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 2018 insgesamt 146 Unfälle. 34 Menschen 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 16.391 Bahnübergängen (Stand 2018) sind 62 Prozent technisch gesichert (Voll-/Halbschranke, Lichtzeichen, Blinklicht, Anrufschranke). 38 Prozent aller Bahnübergänge sind nicht technisch gesichert. Hier kennzeichnet jedoch in jedem Fall das Andreaskreuz den Vorrang der Schienenfahrzeuge.

Unfallursachen

95 Prozent aller Unfälle an Bahnübergängen sind auf ein Fehlverhalten der Straßenverkehrsteilnehmer zurück zu führen. Unkenntnis, Unaufmerksamkeit und Leichtsinn spielen dabei eine Rolle. Auch die Missachtung der technischen Einrichtungen ist eine häufige Unfallursache.
Betrachtet man die 146 Unfälle des Jahres 2018 nach den Unfallursachen und Sicherungsarten, so zeigt sich Folgendes: An technisch gesicherten Bahnübergängen mit Schranken und/oder Blinklichtern bzw. Lichtzeichen ereigneten sich fast dreißig Prozent mehr Unfälle als an nicht technisch gesicherten Bahnübergängen. Im Jahr 2018 wurde bei 43 Prozent der Unfälle die geschlossene Halbschranke umfahren.

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 sowie die BAG „Mehr Sicherheit für Kinder“. 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.