Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 21 257
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)

vom 11. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Oktober 2019)

zum Thema:

Zu dem Verkehrsgeschehen an dem Bahnübergang BÜ 26,279 in der Rudolf-Rühl-Allee

und **Antwort** vom 25. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Okt. 2019)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21257 vom 11. Oktober 2019
über Zu dem Verkehrsgeschehen an dem Bahnübergang BÜ 26,279 in der Rudolf-Rühl-Allee

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:
Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn (DB) und die Bundespolizei um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort entsprechend wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Diese Anfrage bezieht sich auf meine Anfrage Drucksache 18/20549 und die Antwort des Senats vom 15.08.2019.
Zumeist trifft denjenigen, der mit einem Kraftfahrzeug auf dem Bahnübergang (BÜ) mit einem Eisenbahnfahrzeug kollidiert, entsprechend § 19 StVO die Alleinschuld, sofern die Bahnunternehmen ihren Verkehrssicherheits- und Verkehrsregelungspflichten nachkamen.

Die Bahn- und Straßenbehörden sind gehalten, die Sicherungsmaßnahmen an den Bahnübergängen den jeweiligen örtlichen Verhältnissen anzupassen, um so Unfälle auszuschließen, wobei - wie stets auch bei anderen Maßnahmen zur Erfüllung der Verkehrssicherungs- bzw. Verkehrsregelungspflicht - laut Rechtsprechung ein gewisses Maß an Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer einzukalkulieren ist. Nicht immer sind Mutwillen und Leichtsinn die Unfallursache, auch Fehleinschätzung der Situation, Überforderung, Frust im Dauerstau oder mangelnde Kenntnis der Verkehrsregeln führen zu schwerwiegenden Unfällen.
Laut einer Analyse der Versicherer bezüglich der mit Halbschranken gesicherten Bahnübergänge kam vor jedem dritten Unfall das Kfz auf dem Bahnübergang zum Stehen.
Der Überwachung und Freihaltung des Gefahrenbereichs kommt daher eine große Bedeutung zu.
Dementsprechend finden Maßnahmen zur Vermeidung von Rückstau auf den Bahnübergang und zur Überwachung des Gefahrenbereichs in den Bahnvorschriften große Beachtung.

Die Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) stellt lediglich Mindestforderungen an die Bahntechnik, die aber - den jeweiligen Umständen nach - ggf. **erhöht werden müssen.**
Für Halbschranken fordert die EBO im § 11 *keine* Überwachung des Bahnübergangs. Das wird damit begründet, dass in Fahrtrichtung keine Behinderung durch einen Schrankenbaum bestehen und somit der Gleisbereich jederzeit verlassen werden kann. Behinderungen durch Rückstau werden nicht in Erwägung gezogen.
Am **BÜ 26,279 in der Rudolf-Rühl-Allee kann der Verkehr aber eben nicht immer unbehindert abfließen**, denn es tritt dort häufig Rückstau auf und die dort am 1. April und am 30.Juli 2019 verunfallten Kfz konnten wegen dieses Rückstaus den Gefahrenbereich nicht verlassen, waren auf dem Bahnübergang gefangen und wurden vom Zug erfasst.

Die Rudolf-Rühl-Allee weist schon in der Verkehrsstärkenkarte von 2014 eine große werktägliche Verkehrsstärke von mehr als 19 000 Kfz auf. Infolge der Sperrung der Allende-Brücke und der Verkehrsumleitung von der Treskowallee dürfte die Verkehrsnachfrage gegenwärtig noch sehr viel höher sein. Zu dem Rückstau bis zum Bahnübergang tragen außerdem die ebenfalls überlasteten Einmündungen "An der Wuhlheide" und "Köpenicker Straße" bei.

