

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Band: 5 (1931)
Heft: 5

Artikel: Verhängnisvolle Fehler an Bahnübergängen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780651>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Verhängnisvolle Fehler an Bahnübergängen

Kein Tag vergeht, ohne dass die Zeitungen über schwere oder leichte Strassenverkehrsunfälle berichten. Ohne sich über diese Unfälle weiter aufzuhalten, geht der Leser darüber hinweg. Erscheint aber einmal eine Meldung über einen Unfall auf einem Bahnübergang, glaubt jedermann, und zwar meistens in Unkenntnis der nähern Begleitumstände, an den Bahnen und ihrem Personal masslose Kritik üben und ihnen alle Schuld zur Last legen zu müssen. Beim Anhören oder Lesen dieser Kritik wird der Eindruck erweckt, als ob die Bahnen durch die Bahnübergänge die Ursache aller Automobilunfälle seien. Dass dem nicht so ist, beweisen folgende Zahlen:

Im Jahre 1929 sind dem eidgenössischen statistischen Amt erstmals die Verkehrsunfälle der ganzen Schweiz gemeldet worden. In den bezüglichen Zusammenstellungen, für die übrigens der Anspruch auf Vollständigkeit nicht erhoben wird, sind 13 110 Strassenverkehrsunfälle aufgeführt. 580 Personen sind dabei getötet und mehr als 6000 verletzt worden. Demgegenüber ist hervorzuheben, dass dem eidgenössischen Eisenbahndepartement im gleichen Jahre 283 Unfälle und Gefährdungen, letztere ohne Schadenseintritt, auf sämtlichen Niveauübergängen der Schweiz gemeldet worden sind. Bei diesen Unfällen wurden 11 Personen getötet und 31 verletzt. 174 von den 283 Fällen entfallen auf Niveauübergänge, deren Barrieren ordnungsgemäss geschlossen waren. Wenn im Verhältnis zur Gesamtzahl der Strassenverkehrsunfälle die Zahl der Unfallereignisse auf den Niveauübergängen schon gering ist, so verschiebt sich



dieses Bild weiter zugunsten der Bahnen, indem sich über 60% dieser geringen Zahl bei geschlossenen Barrieren ereignet haben.

Bei der Verarbeitung der vorstehend erwähnten Unfallmeldungen durch das eidgenössische statistische Amt hat sich ferner gezeigt, dass von 10 959 bei den Fahrzeuglenkern liegenden Unfallursachen

23 % auf zu schnelles Fahren,

32,7 % auf Unachtsamkeit oder Kopflosigkeit,

15 % auf unvorsichtiges Überholen und Kreuzen,

15 % auf Fahren auf falscher Strassenseite,

5,4 % auf ungenügende oder ganz unterlassene Abgabe von Signalen,

3,2 % auf Betrunkenheit,

5,7 % auf verschiedene Ursachen zurückzuführen sind.

Es darf nun wohl als sicher angenommen werden, dass ähnliche Unfallursachen, also Fehler der Fahrzeuglenker, auch bei den Unfällen auf den Bahnübergängen in weitgehendem Masse mitspielen. Diese Annahme wird übrigens durch das Ergebnis der Untersuchungen und gerichtlichen Behandlung einwandfrei bestätigt.

Was tun nun die Schweizerischen Bundesbahnen, um die Unfälle auf ihren Niveau-

übergängen möglichst zu verhüten? — Die Bundesbahnen haben in den Jahren 1901 bis 1930 mit einem Kostenaufwand von über 100 Millionen Franken 869 Unter- und Überführungen erstellt. Der Ersatz der noch verbleibenden 4642 Übergänge durch Unter- oder Überführungen würde 600 Millionen Franken kosten.

Für die Bewachung der Niveauübergänge müssen die Bundesbahnen jährlich gegen vier Millionen Franken ausgeben.

Für die Signalisierung der Niveauübergänge mussten von jeher namhafte Aufwendungen gemacht werden. Diese Ausgaben haben sich in Auswirkung der Vorschriften der neuen bundesrätlichen Verordnung vom 7. Mai 1929 gerade in letzter Zeit noch erhöht.

