



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70029 Stuttgart

Frau
Silke Gericke MdL
Haus der Abgeordneten
Konrad-Adenauer-Str. 12
70173 Stuttgart

Name: Jan Bülow
Telefon: +49 711 89686-3706
E-Mail: Jan.Buelow@vm.bwl.de
Geschäftszeichen: VM3-0141.3-31/18/6
(bei Antwort bitte angeben)

Datum: **20. MAI 2025**

Abgeordnetenbrief – Stadtbahnunfall bei Ubstadt - Weiher

Sehr geehrte Frau Abgeordnete, *liebe Silke,*

vielen Dank für Ihr gemeinsames Schreiben mit Herrn Abgeordneten Dörflinger vom 14. März 2025, in welchem Sie um eine Rückmeldung zu unterschiedlichen Fragen im Zusammenhang mit dem Stadtbahnunfall am Bahnübergang Ubstadt-Weiher gebeten haben.

Zur Beantwortung Ihrer Fragen hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg ergänzend die größten Eisenbahninfrastrukturbetreiber in Baden-Württemberg um eine Rückmeldung gebeten. Neben der DB AG (DB InfraGO und die DB RegioNetz Infrastruktur) als Betreiberin der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes, haben wir die zwei größten Eisenbahninfrastrukturbetreiber im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) und die SWEG Schienenwege GmbH (SSG) ebenfalls gebeten, die Fragen für ihren Bereich zu beantworten.

1. Sicherheitslage an Bahnübergängen in Baden-Württemberg

1.1 Wie viele unbeschränkte Bahnübergänge gibt es derzeit in Baden-Württemberg, insbesondere im Bereich des betroffenen Streckenabschnitts?



Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterscheiden grundsätzlich nicht zwischen technisch gesicherten Bahnübergängen durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge oder Langsamfahrt und den technisch gesicherten Bahnübergängen durch Lichtzeichen, Blinklichter, Halbschranken oder Vollschranken. Es kann also technisch gesicherte Bahnübergänge mit oder ohne Schranken geben. Die Sicherung eines Bahnübergangs hängt unter anderem von der Art der Bahnstrecke (Hauptbahn/Nebenbahn), der Geschwindigkeit des Zuges sowie der Verkehrsstärke auf der kreuzenden Straße ab. "Ungesicherte Bahnübergänge" gibt es im Geltungsbereich der Eisenbahnbetriebsordnung nicht, da jeder Bahnübergang eine bestimmte Sicherung aufweist.

Auf der bundeseigenen Infrastruktur der **DB InfraGO** und die **DB RegioNetz** in Baden-Württemberg befinden sich 43 technisch gesicherte Bahnübergänge ohne Schrankenanlage und 120 nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge ohne Schrankenanlage.

Auf der Infrastruktur der **AVG** befinden sich 73 Bahnübergänge ohne Schrankenanlage. Diese sind teils technisch gesichert und teils nichttechnisch gesichert.

Im Bereich der **SWEG Schienenwege GmbH** teilen sich die Sicherungsarten der Bahnübergänge (BÜ) wie folgt auf:

- 250 technisch gesichert, davon
 - 72 mit Lichtzeichen oder Blinklichtern
 - 178 mit Lichtzeichen oder Blinklichtern und Schranken
- 185 nichttechnisch gesichert, davon
 - 168 allgemein
 - 17 mit abschließbaren Schranken (Privatwege)



1.2 *Gibt es bereits eine systematische Erhebung besonders gefährlicher Übergänge, und wenn ja, nach welchen Kriterien erfolgt diese Einstufung?*

Eine landesweite systematische Erhebung besonders gefährlicher Übergänge durch das das Ministerium für Verkehr bzw. durch die Landeseisenbahnaufsicht gibt es nicht. Die in Baden-Württemberg tätigen Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen unterrichten das Ministerium für Verkehr bzw. die zuständigen Aufsichtsbehörden jedoch über gefährliche Ereignisse im Schienenverkehr. Unfallschwerpunkte können dadurch identifiziert werden. Auf den Infrastrukturen finden darüber hinaus turnusmäßige aufsichtsrechtliche Überprüfungen statt. Dabei werden insbesondere Bahnübergänge im Rahmen von Verkehrsschauen begutachtet. An den Verkehrsschauen nehmen Vertreter:innen der zuständigen Verkehrsbehörde und Eisenbahnaufsichtsbehörde, der Polizei, der Eisenbahninfrastrukturbetreiber und Straßenbaulastträger teil. Diese Verkehrsschauen können zu dem Ergebnis führen, dass an bestimmten Bahnübergängen eine Herstellung oder Änderung der technischen Sicherung geboten erscheint.

