

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1086
des Abgeordneten Michael Jungclaus
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 5/2792

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1086 vom 11.01.2010:

Sicherheit des Schienenverkehrs in Brandenburg

Das schwere Zugunglück in Sachsen-Anhalt am 29.01.2011 zeigt deutlich, wie wichtig moderne Sicherungstechniken im Bahnverkehr sind. Die Modernisierung der Schieneninfrastruktur in Zeiten angespannter Haushaltslagen basiert hingegen auf Prioritätenlisten, d. h. Nebenstrecken werden nur schrittweise ausgestattet. Die Schieneninfrastruktur eines dünn besiedelten Flächenlands wie Brandenburg wird jedoch durch „Nebenstrecken“ geprägt und Gefahrenpotentiale wie eingleisige Netzabschnitte und schmale Bahnsteige sind keine Seltenheit.

Deshalb frage ich die Landesregierung:

1. Wie viele Unfälle hat es in den letzten zehn Jahren bei der Eisenbahn im Land Brandenburg gegeben?
2. Wie viele Beinaheunfälle (z. B. infolge des Überfahrens eines Halt zeigenden Signals) hat es in den letzten 10 Jahren bei der Eisenbahn in Brandenburg gegeben?
3. Welche Zugstrecken in Brandenburg sind derzeit noch nicht mit modernen Sicherungstechniken (wie z. B. PZB90, LZB oder ECTS) ausgestattet?
4. Auf welchen Strecken ist eine technische Nachrüstung geplant bzw. warum ist keine Nachrüstung vorgesehen? (Bitte aufschlüsseln nach Strecken)
5. Auf welchen Bahnhöfen in Brandenburg bestehen ähnliche bauliche Voraussetzungen wie beim Bahnhof Wünsdorf (z. B. gesteuerte Zugangstore zum Bahnsteig, fehlende Mindestbreite von Bahnsteigen nach EBO)?

6. Auf Bahnsteigen mit hoher Durchfahrtsgeschwindigkeit werden von der Bahn Sicherheitsstreifen gekennzeichnet, die aus Farbstreifen oder Riffelplatten bestehen. An welchen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten fehlt noch die Markierung der Sicherheitsstreifen und bis wann sollen die Farbstreifen sehbehindertengerecht durch Riffelplatten abgelöst werden?
7. Wie viele Verfahren wurden gegen die Deutschen Bahn infolge versäumter oder unzureichender Winterdiensten auf Bahnhöfen eingeleitet? (Bitte aufschlüsseln für die letzten 5 Jahre)

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie viele Unfälle hat es in den letzten zehn Jahren bei der Eisenbahn im Land Brandenburg gegeben?

Frage 2:

Wie viele Beinaheunfälle (z. B. infolge des Überfahrens eines Halt zeigenden Signals) hat es in den letzten 10 Jahren bei der Eisenbahn in Brandenburg gegeben?

Zu Frage 1 und 2:

Für die Untersuchung von Eisenbahnunfällen und anderer gefährlicher Ereignisse und der daraus entstehenden Konsequenzen ist die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde verantwortlich. Der weitaus überwiegende Anteil der Eisenbahnstrecken im Land Brandenburg wird durch das Eisenbahnbundesamt in originärer Zuständigkeit überwacht. Diese Zahlen liegen der Landesregierung nicht vor.

Frage 3:

Welche Zugstrecken in Brandenburg sind derzeit noch nicht mit modernen Sicherungstechniken (wie z. B. PZB90, LZB oder ECTS) ausgestattet?

Frage 4:

Auf welchen Strecken ist eine technische Nachrüstung geplant bzw. warum ist keine Nachrüstung vorgesehen? (Bitte aufschlüsseln nach Strecken)

Zu Frage 3 und 4:

Für die Einhaltung der Anforderungen an die Eisenbahninfrastruktur sind die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen verantwortlich. Nur für Strecken mit einer Streckengeschwindigkeit von mehr als 100 km/h ist eine Zugbeeinflussung zwingend vorgeschrieben. Die betreffenden Strecken im Land Brandenburg sind mit entsprechender Sicherungstechnik ausgestattet.

