



**dem Tod am  
Bahnübergang!**

Auch Fahrgäste werden gefährdet:

**Kommt ein Zug  
von irgendwo?**

**Sicherung von Bahnübergängen mit dem  
Andreaskreuz allein ist ungenügend**

Von Rainer Wester

> Unfälle an Bahnübergängen sind so alt wie die Bahn selbst. Zwar stehen die „technisch nicht gesicherten“ Übergänge in Deutschland in der Unfallstatistik nicht an erster Stelle, dennoch sind auch sie darin jedes Jahr in nicht unerheblichen Maße vertreten. Über 12.000 Übergänge in Deutschland werden allein an den öffentlichen Eisenbahnen gezählt, hinzuzurechnen sind Übergänge an Straßenbahnen und Industriebahnen. Jeder Übergang bildet ein Konfliktpotenzial, das angemessen entschärft werden muss, doch daran fehlt es. Fahrgäste fordern für sichere Strecken Ergänzungen zum Andreaskreuz und die Umsetzung eines einstimmigen Bundestagsbeschlusses zur besseren Beschilderung von Bahnübergängen. Für die Zulassung muss lediglich eine Verwaltungsvorschrift geändert werden. Doch die neue Beschilderung lässt weiter auf sich warten.

*Lesen Sie auf der nächsten Seite weiter.*



**Autofahrer  
brauchen klare  
Anweisungen.**





*Aus dem Polizeibericht:*

*„Der 33-jährige Fahrzeugführer des landwirtschaftlichen Gespanns überquerte den Bahnübergang aus Osenhorst kommend in Fahrtrichtung Wistedt. Dabei übersah er die Diesellok, die in Richtung Zeven fuhr.“*

### ➔ Ein altes Problem ...

**D**ie vielfachen auf den unbeachteten Wegeübergängen der Eisenbahnen vorkommenden Zusammenstöße von Eisenbahnzügen mit Fuhrwerken haben meistens ihre Ursache in der Unachtsamkeit der Geschirrführer ....“ Was Freiherr von Werthern als königlicher Landrat im Jahre 1909 in einer westfälischen Zeitung als Bekanntmachung kundgab, ist heute aktueller denn je. Auch fast einhundert Jahre nach seiner Veröffentlichung kommt es zwischen Nutzern unbeschränkter Bahnübergänge ohne zusätzliche Lichtsignale und der Eisenbahn zu folgenschweren Unfällen, oft mit Todesfolge.

### ... gefährdet auch Fahrgäste

Was jedoch in vielen Unfallberichten und Publikationen zu diesem Thema schlichtweg vergessen wird, ist der Reisende. Fahrgäste sitzen in den verunfallten Zügen und bekommen die Auswirkungen eines Zusammenstoßes unmittelbar zu spüren. Der Schock beim Aufprall, unruhig umherwandelndes Personal oder Wrackteile vor dem Zugfenster lassen Bahnreisende zu direkten Beteiligten werden, ob sie wollen oder nicht. Viele werden die erlebten Bilder der Rettungs- oder Bergungsversuche lange nicht mehr los. Hinzu kommen massive Verspätungen, oft verbunden mit einem Ausstieg auf offener Strecke und direkt neben den Resten des zerstörten Straßenfahrzeugs. Auch wenn Feuerwehrleute beim Umstieg in einen Ersatzzug als Sichtschutz weiße Tücher in die Höhe halten, ahnt jeder, wie es dahinter wohl aussehen mag. In Fachpublikationen zum Thema Bahnübergänge liest man von all

dem recht wenig: Ohne Verletzte oder gar Tote unter den Fahrgästen sind deren Probleme eine kaum messbare Größe. Das Interesse fokussiert sich zunächst immer auf den straßenseitigen Verkehrsteilnehmer. Lediglich die Anzahl der Reisenden wird in den Unfallartikeln gerne angegeben, um die Beachtung der Berichterstattung durch eine hohe Beteiligtenzahl zu steigern.

Nicht vernachlässigt werden darf, dass im Eisenbahnverkehr immer mehr Leichttriebwagen eingesetzt werden. Diese stehen immer größeren Fahrzeugen auf der Straße gegenüber: Lastkraftwagen nutzen zulässige Ladegewichte und Abmessungen in vollem Umfang aus. Auch landwirtschaftliche Maschinen werden immer schwerer und größer.