Aus Ihrem Antwortschreiben schlussfolgere ich, dass dieser Rückstaugefahr am BÜ 26,279 in der Rudolf-Rühl-Allee bei den Behörden **offenbar nicht die erforderliche Beachtung geschenkt** wurde, obwohl verschiedene Vorschriften dazu auffordern. Das vergrößerte Verkehrsaufkommen und die Verkehrsumleitungen hätten mit der Bahn abgesprochen werden müssen und es hätte eine Sonderverkehrsschau, spätestens nach dem ersten Unfall durchgeführt werden sollen. Außerdem hätte geprüft werden müssen, ob die am Bahnübergang angewendete Sicherungsart noch ausreichend ist. Insbesondere war zu prüfen, ob "nicht abreißende Verkehrsströme" auftreten und "sich zu bestimmten Zeiten ein Rückstau auf dem technisch gesicherten Bahnübergang bildet." "Um die Sicherheit zu gewährleisten, kann es im Einzelfall notwendig sein, über die Mindestanforderungen hinaus zu gehen." In den DB - Ril 815 heißt es bezüglich der Beurteilung von Gefährdungen wörtlich:

"Eine konkrete Gefahr liegt dann vor, wenn in dem zu beurteilenden, örtlich vorliegenden Einzelfall mit dem Eintreten des Schadensfalls in der überschaubaren Zukunft hinreichend wahrscheinlich gerechnet werden kann, zum Beispiel nach Unfällen an einem BÜ. Ggf. ist eine Sonderverkehrsschau durchzuführen."

Nachzulesen in:
- § 45 StVO und VwV-StVO (Verkehrsschau);
- Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen;
- § 17 BerlStrG (da nur auf Privatstraßen bezogen ergänzend § 14 FStrG beachten);
- Deutsche Bahn - Ril 815
- EBO

Aus diesen Vorbemerkungen ergibt sich folgerichtig die Aufgabe, zu untersuchen, ob das Unfallgeschehen vom 01.04. 2019 und vom 30.07.2019 an dem Bahnübergang BÜ 26,279 in der Rudolf-Rühl-Allee, wo in beiden Fällen zum Stehen gekommene Pkw von einer Lok erfasst wurden, durch mangelnde Berücksichtigung des z.Zt. massiven regelmäßigen Rückstaus durch die Behörden begünstigt wurde.

Frage 1:

Laut Ihrer Antwort vom 15.08.2019 (Drucksache 18/20549) wurde den in verschiedenen Vorschriften niedergelegten und zum Teil hier erwähnten Forderungen bisher nicht nachgekommen - weshalb nicht?

Antwort zu 1:

Die in der Frage enthaltene Feststellung wird zurückgewiesen. In der Schriftlichen Anfrage (Drs.18/20549) war nach anderen Dingen gefragt.

An dem Bahnübergang (BÜ) kam es zu zwei Unfällen mit Sachschäden und Bahnbeteiligung. Beide Unfälle wurden von der Bundespolizei aufgenommen. Die Unfallursache war in beiden Fällen nach Stand der derzeitigen polizeilichen Ermittlungen ein Fehlverhalten der Kraftfahrenden, da diese das Haltverbot auf den Bahngleisen missachteten und, gleichwohl sich der Verkehr im Bereich des BÜ staute, auf den Bahnübergang gefahren sind. Abgesehen von diesen Unfällen wurden im Zeitraum zwischen dem 1. September 2016 und dem 31. August 2018 lediglich zwei Auffahrunfälle (ungenügender Sicherheitsabstand) vor dem BÜ Rudolf-Rühl-Allee erfasst. Es kann also gemeinhin von einer unauffälligen Unfalllage gesprochen werden.

Nach Aussage der Deutschen Bahn (DB) Netz AG, welche als Bahnunternehmer für die technische Sicherung des Bahnüberganges zuständig ist, liegt der BÜ km 26,297 auf der eingleisigen, elektrifizierten DB-Strecke 6148 Berlin-Eichgestell – Berlin Stadtforst zwischen den beiden vorgenannten Betriebsstellen. Die Strecke wird in beiden Richtungen mit 60 km/h befahren. Der BÜ ist mit Lichtzeichen und Halbschranken technisch gesichert. Die Sicherungsanlage der Bauform SIMIS-LC wird vom Fahrdienstleiter Grünauer Kreuz

