

**Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf einer Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 2011
(GZ. BMVIT-265.000/0006-IV/SCH2/2011)**

A) Grundsätzliches

Der ÖAMTC freut sich, dass nunmehr nach zehn Jahren der Vorbereitung eine neue Eisenbahnkreuzungsverordnung erlassen werden soll. Der Vorteil der Übersichtlichkeit durch das Zusammenführen der bisherigen Verordnung mit diversen Durchführungserlässen sei lobend erwähnt.

Kritisch ist die mit der Umsetzung der Vorgaben der Verordnung verbundene Kostenprognose zu beurteilen. Einerseits werden mögliche Innovationen zwar erwähnt, deren Auswirkungen auf die Errichtungskosten von Sicherungs- und Zusatzeinrichtungen aber nur sehr summarisch abgeschätzt.

Der ÖAMTC warnte schon mehrfach in den Medien davor, in Hinblick auf die Kostenentwicklung sinnvolle Ansätze zur Verbesserung des Gesamt-Sicherheitsniveaus an Österreichs Eisenbahnkreuzungen vorschnell abzulehnen. Vielmehr sollte versucht werden, einen effektiven Weg zwischen technologischer Aufrüstung, verstärkter Informations- und Motivationsarbeit sowie zweckmäßigen und gerechten Sanktionen bei Übertretungen der Vorschriften zu finden.

Vor diesem Hintergrund sind die folgenden Anregungen zu verstehen:

Ausgewogene Kostenlast

Es ist unbestritten, dass statistisch der Straßenverkehr wesentlich öfter „schuld“ an Unfällen bei Eisenbahnkreuzungen ist. Allerdings ist schon aufgrund ihrer physikalischen Gegebenheiten die wesentlich massivere Eisenbahn für die Schwere der Unfallfolgen verantwortlich. Daher ist es durchaus auch legitim, Vorkehrungen gegen unverschuldete Schadenszufügung ähnlich den Grundsätzen der (verschuldensunabhängigen) Gefährdungshaftung des EKHG von der Bahn-Infrastruktur und dem Bahn-Betrieb zu verlangen.

Akzeptanz von Eisenbahnkreuzungen verstärken

Betriebszustand mittels „Betriebsbereit“-Signal anzeigen. Dies gab es in Österreich bis Ende der Achtzigerjahre und ist zB noch immer in Tschechien vorgeschrieben. Mit moderner LED-Technik sollten weder Energieverbrauch noch Lampenverschleiß eine nennenswerte Rolle spielen.

Ebenfalls der Hebung der Akzeptanz dient es EK mit Eisenbahnlinien, die dauernd oder vorübergehend nicht in Betrieb sind, nicht mittels Stopptafel zu „sichern“. Beispielsweise wird Museumsbahnen richtiger Weise aufgetragen, Stopptafeln außerhalb der Betriebszeit zu entfernen bzw unkenntlich zu machen.

Schaffung eines Not-Sichtraumes

Auch bei EK, die nicht durch Freihalten des Sichtraumes gesichert werden, sollte im Zuge der Überprüfungen regelmäßig dafür gesorgt werden, dass ein „Notsichtraum“ zur Verfügung steht.

In einem Erlass des BMVIT aus den Neunzigerjahren war ein solcher Notsichtraum vorgeschrieben. Er dient vor allem dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Straßenbenützer und kann auch helfen, Störungen der Sicherungsanlage besser zu bewältigen.

Weitere innovative Hilfs-Sicherungseinrichtungen

Neben den schon bisher weitgehend erfolgreichen Fahrbahnlichtern sollten beispielsweise auch Leichtschraken zur Ergänzung von mit Lichtzeichen gesicherten EK möglich sein, ohne dass hiezu aufwendige Zusatzverkabelungen notwendig sind.

Es sei schon hier deutlich darauf hingewiesen, dass damit nicht die Ausstattung von EK mit Vollschranken gemeint ist sondern eine straßenseitige Zusatzeinrichtung.

Kontrolle und Sanktion ja, aber keine Schikanen!

Die durch die Novelle des EisbG nunmehr mögliche Überwachung von EK mittels Video soll dazu dienen, die Ignoranz von Rotlicht, Stopptafel und Geschwindigkeitsbeschränkungen vor EK zu erhöhen. Daher sollte etwa die Übertretung von Rotlicht nach Passieren eines Zuges in erster Linie auf EK mit mehrgleisigen Eisenbahnstrecken verfolgt werden.