### Eisenbahn muss sicher bleiben

Reisende haben ein berechtigtes Interesse an einer möglichst sicheren Bahnfahrt auf sicherer Strecke. Und zu sicheren Strecken gehören sichere Übergänge. Linien mit einer erhöhten Unfallquote geraten schnell ins Visier der Öffentlichkeit. „Kopf-ab-Strecke“ nannten Zugnutzer und Anwohner bis Ende der achtziger Jahre gleichermaßen die westfälische Nebenstrecke zwischen Paderborn und Bielefeld. Die sehr hohe Anzahl an technisch nicht gesicherten Bahnübergängen in der stark zersiedelten Landschaft machte die Zugfahrt auf dieser 44 Kilometer langen Bahnlinie zu einem Glücksspiel. Kaum ein paar Monate vergingen, ohne dass es an einem dieser Übergänge nicht wieder zu einem Unfall gekommen wäre. Anlieger reagierten zunächst mit selbst gebastelten Schildern, die mit aufgemalten Totenköpfen und dem Hinweis „Achtung Bahn kreuzt“ für Aufmerksamkeit sorgten. Erst ein Streckenausbau ließ die Zusammenstöße an dieser Linie in den letzten Jahren quasi verschwinden, da viele Bahnübergänge technisch gesichert oder geschlossen wurden. Unachtsame Autofahrer, für die weder Bahn noch Reisende etwas können, wird es auch in Zukunft geben. Doch es gibt Möglichkeiten, die Wahrnehmung dieser Verkehrsteilnehmer an ausgewählten Kreuzungspunkten zu schärfen. *Lesen Sie auf Seite 38 weiter.*

## Verwaltungsvorschrift verhindert Sicherheit

■ Mehr Sicherheit durch die Kombination aus „Stop“-Schild und Andreas-kreuz wird lediglich durch eine Verwaltungsvorschrift verhindert: durch die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung“. Diese bestimmt unter „zu §§ 39 bis 43 StVO“, Ziffer III 14 a) ff), und unter „zu Zeichen 201 Andreaskreuz“, Ziffer II, dass das Andreaskreuz nicht mit anderen Zeichen kombiniert werden darf. Die Verwaltungsvorschrift ist kein Gesetz und keine Verordnung, sondern eine dienstliche Weisung des Bundesverkehrsministeriums, die jederzeit von diesem geändert

werden kann. Politisch verantwortlich gemacht werden muss daher für jeden Toten an einem Bahnübergang, dessen Schaden durch ein „Stop“-Schild hätte verhindert werden können, Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee höchstpersönlich. Aber Behörden mit genügend Rückgrat und Rückendeckung ihrer Landesministerien können sich schon jetzt über die Verwaltungsvorschrift hinwegsetzen. Gute Gründe gibt es genug, denn es geht um Menschenleben.

*Rainer Engel*

Aus einer Pressemitteilung des Bundestagsabgeordneten Gero Storjohann vom 9. September 2004:

## StVO ändern – Landräten die Möglichkeit geben, Kombination aus Andreaskreuz und Stoppschild aufzustellen!



Foto: MdB Storjohann

*Das Stoppschild kombiniert mit dem Andreaskreuz – wie die von ihm vorgeschlagene Beschilderung aussehen soll, demonstrierte Werner Kuhlmann (2. von rechts) an einem Bahnübergang in Verl dem Landrat Sven Georg Adenauer (CDU), dem Landtagsabgeordneten Dr. Michael Brinkmeier (CDU) sowie den Bundestagsabgeordneten Gerhard Wächter (CDU), Hubert Deittert (CDU), Heidi Wright (SPD) und Gero Storjohann (CDU) (von links).*

■ „Seit 1998 hat es in Deutschland an unbeschränkten Bahnübergängen über 500 Tote gegeben. Deshalb hat die CDU/CSU-Bundestagsfraktion mit einem Antrag an den Deutschen Bundestag die Initiative ergriffen, um mehr Sicherheit an unbeschränkten Bahnübergängen zu schaffen“, so der CDU-Bundestagsabgeordnete Gero Storjohann, Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages.

„Die jetzt bestehende Regelung in der StVO\* muss daher geändert werden“, so Gero Storjohann. Der CDU-Verkehrsexperte weiter: „Die Bedeutung des Stoppschildes ist jedem Verkehrsteilnehmer bekannt, was für das Andreaskreuz leider nicht gilt. Eine Kombination beider Verkehrszeichen kann daher helfen, die über 12.000 unbeschränkten Bahnübergänge in Deutschland sicherer zu machen, denn eine kurzfristige technische Sicherung

mit Schranken bei Kosten von mindestens 350.000 Euro pro Bahnübergang ist nicht zu verwirklichen.“

Von der Theorie zur Praxis: Zusammen mit seiner Ausschusskollegin Heidi Wright und einem Fernsehteam von Kabel 1 testete Gero Storjohann die Kombination aus Andreaskreuz und Stoppschild. Die beiden Ausschussmitglieder fuhren in Verl mehrmals an teilweise schlecht einsehbare unbeschränkte Bahnübergänge heran, stoppten an der neuartigen Schilderkombination und überquerten danach mit ihrem Pkw die Gleise.

