



## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordneter Daniel Roi (AfD)

### **Sicherheit an Bahnhöfen in Sachsen-Anhalt**

Kleine Anfrage - KA 7/2945

#### **Vorbemerkung des Fragestellenden:**

In den letzten Jahren mehren sich Straftaten an deutschen Bahnhöfen, bei denen Menschen an Bahnsteigen vor fahrende Züge gestoßen werden. Die jüngsten Vorfälle in Voerde und Frankfurt haben bundesweit für Entsetzen gesorgt und insbesondere Bahnreisende sorgen sich um ihre Sicherheit. Im Zusammenhang mit Straftaten, bei denen Menschen vor fahrende Züge gestoßen werden, stellt sich zudem die Frage, mit welchen Geschwindigkeiten insbesondere Fernverkehrszüge durch Bahnhöfe fahren dürfen.

#### **Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr**

#### **Vorbemerkung der Landesregierung:**

Die Landesregierung verweist auf die alleinige gesetzliche Verantwortung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Deutsche Bahn AG (i.V. durch die DB Station&Service AG) in Zusammenarbeit mit der Bundespolizei für die Sicherheit auf Bahngelände und somit auch auf Bahnhöfen und Bahnsteigen.

Dies vorausgeschickt, werden die Fragen wie folgt beantwortet:

- 1. Wie schätzt die Landesregierung die Sicherheit an Bahnhöfen bzw. Bahnsteigen in Sachsen-Anhalt ein? Bitte auch anhand von Vorfällen und Überprüfungen erläutern.**

**Hinweis:** Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung.  
Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen oder die gedruckte Form abgefordert werden.

(Ausgegeben am 08.10.2019)

Der Landesregierung ist mit Verweis auf die Vorbemerkung eine Einschätzung dieser Art nicht möglich.

**2. Welche Maßnahmen hat der Innenminister von Sachsen-Anhalt, nach den Vorfällen von Frankfurt (HBF) und Voerde (Bahnhof) eingeleitet, um präventiv die Sicherheit an Bahnsteigen in Sachsen-Anhalt zu verbessern? Bitte nennen und begründen.**

Entsprechend der Vorbemerkung zur Verantwortlichkeit auf Bahnanlagen ist der Bund über das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn AG und die Bundespolizei für Maßnahmen zur Sicherheit an Bahnsteigen zuständig.

Gemäß § 3 Abs. 1 Bundespolizeigesetz hat die Bundespolizei die Aufgabe, auf dem Gebiet der Bahnanlagen der Eisenbahnen des Bundes Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwehren, die

1. den Benutzern, den Anlagen oder dem Betrieb der Bahn drohen oder
2. beim Betrieb der Bahn entstehen oder von den Bahnanlagen ausgehen.

Der Begriff der Bahnanlagen ist dabei in § 4 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) definiert und umfasst alle Grundstücke, Bauwerke und sonstige Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind. Gemäß § 4 EBO gehören dazu auch Nebenbetriebsanlagen sowie sonstige Anlagen einer Eisenbahn, die das Be- und Entladen sowie den Zu- und Abgang ermöglichen oder fördern. Nach bisheriger Rechtsprechung kommt es für die Einordnung als Bahnanlage nach Maßgabe der Definition des § 4 EBO auf die Verkehrsfunktion der Anlage und den Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse an.

Die angefragten Maßnahmen an Bahnsteigen fallen mit Verweis auf die benannten gesetzlichen Grundlagen in die Zuständigkeit der Bundespolizei. Die Landespolizei kann im Zuständigkeitsbereich der Bundespolizei nur zur Abwehr einer konkreten Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung Maßnahmen durchführen, wenn unverzügliches Handeln erforderlich ist und Kräfte der Bundespolizei nicht oder nicht rechtzeitig Maßnahmen treffen können. Die angefragten präventiven Maßnahmen dienen nicht der Abwehr einer konkreten Gefahr. Daher wurden vom Ministerium für Inneres und Sport keine präventiven Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Bahnanlagen veranlasst.

Selbstverständlich erfolgt jedoch ein regelmäßiger Austausch zwischen Bundes- und Landespolizei, insbesondere zu den Schnittstellen zwischen Bahngelände und Bahnhofsumfeld.

**3. Welche Maßnahmen will die Landesregierung zukünftig umsetzen, um die Sicherheit an Bahnsteigen zu gewährleisten? Bitte nennen und begründen.**

Unter Verweis auf die Antwort zu Frage 2 werden von der Landesregierung keine präventiven Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf Bahnanlagen veranlasst.

**4. Welche Richtlinien hinsichtlich der Geschwindigkeiten gelten in Sachsen-Anhalt für den Schienenverkehrsbetrieb an Bahnhöfen bei ein- und durchfahrenden Güter-, Personen- und Rangierzügen?**

Die Geschwindigkeit der Züge wird deutschlandweit in § 40 EBO geregelt. Die zulässige Geschwindigkeit ist dabei insbesondere abhängig von der Bauart der einzelnen Fahrzeuge, der Art und Länge der Züge, den Bremsverhältnissen, den Streckenverhältnissen und den betrieblichen Verhältnissen.