Sicht herstellen durch Sofortmaßnahmen

Wird der notwendige Sichtraum (bei durch Freihaltung des Sichtraumes gesicherten EK) durch rechtswidrige Bauwerke, Bepflanzungen oder abgestellte Gegenstände beeinträchtigt, sollte die Behörde bzw die Polizei ermächtigt sein, ohne aufwendiges Verwaltungsverfahren sofort den bescheidmäßigen Zustand (wieder-)herzustellen.

Kurztitel „EKVO“ statt „EisbKrV“

In der Praxis hat sich schon seit Jahren die Bezeichnung „EKVO“ eingebürgert. Aus Anlass der Neufassung der Verordnung sollte – auch im Interesse der besseren Unterscheidbarkeit zur „EisbKrV 1961“ - die Abkürzung nunmehr „EKVO 2011“ lauten.

B) Zu den Bestimmungen im Einzelnen

Zu § 9 Abs 2, regelmäßige Überprüfungen, Freihalten eines Not-Sichttraumes

Auch bei anderen EK, die nicht durch Freihalten des Sichtraumes gesichert werden, sollte im Zuge der Überprüfungen regelmäßig dafür gesorgt werden, dass – soweit möglich - ein „Not-sichttraum“ zur Verfügung steht, der für mehr subjektive Sicherheit und Gestaltungsspielraum bei Störungen sorgt.

Bei weit reichender Sicht und guter Erkennbarkeit eines in großer Entfernung herannahenden Schienenfahrzeuges dürfte man nach derzeitiger Rechtslage die EK nicht überqueren. Es fehlt eine Vorschrift, die festlegt, wie weit ein Schienenfahrzeug entfernt sein muss, damit man gefahrlos die EK überqueren kann.

Evtl wäre auch zu prüfen, ob das Schienenfahrzeug selbst optische Zeichen geben sollte.

Zu § 11, Zusatztafeln

Es sollte klargestellt werden, dass diese Zusatztafeln nur als Ergänzung von bestimmten in § 10 Abs 1 genannten Sicherungseinrichtungen heranzuziehen sind.

Zu § 12 Abs 3, Zulassung anderer Zusatzeinrichtungen

Diese Möglichkeit wird ausdrücklich begrüßt, doch sollten sinngemäß ähnliche materiell-rechtliche Voraussetzungen wie etwa in § 34 Abs 5 StVO geschaffen werden.

Neben den zwischenzeitlich bewährten „Fahrbahnlichtern“ sollten auch „Leichtschraken“ als Ergänzung zu einer LZA (mit den im Wesentlichen dort geltenden Schaltzeiten etc) errichtet werden können.

Diese „Leichtschraken“ sollen – so wie Fahrbahnlichter – nicht die Sicherungsart verändern sondern straßenseitig eine Ergänzung zu bestehenden LZA bilden können.

Zu § 19 Abs 3, Beschaffenheit von Lichtzeichen

Der Umstand, dass Signalgeber in der Grundstellung kein Licht zeigen, ist bereits Bestand der österr Rechtsordnung. Damit entfällt aber einerseits die Möglichkeit für den Straßenbenützer, zu erkennen, ob die LZA ordnungsgemäß funktioniert. Andererseits steht die Regelung im Widerspruch zu manchen im Ausland bestehenden Vorschriften: Etwa ist es in der Tschechischen Republik Vorschrift, die Funktionsfähigkeit der dortigen LZA mittels besonderer Lichtzeichen anzuzeigen. Der ÖAMTC regt an, mittelfristig (wieder) auf diese Art der Sicherung umzusteigen, weil sie den regelmäßigen Benutzer einer EK immer wieder an das Vorhandensein einer EK erinnert und subjektive Sicherheit schafft, vor allem, wenn keine hinreichende Sicht auf den Schienenstrang besteht.

An die in Teil A angeführten Argumente sei hier nochmals erinnert.

Zu § 36 Abs 2, Anordnung zur Herstellung des erforderlichen Sichttraumes

Es fehlt unserer Meinung nach eine Vorschrift, wonach die EK bis zur Herstellung des erforderlichen Sichttraumes von der Eisenbahn nicht in der bewilligungskonformen Weise befahren werden darf.

Zu § 37, Neue Form der Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus

Die vorgeschlagene neue Form wird seitens des ÖAMTC zwar im Ansatz begrüßt, doch erscheinen gewisse Nachjustierungen erforderlich:

Keinesfalls darf beim Straßenbenützer ein wie immer gearteter Eindruck entstehen, dass bei Nichtaufleuchten des Lichtsignals die Stopptafel ignoriert werden darf und kann.

Es handelt sich hierbei um eine „Rückfallebene“ für den Fall, dass die Sicherung doch mittels akustischer Warnzeichen erfolgt.