Die **DB AG** teilt mit, dass die Bahnübergänge in ihrem Zuständigkeitsbereich sicher und nach den Vorgaben der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) errichtet werden. Unfälle und gefährliche Ereignisse werden DB-seitig systematisch in ein sogenanntes Gefährdungslogbuch eingetragen. Jeder Unfall wird registriert, es gibt aber keine Einstufungskriterien. Die DB AG verweist darüber hinaus ergänzend darauf, dass nach Unfällen Sonderverkehrsschauen mit den oben genannten Beteiligten durchgeführt werden.

Nach Auskunft der **AVG** gibt es in ihrem Bereich keine (besonders) gefährlichen Übergänge, da hier ansonsten sofortiger Handlungsbedarf notwendig wäre. AVG und SSG verweisen in diesem Zusammenhang auf die vorbeschriebenen Verkehrsschauen. Die **SSG** betreibt darüber hinaus ein Umbau- und Erneuerungsprogramm für ihre Bahnübergänge, in welchem die Prioritäten laufend überprüft werden. Hierbei wertet sie systematisch die Ergebnisse der regelmäßigen Inspektionen sowie der



Verkehrsschauen aus. Zusätzlich wird die technische Nutzungsdauer der Bahnübergangssicherungsanlagen betrachtet. Die im Ergebnis hoch priorisierten Anlagen werden möglichst zeitnah überplant und geändert.

1.3 *Wer ist für die Gestaltung von Bahnübergängen - insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit — zuständig?*

Planungen zur Gestaltung von Bahnübergängen erfolgen auf Grundlage des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in enger Abstimmung zwischen dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber, dem Straßenbaulastträger und der unteren Straßenverkehrsbehörde sowie der Landeseisenbahnaufsicht bzw. dem Eisenbahn-Bundesamt. Die Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) enthält die wesentlichen und grundlegenden Vorschriften für die Bahnübergänge und beschreibt die mindestens geforderten Sicherungsarten. In einem Kreuzungsplan des Bahnübergangs sind die jeweiligen Verantwortungsbereiche gekennzeichnet. Es wird nach Verkehrsanlage Straßenbaulastträger, Verkehrsanlage Eisenbahn (Gleisanlage, BÜ-Belag, Kabelanlage) und Sicherungsanlage der Eisenbahn unterschieden.

Die Verkehrssicherheit vorhandener Bahnübergänge wird im Rahmen der unter Ziffer 1.3. genannten Verkehrsschauen durch die dort genannten Stellen überprüft

2. Geplante und laufende Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit

2.1 *Welche kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen sind nach Ihrer Kenntnis zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen geplant?*

Die **DB AG** erneuert kontinuierlich die Bahnübergänge in ihrem Verantwortungsbereich. Alle zwei Jahre wird eine Verkehrsschau durchgeführt, bei der die Anlagen überprüft werden, erkannte Mängel werden im Nachgang beseitigt (siehe Beantwortung 1.3).

Bei der **AVG** werden fortlaufend BÜ-Erneuerungen vorangetrieben. Bei der Erneuerung der BÜ liegt der Fokus, wenn möglich, immer auf der Erhöhung der Sicherheit



und damit einhergehend wird jeweils eine EKrG-Maßnahme angestrebt. Des Weiteren werden die Forderungen aus regelmäßig stattfindenden Verkehrsschauen berücksichtigt.

Das von der **SSG** unter Punkt 1.2 beschriebene Umbau- und Erneuerungsprogramm wird kontinuierlich betrieben. Somit finden in deren Netz praktisch in jedem Jahr Erneuerungen und Änderungen von Bahnübergangssicherungsanlagen statt.

2.2 *Gibt es konkrete Pläne zur Nachrüstung von unbeschränkten Bahnübergängen mit Schranken, Lichtsignalen oder anderen Sicherungssystemen?*

Die **DB AG** ändert ggf. die Sicherungsart in Abhängigkeit der Verkehrsstärke bzw. der vorhersehbaren verkehrlichen Entwicklung.