Für Reisezüge gilt in Deutschland eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h (in wenigen Ausnahmefällen auf Neubaustrecken auch bis zu 300 km/h) und für Güterzüge von grundsätzlich 120 km/h. Höhere Geschwindigkeiten von Güterzügen erfordern eine Ausnahmezulassung des BMVI. In Abhängigkeit von den zuvor genannten Einflussfaktoren wird für jeden Streckenabschnitt die Höchstgeschwindigkeit festgelegt und im Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeit (VzG) jährlich für die Eisenbahnverkehrsunternehmen veröffentlicht. Das Rangieren von Fahrzeugen (keine Zugfahrt) erfolgt im Allgemeinen „auf Sicht“ mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h.

**5. Wer kontrolliert die geltenden Richtlinien (s. Frage 4) für den Schienenverkehr auf ihre Einhaltung?**

Für die Kontrolle der Einhaltung der in der Antwort zu Frage 4 genannten Regelungen sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich.

Außerdem wird die Einhaltung der Regelungen durch das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen seiner Aufgaben als Aufsichts-, Genehmigungs- und Sicherheitsbehörde überwacht.

**6. Wie oft und in welchem Umfang werden jährlich Geschwindigkeitskontrollen durchfahrender Züge an Bahnhöfen in Sachsen-Anhalt durchgeführt? Bitte auf Kontrollrhythmus, angewandte Methoden und Messvorgänge eingehen.**

Geschwindigkeitskontrollen im Sinne der Messungen an Straßen erfolgen im Schienenverkehr nicht. Vielmehr wird durch technische Lösungen die Einhaltung der Geschwindigkeiten überwacht. Dazu gehören sowohl strecken- als auch fahrzeugseitige Ausrüstungen, die verhindern, dass eine überhöhte Geschwindigkeit entsteht und Gefährdungen erfolgen. So wird beispielsweise die Einhaltung einer signalisierten Geschwindigkeit durch Gleismagneten in Zusammenarbeit mit einer entsprechenden Fahrzeugausrüstung überwacht und das Fahrzeug bei Geschwindigkeitsüberschreitungen abgebremst.

**7. Wurden Geschwindigkeitsüberschreitungen bei ein- und durchfahrenden Güter-, Personen- und Rangierzügen durch Bahnhöfe in Sachsen-Anhalt**

**festgestellt? Bitte ggf. die Anzahl der Geschwindigkeitsüberschreitungen pro Jahr auflisten.**

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

**8. Welche Maßnahmen werden seitens der Deutschen Bahn für die Sicherheit an Bahnsteigen bei ein- und durchfahrenden Güter-, Personen- und Rangierzügen getroffen?**

Nach Auskunft der DB Station&Service AG hat die Deutsche Bahn AG in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um die Sicherheit an den Bahnsteigen zu gewährleisten. Da ein-, aus- und durchfahrende Züge am Bahnsteig einen Sog verursachen, ist das Einhalten eines ausreichenden Abstandes zur Bahnsteigkante die wichtigste Maßnahme für Reisende und Bahnhofsbesucher am Bahnsteig. Die Deutsche Bahn weist in vielfältiger Weise auf das richtige Verhalten im Bahnhof hin. Dazu zählen Markierungen, Warnschilder, Durchsagen und die Hausordnung.

Reisende und Bahnhofsbesucher, die sich auf Bahnsteigen aufhalten, können aerodynamischen Einwirkungen von fahrenden Zügen ausgesetzt sein. Die Deutsche Bahn hat sich gemeinsam mit Experten während eines Forschungs- und Technologieprojektes im Jahr 2000 intensiv mit aerodynamischen Wirkungen am Bahnsteig bei durchfahrenden Personen- und Güterzügen beschäftigt. Die Ergebnisse aus dieser Simulationsmethodik sind unter anderem die Grundlage für die Risikobewertung von Bahnsteigen. Für diese Risikoanalyse sind sämtliche Unfälle an Bahnsteigen über einen zehnjährigen Betrachtungszeitraum ausgewertet sowie eine Vielzahl von Einflussfaktoren wie z. B. die Geschwindigkeit von Zügen und bauliche Gegebenheiten des Bahnsteiges berücksichtigt worden. Dies geschah mit Unterstützung des schweizerischen Ingenieurbüros Ernst Basler + Partner AG. Die Untersuchung wurde durch Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes ergänzt.

Für jedes Bahnsteiggleis und den dazugehörigen Bahnsteigbereich hat das zuständige Bahnhofsmanagement eine standardisierte, computergestützte Risikobewertung erstellt. Auf Basis der so ermittelten Risikokennzahl je Bahnsteigkante veranlasst das Bahnhofsmanagement die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen. Sobald sich Faktoren der Risikoanalyse - z. B. die bauliche Situation, Zugfolge oder Zuggeschwindigkeiten - ändern, wird die Analyse erneut durchgeführt und die Sicherheitsmaßnahmen ggf. angepasst.

