

# Alle (zwei oder vier) Jahre wieder: Bahnübergangsschau mitten in Deutschland

Glosse

*Guten Tag, mein Name ist Andreas Kreuz, Mitarbeiter einer Landeseisenbahnaufsichtsbehörde. Heute möchte ich Ihnen einen kleinen Einblick in meine Erlebnisse bei einer Bahnübergangsschau geben. So nennt man die Veranstaltung, bei der sich an jedem Bahnübergang in regelmäßigen Abständen die Fachleute des Bahn- und Straßenverkehrs treffen, um mit ihrer gebündelten Fachkompetenz gemeinsam die Sicherheit zu beurteilen. Soweit jedenfalls die Theorie ...*

## Erster Akt: Verwirrung

Nach dreistündiger Fahrt steige ich kurz vor 8 Uhr auf dem Bahnhofsvorplatz in Hinterfeldberg aus meinem Auto und schaue mich um. Ein von Kopf bis Fuß leuchtend oranger Mann ruft mir aus seinem ebenso orangenen Transporter zu: „Müssen Sie auch zu den Bahnübergängen?“ Ich bejahe das, woraufhin er sich mir als Straßenmeister Stefan Schild vorstellt und sofort beginnt, sein Leid über die allgemeinen Sparschwänge zu klagen. Dank der aktuellen Haushaltssperre konnte er nicht einmal die touristische Hinweistafel aufstellen, die sich der Bürgermeister so sehr gewünscht hatte.

Im gleichen Moment rast ein Kleinwagen in Pink unter Missachtung jeglicher Verkehrsregeln quer über den Platz heran und kommt mit quietschenden Reifen neben uns zum

Stehen. Schild erkennt meinen fragenden Blick und klärt mich auf: „Das ist Henriette Hirsch von der Straßenverkehrsbehörde.“ Fahrstil und Auftreten harmonisieren gut miteinander. „Tag die Herren. Ich hoffe, Sie haben so was schon mal mitgemacht?“ Schild denkt intensiv nach und erinnert sich. „Jaaa, das ist schon eine Weile her, damals hieß das noch Reichsbahn.“ Als ich etwas von einer Zwei-Jahres-Frist für Bahnübergangsschauen einwerfe, schaut mich Schild erstaunt an. „Hören Sie mal, ich muss mich um 500 Kilometer Straße kümmern. Meinen Sie, da kann ich mich auch noch groß mit diesen komischen Übergängen beschäftigen? Wir fahren doch da bloß drüber!“

Inzwischen ist auch Peter Pfiff eingetroffen, Betriebsleiter der Wald- und Wiesenbahngesellschaft, der die Strecke gehört. Er macht ein überraschtes Gesicht. „Frau Hirsch, Sie hier? Wir haben doch erst im Herbst nach der Treibjagd das kapitale Wildschwein bei meinem Schwager verzehrt, erinnern Sie sich? Dabei fällt mir ein: Ich muss meinen Jagdschein mal wieder bei Ihnen verlängern lassen.“ – „Aber Herr Pfiff, ich bin doch seit der Kreisreform bei der Straßenbehörde.“ Langsam ahne ich, dass dies kein guter Tag für die Bahnübergangssicherheit werden würde.

Bei der folgenden Plauderrunde erfahre ich, dass sich noch eine Vertreterin des Ministeriums angekündigt hat, die mit dem Zug anreisen soll. Wenig später schauen wir ge-

spannt in Richtung des gerade einfahrenden Zuges, aber außer ein paar Jugendlichen steigt niemand aus. Während sich der Zug wieder in Bewegung setzt, reißt eine rothaarige Dame ein Fenster auf und schreit uns zu: „Ist das Hinterfeldberg?“ Auf unsere Antwort hin hören wir sie nur noch fluchen. An ihrem Dialekt ist zu erkennen, dass sie aus der Landeshauptstadt kommen muss. Als allen klar ist, was das bedeutet, bricht allgemeines Gelächter aus, gefolgt von Ratlosigkeit. Frau Hirsch hat die zündende Idee. „Karl Knolle von der Polizei fehlt so wieso noch. Ich rufe ihn an, mit Blaulicht ist er schnell beim nächsten Bahnhof.“

Nach einer gefühlten Ewigkeit trifft Polizeiobermeister Karl Knolle mit seinem Streifenwagen bei uns ein. Auf dem Beifahrersitz die rothaarige Dame vom Ministerium, der ihr Missgeschick sichtlich peinlich ist. Immerhin wissen wir jetzt, wer heute das Mittagessen bezahlen wird.