Sofern es möglich ist, strebt die **AVG** EKrG-Maßnahmen an. Dabei erhöht sie an heute nicht technisch oder nicht mit Schranken gesicherten BÜ die Sicherheit, indem sie Schranken oder andere technische Sicherungsarten ergänzt. Die AVG weist dabei auf den teilweise langen Planungs- und Abstimmungsaufwand hin, weshalb derartige Maßnahmen oft nicht kurzfristig umsetzbar sind. Die AVG verweist insbesondere darauf, dass sich beim Nachrüsten von Schranken verschiedene Parameter in der grundlegenden Einschaltstreckenberechnung und der weiteren signaltechnischen Planung (PT1-Planung) des BÜ ändern. Der Bestandsschutz erlösche dadurch. Folglich müsse die gesamte PT1-Planung des BÜ nach heutigen Vorgaben neu erstellt und von einem Sachverständigen geprüft werden. Dies habe oftmals nicht nur einen Austausch der kompletten Sicherungsanlage, sondern auch die bauliche Neugestaltung des gesamten Kreuzungsbereichs zur Folge. Je nach Umfang der Änderungen kann auch ein sehr zeitaufwändiges Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren erforderlich werden.

Die **SSG** verweist darauf, dass eine Nachrüstung von unbeschränkten Bahnübergängen regelmäßig Bestandteil ihres Umbau- und Erneuerungsprogramms ist.



- 2.3 *Gibt es konkrete Pläne zum Ersatz von Bahnübergängen durch Unterführungen oder Überführungen?*

Konkrete Pläne gibt es im Bereich der **DB AG** im Einzelfall und in Absprache zwischen Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen und Straßenbaulastträger. Die DB AG plant aktuell die Beseitigung von Bahnübergängen bspw. in Essingen, Meckesheim und Überlingen.

Sofern der Straßenbaulastträger oder die örtliche Gemeinde eine BÜ-Beseitigung in Betracht ziehen, werde dies durch die **AVG** geprüft.

Im Netz der **SSG** ist ein Ersatz von höhengleich Bahnübergängen durch höhenfreie Straßen- oder Eisenbahnüberführungen gegenwärtig nicht geplant.

- 2.4 *Welche Rolle spielen dabei die jeweiligen Streckenbetreiber und Kommunen?*

Diesbezüglich wird auf die Antworten zu den Fragen Ziffer 1.2, 1.3 sowie 2.3 verwiesen.

3. ***Innovative Technologien zur Unfallprävention:***

Wie bewertet Ihr Ministerium den Einsatz neuer Technologien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Bahnübergängen, insbesondere:

- 3.1 *Intelligente Warnsysteme mit KI (z. B. Sensoren zur Erkennung von Hindernissen, automatische Warnsignale für Verkehrsteilnehmer)*
- 3.2 *Smarte Ampel- und Schrankensteuerung (flexible Ampelschaltungen, LED-Warnsysteme, automatische Fahrzeugerkennung)*
- 3.3 *Digitale Vernetzung von Verkehrsteilnehmern (V2X-Technologie) (Kommunikation zwischen Bahnübergängen und Fahrzeugen zur frühzeitigen Warnung)*



- 3.4 *Erweiterte Beleuchtungs- und Sichtsysteme (verbesserte Beleuchtung an kritischen Übergängen, Reflexionsmarkierungen)*
- 3.5 *Virtual-Reality-Trainings für Verkehrsteilnehmer (Simulationen zur Schulung des richtigen Verhaltens an Bahnübergängen)*

Die Fragen 3.1 bis 3.5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Grundsätzlich steht das Ministerium für Verkehr neuen Technologien aufgeschlossen gegenüber. Sofern die höchste Sicherheit nicht durch die Errichtung von Überführungen oder das Nachrüsten von Schrankenanlagen erreicht werden kann, können die von Ihnen dargestellten Maßnahmen die Sicherheit an Bahnübergängen weiter erhöhen. Grundsätzlich stellen die vorhandenen Bauformen jedoch die notwendige Sicherung der Bahnübergänge sicher. So werden bereits heute Verkehrszeichen und Schranken an Bahnübergängen mit rückstrahlenden bzw. reflektierenden Materialien beschichtet oder beklebt. Die Triebfahrzeuge bzw. Triebfahrzeugführer:innen werden im Betrieb durch Überwachungssignale und punktförmige Zugbeeinflussungen darüber informiert, ob ein Bahnübergang gesichert ist, oder nicht.

