

## Themendienst

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

(Frankfurt am Main, November 2017) Trotz der seit Jahren erfreulicherweise deutlich rückläufigen Zahlen ereigneten sich an den 16.871 Bahnübergängen (BÜ) der Deutschen Bahn auch 2016 eine Reihe schwerer Unfälle. Fast alle dieser 140 Kollisionen hätten vermieden werden können – durch das richtige Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer.

#### **Häufigste Unfallursache: Leichtsin, Unaufmerksamkeit, Unkenntnis**

Die Ursachen für Bahnübergangsunfälle sind vielfältiger Natur. Dennoch zeigen Erfahrungen und statistische Auswertungen, dass im Schnitt mehr als 90 Prozent der Kollisionen wegen Unaufmerksamkeit, Leichtsin oder Unkenntnis passieren. Vielen Autofahrern, Radlern und Fußgängern ist die Bedeutung des Andreaskreuzes und der Sicherungsanlagen am Bahnübergang oft 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.

Aufklärung und Information der Straßenverkehrsteilnehmer sind somit wichtige Themen, für die sich die Deutsche Bahn seit mittlerweile fünfzehn Jahren gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Automobilclub (ADAC), der Bundespolizei, dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie den gesetzlichen Unfallversicherungen UVB und VBG engagiert. In der Gemeinschaftsaktion „sicher drüber“ informieren die Partner mit zielgruppenspezifischen Publikationen, audiovisuellen Medien sowie Presseaktivitäten über geltende Verkehrsregeln am Bahnübergang. Hinzu kommen Termine vor Ort, bei denen ein Unfallauto nachhaltig die Folgen des falschen Verhaltens zeigt. Informationspakete, die in Kooperation mit einem Fachverlag für den Unterricht in Fahrschulen konzipiert worden sind, runden das Portfolio der Kampagne ab.

Im Jubiläumsjahr wird „sicher drüber“ komplett neu aufgelegt. Im Mittelpunkt steht ein emotionales Video, mit dem insbesondere junge Menschen erreicht werden sollen. Es macht bewusst, dass es schlicht lebensgefährlich ist, sich aus einer Laune heraus am Bahnübergang leichtsinnig zu verhalten. Die klare Botschaft lautet: Manchmal gibt es kein zurück! Bitte verhalte dich nicht leichtsinnig an Bahnübergängen. Ergänzt wird das Paket durch Postkarten mit eingängigen Sprüchen sowie ein informatives Plakat.

Weitere Informationen unter: [www.sicherdrueber.de](http://www.sicherdrueber.de)

## Themendienst

### **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 Bahnübergänge vorgesehen. BÜ ohne technische Sicherung kommen fast ausschließlich an verkehrsarmen Strecken vor. Der Straßenverkehrsteilnehmer muss sich hier vor Überqueren am Andreaskreuz Übersicht auf die Bahnstrecke verschaffen und auch auf hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge achten.

Von den rund 16.871 Bahnübergängen der DB AG sind etwa 61 Prozent technisch gesichert – circa 23 Prozent mit Vollschraken, rund 68 Prozent mit Halbschraken sowie 9 Prozent mit Blinklicht- oder Lichtzeitanlagen (ohne Schranken). 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.