Dem ÖAMTC ist bekannt, dass die FSV in ihrer Stellungnahme eine „Entwertung“ der Stopptafel befürchtet. Dennoch kann der ÖAMTC der Idee Positives abgewinnen, nämlich das Bemühen, bei gleichzeitiger Kostenreduktion (Entfall aufwendiger technischer Sicherungsanlagen) und Lärmminimierung eine Verbesserung des Sicherheitsniveaus an bisher technisch nicht gesicherten EK zu erreichen. Es sollte daher eine Fortsetzung der Überlegungen stattfinden, die oben dargestellten Ziele zu verfolgen.

Etwa wird auf vergleichbaren EK in der Schweiz ein rotierendes Warnlicht installiert, das auf das Herannahen eines Schienenfahrzeuges hinweist. Bei Ausfall hat der Tzf-Führer anzuhalten bzw Pfeifsignale abzugeben. Vielleicht kann in diesem Sinne die Stopptafel – allenfalls unter Heranziehung der Ausführungen zum „Notsichttraum“ - bei manchen EK überhaupt entfallen.

Zu § 38 und 39, Sicherung durch Lichtzeichen bzw Lichtzeichen mit Schranken

Es erscheint uns sinnvoll, die Reihenfolge der beiden Paragraphen zu tauschen.

Demnach sollte § 38 lauten:

„Eine Eisenbahnkreuzung kann durch Lichtzeichen mit Schranken gesichert werden. Sie ist mit Lichtzeichen und Schranken zu sichern, wenn die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung mehr als 140 km/h beträgt.

Beträgt die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung mehr als 160 km/h, darf keine niveaugleiche Eisenbahnkreuzung errichtet oder erhalten werden.

(2) und (3) (...)“

§ 39 sollte dann lauten:

„Eine Eisenbahnkreuzung kann bloß durch Lichtzeichen gesichert werden, wenn

1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 140 km/h beträgt
2. und 3. (...)

Zu § 40, Sicherung durch Bewachung

Die Möglichkeit der Sicherung durch Bewachung unter Verwendung von Lichtzeichen sollte liberaler gefasst werden. Immerhin legt Abs 4 letzter Satz fest, dass bei Bewachung mittels Sicherung durch Lichtzeichen ein Bewachungsorgan genügt. Es erscheint vor diesem Hintergrund e contrario wohl auch nicht erforderlich, dass das Bewachungsorgan Sicht auf den gesamten sich annähernden Straßenverkehr hat.

Da Abs 5 festlegt, dass die Sicherung durch Bewachung als Maßnahme im Störfall gem § 101 zulässig ist, könnte man unserer Einschätzung nach auch festlegen, dass bei Sicherungsanlagen mittels LZA bzw LZA mit Schranken Vorkehrungen zu treffen sind, dass die Signalgeber bei Ausfall der Anlage ggF als Lichtzeichen zur Unterstützung der Bewachung verwendet werden können. Dies würde dem oft geäußerten praktischen Bedürfnis nach Verbesserung der Ersichtlichmachung des Wunsches des Tzf-Führers, die EK befahren zu wollen, entsprechen.

Bei Arbeiten an der EK ist keine Bewachung vorgesehen.

Die Folge: Mangels einer Sondervorschrift gilt dieser Vorfall als Störung, sodass Schienenfahrzeuge anhalten müssen. Damit verbunden sind Zeitverlust und Unfallrisiko. Auf die Ausführungen zu § 97 (s.u.) wird hier hingewiesen.

Zu § 47, Sichtraum

An dieser Stelle sei – unbeschadet der allgemeinen Zustimmung zum Entwurf - nochmals an die Anregung zu § 9 Abs 2 (Schaffung eines Notsichttraumes auch bei EK mit technischer Sicherung oder Sicherung durch Abgabe akustischer Warnzeichen) erinnert.

Zu § 51 und 52, Sichtbehindernde Verhältnisse

Bei § 52 erscheint insbesondere die Durchsetzbarkeit problematisch: Vor allem müsste eine Ermächtigung für einen Akt unmittelbarer Befehls- und Zwangsgewalt geschaffen werden, denn das Abwarten der Rechtskraft eines Bescheides macht das System absolut schwerfällig. Damit sind Gefahren für die Verkehrssicherheit verbunden.

Zu § 53, Maßnahmen bei vorübergehender Einschränkung des Sichttraumes

Der Umstand, dass Beeinträchtigungen der Sicht durch Objekte im Sichtraum bei durch Freihaltung des erforderlichen Sichttraumes gesicherten EK sinngemäß als „Störung“ bezeichnet werden, wird ausdrücklich begrüßt.