Das Fazit von Gero Storjohann: „Die eindeutige Aufforderung zum Anhalten an unbeschränkten Bahnübergängen sorgt für mehr Sicherheit. Man hat Zeit, den Bahnübergang einzusehen. Die Kombination aus Andreaskreuz und Stoppschild ist deshalb eine gute Idee, die schnellstmöglich umgesetzt werden muss. Wenn wir nichts tun,

werden sich die Unfallzahlen nicht ändern. Ich bin deshalb dafür, die StVO dahin gehend zu ändern, den Landräten und Oberbürgermeistern\*\* die Möglichkeit zu geben, in ihrem Kreis oder ihrer Stadt die Kombination aus Andreaskreuz und Stoppschild an unbeschränkten Bahnübergängen aufstellen zu dürfen, wo immer sie dies für erforderlich halten“, so Gero Storjohann abschließend.

Anmerkungen der Redaktion:

\* Geändert werden muss lediglich eine Verwaltungsvorschrift zur StVO.

\*\* Es handelt sich um die für die Beschilderung zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Diese müssten mit den Eisenbahnunternehmen zusammenarbeiten, die die Andreaskreuze aufzustellen haben.

### → **Andreaskreuz: Bedeutung verloren oder nicht ernst genommen**

**A**n den technisch nicht gesicherten Bahnübergängen soll ein rot-weißes Andreaskreuz ganz allein sicherstellen, dass Autofahrer, Radfahrer oder auch Fußgänger gleichermaßen dem Schienenverkehr Vorrang gewähren. Doch hat das Andreaskreuz heute eigentlich noch die Aussagekraft, die es haben müsste, um den kreuzenden Verkehrsteilnehmer von der Gefährlichkeit eines Überweges zu überzeugen? Tatsache ist, dass derartige Übergänge nicht in den Spitzenregionen der Unfallstatistiken zu finden sind. Doch selbst bei ausreichenden Sichtverhältnissen kommt es immer wieder zu schweren Unfällen. Im Jahr 2007 wurden 292 Menschen an Bahnübergängen schwer verletzt, 86 starben – viele davon an Übergängen, die als Sicherung lediglich ein Andreaskreuz aufweisen. Die Frage, ob das Kreuz seine Bedeutung in Teilen verloren oder zumindest stark eingebüßt hat, drängt sich zweifelsohne auf. Gründe dafür gibt es



*Wer weiß heute noch, was das Andreaskreuz bedeutet?*

reichlich. Wer sich mit offenen Augen umsieht, wird nicht lange suchen müssen, um verrostete, verbeulte, verbogene, verblichene oder mit Buschwerk überwucherte Andreaskreuze zu finden, die ihre Autorität längst verloren haben. Auch stehen die stummen

Wärter an bereits stillgelegten oder sogar komplett abgebauten Bahnstrecken. Zu sichern gibt es in diesem Fall nichts mehr. Unter Autofahrern, denen derartige Schilder bereits zuhauf begegnet sind, schleicht sich eine gefährliche Routine ein: „Es kommt ja sowieso nichts...“.

Ob von den im Jahr 2007 verunglückten Unfallbeteiligten jemand so gehandelt hat, lässt sich ohne genauere Prüfung nicht sagen. Anzunehmen ist, dass viele Autofahrer anhand des Zustands eines Bahnübergangs gerne selbst einschätzen, ob hier überhaupt noch ein Zug verkehrt oder nicht. Es ist eben nicht einfach, Zeitgenossen an einem verwahten Andreaskreuz mit hoch stehendem Gras am Bahndamm zu einem vorsichtigen Herantasten zu bewegen. Selbst wenn hier noch zwei Züge am Tag vorbeifahren, ist die Chance, gerade jetzt einen anzutreffen, doch mehr als gering. Und wer jeden Morgen kurz nach acht Uhr auf einen Personenzug trifft, wird bereits um halb neun keinen Zug mehr erwarten. Unwahrscheinlich, dass gerade an diesem Tag, an dem der Autofahrer bereits