fernüberwacht. Dies bedeutet, dass Fehlfunktionen der Anlage im Stellwerk angezeigt werden, woraufhin der Fahrdienstleiter im Bedarfsfall betriebliche Maßnahmen veranlasst und die Triebfahrzeugführer entsprechend verständigt. Ebenso läuft beim zuständigen Fahrdienstleiter bei ausbleibender Öffnung des BÜ eine Zeitüberschreitungsmeldung (hier nach 240 Sekunden) auf. Die Anlage wurde 2003 in Betrieb genommen und entspricht den geltenden Regelwerken zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) definiert im § 11 Abs. 3 den grundsätzlichen Vorrang des Eisenbahnverkehrs, angezeigt durch das Andreaskreuz (Verkehrszeichen 201 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)). Weiterhin lässt der § 11 Abs. 6 EBO die technische Sicherung von Bahnübergängen mit Halbschranken und Lichtzeichen zu. Die erforderliche Sicherungsart eines Bahnübergangs wird gemäß den Grundlagen für die Planung von Bahnübergängen (Ril 815.0010) Tabelle 1 festgelegt. Diese schreibt für den im Bereich der Rudolf-Rühl-Allee bestehenden starken Straßenverkehr eine technische Sicherung des BÜ vor, welche als Lichtzeichen ergänzt um Halb- oder Vollschranken auszuführen ist. Maßgebend ist in jedem Fall das Lichtzeichen. Ergänzend sollen Halbschranken oder Schranken mit Vollabschluss eingesetzt werden. Halbschranken kommen grundsätzlich bei Bahnübergängen mit mehr als schwachem Verkehr zum Einsatz. Schranken mit Vollabschluss sind gemäß Ril 815.0032 Nr. 1 Abs. 8 nur zum Einsatz zu bringen, wenn

- örtliche Gründe eine Sicherung mit Halbschranken nicht zulassen (hier nicht der Fall) oder
- eine Annäherungszeit (= Zeit zwischen Anschaltung Rotlicht und Befahren des BÜ durch die Zugspitze) von 240 Sekunden überschritten wird. Die am BÜ km 26,297 vorhandene Annäherungszeit beträgt 40 Sekunden.

Demzufolge entspricht die derzeit vorhandene Sicherung des BÜ km 26,297 den geltenden Gesetzen und den Regeln der Technik.

Frage 2:

Bis wann wird der Senat bzw. werden die nachgeordneten Behörden mit der Bahn Gespräche über diese BÜ - Unfälle führen, Verkehrsschauen abhalten und wann werden die daraus abzuleitenden Maßnahmen realisiert?

Antwort zu 2:

Im Rahmen der regelmäßig durchgeführten Verkehrsschauen wird die Situation am BÜ von allen Beteiligten (Polizei, Straßenverkehrsbehörde, DB) analysiert. Bei der letzten protokollierten Verkehrsschau am 11.10.2018 wurden notwendige Anpassungen der Beschilderung, Säuberung der Verkehrszeichen und Baumschnittarbeiten festgelegt. Die Maßnahmen wurden ausgeführt. Bei einer erneuten Begehung am 30.08.2019 wurde festgestellt, dass der beschrankte Bahnübergang ordnungsgemäß nach den Vorschriften der StVO gekennzeichnet ist. Die Verkehrszeichen 156-10 StVO (dreistreifige Bake), VZ 159-10 StVO (zweistreifige Bake), VZ 162-20 StVO (einstreifige Bake), VZ 201-51 StVO (Andreaskreuz mit rotem Blinklicht) sowie VZ 274 (30 Km/h) in Verbindung mit dem VZ 112 StVO (unebene Fahrbahn) sind in beiden Fahrtrichtungen vor dem Bahnübergang jeweils am rechten Fahrbahnrand angebracht. Die Haltlinien VZ 294 StVO wurden teilweise erneuert und sind gut sichtbar. Die genannten Verkehrszeichen sind teilweise mit Graffitis und Aufklebern verschmutzt. Das Bezirksamt wurde daher aufgefordert, diesen

Umstand zu beseitigen und ggf. regelmäßig zu kontrollieren. Die vorhandene Halbschranke stellt eine zuverlässige und sichere Lösung für einen geordneten Verkehrsablauf dar.

