

Ilseder Hütte, Peine (Hrsg.)

Autofahrer sind auch Menschen!

Und wie steht es mit den Eisenbahnern?

Die Sicherheitskette an Bahnübergängen besteht aus drei Gliedern: 1. Ankündigung des Bahnüberganges sowie 2. des herannahenden Zuges an die Straßenverkehrsteilnehmer und 3. Richtiges Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer! Und genau am 3. Glied scheitert es fast immer: vom Fußgänger bis zum Autofahrer – alle haben es furchtbar eilig. Und das wurde mit der Verbreitung von Motorrädern und Autos ab den 1950er Jahren immer schlimmer (DME 4/04 S. 40 – 43). Im Jan./Feb 1962 veröffentlichte die ILSEDER HÜTTE in ihrer Werkzeitschrift für Betriebsangehörige einen sachlich und sprachlich herausragenden Beitrag zu diesem Thema, der im folgenden wiedergegeben sei.

155 : 1 war im Jahre 1961 das Verhältnis Straßenverkehrsunfälle zu Unfällen an Bahnübergängen im Landkreis Feine. Die Presse reagierte auf jeden Unfall, in den die Eisenbahn verwickelt war, unüberhörbar. Wer das Echo auf die Straßenverkehrsunfälle mit dem Echo verglich, das die Unfälle an Bahnübergängen auslösten, konnte meinen, das Verhältnis der Unfälle habe sich umgekehrt. Man kann getrost 155 : 1 wetten, daß die Eisenbahn bei der Erörterung dieser Fälle nicht besonders gut wegkam. Auch die Eisenbahnen unseres Werkes blieben nicht ungeschoren.

Warum eigentlich? Läßt sich – und das interessiert uns hier – die Eisenbahnverwaltung der Ilseder Hütte bei der Sicherung ihrer Bahnübergänge etwas zuschulden kommen? Entsprechen die Anlagen nicht den Vorschriften? Oder gehen die Unfälle an Bahnübergängen auf das Konto der Eisenbahner? Der Oberste Betriebsleiter unserer Eisenbahnen im Peiner Raum, Obering. Jurisch, sagt:

„Wir beschäftigen uns viel mit den höhengleichen Kreuzungen zwischen den Straßen und unseren Eisenbahnen. So wurden in den letzten Jahren durch organisatorische und sonstige Maßnahmen elf zum Teil sehr stark befahrene Bahnübergänge aufgehoben. Zwei dem allgemeinen Straßenverkehr dienende Kreuzungen wurden auf den Fußgängerverkehr beschränkt. Drei Schranken wurden in Anruf-Schrankenanlagen, die nur auf Anruf des Verkehrsteilnehmers geöffnet werden, umgewandelt. An zwei Übergängen wurden Schranken neu errichtet. Acht Bahnübergänge wurden mit Blinklichtanlagen ausgerüstet; vier weitere Anlagen sollen in Kürze noch gebaut werden.

Wir haben so erreicht, daß alle wichtigeren Bahnübergänge bei unseren Eisenbahnen technisch gesichert sind. Zum Teil haben wir die Bahnübergänge besser gesichert, als es die Vorschriften verlangen. Außerdem werden alle Sicherungsanlagen an den Bahnübergängen laufend überwacht und in einem einwandfreien Zustand gehalten. Anerkannt wird unser Bemühen um diese ‚gefährlichen‘ Kreuzungen u. a. bei den sogenannten Signalschauen, die unter Mitwirkung aller beteiligten Behörden in regelmäßigen Abständen die Sicherungseinrichtungen auch an unseren Bahnübergängen prüfen.

In den letzten Jahren ereigneten sich an unseren Bahnübergängen 25 Unfälle. Der Anteil dieser Unfälle an den gesamten Straßenverkehrsunfällen liegt bei uns wie im Bundesdurchschnitt unter 1 %. Obwohl diese Zahlen in ihrer absoluten und relativen Höhe sehr niedrig sind, erscheinen sie uns immer noch zu hoch. Aber hier eine Verbesserung zu erreichen, liegt nicht allein bei uns. Zu der Frage,

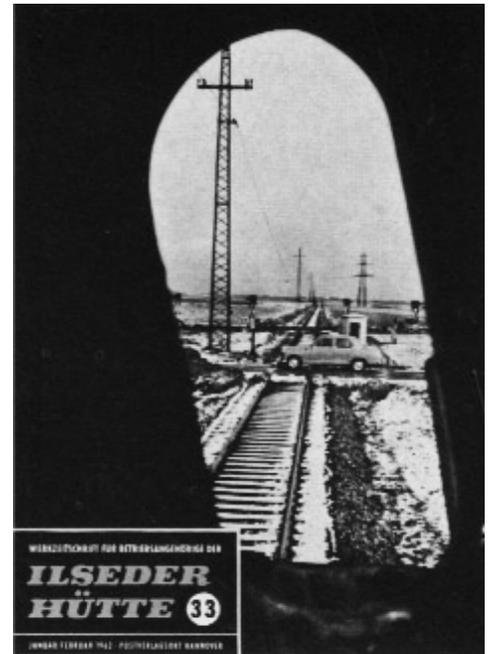
wer die Schuld an den Unfällen trägt, sei nur gesagt: Von unseren Eisenbahnern, die in diesen Jahren vor Gericht erscheinen mußten, ist nicht ein einziger verurteilt worden. Der Autofahrer sollte vor allem zweierlei bedenken: Auch ein Bahnübergang mit hochstehenden Schranken sollte wie eine gefährliche Straßenkreuzung befahren werden, und das rote Blinklicht an Bahnübergängen hat die gleiche Bedeutung wie das rote Licht an der Verkehrsampel.“

Was kann geschehen, um die Unfälle auf ein Mindestmaß zu beschränken? Die Lösung des Problems sind Überführungen und Unterführungen. Aber wer kann sie bezahlen? Bis dies von Eisenbahnern und Autofahrern gemeinsam erstrebte Ziel erreicht werden kann, werden noch Jahre vergehen. Der Kraftfahrer, der auf den Straßen des Landkreises Peine fährt, wird sich also vorläufig mit den höhengleichen Bahnübergängen abfinden müssen. Er kann aber darauf vertrauen, daß sie alle gut gesichert sind. Neben unserer Eisenbahnverwaltung wachen auch die staatlichen Behörden darüber. Schließlich trägt die strenge Ausbildung des Zugpersonals zur Sicherheit der Bahnübergänge bei. Die Prüfung, die die Eisenbahner ablegen, und die Untersuchungen, denen sie sich unterziehen müssen, ehe sie auf die Lok dürfen, machen sie zu den tüchtigsten und zuverlässigsten Verkehrsteilnehmern, die wir haben.

Und was tummelt sich alles auf den Straßen? Ein Beispiel: Ein Eisenbahner hatte beim Rangierdienst einen Unfall erlitten. Nach dem ärztlichen Gutachten war er dadurch für den Fahrdienst untauglich geworden. Unsere Eisenbahnverwaltung durfte den Mann nicht länger auf einem Zug belassen. Was tat der bedauernswerte Eisenbahner, als er das Sprechzimmer des Arztes verließ? Er setzte sich in seinen Personenwagen und fuhr nach Hause. Für den Straßenverkehr war er noch tauglich. Wenn er jetzt einen Unfall verschuldet hätte, wäre er bestraft worden. Aber keiner hätte ihn daran gehindert, sich auch fernerhin mit seinem Wagen in das Verkehrsgewimmel zu stürzen.

Sollte einem Lokomotivführer bei einem Unfall auch nur das geringste Verschulden nachgewiesen werden können, wird er „vom Bock heruntergeholt“. Versagt der Schrankenwärter einmal, auch wenn kein Unglück geschehen ist, trifft ihn das gleiche Urteil: Sie werden – anders als die Autofahrer – kurzerhand „aus dem Verkehr gezogen“.

Es ist schwer, den Autofahrern Moral zu predigen. Viele sind taub gegen die Aufforderung, sich Zeit zu nehmen. In der täglichen Hast fahren sie hohe Geschwindigkeiten. Entsprechend wenig Zeit



Bahnübergänge

Das ist ein Bild, wie es sich den Lokomotivführern unserer Eisenbahnen gar nicht so selten bietet. Kurz vor der herannahenden Lokomotive huscht noch schnell ein Auto über die Schienen. Hundertmal geht das gut. Aber wehe, wenn es kracht. Über kein Unglück wird so laut gestritten, wie über einen Unfall an einem Bahnübergang. Wo liegen die Ursachen der Unfälle, wo liegt die Schuld? Wie es damit bei den Eisenbahnen der Ilseder Hütte aussieht, können Sie in diesem Heft unter der Überschrift lesen: „Autofahrer sind auch Menschen! Und wie steht es mit den Eisenbahnern?“

bleibt ihnen für das Beobachten der Vorgänge auf den Straßen. Jede Behinderung ihrer Hetze, besonders an Bahnübergängen, empfinden sie als lästig. Es hat sich die brutale Auffassung ausgebreitet, Straßenverkehrsunfälle gehörten unvermeidlich zum täglichen Leben. Warum sollte man also noch den Fuß vom Gaspedal nehmen? Am leichtesten setzen sich manche von ihnen an unbeschränkten, aber durch Blinklichtanlagen gesicherten Bahnübergängen über die Verkehrsvorschriften hinweg.

Bei Schlips und Kragen

Den schlagenden Beweis lieferte an einem Tag im Februar ein Pkw an dem durch Blinklicht gesicherten Bahnübergang am Schacht Emilie in Klein-Bülten. Ein Sandzug kam aus Richtung Groß Ilsede und hatte die Anlage in Betrieb gesetzt. Im Abstand von einer Sekunde leuchtete das rote Licht auf. Der Autofahrer verringerte seine Geschwindigkeit auf ca. 20 km/h, schaute nach links, schaute nach rechts, sah in etwa 100 m Entfernung den Zug und – gab Gas. Ein einzelner Fall? Vielleicht sogar erfunden? Nichts von alledem. Es war einer von drei Fällen in zwei Stunden. Den Lokführern ist das nichts Neues. Einer von ihnen sagte: „Manchmal juckt es mich in den Fingern. Ich möchte anhalten, den Autofahrer bei Schlips und Kragen packen und ihn ordentlich ohrfeigen.“ Der Mann war ärgerlich. „Was soll ich z. B. in solch einem Falle tun? Bremsen? Gut. Und was nützt das? Der Bremsweg meines Zuges ist 130 m. Ich kann doch



nicht jedesmal bremsen, wenn sich ein Autofahrer mit hoher Geschwindigkeit dem Übergang nähert.“

Natürlich kann er das nicht, denn viele Autofahrer kommen in schneller Fahrt an und bremsen kurz vor dem Übergang ab. Wer 60 km/h fährt und wer die Faustformel für die Berechnung seines Anhalteweges (Reaktionsweg + Bremsweg) kennt, weiß, daß er etwa 54 m braucht, um zum Stehen zu kommen. In Wirklichkeit aber genügen bei scharfem Bremsen oft weniger als die Hälfte davon. Zahllose Autofahrer verlassen sich darauf und praktizieren das jeden Tag. Der Lokführer aber sitzt in der Gewissensklemme. Er kann davon ausgehen, daß das Auto hält, denn der Bahnübergang ist durch Verkehrszeichen und durch Blinklichter gesichert, der Zug gibt Läute- und Pfeifsignale, das Blinklicht leuchtet rot. Außerdem hat der Zug Vorfahrt.

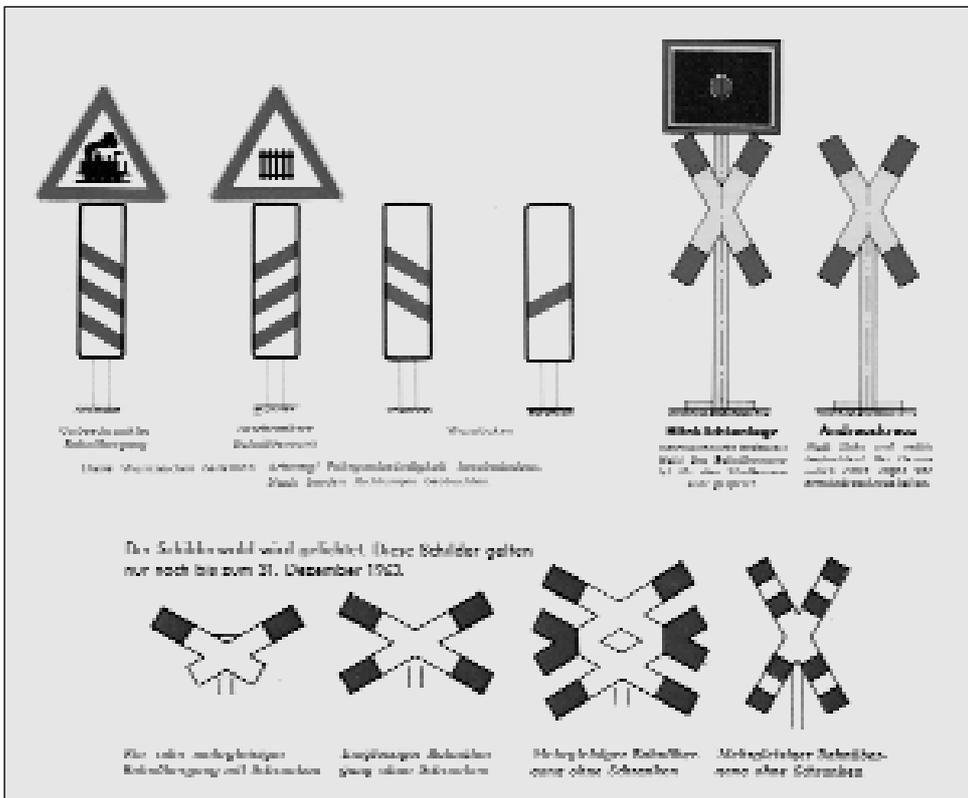


So wird die Vorschrift beachtet: Bahnübergänge, an denen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs Vorrang haben, dürfen nicht überquert werden, wenn die Schranken bewegt werden oder geschlossen sind (StVO § 3a Ziffer 4).

Wenn ein Autofahrer trotz dieser Sicherungen weiterfährt und wenn ein Unglück geschieht, ist das Zugpersonal meistens schuldlos. Aber darauf mögen sich unsere Eisenbahner nicht gern berufen. Ihr oberster Grundsatz heißt nicht etwa „im Recht sein“, sondern „unter allen Umständen Unfälle verhüten!“ Was nützt dem Lokführer der Freispruch, was das Recht? An seinem Gewissen nagt der Gedanke, daß ein Mensch verletzt, vielleicht gar, daß ein Mensch getötet worden ist. In der Öffentlichkeit heißt es häufig: Wer fuhr den Zug? Aha, der also hat ihn erwischt. Auch von dieser Seite wird er

in die Zange genommen.

Es gibt einige unter unseren Eisenbahnern, die auf einer Strecke schon mehrere Unfälle erlebt haben. Sie wollen diese Strecke nicht mehr fahren, weil sie im seelischen Gleichgewicht bleiben möchten. Ein Unfall macht sie im Dienst nämlich nicht sicherer. Außerdem bringt er ihnen nichts als Unannehmlichkeiten und Ärger. Die eigene Verwaltung vernimmt sie, die Polizei vernimmt sie, die Aufsichtsbehörde vernimmt sie, der Gutachter befragt sie, und schließlich stehen sie noch vor dem Richter. Das ist eine Prozedur, die auch an dem Mann nicht spurlos vorübergeht, der genau weiß, daß er im Recht ist. Und der Autofahrer? Er sieht das rote Blinklicht, sieht den Zug und prescht über die Schienen. Was kümmern ihn die Konflikte, in die er das Zugpersonal bringt? Was kümmert ihn die Gefahr, die ihm selbst droht?

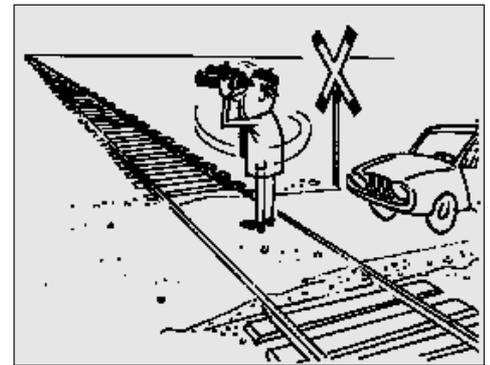
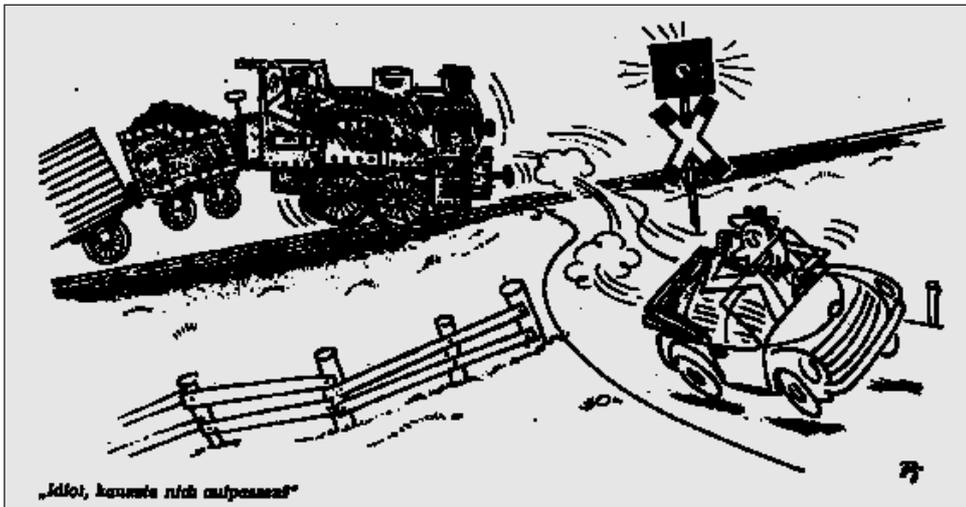


70 Bahnübergänge

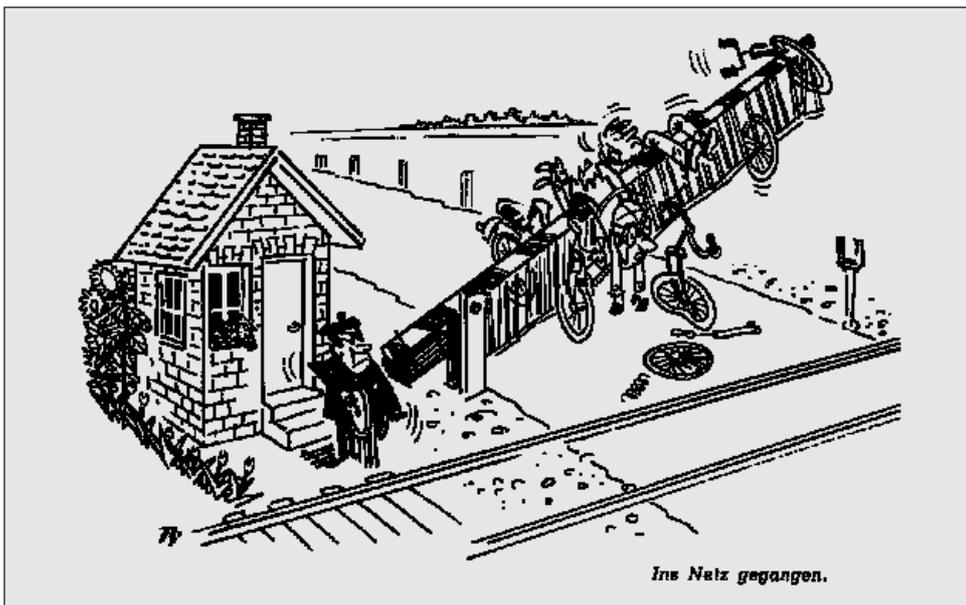
70mal kreuzen die Schienen unserer Eisenbahnen die Straßen. (Die Länge des Schienennetzes der Ilseder Hütte beträgt 165 km.) Allerdings kreuzt die Hälfte aller Bahnübergänge (37) nur unbedeutende Wege. Bundesstraßen kreuzen unsere Bahnen nur dreimal. Acht Übergänge haben unsere Bahnen mit Landstraßen erster Ordnung, sechs Übergänge mit Landstraßen zweiter Ordnung. Schließlich kreuzt unsere Bahn noch 16 sonstige Wege mit Kraftfahrzeugverkehr. (Die vielen Bahnübergänge innerhalb der geschlossenen Werksanlagen sind in diesen Zahlen nicht enthalten.)

Die Unfallbilanz an den Bahnübergängen unserer Eisenbahnen in den letzten vier Jahren sieht, wenn man auch Schrankenbeschädigungen und ähnliche Unfälle mitrechnet, folgendermaßen aus:

1. An Bahnübergängen, die durch Schranken gesichert sind, ereigneten sich 12 Unfälle, eine Person wurde dabei verletzt.



Gefahr frühzeitig erkennen! Zeichnungen: Pielert



1 An Bahnübergängen, die durch Blinklichtanlagen gesichert sind, ereigneten sich acht Unfälle. Dabei waren drei Tote und ein Verletzter zu beklagen.

1 An den Bahnübergängen, die nur durch Baken und Andreaskreuze gesichert sind, ereigneten sich 9 Unfälle. Eine Person wurde dabei getötet und eine verletzt.

1 Die ungesicherten Bahnübergänge über Feldwege blieben in allen Jahren unfallfrei.

Es fällt auf, daß sich an den mit Blinklicht gesicherten Übergängen die **schwersten** Unfälle ereignen haben. Nach Angabe unserer Eisenbahnverwaltung haben die Anlagen in jedem Falle einwandfrei gearbeitet. Die Schuld liegt allein bei den Kraftfahrern, die glaubten, bei rot blinkendem Signal noch vor dem Zug den Bahnübergang überfahren zu können.

Merkwürdigerweise gab es die **meisten** Unfälle an beschränkten Bahnübergängen. Dabei sind gerade sie für das Gros der Autofahrer die angenehmsten Bahnübergänge. Die Fahrer begründen es einmal damit, daß außer ihnen auch noch der Schrankenwärter die Strecke beobachtet und daß die quergelegte Schranke ein wirksames Hindernis sei als die nur optisch durch das rote Blinklicht gegebene Aufforderung anzuhalten.

Keine Todesfällen

Die reißerisch-düstere Bezeichnung „Todesfälle mit Schranke“, die manche Zeitungen den beschränkten Bahnübergängen grundsätzlich geben, verdienen unsere beschränkten Bahnübergänge nicht. Bei 38 Unfällen in 10 Jahren gab es hier nur zwei Verletzte. Der typische Unfall an unseren beschränkten Bahnübergängen sieht als nüchterne Meldung etwa so aus: Ein Mopedfahrer fuhr gegen die bereits geschlossene Schranke und stürzte. Die Gerichtsverhandlung hellt dann den Fall auf. Der Mopedfahrer wird z. B. wegen Trunkenheit am Lenker in Tateinheit mit Übertretung der Straßenverkehrsordnung zu zwei Wochen Haft verurteilt, und zwar ohne Bewährungsfrist,

Ein typischer Unfall, der von einem Kraftfahrer an einem beschränkten Bahnübergang verursacht wird, sieht so aus: Ein Personenwagen nähert sich auf regennasser Straße mit hoher Geschwindigkeit der geschlossenen Schranke. Der Fahrer brems zu spät. Der Wagen durchbricht die Schranke. Der Schrankenwärter läßt sofort den angekündigten Personenzug anhalten, Ein größeres Unglück kann verhindert werden.

Wenn auch die lokale Tagespresse über die Unfälle an unseren Bahnübergängen sachlich berichtet, so sind doch hin und wieder Passagen in den Berichten, die die Eisenbahner als Vorwurf empfinden.

So ist z. B. von unglücklichen Verhältnissen an einem Überweg die Rede oder davon, daß der Lokführer nicht die Übersicht über einen durch Blinklicht gesicherten Bahnübergang gehabt habe. Die Überschriften heißen auch nicht „Lkw-Fahrer übersah rotes Blinklicht“ oder „Lkw fuhr vor einen Zug“, sondern „Sandzug zerquetschte Lastwagen“ oder „Lastwagen vom Zug erfaßt“. Viele Eisenbahner sehen in solchen Formulierungen einen versteckten Schuldvorwurf. Die entscheidende Tatsache, daß ein Überweg durch rotes Blinklicht gesperrt war, wird gar nicht oder erst im fünften Absatz erwähnt. Vielleicht spielt in diesen Berichten die Erregung über einen schweren Unfall eine Rolle, vielleicht aber auch eine gewisse Abwehrstellung gegen jemanden, der immer der Stärkere ist und der außerdem auch noch recht hat.

Bei Rot vor die Lokomotive

Typisch für die schweren Unfälle, die sich an den durch Blinklichtanlagen gesicherten Bahnübergängen ereigneten, ist der tragische Tod einer jungen Familie, die in Lengede vor einen Erzzug fuhr. Die Ursache ist immer dieselbe: Der Kraftfahrer hatte die zu beiden Seiten der Straße aufgestellten Blinklichter, die beiden Andreaskreuze sowie eine Auto- warntafel und schließlich das eingeschaltete rote Blinklicht nicht beachtet. Er fuhr vor die Lokomotive.

Dabei bieten die modernen Blinklichtanlagen dem Verkehrsteilnehmer größtmögliche Sicherheit. Der Verkehrsteilnehmer kann sicher sein, daß kein Zug kommt, wenn das rote Licht nicht blinkt. Ein ausgeklügeltes System bietet dafür die Gewißheit. Das rote Blinklicht wird nämlich durch die Lokomotive eingeschaltet. Ein Überwachungssignal zeigt dem Lokomotivführer an, ob das rote Blinklicht arbeitet. Wenn das Überwachungssignal sein weißes Blinkzeichen dem Lokführer nicht gibt, muß er den Zug sofort bremsen. Daß die Strecke dafür auf jeden Fall ausreicht, ist genau berechnet. Auch ein Ausfall der öffentlichen Stromversorgung legt die Blinklichtanlage nicht lahm. Die Sorge, daß die Anlage ausgefallen sein könnte und doch ein Zug kommt, ist also unbegründet. Sollte die Anlage nicht arbeiten, wird der Bahnübergang durch das Zugbegleitpersonal gesichert.

Wie die Verkehrsteilnehmer über einen Bahnübergang denken, der nur durch Andreaskreuze und Warnbaken gekennzeichnet ist, zeigt der Brief, den ein Fahrer geschrieben hat, der bei Dunkelheit auf einem solchen technisch nicht gesicherten Überweg mit einer Erzzuglok zusammenstieß (der Unfall lief glimpflich ab). Der Brief lautete u. a.: „Sie



Oben: Immer die Strecke im Auge: Lokführer Thöne

Oben rechts: Der Bremsweg dieses Zuges beträgt etwa 150 m.

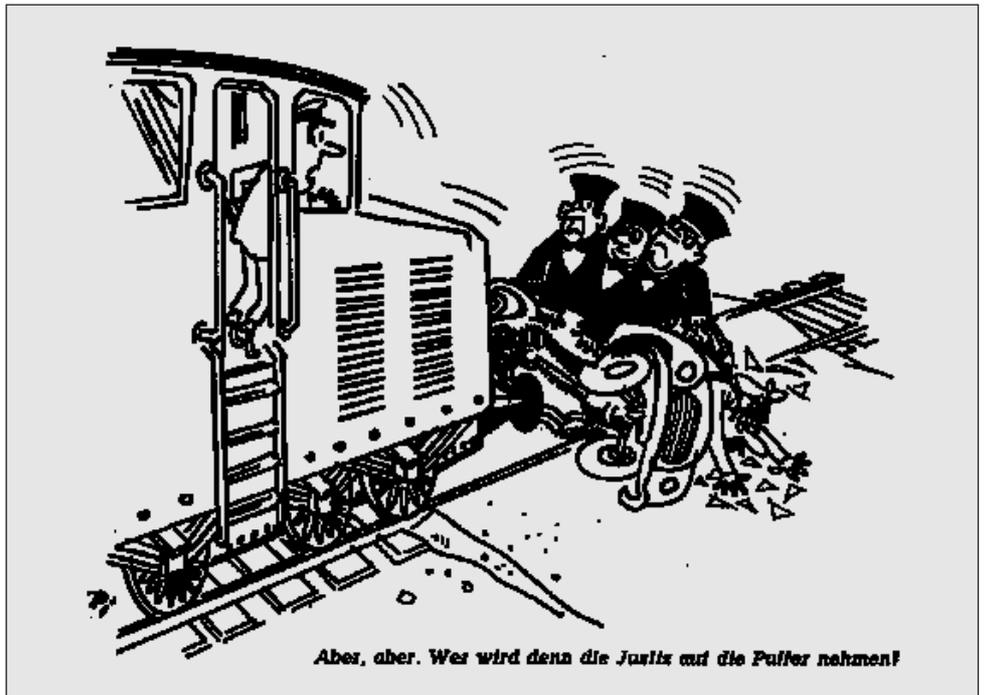
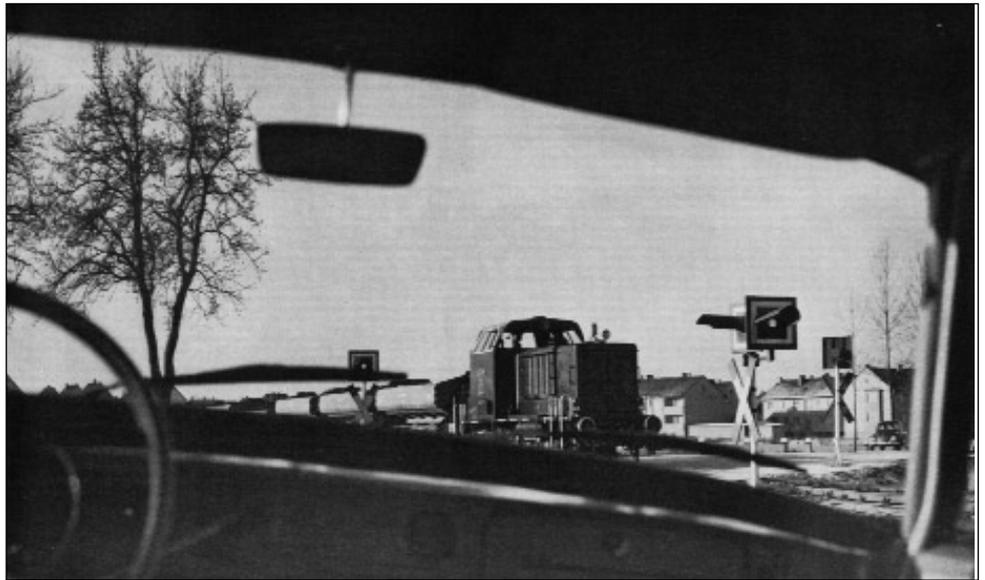
Rechts: Ein mit Blinklichtanlage gesicherter Bahnübergang aus der Sicht des Autofahrers

erwähnen in Ihrem Schreiben Ihre Vorfahrt (gemeint ist der Vorrang des Zuges), was aber haben Sie zur Sicherheit bei Dunkelheit und im Winter bei den heutigen Verkehrsverhältnissen an diesem Bahnübergang getan? Sind die Verkehrsteilnehmer, welche Ihre Bahn kreuzen, keine Menschen?“ Es steckt in diesen Äußerungen etwas von dem zum Teil unbewußten Vorranganspruch des sich mit dem Auto fortbewegenden Menschen. Für ihn ist nur der Verkehr auf der Straße und hier nur der Autoverkehr gleichberechtigt. Ein Unfall auf der Straße liegt gleichsam auf kollegialer Ebene. Die Eisenbahn aber ist von vornherein Gegner. Es ist fast so, als ob man ihr das Recht, am Verkehr teilzunehmen, absprechen möchte. Das Selbstvertrauen oder besser die Selbstüberschätzung mancher Autofahrer kennt da keine Grenzen.

Zusammenstoß mit Staatsanwälten

Unter den Unfällen an unseren Bahnübergängen sind auch solche, die wegen gewisser Umstände größeres Interesse beanspruchen. Folgender sei mitgeteilt: Auf der Bundesstraße 65 fuhr ein Personenwagen, der von einem Justizwachtmeister gesteuert wurde, auf einem Bahnübergang gegen eine Diesellok. In dem Wagen saßen – drei Staatsanwälte. Weder die Eisenbahnverwaltung noch das Zugpersonal traf ein Verschulden. Vielmehr wurde der Justizwachtmeister bestraft. Dem Zugpersonal wurde bescheinigt, es habe sich, was die Beobachtung des Kraftverkehrs und die Maßnahmen zur Verhütung schlimmeren Übels angehe, vorbildlich verhalten.

Auch wenn unser Eisenbahnpersonal die Straße noch so aufmerksam beobachtet, in den meisten Fällen kann es selbst durch eine Schnellbremsung den Unfall nicht vermeiden. In dem oben genannten Falle z. B. hätte sich der Unfall nur verhindern lassen, wenn der Zug schon 70 m vor dem Bahnübergang mit dem Bremsen begonnen hätte. In diesem Zeitpunkt war der Pkw aber noch 230 m von dem Bahnübergang entfernt. Das Zugpersonal konnte bei der mäßigen Geschwindigkeit des Autos davon ausgehen, daß der Fahrer rechtzeitig anhalten werde, wie es jeder vernünftige Autofahrer tut. Tausend tun es auch, aber hundert unvernünftige machen den Eisenbahnern das Leben sauer.



In der Hand von Laien

Das medizinalpsychologische Institut für Verkehrssicherheit in Stuttgart hat festgestellt, daß nur 54 % aller Kraftfahrer für den Straßenverkehr voll

geeignet sind. Ein Hochschulprofessor, der sich wissenschaftlich mit Kraftfahrzeugtechnik befaßt, soll von den Autofahrern gesagt haben, daß nirgends in der Technik eine solche Leistung so in der Hand von Laien sei.