

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2360  
des Abgeordneten Andreas Noack (SPD-Fraktion)  
Drucksache 7/6333

### **Sicherheit an unbeschränkten Bahnübergängen**

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

Vorbemerkung des Fragestellers:

Sechs Unfälle in sechs Jahren und einer davon endete im letzten Jahr sogar für 2 Personen tödlich. Das ist die bittere Bilanz am unbeschränkten Bahnübergang in Grieben einem Ortsteil im Löwenberger Land an der Regionalbahn RB54. Das die weiteren 5 Unfälle nur mit leichten Personen-oder Sachschäden einhergingen, kann nur mit Glück bezeichnet werden. Es waren wohl nur Bruchteile von Sekunden die bei diesen Unfällen über Leben und Tod entschieden.

Hier geht nicht nur allein um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer auf der Straße, sondern auch um die Sicherheit der Fahrgäste sowie des Triebfahrzeugführers der Regionalbahn.

Die Verwaltung des Landkreis Oberhavel und auch die Gemeindeverwaltung des Löwenberger Landes fordern technische Veränderungen am Bahnübergang, um solche Unfälle in der Zukunft möglichst auszuschließen. Dazu wurden bereits Vorschläge seitens der Gebietskörperschaften unterbreite, wie zusätzliche Verkehrsschilder, einer Lichtsignalanlage oder die sicherste Variante die halbseitige Beschränkung des Bahnüberganges. Der Infrastrukturbetreiber RegioInfra Nordost (RIN) der für diesen Bahnstreckenabschnitt in der Zuständigkeit ist, sieht derzeit, aber nach eigenen Aussagen, keinen Handlungsbedarf. Siehe Zitat:

*„Wenn es sich dabei um Nebenstrecken mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 80 Kilometer pro Stunde handle, was in Grieben der Fall ist, und die Anzahl der KFZ unter die Definition „mäßiger Verkehr“ oder weniger KFZ falle, kann der betreffende Bahnübergang nicht technisch gesichert werden. (Zitat Longina Hessel RegioInfra im Hennigsdorfer Generalanzeiger 08. September 2022).*

Stündlich quert die RB 54 in der Zeit von 09.00 Uhr bis 22.00 Uhr diesen unbeschränkten Bahnübergang.

Vorbemerkung der Landesregierung:

Grundsätzlich ist das Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) zu einer sicheren Betriebsdurchführung und zur Gewährleistung des betriebssicheren Zustands der Infrastruktur verpflichtet.

Dieser Verpflichtung kommt die Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG als EIU auf der eingleisigen, mit 80 km/h befahrenen Eisenbahnstrecke (6751) der RB 54 Löwenberg – Herzberg – Rheinsberg am betreffenden Bahnübergang (BÜ) in Grieben (Bahn-km 9,990 / K6512) nach.

Eingegangen: tt.mm.jjjj / Ausgegeben: tt.mm.jjjj

Die nicht technische Sicherung des BÜ, durch Übersicht auf die Bahnstrecke in Verbindung mit hörbaren Signalen, entspricht aufgrund der vorhandenen Verkehrsstärke auf der Straße (mäßiger Verkehr) den gesetzlichen Bestimmungen, das heißt den Anforderungen nach § 11 Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung.

Die Beschilderung für den Straßenverkehr erfolgt mit Andreaskreuz und wird straßenseitig mit einem Geschwindigkeitstrichter auf 30 km/h begrenzt.

Die letzte BÜ-Verkehrsschau, geregelt in der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung im § 45 Abs. 3 IV Rn. 56 ff., fand am 28. Oktober 2020 statt. Aufgrund eines Verkehrsunfalls am BÜ Grieben mit 2 Toten, erfolgte am 13. Januar 2022 eine Sonder-BÜ-Schau. Beide Termine fanden jeweils auf Einladung der Straßenverkehrsbehörde, des Landkreises Oberhavel (LK OHV), statt. Die am 13. Januar 2022 festgelegten Maßnahmen wurden nach Mitteilung des LK OHV mit Datum vom 29. Juni 2022 umgesetzt. Bei diesem Termin angesprochen wurde auch, den BÜ technisch zu sichern, was bisher nicht weiterverfolgt wurde.

Zwischenzeitlich hat sich am 05. September 2022 ein weiterer Unfall, ohne Personenschaden, ereignet. Aufgrund dessen hat der LK OHV mit E-Mail vom 8. September 2022 auch gegenüber der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) eine Anhörung, mit der Bitte um Stellungnahme zur technischen Sicherung (Halbschranke) am BÜ, durchgeführt.

Mit E-Mail vom 19. September 2022 hat die LEA dem LK OHV mitgeteilt, dass aus Sicht der LEA eine technische Sicherung des BÜ befürwortet wird.

1. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung diesen offensichtlichen Unfallschwerpunkt in Zusammenwirken mit dem Infrastrukturbetreiber RegioInfra Gesellschaft (RIG) und deren Tochterunternehmen RegioInfra Nordost (RIN) zu beseitigen?

zu Frage 1

Die Landesregierung sieht als Möglichkeit der Beseitigung des Unfallschwerpunktes den BÜ mit einer technischen Sicherung auszustatten.

Näheres regelt das Eisenbahnkreuzungsgesetz. Danach sollen über Art, Umfang und Durchführung einer Maßnahme und die Verteilung der Kosten die Beteiligten eine Vereinbarung treffen.

Die Beteiligten (EIU und Straßenbulasträger) an einem BÜ tragen je ein Drittel der Kosten. Da es sich um eine Eisenbahnstrecke einer nicht-bundeseigenen Eisenbahn handelt, trägt ein Drittel das Land.

2. Haben seitens der Landesregierung dazu Gespräche stattgefunden bzw. gibt es dazu Kontakt mit dem Infrastrukturbetreiber und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA)?

zu Frage 2

Da es sich um eine nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastruktur handelt, ist das Eisenbahn-Bundesamt nicht beteiligt. Die Eisenbahnaufsicht hat hier die LEA.

Da das EIU bisher aus Kostengründen eine technische Sicherung des BÜ abgelehnt hat, wurde das EIU durch die Landesregierung darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit der Förderung von maximal bis zu 90 % des Bahndrittels durch das Land besteht.

Inwieweit das EIU von einem Antrag auf Förderung Gebrauch machen wird, ist der Landesregierung nicht bekannt.