Offen bleibt allerdings die Frage, was zu geschehen hat, wenn die EK nicht mehr durch Freihaltung des Sichttraumes befahren werden kann. Auch dieser Umstand sollte daher als „Störung“ behandelt werden.

Zu § 62, Bestimmungen für geschobene Züge und Verschub

Wenn der geschobene Zug bis zu 200 m lang sein darf und das akustische Warnzeichen vom dem vorderen Ende des Zuges abgewandten Triebfahrzeug abgegeben wird, ist (aufgrund der Entfernung von bis zu 300m zur Achse der EK) nicht gewährleistet, dass die akustischen Signale wahrgenommen werden. Daher sollte im Interesse der Verkehrssicherheit erwogen werden, die Verpflichtung zur Bewachung schon bei kürzeren geschobenen Zügen zu verankern.

Zu § 75, Erforderliche Länge der Einschaltstrecke

In Besprechungen zu dieser Bestimmung wurde über die Frage diskutiert, ob die Zugrundelegung eines Tages-Durchschnittswertes sinnvoll ist.

Aus unserer Sicht sollte auf das an der Stelle im Regelfall schnellste Schienenfahrzeug abgestellt werden. Ist eine höhere Zahl langsamerer Schienenfahrzeuge zu erwarten, sollte ein zweiter näher liegender Schalterpunkt errichtet werden, um zu vermeiden, dass die Sperrzeiten als unnötig lange empfunden werden.

Zu § 77, Ortsschalterbetrieb

Dem ÖAMTC ist nicht klar, warum ein struktureller Unterschied zwischen Bewachung mittels LZA bzw LZA mit Schranken und dem Ortsschalterbetrieb einer LZA bzw LZA mit Schranken bestehen muss.

Gerade in Hinblick auf die Anmerkungen zu § 40 erscheint eine Homogenisierung der beiden Fallgruppen attraktiv.

Zu § 82, Zusammenwirken von LZA und VLZA

Wie auch immer die Lösung aussehen mag: Es muss für den Straßenbenützer klar ersichtlich sein, in welchen Fällen er wo anzuhalten hat. Widersprüche zwischen den Signalzeichen müssen auf jeden Fall vermieden werden.

Zu § 84, Bewachung mit Lichtzeichen

Sinngemäß sei auf die Anmerkungen zu § 40 und zu § 77 hingewiesen.

Zu § 87, Beginn und Dauer des Bewachungsvorganges

Statt der Wortfolge „so spät wie möglich“ sollte es sinngemäß heißen, „dass der Straßenverkehr nicht unnötig behindert wird“.

Zu § 90, Triebfahrzeugführerüberwachung

Zu Abs 3

Die sich daraus ergebenden langen Sperrzeiten erscheinen nicht gerechtfertigt. Es sollte genügen, dass dem Tfz-Führer das beginnende Absenken der Schranken angezeigt wird, zumal der „Schranken“ als eigenständige Sicherungseinrichtung bei Neuanlagen entfällt. Für den Bestand mag dies allerdings (vorübergehend) anders beurteilt werden.

Zu Abs 11

Die bloße Abgabe akustischer Warnzeichen erscheint unbefriedigend. Bei dichtem Straßenverkehr ist es de facto unmöglich, zeitgerecht auf die Absicht des Schienenfahrzeugführers zu reagieren und anzuhalten. Der Stillstand des Schienenfahrzeuges wird als „Vorrangverzicht“ verstanden. Mangels Hinweises auf „Auf Pfeifsignale achten“ wird auch kaum ein Kfz-Lenker die Voraussetzungen schaffen, akustische Signale wahrnehmen zu können. Daher sollte ein – wie immer geartete - optisches Hilfszeichen eingesetzt werden, das sich am Erscheinungsbild der Einrichtungen für die Bewachung orientiert.

Überhaupt sollten Bewachung und Störungsbehandlung (§§ 92ff) sinngemäß analog geregelt sein.

Zu § 97, Maßnahmen im Störfall

Abs 5 verlangt das Anhalten des Schienenfahrzeuges.

Dieses Verhalten erscheint in jenen Fällen, in denen eine technische Sicherung ausschließlich aufgrund der hohen Verkehrsdichte und nicht auch aufgrund der ungünstigen Sichtverhältnisse angebracht ist, überzogen. Ist also hinreichende Sicht auf die EK von der Straße aus gegeben, kann nach Meinung des ÖAMTC durchaus mit moderater Geschwindigkeit gefahren

werden, um Zeitverluste und Anfahrtschwierigkeiten wegen des irrtümlich angenommenen „Vorrangverzichtes“ durch das Schienenfahrzeug zu vermeiden.

