

Standpunkt

Verkehrssicherheit an Bahnübergängen

An Bahnübergängen kreuzen sich Straßen mit Bahntrassen. Der Schienenverkehr hat uneingeschränkten Vorrang. Unfälle an Bahnübergängen sind seltene Ereignisse, enden jedoch meist mit schwerwiegenden Folgen. So ereigneten sich im Netz der Deutschen Bahn AG im Jahr 2016 insgesamt 140 Unfälle. 29 Personen wurden dabei getötet.

Sicherungsarten an Bahnübergängen

Die Anzahl der Bahnübergänge hat sich in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich verringert und im Streckennetz der DB AG seit 1950 sogar mehr als halbiert.

Von den 16.871 Bahnübergängen (Stand 2016) sind mehr als die Hälfte technisch gesichert, davon 14 Prozent mit Schranken (Vollschranken), 39 Prozent mit Halbschranken und 5 Prozent mit Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen. 42 Prozent aller Bahnübergänge sind nicht technisch gesichert. Hier kennzeichnet jedoch in jedem Fall das Andreaskreuz den Vorrang der Schienenfahrzeuge.

Unfälle 2016

Betrachtet man die 140 Unfälle des Jahres 2016 getrennt nach den unterschiedlichen Sicherungsarten, so zeigt sich Folgendes: Bahnübergänge mit Blinklicht und Lichtzeichen waren mit 18 Prozent überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. An Bahnübergängen mit Schranken ereigneten sich im Streckennetz seltener Unfälle (5 Prozent). An Bahnübergängen ohne technische Sicherung traten 30 Prozent der Unfälle auf und an Bahnübergängen mit Halbschranken waren 47 Prozent der Unfälle zu verzeichnen.

Unfallursachen

95 Prozent aller Unfälle an Bahnübergängen sind auf ein Fehlverhalten der Straßenverkehrsteilnehmer zurück zu führen. Unkenntnis, Unaufmerksamkeit und Leichtsinns spielen dabei eine Rolle. Auch die Missachtung der technischen Einrichtungen (z.B. Umfahren von Halbschranken) ist eine häufige Unfallursache.

Kampagne „Geblickt? Sicher drüber!“

Im Jahr 2002 wurde die Gemeinschaftsaktion „Geblickt? Sicher drüber!“ gegründet. Partner

des ADAC sind neben der Deutschen Bahn die Bundespolizei, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und die gesetzlichen Unfallversicherungen VBG und UVB. Ziel ist es, Straßenverkehrsteilnehmer über das richtige Verhalten am Bahnübergang zu informieren und für Gefahren zu sensibilisieren.

Empfehlungen des ADAC

- Die Sicherheit aller Bahnübergänge sollte regelmäßig im Rahmen einer Verkehrsschau überprüft und ggf. verbessert werden.
- Blinklichter als Sicherungsart sollten wegen der Gefahr der Fehlinterpretation durch die Verkehrsteilnehmer nicht mehr verwendet werden. Der ADAC tritt für sukzessive Umrüstung aller Blinklichter im Bestand auf Lichtzeichen ein.
- Der ADAC vertritt die Position, dass die Sicherung von Bahnübergängen allein durch Pfeifen nicht mehr zugelassen werden sollte, da die Geräuschdämmung von modernen Kfz hörbare Signale der Schienenfahrzeuge weitgehend abschirmt.
- Der ADAC empfiehlt, an technisch gesicherten Bahnübergängen immer Haltlinien (Z 294) anzubringen. An nicht technisch gesicherten Bahnübergängen sollte eine Wartelinie (Z 341) angebracht werden, um den Verkehrsteilnehmern den Vorrang des Schienenverkehrs zu verdeutlichen. Dies gilt insbesondere dort, wo die Längsmarkierungen der Straße über den Bahnübergang fortgeführt werden.
- Postensicherungen sollten kurzfristig durch technische Lösungen ersetzt werden.