## Sinnlose Andreaskreuze – warum?

■ Warum stehen so viele sinnlose Andreaskreuze an den Straßenrändern? Ursache ist das „Eisenbahnkreuzungsgesetz“. Gemäß § 14 Absatz 2 dieses Gesetzes sind „Warnkreuze (Andreaskreuze)“ wie Blinklichter Eisenbahnanlagen. Zuständig für Aufstellung und Erhalt sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, zuständig für die Aufsicht darüber ist die Eisenbahnaufsicht, in der Regel das Eisenbahnbundesamt. Mithin darf ein überflüssiges Andreaskreuz von der Straßenverkehrsbehörde nicht entfernt werden. Das müsste das Eisenbahnunternehmen tun, und dieses benötigt dafür eine Genehmigung. Unter welchen Bedingungen diese erteilt werden kann, steht wiederum in § 14a des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, und diese Vorschrift ist so lang, dass jedes Eisenbahnunternehmen davor zurückschrecken wird, einen solchen Antrag zu stellen – um so mehr, als die Kosten des Abbaus viel

höher sind als der Wert des Blechs. So verkehrt sich die Absicht des Gesetzgebers, für Sicherheit zu sorgen, in ihr

Gegenteil: Zu viele sinnlose Andreaskreuze lehren Autofahrer, dass gar kein Zug kommt.



*Andreaskreuz ohne Bahnstrecke: Laut Straßenverkehrsordnung muss dem „Bahnverkehr“ selbst an diesem verbeulten Relikt Vorrang eingeräumt werden. Gemäß dem Eisenbahnkreuzungsgesetz darf das Schild nicht entfernt werden, auch wenn gar keine Züge mehr fahren.*

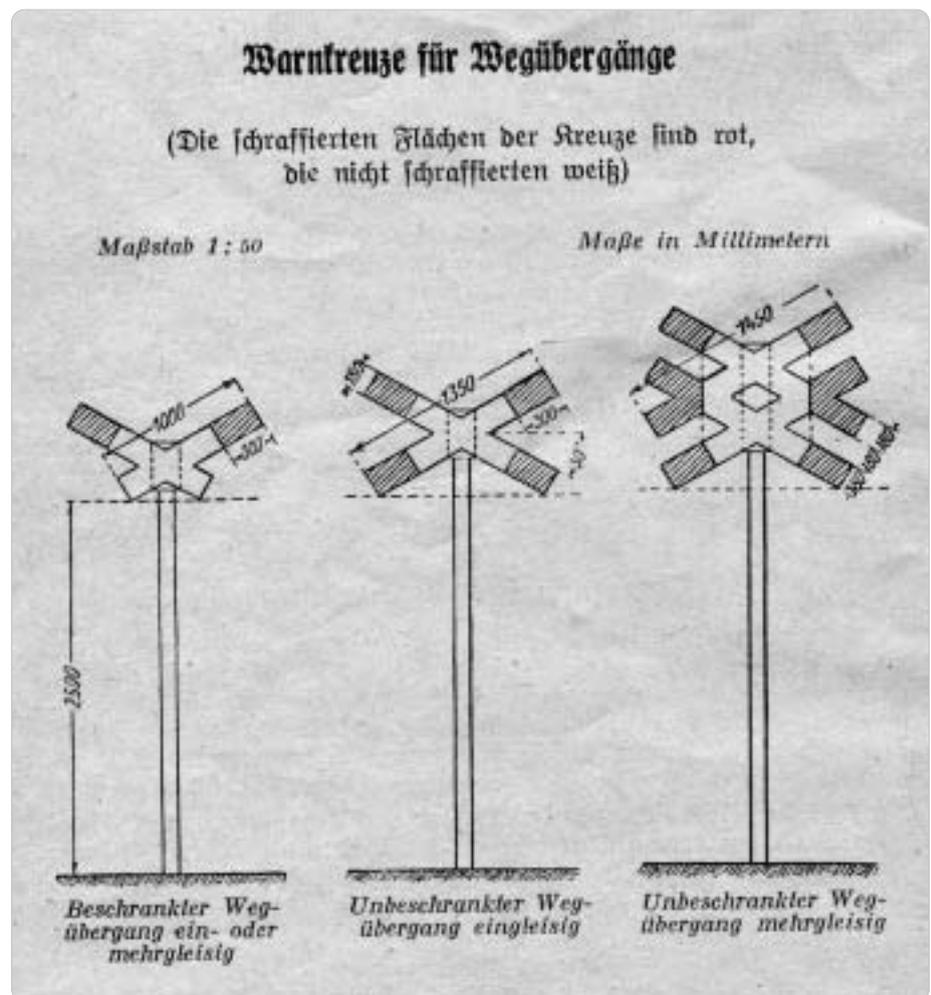
viel zu spät dran ist, auch die Bahn mit passender Verspätung unterwegs ist. Besonders interessant zu beobachten ist auch der „Mitreißeffekt“: Sobald ein Fahrzeug verlangsamt auf einen nur mit Andreaskreuz gesicherten Bahnübergang zufährt und genauer nach einem Zug Ausschau hält, fahren die unmittelbar folgenden Fahrzeuge, die diesen Vorgang beobachtet haben, mit kaum reduzierter Geschwindigkeit durch. Offenbar reicht es, wenn sich das jeweils erste Fahrzeug einer Kolonne von dem nicht Vorhandensein eines Zuges überzeugt hat.

