



HESSISCHER LANDTAG

29. 09. 2021

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 09.08.2021

Kontrollen von Verkehrsanlagen

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Die zuverlässige Kontrolle von Infrastruktureinrichtungen hinsichtlich ihrer Sicherheit und Funktionsfähigkeit ist oberste Aufgabe des Staates. Am 7. Mai 2020 kam es am Bahnübergang Oeserstraße in Frankfurt am Main zu einem schweren Unfall bei dem ein 16-jähriges Mädchen getötet wurde. Im Nachgang hat die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung einen umfassenden Untersuchungsbericht vorgelegt, der erhebliche Defizite zu Tage förderte.

Schon das Eisenbahnbundesamt (EBA) hatte Ende April 2020, kurz vor dem Unfall, gegenüber seiner vorgesetzten Stelle, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beklagt, dass bundesweit bei ca. 24 % der Bahnübergänge eine Bahnübergangsschau nicht fristgerecht und bei ca. 35 % der Bahnübergänge sogar gar keine Bahnübergangsschau innerhalb der letzten 10 Jahre durchgeführt wurde. Vorgeschrieben ist ein Zweijahresturnus, in schwierigen Fällen soll sogar häufiger kontrolliert werden. Das Eisenbahnbundesamt hat ein Aufgreifen der Problematik seitens des BMVI für dringend erforderlich gehalten. Das BMVI hat daher die entsprechenden Behörden in Hessen aufgefordert ihren Verpflichtungen nachzukommen und auch gegenüber der kommunalen Ebene die gesetzlich vorgeschriebenen, regelmäßigen Kontrollen anzumahnen.

Die letzte Bahnübergangsschau am Bahnübergang Oeserstraße fand am 21. April 2015 statt. Das vom BMVI als zuständige Behörde angeschriebene RP Darmstadt hielt jedoch, entgegen der gängigen Empfehlung des EBA, einen Vierjahresturnus für ausreichend. Danach hätte jedoch zumindest 2019 die nächste Bahnübergangsschau stattfinden müssen. Selbst die erst für den 26. März 2020 geplante Bahnübergangsschau wurde jedoch abgesagt. Kurz darauf kam es zu dem tödlichen Unfall.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Straßenverkehrsbehörden regeln und ordnen den Verkehr auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) sowie den darin genannten Richtlinien und Regelwerken. Gemäß VwV-StVO sind alle zwei Jahre eine Verkehrsschau von den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu organisieren und durchzuführen.

Gegenstand einer Verkehrsschau ist vorbeugend die Überprüfung des Zustands und der Sichtbarkeit der für den Straßenverkehr bestimmten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie die Beseitigung möglicher Gefahren im öffentlichen Verkehrsraum. Die Überprüfung der bahnseitigen Sicherungstechnik eines Bahnübergangs ist dagegen nicht Gegenstand einer Verkehrsschau.

Gemäß dem Untersuchungsbericht vom 30. Juni 2021 der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung war ein Arbeitsfehler der zuständigen Schrankenwärterin ereignisursächlich. Diese öffnete die Schranken bevor alle angekündigten Zugfahrten den Bahnübergang passiert hatten.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Weshalb wurde die für den 26. März 2020 angesetzte Bahnübergangsschau am Bahnübergang Oeserstraße in Frankfurt am Main mit der Begründung, die Corona-Pandemie lasse es nicht zu, abgesagt, obwohl sie im Freien stattfindet?

Die für den 26. März 2020 geplante Bahnübergangsschau wurde aufgrund der Corona-Pandemie kurzfristig von der Stadt Frankfurt am Main abgesagt, nachdem das Regierungspräsidium Darmstadt diesbezüglich die hessischen Kommunen entsprechend informiert hatte. Insbesondere Verkehrsschauen von Bahnübergängen werden in der Stadt Frankfurt am Main üblicherweise von einem sehr großen Personenkreis wahrgenommen (häufig 20 Personen oder mehr). Um die diversen Bahnübergänge in einem angemessenen Zeitrahmen besichtigen zu können, erfolgt der Transport aller Teilnehmer der Bahnübergangsschau in der Regel mit einem gemieteten Bus.

Angesichts der Neuartigkeit sowie des fehlenden Wissens über die Gefährlichkeit und Ansteckungsgefahr des Corona-Virus COVID-19 war diese Vorsichtsmaßnahme nachvollziehbar.

Frage 2. Wurde die Absage der oben genannten Bahnübergangsschau von der höheren Verwaltungsbehörde, dem RP Darmstadt, genehmigt?

Die dem Regierungspräsidium Darmstadt nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden wurden aufgrund der Corona-Pandemie von der Pflicht zur Durchführung von Verkehrsschauen für das Jahr 2020 befreit.