Frage 3:

Welche vorläufigen Sofortmaßnahmen wird der Senat zunächst unabhängig von der Bahn durchführen (z.B. Verkehrszeichentafel mit Z. 124 StVO und Text "Gleis freihalten" o.ä.)?

Antwort zu 3:

Aus Sicht des Senats sind die vorhandenen Beschilderungen und Sicherungsmaßnahmen ausreichend. Ein Verkehrszeichen „Gleis freihalten“ ist in der StVO nicht verzeichnet und würde lediglich die gesetzliche Regelung des § 19 Abs. 3 StVO wiedergeben: „Kann der Bahnübergang wegen des Straßenverkehrs nicht zügig und ohne Aufenthalt überquert werden, ist vor dem Andreaskreuz zu warten.“

Frage 4:

Wird der Senat die Deutsche Bahn dazu anregen, den Gefahrenraum auf dem Bahnübergang unverzüglich zu überwachen und zu sichern, z.B. mit einer (Radar-) Gefahrenraum-Freimeldeanlage, um weitere Unfälle zu verhindern? Wenn nein, bitte begründen.

Antwort zu 4:

Anregungen seitens der für die Verkehrsführung des angrenzenden Straßenraums zuständigen Verkehrslenkung Berlin (VLB) erfolgen im Zusammenhang mit den Bahnübergangsschauen. Aus Sicht des Senats sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich (siehe auch Antwort zu 2).

Die Sicherung des BÜ obliegt gem. § 45 Abs. 2 Satz 3 StVO dem Bahnbetreiber. Dieser sichert und überwacht den Gefahrenraum auf dem Bahnübergang im Rahmen der bestehenden Verkehrssicherungspflicht. Dieser teilte zu den Anregungen bezüglich der Gefahrenraum-Freimeldeanlage mit:

Die Anwendung einer Gefahrenraumfreimeldung (GFR) ist in der gegebenen Situation nicht umsetzbar und führt ohne Veränderung der Kreuzung (Nachrüsten von Signalen und Schranken mit Vollabschluss) auch nicht zu einem Sicherheitsgewinn. Eine Gefahrenraumfreimeldung ersetzt die Sicht des Schrankenbedieners auf den Überweg vor dem Schließen der Schranken, um zu verhindern, dass bei Schranken mit Vollabschluss Fahrzeuge auf dem BÜ eingeschlossen werden. Sie stellt somit nur einen Ersatz für die Prüfung mittels Inaugenscheinnahme dar. Bei Halbschranken ist eine GFR nicht erforderlich, da das Räumen des BÜ bei Beachtung §19 StVO stets möglich ist.

Die Anwendung einer GFR bedingt darüber hinaus, dass der Wärter eine Möglichkeit hat, eine sich nähernde Fahrt eines Eisenbahnfahrzeuges vor dem Überweg anzuhalten. Hierzu wird die Anlage zu einem vorliegenden Hauptsignal in Abhängigkeit gebracht. Da die Gefahrraumfreimeldung nur von einem Bediener ausgewertet werden kann, müssten beidseitig des BÜ Hauptsignale aufgestellt werden. Dies wäre aufgrund der Lage des Überweges zwischen den Betriebsstellen Eichgestell und Stadtforst nur durch umfangreiche Umbaumaßnahmen mit entsprechenden Planungsvorläufen herstellbar.

Zudem würden sich aufgrund der Abhängigkeit der Schranken zu den Signalanlagen die Schließzeiten massiv erhöhen. Durch die Maßnahme würde der Verkehrsfluss auf der Rudolf-Rühl-Allee zusätzlich behindert; die Schließzeiten würden bei überschlägiger Berechnung über 240 Sekunden liegen.
Die derzeitige Annäherungsstrecke für Schienenfahrzeuge beträgt 434 m, welche bei 60 km/h in unter 40 s zurückgelegt werden können.

