

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1051
des Abgeordneten Ralf Holzschuher
Fraktion der SPD
Drs. 4/2599

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1051 vom 03.03.2006:

Neubau des Bahnübergangs Gollwitz und Wust an der B1

Am 06. Februar 2006 ereignete sich am Bahnübergang der Bundesstraße 1 in Brandenburg a.d.H.-Gollwitz ein Verkehrsunfall, bei dem ein Zug des RE 1 in ein Fahrzeug fuhr, das bei eisglatter Fahrbahn auf die Schienen gerutscht war. In Gollwitz kreuzt die stark befahrene B1 zwischen Potsdam und Brandenburg in einer „S-Kurve“ die ebenfalls stark befahrene Eisenbahnstrecke Berlin - Magdeburg. An dieser Stelle kam es in der Vergangenheit schon wiederholt zu schweren Unfällen. Nach einem Bericht der Märkischen Allgemeinen Zeitung („Brandenburger Stadtkurier“) vom 24.02.2006 wurde der polizeiliche Notruf am Unfalltag bereits gegen 20.46/20.47 Uhr informiert, dass ein Fahrzeug auf den Schienen stand. Dennoch sei sieben bis acht Minuten später der Regionalexpress auf das Fahrzeug aufgefahren.

Dieser Vorfall stellt nun die grundsätzliche Frage nach einem neuen Bahnübergang, um so in Zukunft ähnliche Unfälle zu verhindern.

Ich frage daher die Landesregierung:

1. Unfallhergang
 - 1.1. Trifft es zu, dass zwischen dem Eingang des Notrufs und dem Unfall ca. sieben bis neun Minuten vergingen?
 - 1.2. Wurde der Zugführer vor dem Unfall auf die Gefahr aufmerksam gemacht?
 - 1.3. Wenn nein, warum unterblieb eine rechtzeitige Information des Zugführers?

Datum des Eingangs: 12.04.2006 / Ausgegeben: 18.04.2006

2. Zustand der Bahnstrecke und des Bahnübergangs
 - 2.1. Welche technischen Einrichtungen existieren auf der Unfallstrecke, um die Gefahr eines vergleichbaren Unfalls auszuschließen oder zumindest zu minimieren?
 - 2.2. Wie breit muss die Fahrbahnüberquerung nach einschlägigen Bauvorschriften sein, um den Fahrzeugführern auch bei schwierigen Witterungsverhältnissen ein gefahrloses Queren der Eisenbahnstrecke zu ermöglichen?
 - 2.3. Entspricht der Bahnübergang Gollwitz den gesetzlichen Sicherheitsanforderungen?
 - 2.4. Ist der Bahnübergang Gollwitz im Vergleich zu anderen Bahnübergängen im Land Brandenburg ein besonderer Unfallschwerpunkt?
 - 2.5. Wann ist mit dem Bau einer Überführung am Bahnübergang Gollwitz und einer Neutrassierung der B1 an dem nahe gelegenen Bahnübergang Wust zu rechnen?

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

Frage 1.1:

Trifft es zu, dass zwischen dem Eingang des Notrufs und dem Unfall ca. sieben bis neun Minuten vergingen?

zu Frage 1.1:

Zwischen dem Eingang des Anrufs (20:48 Uhr) über Notruf bei der Landespolizei und dem späteren Unfallzeitpunkt (20:55 Uhr) sind sieben Minuten vergangen.

Frage 1.2:

Wurde der Zugführer vor dem Unfall auf die Gefahr aufmerksam gemacht?

zu Frage 1.2:

Der Zugführer konnte nicht mehr rechtzeitig erreicht werden.

Frage 1.3:

Wenn nein, warum unterblieb eine rechtzeitige Information des Zugführers?

zu Frage 1.3:

Es erfolgte keine Information des Zugführers durch die Leitstelle des Polizeipräsidiums Potsdam, da für die Information des Zugführers die Bundespolizei zuständig ist. Diese wurde um 20:49 Uhr durch die Leitstelle des Polizeipräsidiums Potsdam verständigt. Die Ermittlungen der Bundespolizei sind noch nicht abgeschlossen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist keine weitere Stellungnahme durch die Bundespolizei möglich.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG wurde die Notfallleitstelle Berlin der DB Netz AG in der Zeit von 20:51 Uhr bis 20:53 Uhr durch die Einsatzleitstelle der Feuerwehr des Landkreises Potsdam-Mittelmark verständigt. Diese Meldung gab die Notfallleitstelle Berlin um 20:55 Uhr an die zuständige Notfallleitstelle Leipzig weiter. Der um 20:55 Uhr abgesetzte Notruf des örtlich zuständigen Fahrdienstleiters Brandenburg erreichte den Regionalexpress erst kurz nach dem Aufprall auf den im Gleis liegenden PKW.