Inzwischen ist es 8.30 Uhr. Über den Ablauf des heutigen Tages hat sich offenbar noch keiner so recht Gedanken gemacht. Auch mit meinem mitgebrachten „Leitfaden für Bahnübergangsschauen“ kann niemand etwas anfangen. Lediglich die rothaarige Dame vom Ministerium zeigt durch ihre Frage: „Ist der bei uns überhaupt eingeführt?“, dass sie schon einmal davon gehört haben muss. Anhand meiner sorgfältig geführten Unterlagen zur bahnaufsichtlichen Überwachung der Wald- und Wiesenbahn



**Abb. 1:** Komplizierte Kreuzungssituationen sind Herausforderungen für jede Bahnübergangsschau.



Abb. 2: Interessiert betrachten die Teilnehmer die linksseitigen Sicherungseinrichtungen im Einklang mit der Natur.

weise ich die Teilnehmer darauf hin, dass die Zeit etwas drängt, denn wir haben heute 52 Bahnübergänge zu begutachten.

Endlich setzt sich der Konvoi aus fünf Kraftfahrzeugen, geführt von Karl Knolles Streifenwagen, in Bewegung. Wir fahren eine Weile parallel zur Eisenbahnstrecke und erreichen am Ortsausgang von Hinterfeldberg unser erstes Ziel. Idyllisch von blühenden Kirschbäumen umrahmt liegt ein nichttechnisch gesicherter Bahnübergang in der Zufahrt zu einem Bauernhof. Die Andreaskreuze strahlen im Sonnenschein. Die Sichtflächen werden – ganz im Einklang mit der Natur – von weidenden Schafen freigehalten. Schöner könnte es auch auf der Modelleisenbahn nicht aussehen.

Seelenruhig schreiten die Teilnehmer die unmittelbare Umgebung des Bahnübergangs ab und lassen ihre Blicke dabei erst über die Straßenfahrbahn, dann über die Verkehrszeichen und schließlich über die endlosen Felder schweifen. Erst Henriette Hirschs schrille Stimme mit der Frage, wer denn eigentlich für die verblichenen Straßenmarkierungen zuständig sei, unterbricht die bedächtige Stille. Schnell einigt man sich, dass diese angesichts der Bedeutung des Weges entbehrlich sind. Frau Hirsch tippt alles emsig in ihren Laptop.

Vor der Weiterfahrt schauen wir noch interessiert einem Traktorfahrer zu, der vor dem Einbiegen in die Hauptstraße mit seinem Güllanhänger direkt auf dem Bahnübergang hält. Straßenmeister Schild scherzt: „Das gäbe eine schöne Sauerei, was?“ Aber

Frau Hirsch beruhigt: „Ach, das ist nur der Bauer Lindemann. Der weiß doch, wann hier die Züge fahren.“ Das überzeugt auch den Betriebsleiter Pfiff, der stets großen Wert darauf legt, dass die in den Privatbahn-Vorschriften vielbeschworenen „örtlichen Verhältnisse“ angemessen berücksichtigt werden.

### Zweiter Akt: Aufschaukeln

Nach zwei weiteren Feldwegen erreichen wir einen Bahnübergang mit einer Blinklichtanlage inmitten einer fünfarmigen Straßenkreuzung der ansonsten eher ruhigen Kleinstadt Tannendorf. Der Verkehr läuft reichlich chaotisch ab, da sich die ohnehin schwer begreifbare Kreuzungssituation durch zahlreiche anlässlich der letzten Landesgartenschau liebevoll angepflanzte Ziergehölze völlig unübersichtlich darstellt. Trotz ausgiebiger Beobachtung gelingt es uns nicht einmal, die genaue Vorfahrtregelung zu ergründen. Schließlich kapitulieren wir. Im Protokoll wird vermerkt: „Nochmals gesondert betrachten“ – so wie schon bei der letzten Bahnübergangsschau.

