

Themendienst



Quelle: Deutsche Bahn

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

**Anzahl auf niedrigstem Stand der DB-Geschichte • Bund, Bahn und
Straßenbaulastträger gemeinsam gefordert • Unfallzahl seit 1995 um drei
Viertel gesunken • „sicher drüber“ informiert zum richtigen Verhalten**

(Frankfurt am Main, Mai 2020) Kaum ein Thema, das die Verkehrsträger Schiene und Straße berührt, ist derart sensibel und sorgt immer wieder für Diskussionen, wie die Bahnübergänge. 16.391 dieser Anlagen gibt es allein bei der DB. Weitere Bahnübergänge sind bei diversen Straßen- und Stadtbahnen sowie anderen Eisenbahnunternehmen zu finden.

Zahl der Bahnübergänge so niedrig wie nie

In den vergangenen Jahren hat die Bahn gemeinsam mit den Gemeinden und Eigentümern der Straße viele Bahnübergänge beseitigt. Seit 1950 konnte die Anzahl der Kreuzungen zwischen Schiene und Straße mehr als halbiert werden. Mitte der Neunzigerjahre gab es bei der Deutschen Bahn noch 28.000 Bahnübergänge – über 50 Prozent davon ohne technische Sicherung. Ende 2018 waren es noch 16.391 Anlagen, davon noch rund 38 Prozent ohne technische Sicherung. Dies ist die niedrigste Zahl an Bahnübergängen in der gesamten Geschichte der DB.

Diese positive Bilanz wird durch den Vorstoß des Bundes, Bahnübergänge noch schneller zu beseitigen und Kommunen bei der Finanzierung von Brücken und Unterführungen zu entlasten, gemeinsam mit der Bahn fortgeschrieben.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing
Oliver Schumacher

Nicole Knapp
Sprecherin Infrastruktur
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 61030
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

Beseitigung von Bahnübergängen, kontinuierliche Aufklärung, aber auch die zunehmende technische Sicherung zahlen positiv auf das Konto „weniger Unfälle“ ein. 2018 gab es 146 Unfälle an den Bahnübergängen der Deutschen Bahn. 1995 waren es noch 603 Kollisionen. Die Zahl der Unfälle ist somit um rund drei Viertel gesunken.

Häufigste Unfallursache: Leichtsin, Unaufmerksamkeit, Unkenntnis

Wie im Straßenverkehr, gelten auch an Bahnübergängen klare Regeln. Rot heißt Stopp, ebenso wie geschlossene Voll- oder Halbschranken. Die Praxis sieht jedoch leider oft anders aus: die Bedeutung des Andreaskreuzes und der Sicherungsanlagen sind vielen Verkehrsteilnehmern nicht oder nicht richtig bekannt. Zudem verleiten Leichtsin und Ungeduld manch Einen zu riskanten Aktionen. Dies ist schlicht lebensgefährlich! Mehr als 95 Prozent der Unfälle hätten durch richtiges Verhalten vermieden werden können. Was für eine rote Ampel an einer Kreuzung gilt, gilt selbstverständlich auch am Bahnübergang.

2018 ereigneten sich an technisch gesicherten Bahnübergängen mit Schranken und/oder Blinklichtern bzw. Lichtzeichen fast dreißig Prozent mehr Unfälle als an nicht technisch gesicherten Bahnübergängen – 63 davon an Bahnübergängen mit Halbschranken, die bewusst umfahren wurden.

Um über das richtige Verhalten zu informieren, betreibt die Deutsche Bahn mit dem Allgemeinen Deutschen Automobilclub (ADAC), der Bundespolizei, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie den gesetzlichen Unfallversicherungen UVB und VBG seit 2002 intensive Aufklärungsarbeit. Die Bundesarbeitsgemeinschaft „Mehr Sicherheit für Kinder e.V.“ ist seit 2019 ebenfalls an Bord. In der Gemeinschaftskampagne „sicher drüber“ setzen die Partner neben zielgruppenspezifischen Publikationen, audiovisuellen Medien sowie Presseaktivitäten insbesondere auf Einbindung der Inhalte in den Fahrschulunterricht sowie Informations- und Präventionstermine vor Ort.
www.sicherdrueber.de

Sicherung folgt rechtlichen Vorgaben und örtlichen Gegebenheiten

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. Dazu kommt, dass Schienenfahrzeuge spurgebunden sind und gerade moderne Züge aufgrund ihrer Fahrteigenschaften vergleichsweise spät gehört werden können.

Die Sicherung eines Bahnübergangs hängt unter anderem von der Art der Bahnstrecke (Hauptbahn/Nebenbahn), der Geschwindigkeit des Zuges sowie Verkehrsstärke auf der kreuzenden Straße ab. Dies ist verbindlich im § 11 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) festgelegt.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing
Oliver Schumacher

Nicole Knapp
Sprecherin Infrastruktur
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 61030
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

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

Alle nicht technisch gesicherten BÜ werden routinemäßig dreimal pro Jahr genau in Augenschein genommen, die technisch gesicherten unterliegen zweimal jährlich einer strengen Inspektion.