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) schreibt die Kennzeichnung und Ausstattung von Bahnsteigen an Gleisen vor, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 160 Stundenkilometern (km/h) befahren werden. Damit sich keine Personen im Gefahrenbereich aufhalten, müssen die freizuhaltenden Flächen an der Bahnsteigkante besonders gekennzeichnet sein. Die Deutsche Bahn hat seit 1998 sowohl weiße Linien als auch gelb-rote Warnschilder an allen Bahnsteigen angebracht, an denen Züge mit mehr als 80 km/h fahren. Damit wurden Maßnahmen ergriffen, die über die Bestimmungen der EBO hinausgehen.

Zusätzlich hat die Deutsche Bahn ausgewählte Bahnsteige mit einer auffälligen Schraffur versehen. Alle Markierungen kennzeichnen den Sicherheitsbereich,

der während der Ein-, Aus- oder Durchfahrt nicht überschritten werden darf. Der Abstand zur Bahnsteigkante liegt in der Regel bei 85 cm und an Gleisen, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h befahren werden, bei 135 cm. Erst wenn ein Zug vollständig steht, dürfen Reisende den Sicherheitsbereich übertreten. Zudem müssen sie gemäß der Bahnhofshausordnung Gepäck und Kinderwagen gegen Wegrollen sichern. An Bahnsteigen mit Gefälle weisen Warnschilder zusätzlich darauf hin.

**9. Sind Warndurchsagen zur Durchfahrt eines Zuges per Lautsprecher eine verpflichtende (rechtlicher Bezug) oder freiwillige Sicherheitsleistung?**

Die EBO schreibt Lautsprecher vor, um per Durchsage vor einer Zugdurchfahrt zu warnen. Auch dies gilt für Bahnsteige an Gleisen, die mit mehr als 160 km/h befahren werden. Die Durchsagen müssen in diesen Fällen zuggenau erfolgen, das heißt, jede Zugeinfahrt und jede Zugdurchfahrt ist anzusagen. Diese Maßnahme kommt darüber hinaus gemäß der Risikoanalyse auch an Bahnsteigen mit Geschwindigkeiten mit weniger als 160 km/h zum Einsatz.

Eine weitere Sicherungsmaßnahme, die die Deutsche Bahn je nach Risikokennzahl durchführt, sind zyklische Durchsagen. Sie weisen regelmäßig darauf hin, den Sicherheitsbereich erst zu übertreten, wenn der Zug hält.

Bei einer Zugdurchfahrt mit mehr als 200 km/h fordert die EBO zusätzliche Vorkehrungen. Der Abstand zwischen Bahnsteigkante und Sicherheitslinie beträgt dann 200 cm. Zusätzlich werden Geländer an der Sicherheitslinie aufgestellt, wie zum Beispiel auf den Stationen an der Strecke zwischen Berlin und Hamburg.

**10. Mit welcher Geschwindigkeit dürfen Fernverkehrszüge, insbesondere ICE, höchstens durch den Bahnhof Bitterfeld fahren und welche Vorwarnzeiten gibt es dafür?**

Da sich die Bahnsteige an der Station Bitterfeld an verschiedenen Strecken befinden, sind folgende unterschiedliche Geschwindigkeiten zulässig:

- Bahnsteige 1, 2 und 3: Höchstgeschwindigkeit 200 km/h für Reisezüge und 120 km/h für Güterzüge
- Bahnsteig 4: Höchstgeschwindigkeit 160 km/h für Reisezüge und 120 km/h für Güterzüge
- Bahnsteige 5 und 6: Höchstgeschwindigkeit 120 km/h für Reisezüge und Güterzüge

Auf Grundlage der Geschwindigkeit und der EBO werden für die Bahnsteige 1, 2 und 3 zuggenaue Warnansagen erforderlich und von der DB Station&Service AG durchgeführt. Für den Bahnsteig 4 werden zusätzlich aufgrund der bahninternen Vorgabe auch zuggenaue Warnansagen durchgeführt. Die Ansagen werden beginnend ab einer Restfahrzeit von 120 Sekunden vor Erreichen des Bahnsteigbeginns (Referenzpunkte) aus Fahrtrichtung angestoßen.

- 11. Betrachtet die Landesregierung die „durchrasenden“ ICE im Bahnhof Bitterfeld - bezogen auf ihre aktuelle Geschwindigkeit - als problematisch? Bitte erläutern.**

Die Landesregierung verweist auf die Verantwortung des Betreibers der Verkehrsanlagen und geht davon aus, dass die vom Infrastrukturbetreiber gemeinsam mit dem Eisenbahn-Bundesamt gefundenen Regelungen den Anforderungen aus der Risikoanalyse entsprechen.