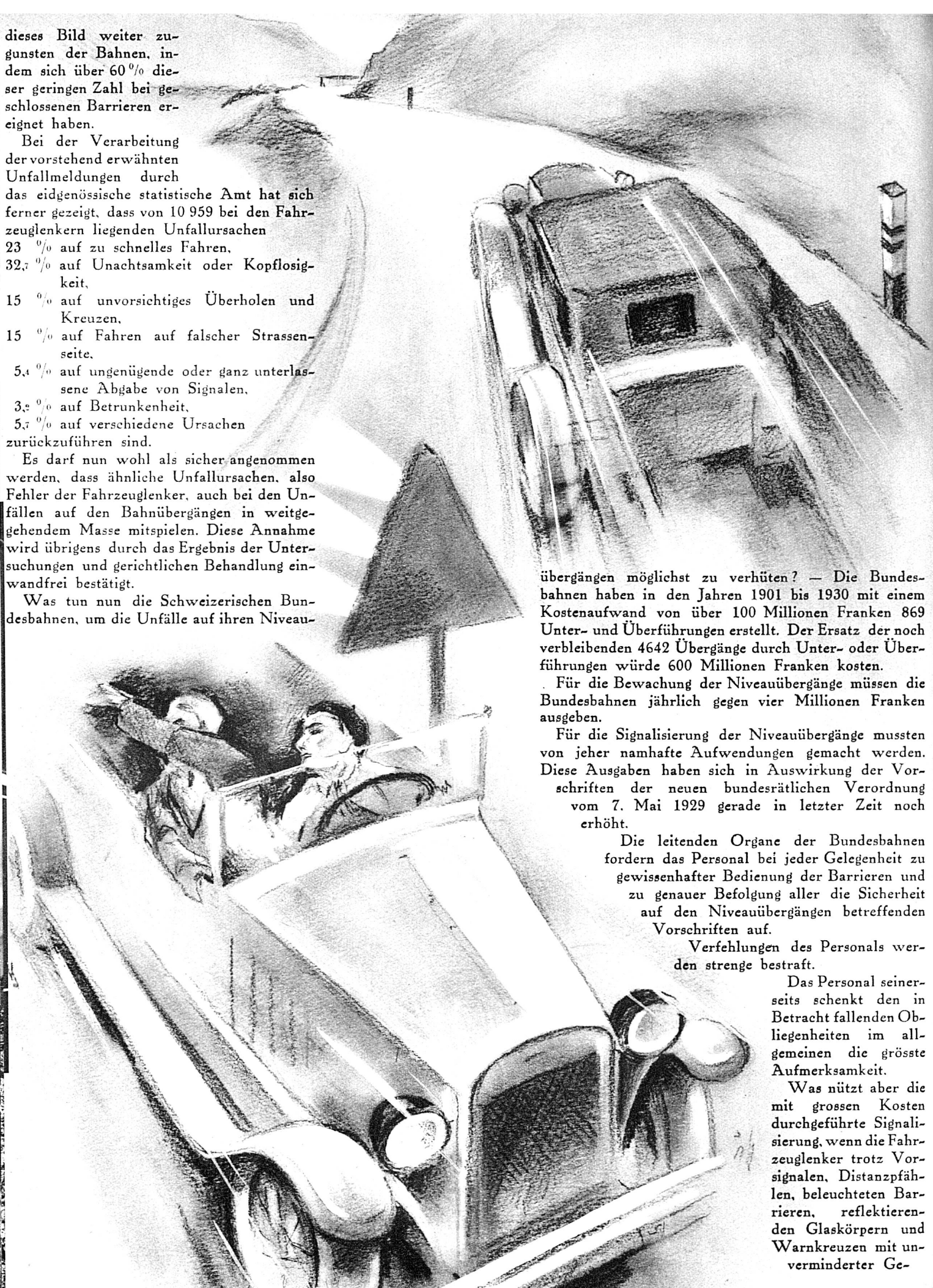
Die leitenden Organe der Bundesbahnen fordern das Personal bei jeder Gelegenheit zu gewissenhafter Bedienung der Barrieren und zu genauer Befolgung aller die Sicherheit auf den Niveauübergängen betreffenden Vorschriften auf.

Verfehlungen des Personals werden streng bestraft.

Das Personal seinerseits schenkt den in Betracht fallenden Obliegenheiten im allgemeinen die grösste Aufmerksamkeit.

Was nützt aber die mit grossen Kosten durchgeführte Signalisierung, wenn die Fahrzeuglenker trotz Signalen, Distanzpfählen, beleuchteten Barrieren, reflektierenden Glaskörpern und Warnkreuzen mit un-

verminderter Ge-



viele Lenker von Strassenfahrzeugen jede Aufmerksamkeit und Rücksicht ausser acht lassen?

Alle Aufwendungen und Bemühungen werden nur dann einen befriedigenden Erfolg haben, wenn auch der Strassenbenützer in verständnisvoller Weise mithilft, die gewünschte Sicherheit herbeizuführen.

Automobilisten und Motorradfahrer aller Stände

Helft uns also die zum grossen Teile durch Euch herbeigeführten neuen Gefahrquellen in zielbewusster und solidarischer Zusammenarbeit möglichst zu beseitigen.

Sorgt durch vermehrte Vorsicht und Aufmerksamkeit für Euer eigenes Gut und Leben und für die Sicherheit der in den Zügen fahrenden Mitmenschen.

Tretet Rücksichtslosigkeiten in Euren eigenen Reihen mit Nachdruck entgegen.

Zeigt Euren Weitblick durch eine veränderte, einsichtigere Einstellung gegenüber dem Problem der Sicherung der Niveauübergänge, damit sowohl im Interesse der Bahnen als der ganzen Volkswirtschaft das Ansehen der Schweiz als Reiseland mit sichern Verkehrsverhältnissen gewahrt bleibt.

Die Verbesserung der vorstehend angedeuteten Verhältnisse soll und muss zur Gewissenssache aller Beteiligten werden.

schwindigkeit gegen die Niveauübergänge fahren und jede Vorsicht ausser acht lassen?

Was nützen gut beleuchtete, deutlich gekennzeichnete und gewissenhaft bediente Barrieren, wenn sie zufolge ungenügender Aufmerksamkeit von Motorfahrzeugführern eingefahren oder gar gewaltsam geöffnet werden?

Was nützen diese Einrichtungen, wenn das Bedienungspersonal von rücksichtslosen Fahrzeuglenkern unter Drohungen und Verwünschungen dazu gedrängt wird, die Barrieren unüberlegt vorzeitig zu öffnen?

Was nützen die an Stelle von Barrieren aufgestellten optisch-akustischen Warnsignale, wenn die Niveauübergänge trotz Halt gebietendem rotem Blinklicht und Glockensignalen oft unmitttelbar vor den Zügen in unverantwortlicher Weise befahren werden?

Was nützt die Kennzeichnung der unbewachten Niveauübergänge, wenn sich die Fahrzeuglenker über alle Warnsignale hinwegsetzen und vor dem Befahren der Gefahrstelle weder die Geschwindigkeit ermässigen noch genaue Umschau halten, ob ein Zug herannahen?

Was nützen überhaupt alle Bemühungen der Bahnen, das neuzeitliche Problem der Sicherheit auf den Niveauübergängen zu bemeistern, wenn