Die angehörten Schieneninfrastrukturunternehmen bemühen sich darüber hinaus um die Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen:

Die **DB** weist bspw. auf die Präventionskampagne „sicher drüber“ hin. Hier haben sich DB AG, ADAC, Bundespolizei, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die Bundesarbeitsgemeinschaft (BAG) „Mehr Sicherheit für Kinder“ sowie die gesetzlichen Unfallversicherungen UVB und VBG zusammengeschlossen. Gemeinsames Ziel ist es, über das richtige Verhalten an Bahnübergängen zu informieren und damit Kollisionen an den Kreuzungen von Schiene und Straße durch intensive Aufklärung zu vermeiden.



Die **AVG** bringt sich aktiv in mehreren Ausschüssen und Arbeitsgruppen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) ein und beteiligt sich, wenn möglich, auch an Pilotierungen in Zusammenarbeit mit der Industrie und Forschungseinrichtungen.

3.6 *Gibt es in Baden-Württemberg bereits Pilotprojekte oder laufende Forschungsinitiativen zu diesen oder ähnlichen Technologien?*

Derartige Pilotprojekte oder Forschungsinitiativen sind dem Verkehrsministerium Baden
Württemberg nicht bekannt.

4. *Finanzielle und organisatorische Aspekte*

4.1 *Wie sieht die finanzielle Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen aus?*

Die Kostenverteilung bei Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen richtet sich nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Bei Kreuzungen einer Eisenbahn des Bundes mit einer Straße in kommunaler Baulast trägt der Bund die Hälfte, die Eisenbahn des Bundes ein Drittel und das Land, in dem die Kreuzung liegt, ein Sechstel der Kosten. Bei Kreuzungen einer nichtbundeseigenen Eisenbahn mit einer Straße in kommunaler Baulast trägt das Land, in dem die Kreuzung liegt, zwei Drittel und die nichtbundeseigene Eisenbahn ein Drittel der Kosten. Die dahinterstehende Regelung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes wurde im Jahr 2021 eingeführt. Kommunale Baulastträger wurden damit nicht nur bei Strecken von Eisenbahnen des Bundes sondern auch bei den Strecken nichtbundeseigener Eisenbahnen von jeglichen Kostentragungspflichten freigestellt. Das von den nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu tragende Drittel der Kosten kann mit maximal bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) gefördert werden.



4.2 *Gibt es Förderprogramme für Kommunen oder Bahnunternehmen, um den Ausbau technischer Sicherungen zu beschleunigen?*

Diesbezüglich wird auf die Antwort zu Frage Ziffer 4.1 verwiesen.

4.3 *Bestehen Herausforderungen in der Zuständigkeitsverteilung zwischen Land, Kommunen und Bahnunternehmen, die eine schnellere Umsetzung von Verbesserungen erschweren?*

Aus Sicht der **AVG** besteht die Herausforderung u.a. darin, dass bei EKrG-Vereinbarungen zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem zuständigen Straßenbaulastträger ausgehandelt werden muss, wer für welche Anlagen zuständig ist.

Die **SSG** hingegen sieht durch die aus ihrer Sicht eindeutig geregelte Zuständigkeitsverteilung über das Eisenbahnkreuzungsgesetz keine Erschwernisse bei der Umsetzung derartiger Projekte. Die SSG weist jedoch auf Altfälle hin, bei denen die EKrG-Vereinbarung vor der Novelle des EKrG geschlossen wurde. In diesen Fällen sind die kommunalen Straßenbaulastträger weiterhin in der Pflicht, 1/3 der Kosten zu tragen. Dies führe wiederholt zur Verzögerungen auf Grund der angespannten Haushaltslage der Kommunen. Aus Sicht der SSG wäre es zielführend, wenn eine Möglichkeit geschaffen würde, derartige Altfälle in die aktuelle Form der Kostenteilung zu überführen und so die Kommunen zu entlasten.

Herr Abgeordneter Dörflinger erhält ein gleichlautendes Schreiben.

Mit freundlichen Grüßen

Winfried Hermann MdL