Probleme bereitet auch eine Formulierung in der Straßenverkehrsordnung. Hier heißt es in § 19 Absatz 1: „Der Straßenverkehr darf sich solchen Bahnübergängen nur mit mäßiger Geschwindigkeit nähern.“ Was genau „mäßig“ ist, darüber schweigt sich die Verordnung aus. Auf der Grundlage einer so wenig greifbar formulierten Bestimmung ist es so gut wie unmöglich, an Bahnübergängen die Einhaltung der Regel zu überprüfen. An manchen Bahnübergängen finden sich daher zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen. Doch auch sie haben einen fatalen Effekt: Manche Autofahrer glauben, dass nichts passieren kann, wenn sie diese Geschwindigkeit einhalten.

### Autofahrer bremsen zu wenig ab

Der Siegener Verkehrssicherheitsexperte Professor Dieter Ellinghaus kam zu der Auffassung (1), dass Autofahrer im Einzelfall nicht so stark abbremsen, wie sie eigentlich müssten und in vielen Fällen vielleicht auch möchten. Die Kraftfahrer meiden Konflikte mit den nachfolgenden Verkehrsteilnehmern. Hier könnte die kostengünstige und schnell umsetzbare „Stop“-Schild-Lösung dazu beitragen, dass ein nervöses „Warum bremsst der, wo doch alles frei ist?“ des nachfolgenden Verkehrsteilnehmers ausbleibt. Am „Stop“ muss gehalten werden, das sieht auch der nachfolgende Autofahrer. Wer dem nicht nachkommt, spürt dies unmittelbar im Geldbeutel oder an seinem Punktekonto in Flensburg.

Außerhalb von Ortschaften muss ein „Stop“-Schild an Einmündungen und Kreuzungen mit einem „Vorfahrtachten“-Schilder mit dem Hinweis auf das zu erwartende „Stop“ angekündigt werden. Auch auf das „Stop“ am Bahnübergang kann an



Auszug aus der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928.

den Warnbaken rechtzeitig hingewiesen werden.

### Lange Geschichte: Sicherung ohne Schranken

Mit stetiger Zunahme des Individualverkehrs musste an den Bahnübergängen, die lange Zeit offiziell „Wegeübergänge“ hießen, eine klare Regel zur Querung geschaffen werden. In den ersten Jahrzehnten des deutschen Eisenbahnverkehrs gab es keine einheitliche Beschilderung an den Bahnübergängen. Neben den Verordnungen, die durch öffentliches Anschlagen bekannt gemacht wurden, setzte sich der Kaiserliche Automobilclub Anfang des letzten Jahrhunderts für eine Kennzeichnung der Übergänge ein. Bahnseitig gab es Gusschilder, die je nach Bahnverwaltung unterschiedlich gestaltet waren. Weitere Abkommen und Verordnungen folgten, bevor ab 1932 erstmalig das Andreaskreuz Verwen-

dung fand. Die Kreuze waren bis 1960 noch in verschiedenen Formen anzutreffen, jeweils für beschränkte und unbeschränkte sowie eingleisige und mehrgleisige Übergänge.

### Keine europäische Norm

Innerhalb Europas gibt es keine einheitliche Norm für die Sicherung von Bahnübergängen. Zwar ist in vielen Ländern das Andreaskreuz üblich, doch weichen die verwendeten Formen von dem in Deutschland gebräuchlichen Muster stark ab. Die Vereinheitlichung der Verkehrsschilder auf europäischer Ebene, die beispielsweise das durchgestrichene „P“ für „Parkverbot“ und viele andere deutsche Schilder den Standards in anderen Ländern anglich, ging an der Beschilderung der Bahnübergänge spurlos vorüber. Beispielsweise findet sich in der Schweiz bis heute das Sammelsurium an verschiedenen Kreuzen,

## Kommt ein Zug von irgendwo?

welches in Deutschland bereits vor fast fünf Jahrzehnten abgelöst wurde. Im Zuge der europäischen Vereinheitlichung wurde auch das „Stop“-Schild in Deutschland eingeführt, um das bis dahin verwendete blaue Dreieck mit dem Wort „Halt“ zu ersetzen. Die achteckige Form des neuen „Stop“-Schildes, welche für andere Verkehrszeichen nicht verwendet wird, sollte es auch noch zugeschnitten oder verschmutzt erkennbar machen. So zumindest lautete damals die Begründung.

