom 18. Oktober 1994) untersucht. Im Ergebnis wurde einvernehmlich festgestellt, dass ein Änderungsbedarf für die EBO nicht besteht. Zum einen hatte die Deutsche Bahn AG (DB AG) ohnehin eine Erneuerung der entsprechenden Bahnübergangssicherungen der DR in einem übersehbaren Zeitraum vorgesehen. Zum anderen sprechen nach wie vor insbesondere folgende Gesichtspunkte für eine Befristung der Sonderbauform „Andreaskreuz mit integriertem Blinklicht“:

- Nur durch ein bundeseinheitliches Erscheinungsbild der Bahnübergangssicherungen können Verunsicherungen vermieden und ein ordnungsgemäßes Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer erreicht werden.
- Neben der gebotenen Vereinheitlichung des Erscheinungsbildes ist es notwendig, die Bahnübergangssicherungen im Rahmen von Erneuerungsmaßnahmen an den Stand der Technik anzupassen. Dies betrifft z. B. das Vermeiden des zwischenzeitlichen Schrankenöffnens bei Annäherung eines Gegenzuges auf zweigleisigen Strecken. Des Weiteren werden in diesem Rahmen

vorhandene Blinklichtanlagen im Regelfall durch Lichtzeichen mit der Farbfolge Gelb-Rot ersetzt. Diese Lichtzeichen werden im Vergleich zum Blinklicht hinsichtlich ihrer Wirksamkeit grundsätzlich günstiger bewertet. Das rote Dauerlicht dieser Lichtzeichenanlagen bedeutet eine eindeutigere Aufforderung für Straßenverkehrsteilnehmer zum Anhalten vor dem Bahnübergang; durch das vorgeschaltete gelbe Licht ergeben sich ein geordneteres Fahrverhalten und ein gezielterer Bremsvorgang.

- Die grundsätzliche Aufnahme der Sonderbauform „Andreaskreuz mit integriertem Blinklicht“ in der EBO würde das unterschiedliche Erscheinungsbild bei Blinklichtanlagen in den alten und neuen Bundesländern auf Dauer festschreiben und als technisch überholtes Überbleibsel aus der Zeit der Teilung Deutschlands auch der Vollendung der Deutschen Einheit entgegenstehen.

2. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, nach denen das ostdeutsche Sicherungssystem im Vergleich zum westdeutschen mit Blinklicht zu höheren Unfallzahlen geführt hat?

Statistische Erhebungen über den Vergleich zwischen der Sonderbauform der DR „Andreaskreuz mit integriertem Blinklicht“ und dem Sicherungssystem nach § 11 EBO liegen nicht vor.

3. Sind der Bundesregierung konkrete Fälle bekannt, bei denen die Unfallzahlen nach Umstellung der Bahnübergangssicherung auf ein EBO-konformes System nachhaltig gesunken sind?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen. Aus Einzelereignissen können keine aussagekräftigen Rückschlüsse gezogen werden.

4. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung in Bezug auf die Verständlichkeit, Akzeptanz sowie visuelle Erkennbarkeit des früheren DR-Systems durch die Verkehrsteilnehmer gemacht?

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

5. Hat sich das frühere DR-System aus Sicht der Bundesregierung technisch bewährt (Zuverlässigkeit, Instandhaltung)?

Diese Frage stellt sich der Bundesregierung nicht. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

6. Wie viele Bahnübergänge waren zur Zeit der Deutschen Einheit mit dem ostdeutschen Sicherungssystem ausgerüstet?

Nach Angaben der DB AG waren im Jahr 1993 ca. 2400 Bahnübergänge auf dem Gebiet der DR mit der Sonderbauform „Andreaskreuz mit integriertem Blinklicht“ gesichert.

7. Wie viele Bahnübergänge wurden in den neuen Bundesländern zwischenzeitlich auf ein EBO-konformes System umgerüstet?

Nach Angaben der DB AG wurden von 1993 bis Ende 2005 etwa 650 Bahnübergangssicherungen mit der Sonderbauform DR durch EBO-konforme Systeme ersetzt. Im gleichen Zeitraum ist eine etwa gleich große Anzahl von Bahnübergängen mit der Sonderbauform DR durch Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen, Streckenabgaben, Verpachtungen oder Streckenstilllegungen aus dem Anlagenbestand der Eisenbahnen des Bundes entfallen.

8. Wie viele Bahnübergänge sind zurzeit noch mit dem Sicherungssystem der ehemaligen DDR versehen?

Nach Angaben der DB AG sind in ihrem Netz noch ca. 1100 Bahnübergangssicherungen mit der Sonderbauform „Andreaskreuz mit integriertem Blinklicht“ vorhanden.

9. In welcher Höhe fallen Kosten für die Umrüstung eines Bahnübergangs auf ein in der EBO aufgeführtes System an?

Wie bereits in der Vorbemerkung und der Antwort zu Frage 1 ausgeführt, erfolgt eine Anpassung der Gesamtanlage an den Stand der Technik ohnehin nur im Zuge von Erneuerungsmaßnahmen oder im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Verbesserung eines Bahnüberganges. Dazu zählen z. B. Nachbau von Halbschrankenanlagen, Fahrbahnverbreiterungen, Anlegen von Schleppkurven, Anlegen von Geh-/Radwegen. Dadurch werden Kosten allein für eine Umrüstung im Sinne der Fragestellung vermieden.

10. Welche Kosten sind insgesamt für die Umrüstung ostdeutscher Bahnübergänge bislang angefallen? Welchen Anteil hat davon der Bund getragen?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen. Die Gesamtkosten betragen ca. 360 Mio. Euro. Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz trägt der Bund hiervon ein Drittel der Kosten, somit ca. 120 Mio. Euro. Das von den Eisenbahnen des Bundes zu tragende Schienendrittel von ca. 120 Mio. Euro wird nach Bundesschienenwegeausbaugesetz ebenfalls aus Bundesmitteln finanziert.

11. Sehen einzelne Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und der Deutsche Bahn AG zu bestimmten Verkehrsprojekten die vollständige Übernahme der für die Umrüstung der Bahnübergangssicherung anfallenden Kosten durch den Bund vor?

Zwischen dem Bund und der DB AG sind keine Finanzierungsvereinbarungen für die vollständige Übernahme der Umrüstungskosten der Bahnübergangssicherungen abgeschlossen worden.

12. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, bei denen Bahnstrecken wegen der zu erwartenden Kosten für die Umrüstung der Bahnübergänge stillgelegt wurden?

Der Bundesregierung sind keine Fälle bekannt, in denen allein wegen der zu erwartenden Kosten für die Umrüstung von Bahnübergängen eine Eisenbahnstrecke stillgelegt wurde. Das Verfahren für die Stilllegung von Eisenbahnstrecken ist in § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) geregelt.

13. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, dass von Seiten der Europäischen Union ein neues einheitliches System zur Sicherung von Bahnübergängen geplant ist?

Falls ja, welche Merkmale weist dieses auf?

Nein