Karl Knolle, der sämtliche Schleichwege der Gegend kennt, braust mit seinem Streifenwagen von dannen. Währenddessen verfahren sich die übrigen Teilnehmer hoffnungslos im neuen Einbahnstraßensystem der Kleinstadt, das noch keinen Eingang in die Karten der Navigationssysteme gefunden hat. Dennoch erreichen wir bereits am übernächsten Bahnübergang im Nachbarort Leutenfeld wieder die volle Teilnehmerzahl.

Dort erkläre ich zunächst Stefan Schild, dass er sich entgegen seiner Annahme nicht um die verbogenen Andreaskreuze kümmern muss, weil dies Aufgabe der Eisenbahn ist. Vorsorglich habe ich die rechtlichen Grundlagen zu Bahnübergängen in gedruckter Form mitgebracht, da diese bei den Stra-



Abb. 3: Auch ankündigende Verkehrszeichen können unter ökologischen Gesichtspunkten aufgestellt werden.



**Abb. 4:** Gespräche mit Anwohnern fördern das Verständnis für die Freihaltung der notwendigen Sichtflächen.

ßenfachleuten regelmäßig eher unbekannt zu sein scheinen.

Die Sichtverhältnisse an diesem Übergang lassen stark zu wünschen übrig, wofür insbesondere die noch im Bau befindliche Garage des kürzlich fertiggestellten Eigenheims sorgt. Nachdem Eisenbahnbetriebsleiter Peter Pfiff der Gemeinde die Wiederherstellung der Sichtflächen gemäß den Grundbucheintragungen aus dem Jahr 1926 übergeholfen hat, fällt dem Straßenmeister plötzlich der schlechte Zustand des Bahnübergangsbelages auf. „Hier ist doch schon seit Jahrzehnten nichts mehr gemacht worden“, schimpft er. Langsam merken die Teilnehmer, wie der Hase läuft. Jeder versucht, sein Gewissen zu beruhigen, indem er dem jeweils anderen Kreuzungsbeteiligten vermeintlich gerechtfertigte Maßnahmen aufs Auge drückt.

Auf diese Weise erhält schließlich auch der Bahnübergang der Staatsstraße eine Postensicherung, da die wenigen vorhandenen Blinklichter zwar hervorragend von der Ausfahrt der benachbarten Tankstelle, jedoch keineswegs aus den übrigen Richtungen erkennbar sind. Umgekehrt muss Frau Hirsch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 10 km/h auf der Bundesstraße anordnen, weil die Querneigung der Gleise leider der erheblichen Steigung der Straße entgegen gerichtet ist und dadurch ständig Fahrzeuge aufsitzen. Besonders gut lässt sich dies an einem tiefergelegten Opel Manta beobachten, dessen Fahrer uns während der Überfahrt synchron zum metallischen Kratzgeräusch des Unterbodens seinen ausgestreckten Mittelfinger zeigt.

Am unbefestigten Feldweg in Kilometer 37,4 laufen die Teilnehmer schließlich zu Höchstform auf. Eisenbahnbetriebsleiter

Peter Pfiff hat soeben die volle straßenseitige Beschilderung mit Baken, Geschwindigkeitstrichter und Linksabbiegeverboten durchgesetzt. Im Gegenzug verlangt Henriette Hirsch den sofortigen Abriss der im Sichtdreieck stehenden Wartehalle des nahegelegenen Haltepunktes. Straßenmeister Schild fordert eine Befestigung des Kreuzungsstücks mit Strail-Platten und erntet mit Ausnahme der Bahnseite große Zustimmung. Hingegen stößt Polizeiobersmeister Karl Knolle mit seinem Vorschlag, hier in den nächsten Wochen verstärkt Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, auf ungläubiges Staunen.