Frage 5:

Wird der Senat die Deutsche Bahn dazu anregen, bis zum Einbau der Gefahrenraum-Freimeldeanlage den Streckenbereich als Langsamfahrstelle auszuweisen, damit der Zug bei zugestautem BÜ rechtzeitig zum Stehen gebracht werden kann? Wenn nein, bitte begründen.

Antwort zu 5:

Wie unter Antwort zu 4 beschrieben ist der Einbau einer GFR nicht zielführend. Die Verminderung der Geschwindigkeit an technisch gesicherten Überwegen ist nicht vorgesehen und bei regelkonformem Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmenden auch nicht erforderlich. Zudem führt eine Herabsetzung der Geschwindigkeit zu einer weiteren Erhöhung der Schließzeiten und somit zu einer weiteren Verschlechterung der Verkehrssituation.

Frage 6:

Welche sonstigen Maßnahmen wird der Senat veranlassen, um zukünftige Unfälle am BÜ 26,279 in der Rudolf-Rühl-Allee zu verhindern?

Antwort zu 6:

Unabhängig von den beiden Unfällen soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit am Knoten Rudolf-Rühl-Allee/Köpenicker Straße eine Lichtsignalanlage (LSA) neu errichtet werden. Aufgrund der Lage des Knotens in unmittelbarer Nachbarschaft des Bahnüberganges ist die Anlage als Bahnübergangs- und Straßensicherungsanlage (BÜSTRA) vorgesehen. Wenn die Gefahr besteht, dass durch benachbarte Kreuzungen mit LSA die Verkehrsabwicklung am Bahnübergang beeinträchtigt wird und somit ein Freiräumen des Bahnüberganges nicht gewährleistet ist, muss eine Abhängigkeit zwischen der Bahnübergangssicherung und der LSA hergestellt werden. Hierzu muss die Bahnübergangssicherungsanlage technisch mit der LSA verbunden und die Signalisierung der LSA auf die Bahnübergangssicherung abgestimmt werden. Abstimmungen werden mit der Deutschen Bahn AG und dem Eisenbahnbundesamt (EBA) geführt. Dazu wurde bei der zuständigen VLB am 5. Juli 2019 eine Aufgabenstellung gefertigt. Planung und Bau der LSA obliegen der Alliander Stadtlicht GmbH als beauftragter Generalübernehmer.

Frage 7:

Liegen dem Senat zu den Unfällen inzwischen die Untersuchungsberichte nach § 5 EUV (Eisenbahnuntersuchungsverordnung) vor und wo kann man sie einsehen?

Antwort zu 7:

Gemäß § 2 der Verordnung über die Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb (EUV) werden diese durch die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (EUB) nur bei schweren Unfällen zwingend untersucht, bei übrigen Ereignissen kann eine Untersuchung erfolgen. Die Untersuchungsberichte auf können der Internetseite https://www.eisenbahn-unfalluntersuchung.de/EUB/DE/home_node.html eingesehen werden. Zum BÜ Rudolf-Rühl-Allee sind keine Untersuchungsberichte einsehbar.

Frage 8:

Der Senat hatte vor der Änderung der Fahrstreifenaufteilung an der Einmündung der Rudolf-Rühl-Allee in die Straße "an der Wuhlheide" (ein Rechtsabbiegefahrstreifen statt zuvor zweier) gewiss untersuchen lassen, wie sich dadurch die Staulänge (nach HBS) in der Rudolf-Rühl-Allee ändert. Wie lautete das Ergebnis?

Frage 9:

Weshalb hatte der Senat mit der vermeintlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Einmündung der Rudolf-Rühl-Allee in die Straße "an der Wuhlheide" (Frage 8) erhöhte Gefährdung am BÜ 26,279 - vermehrter Rückstau auf den Bahnübergang - in Kauf genommen?

