

Themendienst

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

**Anzahl auf niedrigstem Niveau der DB-Geschichte • Bund, Bahn und
Straßenbaulastträger gemeinsam gefordert • Aufklärungskampagne zur
Unfallprävention**

(Frankfurt, Dezember 2019) Trotz insgesamt rückläufiger Zahlen ereigneten sich an Bahnübergängen (BÜ) der Deutschen Bahn auch im vergangenen Jahr wieder eine Reihe tragischer Unfälle. Über 95 Prozent Kollisionen hätten durch richtiges Verhalten der Fahrzeuglenker und Fußgänger vermieden werden können.



Häufigste Unfallursache: Leichtsinn, Unaufmerksamkeit, Unkenntnis

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

Um über das richtige Verhalten zu informieren und für Gefahren am Bahnübergang zu sensibilisieren, 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 mehr als siebzehn Jahren intensive Aufklärungsarbeit. Neu hinzugekommen ist in diesem Jahr die Bundesarbeitsgemeinschaft „Mehr Sicherheit für Kinder e.V.“

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

Nicole Knapp
Leiterin Kommunikation
Infrastruktur
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 297-61030
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse



Themendienst

In der Kampagne „sicher drüber“ setzen die Partner neben zielgruppen-spezifischen Publikationen, audiovisuellen Medien sowie Presseaktivitäten insbesondere auf Informations- und Präventionstermine vor Ort. Weitere Infos unter: www.sicherdrueber.de.

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

Von den 16.391 Bahnübergängen der DB AG sind etwa 62 Prozent technisch gesichert - circa 23 Prozent mit Schranken, rund 68 Prozent mit Halbschranken und neun Prozent mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen. 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 Kosten für Maßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs an BÜ erforderlich sind, zu je einem Drittel tragen müssen.

Nicole Knapp
Leiterin Kommunikation
Infrastruktur
Eisenbahn in Deutschland
Tel. +49 (0) 30 297-61030
presse@deutschebahn.com
www.deutschebahn.com/presse
twitter.com/DB_Presse

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

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.