Frage 2.1:

Welche technischen Einrichtungen existieren auf der Unfallstrecke, um die Gefahr eines vergleichbaren Unfalls auszuschließen oder zumindest zu minimieren?

zu Frage 2.1:

Der Bahnübergang Gollwitz ist durch eine Halbschrankenanlage gesichert. Der Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Brandenburg und Groß Kreutz ist mit moderner Sicherungstechnik (Elektronisches Stellwerk), punktförmiger Zugbeeinflussung und Zugfunk ausgerüstet und wird durch die Betriebszentrale Leipzig (örtlich zuständige Fahrdienstleiter Brandenburg) gesteuert. Die Schrankenanlage und die Sicherungsanlage arbeiten regelgerecht.

Der Bahnübergang nimmt die volle Straßenbreite von ca. 6,50 bis 7,0 m der kreuzenden B1 auf. Rechts und links der Fahrbahn, befinden sich jeweils Seitenstreifen mit einer Breite von ca. 1 m.

Auf beiden Seiten des Bahnübergangs wird jeweils ca. 240 m vor dem Bahnübergang auf beiden Straßenseiten mittels Gefahrzeichen „Bahnübergang mit Schranken oder Halbschranken“ ergänzt durch dreistreifige Baken auf den nahenden Bahnübergang hingewiesen. In 80 m-Abständen folgen jeweils die zwei- und einstreifigen Baken. Direkt am Bahnübergang finden sich beidseitig Andreaskreuze, die auf den grundsätzlichen Vorrang für Schienenfahrzeuge hinweisen.

Zusätzlich müssen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigt werden. Im Straßenabschnitt westlich des Bahnübergangs ist sie vor der dreistreifigen Bake bereits auf 70 km/h reduziert, ab der einstreifigen Bake erfolgt die Reduzierung auf 40 km/h. Im Straßenabschnitt östlich des Bahnübergangs wird die Höchstgeschwindigkeit ab der zweistreifigen Bake auf 60 km/h und ab der einstreifigen auf 40 km/h reduziert. Folglich ist im Bereich des Bahnübergangs keine Geschwindigkeit von mehr als 40 km/h zulässig.

Frage 2.2:

Wie breit muss die Fahrbahnüberquerung nach einschlägigen Bauvorschriften sein, um den Fahrzeugführern auch bei schwierigen Witterungsverhältnissen ein gefahrloses Queren der Eisenbahnstrecke zu ermöglichen?

zu Frage 2.2:

Es gibt keine gesonderten Bauvorschriften zu Breiten von Fahrbahnüberquerungen. Die Fahrbahnbreite im Bereich des Bahnübergangs soll dem jeweils anschließenden Straßenquerschnitt entsprechen. Dies ist bei beiden Bahnübergängen (Wust und Gollwitz) der Fall.

Frage 2.3:

Entspricht der Bahnübergang Gollwitz den gesetzlichen Sicherheitsanforderungen?

zu Frage 2.3:

Der Bahnübergang entspricht den gesetzlichen Sicherheitsanforderungen

Frage 2.4:

Ist der Bahnübergang Gollwitz im Vergleich zu anderen Bahnübergängen im Land Brandenburg ein besonderer Unfallschwerpunkt?

zu Frage 2.4:

Der gesamte Abschnitt der B1 (Abschnitt 890, km 8,6 – 5,3) zwischen Ortsausgang Stadt Brandenburg und dem Bahnübergang Gollwitz ist als Unfallhäufungstelle bei der Polizei registriert. Die Abstufung der Höchstgeschwindigkeit aus beiden Straßenrichtungen auf 40 km/h ist Ergebnis einer Vielzahl von Verkehrsunfällen.

Frage 2.5:

Wann ist mit dem Bau einer Überführung am Bahnübergang Gollwitz und einer Neutrassierung der B1 an dem nahe gelegenen Bahnübergang Wust zu rechnen?

zu Frage 2.5:

Zur Erlangung des Baurechts werden für die Beseitigung beider Bahnübergänge (Wust und Gollwitz) derzeit Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Für beide Verfahren liegt der Planfeststellungsbeschluss voraussichtlich noch in diesem Jahr vor, sodass vorbehaltlich der Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel mit dem Baubeginn beider Maßnahmen im Jahr 2007 zu rechnen ist.