Vor allem erscheint das Anhalten des Schienenfahrzeuges in jedem Fall überzogen, wenn nicht das Rotlicht sondern das Gelblicht iSv § 92 Abs 1 Z 1 lit a bzw Z 2 lit a ausgefallen ist. Bei Störung einer technischen Sicherung, die aufgrund ungünstiger Sichtverhältnisse angebracht ist, wird man die allfälligen Zeitverluste in Kauf nehmen müssen. Um wieder anfahren zu können, sollten – neben den akustischen Zeichen - auch andere Möglichkeiten gefunden werden, eine „Notsicherung“ zu aktivieren, wie etwa die in der Anmerkung zu § 40 vorgeschlagene Aktivierung mittels Ortsschalter bzw Bewachung mittels Lichtzeichen.

Unbeschadet dessen sollte festgelegt werden, dass bei Störung die (Straßen-)Polizei zu verständigen ist und diese unverzüglich Stopptafeln aufzustellen oder die EK zu sperren hat. Die hierfür erforderlichen Verkehrszeichen sollten – ähnlich wie die Ersatz-Schrankenbäume – an EK vorrätig gehalten werden.

Ganz allgemein sollte die Organisation an EK „Fehler verzeihend“ sein. Bei Ausfällen von Sicherungsanlagen muss das Störungsrisiko „verbreitert“ werden. Dem Triebfahrzeugführer allein nur per Fahrbefehl die Verantwortung für die „Notsicherung“ zu übertragen, ist zu wenig!

Daher schlagen wir vor, dass jede Störung verortet und unverzüglich sowohl dem Tzf-Führer als auch dem Straßenverkehr sichtbar gemacht wird. Moderne Telematik wie insb GPS sollte helfend herangezogen werden.

Zu § 98, Verhaltensbestimmungen für Straßenbenützer, Verbote

Zu Z 1 und 2

Das generelle Überholverbot ist anachronistisch bzw bei mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen „totes Recht“. Dieses Verbot sollte daher auf „das Überholen unter Benützung eines für die Gegenrichtung bestimmten Fahrstreifens“ eingeschränkt werden.

Andernfalls müsste auch das „Nebeneinanderfahren“ verboten werden, was wiederum den Wirkungsbereich des angesprochenen „toten Rechtes“ erweitern würde und daher nicht erfolgen sollte.

Zu § 99, Verhaltensbestimmungen für Straßenbenützer, Gebote

In Abs 2 sollte dringend ergänzt werden, dass dies nur für nicht technisch gesicherte EK gilt. Bei technischer Sicherung wäre dies in vielen Fällen mit einer Stilllegung des Verkehrs verbunden, zumindest so lange nicht auch in diesen Fällen zumindest ein „Notsichttraum“ verpflichtend eingerichtet ist.

In diesem Zusammenhang sei zu Abs 4 angemerkt, dass an jener Stelle (die mind 3 Meter von der nächstliegenden Schiene entfernt liegen muss) anzuhalten ist, von wo aus der Notsichttraum eingesehen werden kann.

Zu § 101, weitere Gebote

Abs 1 Z 2 sollte lauten: „2. dass andere ‚Halt‘ anordnende optische Zeichen abgeben werden.“ Allerdings ist unklar, ob sich dieses Gebot auch auf Hilfseinrichtungen wie etwa Fahrbahnlichter erstreckt.

C) Weitere Vorschläge

1. In der Praxis haben sich Anrufschranken- und Sperrschrankenanlagen bewährt. Der ÖAMTC regt an, für diese Anlagen die nötigen Rechtsgrundlagen zu schaffen und die Regelabläufe festzulegen.

2. Bei der längeren (etwa saisonalen) Außerbetriebnahme von EK sollten Sicherungseinrichtungen (v.a. Stopptafeln) entfernt oder unsichtbar gemacht werden, um die Akzeptanz derartiger Sicherungseinrichtungen nicht zu unterlaufen (Erweiterung zu § 78).

3. Es fehlt eine Grundsatzklärung (im EisbG), dass eine möglichst niedrige Zahl von Eisenbahnkreuzungen anzustreben ist.

Jede nicht hochwertig gesicherte EK führt zu einer Temporeduktion der Bahn. Damit sind entweder inakzeptable Aufwendungen zur entsprechenden Absicherung nötig oder – was realistischer ist - es leidet die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Bahn hat mit einem Leistungs- und Attraktivitätsverlust zu kämpfen.

Mag. Martin Hoffer
ÖAMTC-Rechtsdienste

Juli 2011