### Dritter Akt: Resignation

Auf dem Weg zum nächsten Bahnübergang setzt strömender Regen ein. Der Kleinwagen von Frau Hirsch ist nicht für Offroad-Einsätze geeignet und bleibt auf einem Feldweg stecken. Mit vereinten Kräften gelingt es, ihn wieder fahrbereit zu bekommen, wonach die beteiligten Herren allerdings aussehen wie nach einem Schlammbad – ebenso wie der ehemals pinke Kleinwagen. Unverdrossen werden jedoch weitere sieben Bahnübergänge begutachtet.

Gegen 12 Uhr siegt der Hunger über den Ehrgeiz. Beim gemeinschaftlichen Verzehr des Mittagessens im Dorfgasthof Niedergrunau stellen wir fest, dass man die verbleibenden 35 Bahnübergänge unmöglich bis zur angestrebten Feierabendzeit schaffen kann. Die Teilnehmer beschließen einstimmig, auf die Besichtigung der Feld- und Waldwege zu verzichten und sich die anderen Übergänge etwas schneller anzuschauen.

Die nächsten acht bedeutenderen Bahnübergänge werden durch einen beiläufigen Blick aus den Fahrzeugen begutachtet. Das

Protokoll kann nicht weitergeführt werden, da Frau Hirschs Laptop abgestürzt ist. Angesichts des strömenden Regens ist die Stimmung ohnehin am Boden.

Spannend wird es noch einmal an einem Bahnübergang kurz vor der Kreisgrenze – oder dahinter? Als sich Peter Pfiff und Henriette Hirsch hierüber in die Haare bekommen und ein heftiges Wortgefecht beginnen, muss ich schlichtend eingreifen. Wir einigen uns schließlich darauf, dass hier die benachbarte Straßenverkehrsbehörde zuständig ist und wir dieses verkehrstechnisch ohnehin viel zu komplexe Gebilde heute lieber ausklammern.

Für eine kleine Aufhellung meiner Stimmung sorgt erst wieder der Bahnübergang an einer Ortsverbindungsstraße mitten im Wald. Bei meiner Arbeit in der Eisenbahnaufsicht habe ich schon viel erlebt, aber vier Hochsitze für Jäger verteilt auf vier Quadranten eines Bahnübergangs besitzen auch für mich Seltenheitswert. Ich sinniere darüber, ob hier das Landeseisenbahngesetz hinsichtlich der Sicherheitsabstände beachtet wurde und wie sich die Benutzung der Jagdwaffen wohl mit dem Reisezugverkehr verträgt. Zum Glück kennt sich Frau Hirsch dank ihrer früheren Tätigkeit mit diesem Thema aus. Da könne gar nichts passieren, schon aus Eigenschutz würden die Jagdpächter hier niemals diagonal schießen ... Endlich erreichen wir den letzten Bahnübergang. Hier kommt mir die spontane Idee, die gerade anwesenden Anwohner über den Gartenzaun zu fragen, ob sie nicht ihren Busch zurückschneiden könnten, der die Sicht stark behindert. Im Laufe der Unterhaltung treffen drei weitere Familienmitglieder und zwei Kurzhaardackel ein. Heftige Diskussionen folgen, in denen ich erfahre, dass der Busch „schon immer“ dort stehe und bereits durch die Urgroßeltern zum Aufhängen der Ostereier benutzt wurde. Dann wird allerdings plötzlich festgestellt, dass das Gewächs offenbar bereits seit längerer Zeit abgestorben und vertrocknet ist. Immerhin schafft das Familienoberhaupt nun mit einer eilig herbeigeholten Astschere vollendete Tatsachen. So hängt zwar der Hausseggen schief, jedoch ist zum Abschluss dieses denkwürdigen Tages wenigstens noch ein kleiner Erfolg für die Bahnübergangssicherheit zu verzeichnen.

### Schlussbemerkung

Ähnlichkeiten mit realen Personen, Orten oder Ereignissen sind rein zufällig. Nach der überspitzten Schilderung dieser fiktiven Bahnübergangsschau widmet sich der folgende Beitrag dem eigentlich wünschenswerten Ablauf einer solchen Veranstaltung.

Diese Glosse ist erstmalig in *Deine Bahn* 04/2014 erschienen.