Frage 3. Seit wann wussten die Landesregierung und die ihr nachstehenden Behörden, sowie die Stadt Frankfurt am Main, um die aus Gründen der Verkehrssicherheit und Verkehrsabwicklung unzureichenden Zustände des Bahnübergangs?

Zuständige Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger für die Gemeindestraße Oeserstraße, in deren Verlauf sich der betreffende Bahnübergang befindet, ist die Stadt Frankfurt am Main. Für die im Verantwortungsbereich der Straßenverkehrsbehörde liegenden Zuständigkeiten (Beschilderung und Markierung) konnten nach Aussage der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Frankfurt am Main keine unzureichenden Zustände des Bahnübergangs für die Verkehrssicherheit festgestellt werden. Der Betrieb des Bahnübergangs obliegt der Deutschen Bahn AG.

Frage 4. Wie geht die Landesregierung mit der Tatsache um, dass mit dem Leitfaden für die Durchführung von Bahnübergangsschauen des EBA und der Durchführungsvorschrift zur StVO unterschiedliche Vorschriften betreffend Bahnübergänge, also für einen besonders sicherheitskritischen Bereich, vorliegen?

Die Durchführung von Verkehrsschauen richtet sich nach den Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 Abs. 3, Ziffer IV. Danach haben die örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden alle zwei Jahre eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht.

Die inhaltliche Ausgestaltung einer Verkehrsschau wird in den VwV-StVO jedoch nicht thematisiert. Vor diesem Hintergrund hat das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVW) mit Schreiben vom 15. April 2016 den Straßenverkehrsbehörden empfohlen, bei der Durchführung von Bahnübergangsschauen nach dem jeweils aktuellen Stand des "Leitfadens zur Durchführung von Bahnübergangsschauen" vorzugehen. Dieser Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes geht auf die Besonderheit von Bahnübergängen ein und konkretisiert lediglich die Vorgaben der VwV-StVO.

Mit Erlass vom 28. Mai 2020 hat das HMWEVW die nachgeordneten Straßenverkehrsbehörden nochmals im Hinblick auf die Wichtigkeit der Durchführung von Bahnübergangsschauen sensibilisiert und auf die entsprechende Verpflichtung unter Angabe des vorgenannten Leitfadens wiederholt hingewiesen.

Frage 5. Hat die Landesregierung den Bahnübergang schon einmal in die nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO empfohlene Landesverkehrsschau mit einbezogen?

Der betreffende Bahnübergang wurde nach Aktenlage seitens der Landesregierung in keine Landesverkehrsschau mit einbezogen.

Frage 6. Wie beurteilt die Landesregierung die Tatsache, dass die seit rund 55 Jahren bekannten unzureichenden Zustände an dem Bahnübergang trotz gesetzlich normierter Handlungspflicht (§ 3 EKRg) noch nicht beseitigt wurden?

Frage 7. Inwiefern unterstützt die Landesregierung die schnellstmögliche Behebung der Problemsituation, nachdem die Mängel spätestens ab den 1960er Jahren auf lokaler Ebene regelmäßig thematisiert wurden?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Zuständigkeit bei der Umsetzung der Bahnunterführung zur Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs in der Oeserstraße liegt bei der Stadt Frankfurt am Main, welche in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG das Vorhaben umsetzt.

Die Beseitigung des Bahnübergangs wird in Frankfurt am Main seit vielen Jahren angestrebt. Details über die Gründe der langen Planungs- und Umsetzungszeiten sind der Landesregierung mangels Zuständigkeit nicht bekannt.

Aufgabe des Landes ist die anteilige finanzielle Förderung der Beseitigung des Bahnübergangs gemäß den Regelungen nach § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG).

Frage 8. Ist die Landesregierung, wie offenbar die Stadt Frankfurt am Main, auch der Auffassung, dass für die Straße, trotz stets zunehmenden Verkehrs, nur die Kapazitäten zur Verfügung stehen sollten, welche die Bahn übriglässt?

Grundsätzlich ist festzustellen, dass sowohl in der Straßenverkehrs-Ordnung als auch in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung klar geregelt ist, dass auf Bahnübergängen der Eisenbahnverkehr Vorrang vor dem Straßenverkehr hat. Die Verkehrsauslastung der Schienenstrecke zuzüglich der für die Schrankenschließungen erforderlichen Zeiten bestimmt die verbleibenden Kapazitäten für die Straße.

Unabhängig hiervon würden Einschränkungen des Schienenverkehrs auf dieser stark belasteten Strecke zu entsprechenden Einschränkungen des stark nachgefragten Verkehrsangebotes auf dieser Strecke führen, dass zum weit überwiegenden Teil Leistungen im Schienenpersonennahverkehr umfasst.

Gleichwohl ist der DB Netz AG als betreibendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Problem der langen Schließzeiten am Bahnübergang Oeserstraße bekannt und sie ist bestrebt, diese soweit wie möglich zu reduzieren.

Wiesbaden, 22. September 2021

Tarek Al-Wazir