

03.07.2017

Kommunikation

### **Tödlicher Leichtsin: Studie der Unfallforschung der Versicherer analysiert das Unfallrisiko an Bahnübergängen**

Unfälle an Bahnübergängen sind in der Regel kein Problem der Bahntechnik, sondern der kreuzenden Kraftfahrer. Wie eine neue Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zeigt, wurde bei 84 Prozent der Unfälle an unbeschränkten, aber mit Blinklicht gesicherten Übergängen das Rotlicht überfahren. Nicht nur versehentlich, sondern oft sogar absichtlich. Selbst bei heruntergelassenen Halbschranken versuchen Kraftfahrer, diese zu umkurven: Mit 42 Prozent ist das die Unfallursache Nummer 1 an diesen Übergängen. Bei Bahnübergängen, die nur mit dem Andreaskreuz gekennzeichnet aber nicht technisch gesichert sind, haben 81 Prozent der Verkehrsteilnehmer den Zug nicht oder zu spät bemerkt.

„Wenn es zu einem Crash kommt, ist die Zerstörungskraft wegen der Massenunterschiede und der Geschwindigkeit des Zuges enorm“, so Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), „sitzen dann noch Menschen in dem getroffenen Fahrzeug, haben diese kaum eine Überlebenschance.“

Zum Glück sind diese schweren Unfälle relativ selten. Pro Jahr sterben rund 50 Verkehrsteilnehmer bundesweit an Bahnübergängen, rund 250 werden schwer, knapp 1.000 leicht verletzt. Doch warum passieren solche Unfälle überhaupt, was sind die wichtigsten Risikofaktoren und wie kann die Sicherheit an Bahnübergängen verbessert werden? Weil es dazu nur einen relativ bescheidenen Forschungsstand in Deutschland gab, hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) das Geschehen detailliert untersucht und ein Modell zur Einschätzung der Sicherheit von Bahnübergängen entwickelt.

Dazu wurden Daten des Statistischen Bundesamtes, der Eisenbahnuntersuchungsstelle des Bundes (EUB) sowie der Versicherer ausgewertet. Insgesamt wurden 2.566 Bahnübergänge untersucht, an denen zwischen 2005 und 2011 insgesamt 226 Unfälle mit Personen und Sachschäden passierten. Die meisten (78 Prozent) ereigneten sich an Bahnübergängen mit Ampeln oder Schranken. Bei rund zwei Drittel aller Unfälle kam es zu einem Personenschaden. Alle Getöteten waren Straßenverkehrsteilnehmer, die meisten Schwerverletzten ebenfalls.

Als recht sicher haben sich Bahnübergänge mit Vollschranken herausgestellt. Gefolgt von Halbschranken (der häufigsten Sicherungsart) und der Sicherung durch Blinklicht oder Ampel (ohne Schranke), die ein

Gesamtverband der Deutschen  
Versicherungswirtschaft e. V.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin  
Tel.: +49 30 2020-5900  
Fax: +49 30 2020-6900

51, rue Montoyer  
B - 1000 Brüssel  
Tel.: +32 2 28247-30  
Fax: +32 2 28247-39  
ID-Nummer 6437280268-55

E-Mail: [kommunikation@gdv.de](mailto:kommunikation@gdv.de)

[www.gdv.de](http://www.gdv.de)



immerhin 49-fach höheres Unfallrisiko gegenüber der Vollschranke aufweist. Nicht ganz verwunderlich: Je schneller auf einer Bahnstrecke gefahren wird, desto höher ist am Bahnübergang das Unfallrisiko.

Da menschliches Fehlverhalten der Hauptgrund für Unfälle an Bahnübergängen war, wurde auch das Umfeld der Bahnübergänge untersucht, um herauszufinden, ob bauliche oder straßengestalterische Maßnahmen dieses Fehlverhalten möglicherweise unterstützten oder abschwächen.

Die Auswertung der Akten von Versicherern hat das erschreckende Bild der Unfallverursacher am Bahnübergang bestätigt. In den meisten Fällen hat der Fahrer mutwillig die bereits geschlossene Halbschranke umfahren oder bei Rot die Schienen gekreuzt. Weitere Probleme, die zu Unfällen führten, gab es bei Lkw mit Anhängern, die infolge von Stau oder beim Rangieren im Gleisbereich stehen blieben. Ein dritter Punkt, der vor allem an ungesicherten Übergängen auftrat, war Unachtsamkeit oder schlechte Sicht (beispielsweise durch Sonnenblendung).

### **Maßnahmen:**

- Die wirksamste Methode zur Vermeidung von Bahnübergangsunfällen ist der Ersatz durch Über- oder Unterführungen, was in vielen Fällen aber an der Durchführbarkeit und der Finanzierung scheitert.
- Vollschranken leisten ebenfalls einen effektiven Beitrag zur Verkehrssicherheit, müssen aber länger geschlossen bleiben als Halbschranken und erfordern einen hohen technischen Aufwand.
- Übergänge mit Halbschranken können durch Fahrbahnteiler, Rotlichtüberwachung oder Anlagen zur Überwachung des freien Schienenraumes sicherer gemacht werden.
- Unfallauffällige Bahnübergänge, die nur mit einem Andreaskreuz gesichert sind, sollten zumindest eine Lichtzeichenanlage, gegebenenfalls mit Rotlichtüberwachung, bekommen.
- Autofahrer sollten durch geeignete Maßnahmen für das Risiko an Bahnübergängen sensibilisiert werden.

Weitere Informationen auf [www.udv.de](http://www.udv.de)

Folgen Sie uns auf Twitter: [www.twitter.com/unfallforschung](https://www.twitter.com/unfallforschung)

Unsere Filme auf YouTube: [www.youtube.com/unfallforschung](https://www.youtube.com/unfallforschung)

Unser BLOG: [www.verkehrssicherheit.org](http://www.verkehrssicherheit.org)

Ansprechpartner für Presseanfragen:

Siegfried Brockmann

Tel.: 030 / 20 20 – 58 20

[s.brockmann@gdv.de](mailto:s.brockmann@gdv.de)

---

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) ([www.udv.de](http://www.udv.de)) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) ([www.gdv.de](http://www.gdv.de)) forscht und berät seit über 50 Jahren im Dienste der Verbesserung der Sicherheit und der Unfallvermeidung auf Deutschlands Straßen. Sie ist gleichzeitig einer der größten Auftraggeber für universitäre und außeruniversitäre Verkehrssicherheitsforschung. Die UDV pflegt den Austausch mit anderen in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Institutionen. Die deutschen Versicherer bekennen sich damit ausdrücklich zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung für die Verkehrssicherheit.