Die Gefahr an gefährlichen Einmündungen wurde also sehr ernst genommen – ganz im Gegensatz zu den Gefahren an Bahnübergängen.

### Verbesserungen im Ausland erfolgreich

Länder wie Österreich, Frankreich, Polen, die Tschechische Republik, Spanien, Kroatien oder auch Namibia leben lange vor, worüber in Deutschland noch an allerhöchster Stelle debattiert wird: Hier ist die Kombination Andreaskreuz/„Stop“-Schild bereits Standard. In Irland gibt es mit den „Stop-Look-Listen“-Schildern („halten-sehen-hören“) sogar eine verbindliche Stopp-Regel an ausgewählten Fußgängerübergängen. In Schottland stehen „Stop“-Schilder sogar an Privatübergängen ohne öffentlichen Straßenverkehr.

Dass sich leichtsinnige und unvorsichtige Autofahrer mit einem „Stop“-Schild zum Abbremsen bewegen lassen, haben nicht nur Länder rund um Deutschland bereits bewiesen. Auch die Ergebnisse bereits erfolgter innerdeutscher Tests lassen positive Rückschlüsse zu.

### Unsicher an ungesicherten Übergängen

Soweit der Blick zurück. Wie eh und je weisen bis heute Andreaskreuze in Einheitsform auf bundesdeutsche Bahnübergänge hin. Die gekreuzten Balken stellen keine einheitliche Fläche dar, sodass sie schlecht erkannt

## Vorbild Europa: Bahnübergänge mit „Stop“-Schild



Bahnübergang in Irland...



... und in Schottland



Österreich



Frankreich



Irland

werden. Sie sehen harmlos aus, sodass ihre Warnung nicht ernst genommen wird. Die Frage ist wieder, ob die Übergänge nicht mit zusätzlichen Maßnahmen sicherer gemacht werden könnten. Die in den letzten Jahren stetig gesunkene Anzahl an ungesicherten Bahnübergängen täuscht darüber hinweg, dass dennoch etwas getan werden muss.

Die Statistiken weisen sinkende Unfallzahlen an Bahnübergängen aus, aber diese haben damit zu tun, dass viele Bahnlinien im ländlichen Raum stillgelegt wurden und stark befahrene Bahnübergänge technisch gesichert werden. Dennoch nimmt die Sicherheit an Bahnübergängen ohne technische Sicherung nicht zu – lediglich die Wahrscheinlichkeit, dass ein Auto und ein Zug sich auf dem Bahnübergang treffen, nimmt ab (siehe auch Seite 45).

Bahnübergänge, die nur mit einem Andreas-kreuz ausgestattet sind, vermitteln ein hohes Maß an Unsicherheit. Das verdeutlicht die große Zahl derer, die eine derartige Sicherung für ziemlich oder sogar extrem unsicher halten: Über 50 % der Verkehrsteilnehmer äußerten sich laut der Continental-Studie (1) in dieser Weise – Andreas-kreuzübergänge werden als gefährlichste Form des Bahnübergangs erlebt. Schnell rüber und den Gefahrenpunkt hinter sich lassen, so könnte das Verhalten vieler Autofahrer beschrieben werden. Viele Gespräche musste PRO BAHN gar nicht führen, um herauszuhören, dass Lokführer auf den Nebenstrecken dieses Problem beinahe täglich erleben. Vielfach queren Verkehrsteilnehmer den Übergang trotz unmittelbarer Nähe eines Zuges. Manche Fahrer reißen als entschuldigende Geste noch die Arme hoch, erklärt ein Lokführer und schüttelt dabei fassungslos den Kopf. Eine Entschuldigung für das eigene Fehlverhalten, die Unachtsamkeit oder doch für das gezielte „draufhalten“? Unterstützt werden Autofahrer aus den Erfahrungen, die fast jeder aus den Fernsehkrimis kennt: Kaum eine Verfolgungsjagd, die nicht an einem Bahnübergang endet. Nur wer schnell genug unterwegs ist und das Andreas-kreuz ignoriert, schafft es, vor dem Zug hinüberzukommen. Der mutige Fahrtverlauf wird schließlich noch mit dem Abschütteln der Verfolger prämiert. Selbst die Werbung spielt eine nicht unerhebliche Rolle. Jahrelang zeigte uns ein Automobilhersteller, was schon aus physikalischer Sicht kaum möglich ist: Sowohl der Zug als auch der Autofahrer führen in diesem Spot

auf den Bahnübergang zu. Das Pfeifen des Zuges veranlasste den Autofahrer, sein Fahrzeug zu beschleunigen, um den Übergang noch vor dem Zug zu queren. Die Lok hielt mit kreischenden Bremsen und ließ den Wagen am Kreuzungspunkt vorbei. In Wirklichkeit hätte es bei einem mehrere hundert Meter langen Bahn-Bremsweg an dieser Stelle kräftig gekracht. Aktuell wirbt eine große deutsche Genossenschaftsbank mit „freier Fahrt“ am Bahnübergang: Unter dem Slogan „Freie Fahrt für Ihre Anschlussfinanzierung“ wird ein Andreas-kreuz mit grünem Dauerlicht gezeigt.

### Im Kreuzfeuer der Politik

Da aufwendige Unter- oder Überführungsneubauten allein aus finanziellen Gründen vielerorts nicht in Betracht kommen oder aus städtebaulichen Gründen nicht realisiert werden, müssen bestehende Bahnübergänge besser gesichert werden. Zwar erlaubt eine Bestimmung im Eisenbahnkreuzungsgesetz den Bau von ebenerdigen Bahnübergängen nur noch in Ausnahmefällen, aber das gilt nur für die Eisenbahnen. Ging man vor zwanzig Jahren noch davon aus, dass Straßenbahnen der Vergangenheit angehören, so erlebt diese als Straßen- oder Stadtbahn heute eine Renaissance. Auch hier entstehen neue Bahnübergänge, bei denen ebenso neue Andreas-kreuze aufgestellt werden. Gleiches gilt für regionale Bahnlinien: Wo sich der lokale Personenverkehr neu etablieren konnte, werden technisch nicht gesicherte Übergänge bleiben, die aufgrund bisher geringer Verkehrsdichte als ungefährlich galten, aber jederzeit ohne jede behördliche Genehmigung ein starkes Verkehrsaufkommen erhalten können und zum Unfallschwerpunkt werden (siehe Seite 2). Es besteht also ein dringender Bedarf an zusätzlichen Maßnahmen, um Verkehrsteilnehmern die Gefahr weit nachhaltiger ins Gedächtnis zu rufen.

Eine Möglichkeit besteht darin, Andreas-kreuze auf eine gelb fluoreszierende Kontrastfläche zu setzen, um die Wahrnehmung des Kreuzes zu erhöhen. Bereits vor über zehn Jahren fanden dazu Pilotprojekte in Bayern statt, die allesamt positiv verliefen. 76 % der Befragten stuften die gelben Flächen als gut bis sehr gut ein (3). Trotz des eindeutigen Votums der Verkehrsteilnehmer verfolgt der Bundestag diese Möglichkeit seit Anfang 2005 nicht weiter.



Zur Werbung missbraucht: Das Andreas-kreuz mit einem grünen Dauerlicht verliert seine warnende Aussage. Aus einer Werbung der Sparda-Bank.

Einer weiteren „Maßnahme zur Verbesserung der Situation an technisch nicht gesicherten Bahnübergängen“ stimmte der Bundestag am 20. Januar 2005 zu. Laut Beschluss sollte auch in Deutschland der Weg für die Kombination Andreas-kreuz/„Stop“-Schild endlich frei werden. „Die Beschlussempfehlung ist mit den Stimmen des ganzen Hauses angenommen“, steht dazu im Plenarprotokoll. Doch was nützt ein einstimmiger Bundestagsbeschluss und die Tatsache, dass 70 % der Bevölkerung die Kombination gut bis sehr gut finden (2), wenn der Bund-Länder-Fachausschuss nachträglich Bedenken anmeldet? Umgesetzt ist der eindeutige Willen sowohl des Bürgers als auch des Parlaments bis heute nicht.

### Politiker für „Stop“-Schild

Die Unterstützung für das beschlossene Andreas-kreuz-„Stop“-Schild ist groß. Alle Fraktionen sprachen sich im Bundestag für die Doppelbeschilderung aus (4). Die SPD-Abgeordnete Heidi Wright sprach von einer „längst überfälligen und notwendigen Weiche“, die der Bundestag stelle. Gero Storjohann (CDU/CSU) verwies auf die kostengünstige Ausführung mit nur wenigen Schrauben. Er hob die Auffälligkeit hervor, denn „die Bedeutung des ‚Stop‘-Schildes sei jedem Verkehrsteil-

## Zwei Schilder – zwei Zuständigkeiten!

■ Für Verkehrsschilder zuständig sind die Behörden, die die Straßen unterhalten. Doch für das Andreaskreuz gilt eine Ausnahme: Das „Eisenbahnkreuzungsgesetz“ regelt in § 14 Absatz 2: „An Bahnübergängen gehören zu den Eisenbahnanlagen [...] die Schranken, Warnkreuze (Andreaskreuze) und Blinklichter [...], zu den

Straßenanlagen die Sichtflächen, die Warnzeichen und Merktafeln (Baken) sowie andere der Sicherung des sich kreuzenden Verkehrs dienende Straßenverkehrszeichen und -einrichtungen.“ Das Andreaskreuz ist also ein Straßenverkehrsschild mit einem besonderen Status. Andererseits gehört ein „Stop“-Schild

nicht zu den „Warnkreuzen“, sondern zu den übrigen Warnzeichen, die die Straßenverkehrsbehörden aufstellen. Das Andreaskreuz mit „Stop“-Schild müsste also nach geltender Rechtslage von Eisenbahnunternehmen

und Straßenverkehrsbehörde gemeinsam aufgestellt werden. Das ist einer raschen Verbesserung der Sicherheit nicht dienlich: Wenn einer nicht will, geschieht nichts – bis es kracht.

Dennoch finden sich bereits heute in Ausnahmefällen Bahnübergänge mit „Stop“-Schild. Aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeit stehen sie auf zwei Pfählen. Vielleicht ist hier eine Ausnahmegenehmigung erteilt worden, vielleicht hat die Straßenverkehrsbehörde aber auch aus Verantwortungsbewusstsein den Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer über eine Verwaltungsvorschrift aus dem Bundesverkehrsministerium gesetzt.



*So sollten gefährliche Bahnübergänge gesichert sein: „Stop“-Schild am Andreaskreuz. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz verlangt zwei Pfähle, weil es die Zuständigkeit an der kritischsten Stelle des Bahnübergangs gespalten hat. Bahnübergang in Paderborn, Frankfurter Weg.*

➔ nehmer hinlänglich bekannt“. Sein Fraktionskollege Gerhard Wächter brachte die Vorzüge mit einer Kurzformel auf den Punkt: „Günstig – einfach – verständlich“. Grünen-Politiker Peter Hettlich hielt die Kombination von Andreaskreuz und „Stop“-Schild für eine technisch einfache und schnell umsetzbare Lösung zur Verbesserung der Wahrnehmung von Bahnübergängen. „Wir müssen dafür sorgen, dass es sinnvolle Bedingungen für Verkehrssicherheit zumindest durch die Gesetzeslage gibt“, fügte Horst Friedrich von der FDP-Fraktion abschließend hinzu.

Sicherlich ist es nicht zweckmäßig, alle technisch ungesicherten Bahnübergänge in Deutschland mit einem „Stop“-Schild nachzurüsten. Notwendig erscheint dies aber an allen Bahnlinien, auf denen regelmäßig Reisezüge verkehren und bahnseitig keine Langsamfahrt vorgeschrieben ist. Es ist ein Unding, wenn auf solchen Bahnübergängen Bundesstraßen mit einer Schrankenanlage versehen sind, wenige Meter weiter aber ein innerörtlicher Übergang nur mit Andreaskreuzen „gesichert“ ist.

PRO BAHN plädiert daher für eine schnelle Umsetzung des Bundestagsbeschlusses von 2005, um die rechtlichen Voraussetzungen für die Nutzung von „Stop“-Schildern an ausgewählten Bahnübergängen zu ermöglichen. Halb Europa lebt vor, wie sinnvoll diese Schilderkombination auch in Deutschland sein könnte.

Kennen Sie ungewöhnliche Schilderkombinationen, besondere Ausschilde-rungen oder kuriose Bahnübergänge? Schicken Sie uns Ihr Bildmaterial – per Post an die Redaktion **derFahrgast** oder per E-Mail an [zumzuge@aol.com](mailto:zumzuge@aol.com)

## Quellen

- (1) Dieter Ellinghaus und Jürgen Steinbrecher: Das Kreuz mit dem Andreaskreuz – Eine Untersuchung über Konflikte an Bahnübergängen, im Auftrag der Continental AG, Hannover, Köln/Hannover 2006. Volltext und weitere Informationen im Internet unter [www.uni-siegen.de](http://www.uni-siegen.de) unter „Suche“ mit dem Stichwort „Andreaskreuz“ zu finden.

(2) in (1), Seite 200.

(3) in (1), Seite 200.

(4) Bundestagsdrucksachen 15/1994, 15/4150, 15/4653

### Informationen im Internet

**www.dvr.de:** Beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat e. V. ist mit der Themensuche und dem Stichwort „Bahnübergang“ eine Reihe von Informationen zur Sicherheit an Bahnübergängen sowie eine Zusammenfassung der Vorschriften zu Bahnübergängen zu finden.

**www.stopp-schild.de:** Informationen zur Idee und zur politischen Geschichte der Forderung nach dem „Stop“-Schild am Bahnübergang von Werner Kuhlmann.