Für die Strecken ohne eine punktuelle Zugbeeinflussung (PZB) im Land Brandenburg ist eine Karte der im Schienenpersonenverkehr genutzten Strecken nach den Angaben der Eisenbahninfrastrukturbetreiber beigelegt.

Die DB Netz AG hat in den letzten Tagen bundesweit eine Bestandsanalyse aller Strecken durchgeführt. In der Folge dieses Ergebnisses prüft die DB Netz AG, ob über die Vorgaben

der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) hinausgehend auch solche Strecken mit punktförmigen Zugbeeinflussungsprogrammen (PZB) ausgerüstet werden, auf denen nur bis zu 100 km/h gefahren werden darf. Die DB AG wird, ergänzend zur eigenen Einschätzung, ein zusätzliches Gutachten in Auftrag geben, um die zusätzliche Ausstattung mit PZB unabhängig zu prüfen.

Frage 5:

Auf welchen Bahnhöfen in Brandenburg bestehen ähnliche bauliche Voraussetzungen wie beim Bahnhof Wünsdorf (z. B. gesteuerte Zugangstore zum Bahnsteig, fehlende Mindestbreite von Bahnsteigen nach EBO)?

Zu Frage 5:

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung enthält keine ausdrücklichen Vorschriften zur Breite von Bahnsteigen. Vielmehr werden die anerkannten Regeln der Technik, vgl. § 2 Abs. 1 EBO, angewendet.

Ähnliche bauliche Voraussetzungen wie auf der Station Wünsdorf-Waldstadt sind nach Angaben der DB AG in folgenden Stationen vorhanden:

- Bagenz
- Blumberg (bei Berlin)
- Bölzke
- Elsterwerda-Biehla
- Groß Pankow
- Klinge
- Niederfinow
- Peitz Ost
- Perleberg
- Vogelsang (bei Zehdenick)
- Wutike
- Zehdenick (Mark)

Die dort vorhandenen höhengleichen Bahnsteigzugänge werden nach Angaben der DB AG durch Personal, in Vogelsang durch eine Warnbeschilderung gesichert. Diese Sicherungen entsprechen nach diesen Angaben den anerkannten Regeln der Technik.

Frage 6:

Auf Bahnsteigen mit hoher Durchfahrtsgeschwindigkeit werden von der Bahn Sicherheitsstreifen gekennzeichnet, die aus Farbstreifen oder Riffelplatten bestehen. An welchen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten fehlt noch die Markierung der Sicherheitsstreifen und bis wann sollen die Farbstreifen sehbehindertengerecht durch Riffelplatten abgelöst werden?

Zu Frage 6:

Das Erfordernis der Markierung mit Sicherheitsstreifen folgt aus § 13 Abs. 3 EBO. Diese Vorschrift ist nach Angaben der DB AG auf allen Stationen im Land Brandenburg durchgeführt. Der Ordnungsgeber überlässt es dabei der Eisenbahn über die Art der Kennzeichnung der frei zu haltenden Fläche zu entscheiden. Bei Neubauten von Bahnsteigen oder großen Umbaumaßnahmen werden, wenn erforderlich, diese Kennzeichnungen als taktile Leitstreifen ausgeführt.

Frage 7:

Wie viele Verfahren wurden gegen die Deutschen Bahn infolge versäumter oder unzureichender Winterdiensten auf Bahnhöfen eingeleitet? (Bitte aufschlüsseln für die letzten 5 Jahre)

Zu Frage 7:

Die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen durch die DB AG wird vom Eisenbahnbundesamt überwacht. Verfahren im Zusammenhang in Folge versäumter oder unzureichender Winterdienste sind in Brandenburg nicht bekannt.

Strecken mit Personenverkehr ohne PZB in Berlin/ Brandenburg