Gemeinschaftsaufgabe von Bahn und Straßenbaulastträger

Da Bahnübergänge Straße und Schiene gleichermaßen berühren, sind sie Gemeinschaftsaufgabe. Sollen etwa Änderungen an bestehenden Anlagen vorgenommen werden, müssen Bahn, Bund und Straßenbaulastträger – also der Eigentümer der Straße – dies vereinbaren. Diese Gemeinschaftsaufgabe wird auch bei der Kostenverteilung deutlich. So schreibt der Gesetzgeber im § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) vor, dass die Kreuzungspartner die Kosten für Maßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs an BÜ erforderlich sind, zusammen tragen müssen.

Nach einer neuen Regelung übernimmt die Bahn dabei ein Drittel, das Land ein Sechstel und der Bund die Hälfte der anfallenden Investitionen. Die Gemeinden sind von den Kosten befreit. Für Bahnübergänge, bei denen ausschließlich Landes- oder Bundesstraßen die Schiene kreuzen, bleibt es bei der bisherigen Drittelung der Kosten zwischen Bahn, Bund und Land.

Schon gewusst?

- Jährlich fließen mehrere Millionen Euro in technische Ausrüstung und Beseitigung von Bahnübergängen.
- Etwa zwei Drittel der Bahnübergänge sind technisch gesichert mit Blinklicht, Lichtzeichen sowie Voll- oder Halbschranken.
- Auf Strecken, bei denen Züge mit mehr als 160 Stundenkilometern fahren sind Bahnübergänge nicht erlaubt.
- Alle zwei Jahre finden Verkehrsschauen an den Bahnübergängen statt, bei denen Gemeinden, Ordnungsbehörden und DB zusammen prüfen, ob die Ausstattung der Anlage noch ausreichend ist.
- 2018 haben sich auf deutschen Straßen über 2,6 Millionen Unfälle ereignet, an Bahnübergängen der Deutschen Bahn im gleichen Zeitraum 146. Das sind 0,006 Prozent.

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing
Oliver Schumacher

Nicole Knapp
Sprecherin Infrastruktur
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 61030
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse

Themendienst

Verkehrszeichen



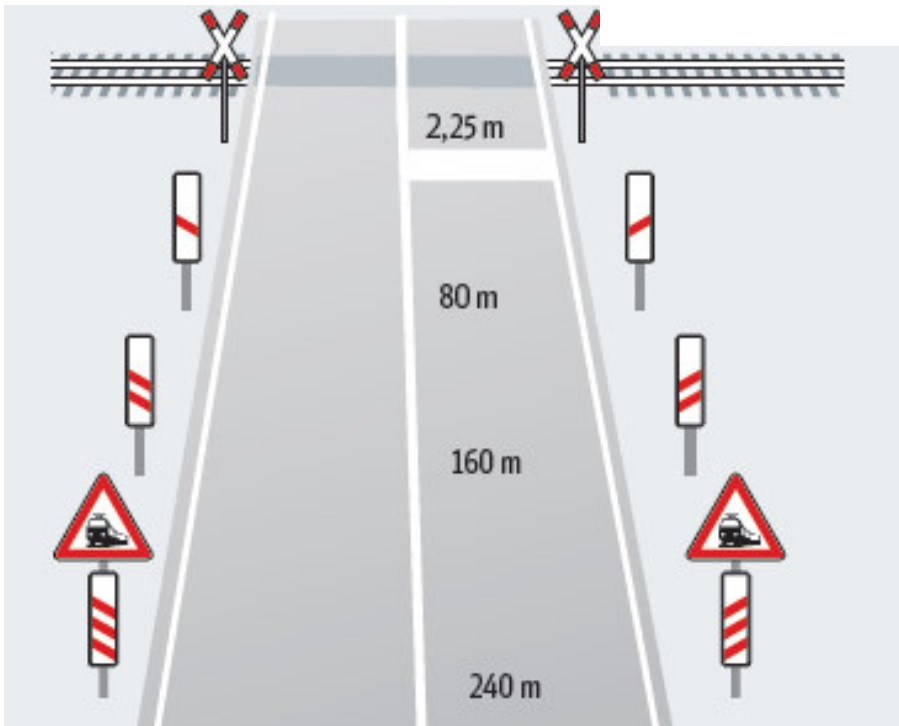
Andreaskreuz

Das Andreaskreuz (§ 41 StVO, Zeichen 201) räumt dem Schienenverkehr am Bahnübergang Vorrang vor dem Straßenverkehr ein.



Achtung Bahnübergang

Schild weist generell auf einen Bahnübergang hin, ganz gleich ob dieser nicht technisch oder technisch gesichert ist. Ab diesem Zeichen ist mit angemessener Geschwindigkeit zu fahren. Zudem gilt ab dem Schild seit 1. April 2013 Überholverbot.



Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, Deutschland
Verantwortlich für den Inhalt:
Leiter Kommunikation und Marketing
Oliver Schumacher

Nicole Knapp
Sprecherin Infrastruktur
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 61030
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse