

Der Bundesminister für Verkehr

A 12 Ia 4/54 Bk

Bonn, den 17. Juli 1951

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

**Betr.: Anfrage Nr. 200 der Fraktion der SPD - Nr. 2436 der Drucksachen -
Verkehrsunfälle an Bahnübergängen**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Die Gerichtsverfahren sind eingeleitet. Ohne ihrem Ergebnis vorzugreifen, wird vorläufig auf Grund örtlicher Erhebungen mitgeteilt:

Zu Frage 1:

a) **Bahnbetriebsunfall am 10. Juni 1951 um 22.46 Uhr** an dem unbeschränkten, unbewachten Wegübergang in km 7,650 (Bundesstraße 49) zwischen den Bahnhöfen Ruwer West und Kenn der Moselbahn (Privatbahn der Vereinigten Kleinbahn A.G. Frankfurt/Main).

Der Fahrer des Omnibusses fuhr bei Annäherung an den Bahnübergang in kurzem Abstand hinter einem anderen Omnibus. Er hat anscheinend die für den Wegübergang aufgestellten Straßenverkehrszeichen (Baken und Warnkreuze) sowie die Achtungssignale des Zuges unbeachtet gelassen. Entgegen Pressemeldungen waren die erforderlichen Verkehrszeichen, die auf den unbewachten Bahnübergang hinweisen, in ordnungsmäßigem Zustand. Die Übersicht ist gut. Nach den bisherigen Feststellungen hat der Lokführer die vorgeschriebenen Warnsignale rechtzeitig gegeben und die Geschwindigkeitsbeschränkung von 15 km/h beachtet. Die Frage der ordnungsmäßigen Beleuchtung der Zugspitze wird noch untersucht.

Folgen: 15 Tote
20 Schwerverletzte
13 Leichtverletzte.

b) **Bahnbetriebsunfall am 19. Juni 1951 um 17.51 Uhr** an dem mit Warnlichtanlage versehenen Wegübergang in km 18,3 (Bundesstraße 314) zwischen den Bahnhöfen Stühlingen-Weizen der eingleisigen Nebenbahn Oberlauchingen-Hintschingen (Bundesbahnstrecke).

Der Kraftfahrer überfuhr den mit Warnlichtanlage gesicherten Übergang trotz rotblinkendem Warnlicht in dem Augenblick, als sich der Zug dem Übergang näherte. Die Warnlichtanlage wurde sofort nach dem Unfall in Gegenwart des Oberstaatsanwalts und des Sachverständigen für das Kraftfahrwesen geprüft. Die Prüfung ergab, daß die Anlage einwandfrei arbeitete. Der Unfall ist demnach auf Unachtsamkeit des Kraftwagenführers zurückzuführen.

Folgen: 7 Tote
2 Schwerverletzte
12 Leichtverletzte.

c) **Bahnbetriebsunfall am 19. Juni 1951 um 16.30 Uhr** an dem unbewachten, mit unbedienten Schranken versehenen Feldwegübergang für Anlieger in km 28,6 zwischen den Bahnhöfen Seefeld-Hechendorf und Herrsching der eingleisigen Nebenbahn München - Herrsching (Bundesbahnstrecke).

Der Fahrer des behelfsmäßig für Personenbeförderung eingerichteten LKW, der in seiner Handlungsfreiheit durch 2 weitere Insassen im Führerhaus beeinträchtigt war, hat die Warnkreuze und Warntafeln am

Überweg sowie die Warnsignale des Lokführers nicht beachtet. Über die Stellung der Schrankenbäume z. Z. des Unfalls widersprechen sich die Angaben. Die endgültige Klärung dieses Sachverhalts und der Schuldfrage kann nur die gerichtliche Untersuchung erbringen.

Folgen: 16 Tote
6 Schwerverletzte
2 Leichtverletzte.

Insgesamt sind somit bei den 3 Bahnbetriebsunfällen

38 Todesopfer
28 Schwerverletzte
27 Leichtverletzte

zu beklagen.

Zu Frage 2:

Mit der Frage der Sicherung schienengleicher Wegübergänge beschäftigt sich bereits eine seit etwa einem Jahr bestehende Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Bundesbahn. Sie hat bereits Vorschläge ausgearbeitet und Versuche über die Verbesserung der optischen und akustischen Signale der Triebfahrzeuge in die Wege geleitet. Ferner wird die Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen an dieser Frage beteiligt werden. Außerdem befaßt sich bereits eine gemischte Arbeitsgruppe der ECE (Wirtschaftskommission für Europa in Genf) mit Untersuchungen, die der Sicherung der Bahnübergänge dienen.

Die weitestgehende Maßnahme wäre die Beseitigung der schienengleichen Wegübergänge durch Über- oder Unterführungen. Aus Mangel an Mitteln ist dieser Weg aber nicht gangbar. Auch das Anbringen von Schranken oder Warnlichtanlagen an allen schienengleichen Wegübergängen, also auch an den Übergängen sämtlicher Neben- und Kleinbahnen, ist wegen des großen Geldbedarfs nicht möglich.

Ich habe Anordnung getroffen, daß ein Arbeitsgremium gebildet wird, daß sich ausschließlich mit der Frage der Erhöhung der Sicherheit an unbewachten Bahnübergängen befassen soll und dem außer der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Bundesbahn Sachverständige des Straßenverkehrs und des Straßenbaues angehören sollen. Die Bemühungen in dieser Richtung - selbst wenn dabei erhebliche Mittel aufgewendet werden sollten - bringen jedoch nur dann den gewünschten Erfolg, wenn von seiten der Straßenbenutzer die Fahrdisziplin gewahrt wird, die die Sicherheit im Verkehr verlangt. Das ist nur dann gewährleistet, wenn die Verkehrsteilnehmer die bundesgesetzlichen Verkehrsregelungen sorgfältiger beachten. Voraussetzung hierfür ist die nachdrückliche Überwachung des Straßenverkehrs durch die Exekutive. Die Bundesregierung hat hierauf, da nach dem Grundgesetz Ländersache, keinen Einfluß.

Darüberhinaus ist noch beabsichtigt, das Haltegebot vor Bahnübergängen für besetzte Omnibusse einzuführen. Diese Maßnahme kann jedoch erst dann im Verordnungswege durchgeführt werden, wenn die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, wie sie in der Neufassung des § 6 des Kraftfahrzeuggesetzes von der Bundesregierung bereits beschlossen wurde, gesetzlich verankert ist.

Es wird daher notwendig sein, die grundsätzlichen Fragen der Erhöhung der Sicherheit an den unbeschränkten Bahnübergängen im engsten Zusammenwirken mit den Ländern zu lösen. Ich habe deshalb in Aussicht genommen, daß das zu bildende Arbeitsgremium seine Arbeiten im ständigen Einvernehmen mit den Ländern durchführt.

Dr. Seebohm