Antwort zu 8 und 9:

Die Fahrstreifenaufteilung entspricht der Forderung der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA, Ausg. 2015), dass parallele Fußgängerführungen – hier die Furt über die westliche Ausfahrt der Straße An der Wuhlheide – bei mehrstreifiger Führung der Abbieger nicht zulässig und entweder getrennt zu signalisieren oder parallel mittels einstreifigem Abbiegen freizugeben sind. Da der ursprüngliche Zustand also nicht beibehalten werden konnte und eine getrennte Signalisierung sich hinsichtlich der Fußgänger-Querungsbedingungen negativ ausgewirkt hätte, wurde die Entscheidung getroffen, das zweistreifige Abbiegen aus der Rudolf-Rühl-Allee im Sinne der Sicherheit des Fußgängerverkehrs aufzuheben. Bei der Planung wurde die Leistungsfähigkeit nachgewiesen und erwies sich mit den Angaben einer Verkehrszählung aus 2017 als ausreichend. Die Planung konnte jedoch eine Vollsperrung der Salvador-Allende-Brücke nicht berücksichtigen, da diese nicht vorhersehbar war und auch nur vorübergehend besteht. Die Verkehrslenkung Berlin hat für die Dauer der Brückensperrung und dem damit zusammenhängenden hohen Verkehrsaufkommen das zweispurige Rechtsabbiegen von der Rudolf-Rühl-Allee in die Straße An der Wuhlheide wieder zu gelassen. Um Gefährdungen für zu Fuß Gehende auszuschließen, wurde dazu die Fußgängerfurt gesperrt.

Frage 10:

Laut Zeitungsbeitrag vom Dez. 2017 lehnte die VLB die Einrichtung eines Fahrradweges in der Rudolf-Rühl-Allee schon deshalb ab, weil dort nur mittelstarker Verkehr mit 640 Kfz in der Spitzenstunde herrsche. Die amtliche Verkehrszählung von 2014 weist aber einen DTV von 19000 Kfz auf, was einem Spitzenstundenverkehr von einigem mehr als 1500 Kfz entspricht. Wer benutzt hier falsche Daten und warum?

Antwort zu 10:

Der Zeitungsbeitrag ist hier nicht bekannt und kann daher nicht beurteilt werden.
Die Zuständigkeit für den Bau und die Einrichtung von Radwegen liegt bei den Straßenbaulastträgern (Straßen- und Grünflächenämtern) der Bezirke. Die VLB kann den Bau von Radwegen nicht ablehnen, da sie hierfür nicht zuständig ist. Worauf sich der Zeitungsartikel bezieht, kann nicht nachvollzogen werden.

Die von der Verkehrslenkung Berlin veranlassten Verkehrszählungen (beispielsweise für die Anordnung von Fußgängerüberwegen) erfassen das stündliche Verkehrsaufkommen und werden teils elektronisch (mittels Fahrzeugerfassung durch Induktionsschleifen), teils manuell erfasst. Diese Zahlen werden stets zuverlässig ermittelt, unterliegen aber naturgemäß bei langjährigen Abständen gewissen Schwankungen. Die genannten Zahlen konnten ohne Nennung einer genauen Quelle nicht plausibel nachgeprüft werden. Es werden für die Anordnung verkehrsbehördlicher Maßnahmen jedoch stets die korrekt ermittelten Zahlen benutzt.

Frage 11:

Ergänzend zu Frage 10: Ist den Verantwortlichen nicht bewusst, dass unsorgfältiges oder gar bewusst falsches Ermitteln von Daten gefährliche Unfälle, wie hier am BÜ 26,279 begünstigen kann?

Antwort zu 11:

Die Verkehrszahlen werden durch Zählungen direkt vor Ort ermittelt. Dabei wird darauf geachtet, dass die Zählung an einem durchschnittlichen Arbeitstag erfolgt. Die Verkehrslenkung Berlin ist sich ihrer Verantwortung bewusst, dass für verkehrslenkende- und regelnde Maßnahmen die korrekten Verkehrsmengen erforderlich sind. Die VLB ermittelt die Daten weder unsorgfältig noch bewusst falsch.

Frage 12:

Ist dem Senat bekannt, dass der BÜ 26,279 immer wieder gestört ist, wobei die Schranken lange geschlossen bleiben, die Bahn dies für "normal" erklärt, die hier aufgeführten Unfälle nicht die einzigen sind und in einigen Fällen erst ein Techniker herbeieilen muss, um die Schranken wieder betriebsfähig zu machen?

Antwort zu 12:

Zur Unfalllage wird auf die Antwort zu 1 verwiesen. Weitere Störungen sind dem Senat nicht bekannt. Die Deutsche Bahn teilte hierzu mit:

„Die Bahnübergangssicherungsanlage und ihre einzelnen Anlagenteile unterliegen dem normalen Verschleiß. Trotz regelmäßig erfolgter Inspektionen können ein technischer Defekt oder von außen einwirkende Ereignisse nie ganz ausgeschlossen werden.

Der BÜ km 26,297 weist im Vergleich zu ähnlichen Anlagen in Berlin keine auffällige Häufung von Störungen auf. Für den BÜ liegen die folgenden Störmeldungen vor:

- 2017: 4 technische Störungen, zusätzlich 4 Einmalstörungen mit geringer Bestehzeit ohne Erfordernis der Entstörung. Die durchschnittliche Störbestehzeit (Zeit vom Erkennen bis zur Behebung der Störung) der länger andauernden Störungen lag bei 1 Stunde 53 Minuten.

- 2018: 9 technische Störungen. Die durchschnittliche Störbestehzeit lag bei 1 Stunde 53 Minuten.
- 2019 (Stand 16.10.2019; 08:00 Uhr): 11 technische Störungen, weiterhin 1 Anfahrschaden (Kollision Straßenverkehrsteilnehmer mit Schrankenbaum), 2 Zugkollisionen mit Straßenverkehr. Die durchschnittliche Störbestehzeit der technischen Störungen lag bei 2 Stunden 20 Minuten*.

*Die höhere durchschnittliche Störbestehzeit in 2019 resultiert aus einer komplexeren Störung vom 26.04., in welcher eine Baugruppe getauscht werden musste und die Behebung aus diesem Grund 8 Stunden 30 Minuten andauerte. Ohne diesen zeitlichen Ausreißer liegt die durchschnittliche Störbestehzeit für technische Störungen für den Zeitraum 01/2019 - 10/2019 am BÜ 26,297 derzeit bei 1 Stunde 43 Minuten.

Die beschriebenen Störungen hatten nicht in jedem Fall Auswirkungen auf die Funktion der Sicherungsanlage.

Bei technischen Störungen ist der Einsatz eines Mitarbeiters zur Entstörung der Anlage erforderlich. Die Instandhaltungspersonale werden für den Bereich Berlin zentral unter Beachtung der Auswirkungen der jeweiligen Störung disponiert.“

Frage 13:

Wann wird der Senat bei der Bahn die Beseitigung der Missstände entsprechend der Frage 12 und die Gewährleistung der zuverlässigen Verkehrsabwicklung am BÜ 26,279 einfordern?

Antwort zu 13:

Aus Sicht der DB Netz AG besteht kein erhöhtes Störaufkommen am BÜ km 26,297 (siehe Antwort zu 12). Die im Rahmen des normalen Verschleißes vorkommenden Störungen der technischen Anlagen sind der Deutschen Bahn bekannt und werden regelmäßig durch diese behoben. Es besteht keine Zuständigkeit des Senats bezüglich der technischen Sicherungsanlagen an Bahnübergängen. Die für die Verkehrsabwicklung erforderlichen Maßnahmen im angrenzenden Straßenbereich sieht der Senat als ausreichend an.

