

Themendienst

Bahnübergänge im Netz der Deutschen Bahn – Sensible Schnittstellen zwischen Schiene und Straße

Anzahl der höhengleichen Kreuzungen seit Jahren rückläufig • Bund, Bahn und Straßenbaulastträger gemeinsam gefordert • Aufklärungsarbeit zu Unfallprävention und richtigem Verhalten

(Frankfurt am Main, Januar 2013) Im Jahr 2011 ereigneten sich an den bundesweit 19.173 Bahnübergängen im Netz der Deutschen Bahn 202 Unfälle – jeder Vierte davon mit tödlichem Ausgang. Eine ähnliche Entwicklung zeichnet sich für 2012 ab. Dabei hätten die Kollisionen an den Kreuzungen von Straße und Schiene in über 90 Prozent der Fälle durch richtiges Verhalten der Fahrzeuglenker und Fußgänger vermieden werden können.

Leichtsinn, Unaufmerksamkeit, Unkenntnis: häufigste Unfallursache

Vielen Verkehrsteilnehmern ist die Bedeutung des Andreaskreuzes und der Sicherungsanlagen nicht richtig bekannt. Das belegen verschiedene Umfragen, wie eine im Auftrag der Deutschen Bahn AG durchgeführte infas-Studie. 2.500 Bundesbürger wurden hier um ihre Einschätzung zur Sicherheit an Bahnübergängen gebeten – mit teils erschreckenden Resultaten. So stimmte etwa fast ein Viertel der Befragten zu, dass ein rotes Blinken am Bahnübergang dem Gelb der Ampel entspricht und ein Anhalten demnach nicht erforderlich sei.

Um die Straßenverkehrsteilnehmer über das richtige Verhalten zu informieren und für Gefahren am Bahnübergang zu sensibilisieren, betreibt die Deutsche Bahn seit Jahren gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Automobilclub (ADAC), der Eisenbahn-Unfallkasse (EUK) und der gesetzlichen Unfallversicherung VBG intensive Aufklärung. Innerhalb der Kampagne „Geblickt? sicher drüber“ informieren die Partner seit mittlerweile zehn Jahren im Rahmen von Veranstaltungen, Presseterminen und verschiedenen Publikationen über die Regeln und Besonderheiten am Bahnübergang. Zudem wurden Broschüren, Faktenblätter und Videospots entwickelt, die im Internet abrufbar sind unter:

http://www.deutschebahn.com/de/nachhaltigkeit/soziales/unfallpraevention/sicher_dreueber.html

Vorrang des Bahnverkehrs: Langer Bremsweg und leise Züge

Bahnübergänge sind in der Regel mit dem Andreaskreuz gekennzeichnet, das dem Schienenverkehr Vorrang vor dem Straßenverkehr einräumt (§ 41 StVO, Zeichen 201). Der Grund hierfür ist verständlich, denn Züge haben wegen ihrer großen Masse und der hohen Geschwindigkeiten einen sehr viel längeren Bremsweg als ein Pkw. Bis zu 1.000 Meter benötigt etwa ein einhundert Stundenkilometer schneller Reisezug bis zum Anhalten.

Themendienst

Dazu kommt, dass Schienenfahrzeuge spurgebunden sind und insbesondere die modernen Züge aufgrund ihrer Fahrteigenschaften erst spät gehört werden können.

Sicherung folgt rechtlichen Vorgaben und örtlichen Gegebenheiten

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. Dies ist verbindlich im § 11 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) festgelegt.

An Hauptbahnen ist eine technische Sicherung grundsätzlich für alle Bahnübergänge - ausgenommen Fuß- und Privatwege - vorgesehen. Bahnübergänge ohne technische Sicherung kommen fast ausschließlich an verkehrsarmen Strecken vor. Der Straßenverkehrsteilnehmer muss sich hier vor dem Überqueren des Bahnübergangs Übersicht auf die Bahnstrecke verschaffen und auch auf hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge achten.

Alle technisch nicht gesicherten Bahnübergänge werden routinemäßig dreimal pro Jahr genau in Augenschein genommen, die technisch gesicherten unterliegen zweimal jährlich einer strengen Inspektion. Hierbei wird neben den Anlagen der Bahn auch die Beschilderung auf der Straße geprüft.

Von den derzeit 19.173 Bahnübergängen der DB AG sind mehr als die Hälfte technisch gesichert - circa 25 Prozent mit Schranken, rund 65 Prozent mit Halbschranken und 10 Prozent mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen.

Gemeinschaftsaufgabe von Bahn und Straßenbaulastträger

Da Bahnübergänge sowohl Straße als auch Schiene berühren, sind sie Gemeinschaftsaufgabe. Sollen beispielsweise ein Bahnübergang neu eingerichtet oder Änderungen an bestehenden Anlagen vorgenommen werden, müssen Bahn, Bund und Straßenbaulastträger - also der Eigentümer der Straße - dies vereinbaren.

Die Gemeinschaftsaufgabe wird auch bei der Kostenverteilung deutlich. So schreibt der Gesetzgeber im § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes vor, dass die Kreuzungspartner Kosten für Maßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs an Bahnübergängen erforderlich sind, zu je einem Drittel tragen müssen.