Frage 14:

Weshalb musste laut Presse kürzlich der mit der Beseitigung der Störung am BÜ 26,279 beauftragte Techniker zu Fuß am langen Stau vorbei zum Bahnübergang laufen, weil die vor Ort befindliche Polizei ihn nicht über den völlig freigefahrenen Gegenfahrstreifen zum gestörten Bahnübergang leitete? Wann wird dieser Vorfall bei der Polizei ausgewertet? Vorbemerkung zu Frage 15: Laut den Bahnbestimmungen darf die Wartezeit für die Kfz wegen der Gefahr des Umfahrens der Halbschranken i.d.R. nur 4 Minuten bis zum Eintreffen des Zuges betragen. Längere Wartezeiten und die Erfahrung, vor einem unzuverlässigen Bahnübergang BÜ 26,279 zu warten, erhöht die Gefahr von regelwidrigem, gefährlichen Verhalten. Aus diesem Grund erfolgt beispielsweise am BÜ in Haarhausen (Thür.) zusätzliche Postensicherung.

Antwort zu 14:

Der Pressetext ist dem Senat nicht bekannt. Als Teilnehmende am Straßenverkehr haben die Techniker der Deutschen Bahn keine Sonderrechte, an einem Stau auf einer öffentlichen Straße links vorbei zu fahren. Eine Nachfrage bei der den Unfall aufnehmenden Bundespolizei ergab diesbezüglich keine Erkenntnisse.

Der in der Anfrage beschriebene maximale Wert der Annäherungszeit (Anschaltung Rotlicht am Lichtzeichen bis Erreichen des BÜ durch das Schienenfahrzeug) von 240 Sekunden für die Errichtung von Halbschranken bezieht sich auf die Schließzeit des BÜ im Regelbetrieb. Diese beträgt für den BÜ km 326,297 40 Sekunden. Havariefälle sind mit dieser Zeitdauer nicht abgedeckt und können nicht ausgeschlossen werden. Im Falle eines Halts in der Einschaltstrecke (Zeitüberschreitungsmeldung) werden durch den zuständigen Fahrdienstleiter betriebliche Maßnahmen getroffen.
Die geforderte (zusätzliche) Postensicherung würde für den BÜ km 26,297 zu einer deutlichen Erhöhung der Schließzeiten führen, da bei der Einrichtung eines Bahnübergangspostens (BÜP) dieser vor dem Zulassen der Zugfahrt zu verständigen ist, dieser die Kreuzung zu sichern hat und der BÜP dies dem Fahrdienstleiter zurückmelden muss. Hierdurch würden sich die Sperrzeiten der BÜ merklich erhöhen.
Die Postensicherung am BÜ in Haarhausen ist mit der vorliegenden Situation am BÜ km 26,297 nicht vergleichbar, da die Stellung von BÜP in Haarhausen eine Ersatzmaßnahme für eine bei Inbetriebnahme mangelhafte technische Sicherung darstellt, welche nach erfolgter Mängelbeseitigung und erfolgreicher Abnahme der technischen Anlage entfallen kann. Der BÜ km 26,297 ist demgegenüber eine abgenommene, in Betrieb befindliche Anlage, die den Regeln der Technik entspricht. Eine Überschreitung der Annährungszeit von 240 Sekunden kommt hier nur im Havariefall vor.

Frage 15:

Wird der Senat die Bahn veranlassen, die Schließzeiten des BÜ 26,279 zu überprüfen und schon deswegen ggf. auf Veränderungen am BÜ drängen?

Antwort zu 15:

Der Senat sieht keinen Anlass, die Schließzeiten des BÜ km 26,297 zu überprüfen. Diese entsprechen den geltenden Regelwerken. Aus Sicht der DB Netz AG führt eine Änderung des Bahnüberganges, z. B. durch Schranken mit Vollabschluss und Gefahrenraumfreimeldung, zu einer Erhöhung der Schließzeiten und somit zu einer Verschlechterung des bestehenden Zustandes.

Frage 16:

Wann wurde die letzte Bahnübergangsschau am BÜ 26,279 durchgeführt und wo kann ich das Protokoll einsehen?

Antwort zu 16:

Die letzte Verkehrsschau am BÜ km 26,297 wurde am 11.10.2018 durchgeführt. Die Protokolle liegen beim zuständigen Bezirksleiter der DB Netz AG als Teilnehmer vor.

Berlin, den 25.10.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz