



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbau-
behörde (Verfahren im Bereich
der Eisenbahnen))
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65 0
www.arbeiterkammer.at

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
BMVIT- 265.000/0003- IV/SCH2/2009	UV-GSt/Ma	Sylvia Leodolter	DW 2244	DW 2105		23.2.2010

VO der BMVIT über die Sicherung und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen

Die Bundesarbeitskammer (BAK) unterstützt die Intention des Verkehrsministeriums, die Sicherheit von Eisenbahnkreuzungen zu verbessern und dadurch meist außerordentlich schwere, häufig tödliche Unfälle zu vermeiden, in vollem Umfang.

Der vorliegende Entwurf einer grundlegenden Novelle der gültigen Eisenbahn-Kreuzungsverordnung, die im Wesentlichen unverändert seit 1961 in Kraft ist, verfolgt aus Sicht der BAK jedoch einen zu technischen Ansatz und berücksichtigt vor allem in keiner Weise die sich daraus ergebenden Kosten für die Eisenbahnunternehmen und die jeweiligen Straßenerhalter. Lapidar enthält das Vorblatt zur Verordnung den Hinweis, „dass die vorgesehene Neuerlassung der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung und der damit verbundene voraussichtliche Anpassungsbedarf bei der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen für die Eisenbahnunternehmen voraussichtlich mit erheblichen Kosten verbunden sein wird“. Obwohl bekannt ist, dass es in Österreich insgesamt rund 7.300 Eisenbahnkreuzungen gibt, wovon nur rund 27 Prozent technisch, also durch Schrankenanlagen und/oder Lichtzeichenanlagen gesichert sind, liefert der Entwurf keinerlei Abschätzungen über den notwendigen Sanierungsbedarf, der einen Hinweis auf die zu erwartenden Kosten geben könnte.

Ohne Kosteneinschätzung auf der einen Seite und einer Analyse des tatsächlichen Sicherheitsrisikos auf der anderen Seite, das auf einer Untersuchung von Unfallhäufungspunkten, der örtlichen Gegebenheiten (Sichträume, Kreuzungsgeometrie) und vor allem des relevanten Verkehrsaufkommens sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene beruht, ist jedoch eine Beurteilung der Verhältnismäßigkeit und Kosteneffizienz der vorgeschriebenen Maßnahmen und einer sinnvollen Kostenaufteilung zwischen Eisenbahn- und Straßenerhalter, die aus Sicht der BAK grundlegend zu überdenken wäre und klar dem Verursacherprinzip – 98 Prozent aller Unfälle an Eisenbahnkreuzungen resultieren aus dem Fehlverhalten der Straßenverkehrsteilnehmer - stärker Rechnung tragen sollte, unmöglich. Eine stärkere Kostentragung durch die Straßenerhalter hätte überdies auch den Vorteil, dass unnötige Kreuzungen rascher aufgelassen würden und dass vor allem durch die Sanierung der Bahnübergänge kein Druck in Richtung Einstellung von Regional- und Nebenbahnen entstünde.

Völlig unberücksichtigt bleibt im Entwurf leider auch die aus Sicht der BAK wichtigste Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, nämlich die Auflassung von niveaugleichen Kreuzungen zwischen Schiene und Straße. Die BAK fordert daher, dass zusätzlich zu einer grundlegenden Überarbeitung des vorliegenden Entwurfs auch das Eisenbahngesetz selbst dahingehend novelliert wird, dass sowohl das jeweilige Eisenbahnunternehmen als auch der zuständige Träger der Straßenbaulast in § 48 (1) Eisenbahngesetz das Recht erhalten, nicht nur die „bauliche Umgestaltung“ einer Eisenbahnkreuzung zu beantragen, sondern auch die Auflassung derselben.

Aus Sicht der BAK ist der Entwurf auch deshalb besonders kritisch zu sehen, weil aufgrund der von den Schienenbahnen geschätzten hohen Investitionskosten für die Umrüstung der bestehenden Eisenbahnkreuzungen (sie rechnen mit Kosten von bis zu 2,4 Mrd Euro für das österreichische Schienennetz ohne die Kosten für Erhaltung und Überprüfung) zu befürchten ist, dass ein enormer Druck in Richtung Einstellung von Regionalstrecken bzw Nebenbahnen und einer Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Straße entstehen wird, weil sowohl die betroffenen Eisenbahnunternehmen als auch die Anschlussbahnbetreiber durch eine Streckenauflassung die Kosten für die Umrüstung der bestehenden, technisch ungesicherten Kreuzungen vermeiden wollen.

Die Ergebnisse der Untersuchung von Eisenbahnkreuzungsunfällen zeigen immer wieder ganz klar, dass das eigentliche Problem nicht in der nicht ausreichenden technischen Sicherung der Kreuzungen liegt, sondern im nicht angepassten Verhalten der StraßenverkehrsteilnehmerInnen. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit wies wiederholt darauf hin, dass immerhin rund ein Drittel der Unfälle sich auf technisch ausreichend gesicherten Kreuzungen ereignet und dass jede/r dritte AutofahrerIn Bahnübergänge auch bei geschlossenem Halbschranken und jede/r zweite sogar bei rotem Lichtsignal überquert bzw dass die AutofahrerInnen sich mit überhöhter Geschwindigkeit einem Bahnübergang nähern und ein hoher Anteil der LenkerInnen (bis zu 47 %) nicht vorschriftsmäßig anhält. Vor diesem Hintergrund haben aus Sicht der BAK ganz klar andere Maßnahmen wie eine bessere Ausbildung der LenkerInnen, erhöhte Bewusstseinsbildung und verstärkte Informationen über die Gefahren an Eisenbahnkreuzungen, die stärkere Überwachung

von Bahnübergängen durch die Exekutive verbunden mit einer entsprechenden Ahndung der Vergehen und nicht zuletzt der straßenseitige Einsatz von optischen und baulichen Maßnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit im Annäherungsbereich von Eisenbahnkreuzungen Vorrang vor der hier vorgeschriebenen kostenintensiven flächendeckenden Umrüstung der Sicherungsanlagen. In der derzeitigen Form lehnt daher die BAK den Entwurf grundlegend ab.

Der vorliegende Entwurf verlangt eine grundlegende Reduzierung der derzeit bestehenden verschiedenen zulässigen Sicherungsarten für Eisenbahnkreuzungen mit von Kraftfahrzeugen befahrenen Straßen im Wesentlichen auf die Sicherung durch Lichtzeichenanlagen und Lichtzeichenanlagen mit Schranken. Zusätzlich wird eine Geschwindigkeitsreduktion für den Eisenbahnverkehr im Falle von weiterhin möglichen nicht technisch gesicherten Kreuzungen bei ausreichender Sicht („Gewährleistung des erforderlichen Sichtraums“ nach § 74 ff) von derzeit 100 km/h auf 60 km/h vorgeschrieben. Eine Sicherung durch die Gewährleistung des erforderlichen Sichtraums ist darüber hinaus durch den Entwurf grundsätzlich nur mehr für eingleisige Bahnübergänge möglich. Darin zeigt sich aus Sicht der BAK eine generelle Ungleichbehandlung von Straßen- und Zugverkehr: Während einerseits von „Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der Straße“ die Rede ist (§ 6), sollen die Zuggeschwindigkeiten drastisch reduziert werden (§ 74). Im Interesse des auch klimapolitisch gebotenen Vorrangs für den Öffentlichen Verkehr ist diese Schieflage nicht akzeptabel.

Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 5

Hier wird die „Neuerrichtung, Erneuerung und Änderung“ von Eisenbahnkreuzungen mit technischer Sicherung älterer Bauart (zB rotierende Warnsignale mit Schranken oder Schrankenanlagen ohne Lichtzeichen) generell als nicht zulässig erklärt. Aus Sicht der BAK ist diese Bestimmung eindeutig überschießend. Der Ausdruck „Erneuerung und Änderung“ sollte daher gestrichen werden oder aber sichergestellt werden, dass davon die Instandhaltung inklusive der Reparatur und des Austauschs defekter Anlagenteile nicht betroffen ist.

Zu § 6 (1)

Neben der „Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs und Eisenbahnverkehrs“ sollte aus Sicht der BAK grundsätzlich nicht nur auf die „Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der Straße“ sondern auch auf die Sicherheit des Straßenverkehrs bei der Festlegung der Art der Sicherung Bedacht genommen werden.

Zu § 6 (2)

Zur Beurteilung dieser Bestimmung – und anderer Bestimmungen – wäre es unbedingt erforderlich, das zugrundeliegende Datengerüst zu kennen, weil hier eine sofortige Umrüstung bestehender Eisenbahnkreuzungen auf eine technische Sicherung (Lichtzeichenanlagen mit oder ohne Schranken) normiert wird. Aus Sicht der BAK ist jedenfalls

sicherzustellen, dass in den aktuellen Rahmenplänen für die Investitionen in die Bahninfrastruktur die erforderlichen Mittel für diese Umrüstung zur Verfügung stehen.

Zu § 15

Die Aufnahme einer Bestimmung zur barrierefreien Ausstattung von Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen wird seitens der BAK ausdrücklich begrüßt. Dies gilt im übrigen auch für § 20 (12), der festlegt, dass die erforderlichen Verkehrszeichen mit Schutzeinrichtungen zum Schutz der FußgängerInnen (wichtig insbesondere für sehbehinderte FußgängerInnen) auszustatten sind.

Zu § 28 und § 29 Überprüfungen

Hier wird festgelegt, dass jede Eisenbahnkreuzung einmal jährlich durch das Eisenbahnunternehmen zu überprüfen ist. Darüberhinaus wird in § 29 eine behördliche Prüfung in einem Abstand von fünf Jahren vorgeschrieben.

Die BAK regt in diesem Zusammenhang an, dass anstelle einer de facto generellen Umrüstpflcht aller nicht-technisch gesicherten Anlagen bis zum Jahre 2020 in der hier normierten Überprüfung per Bescheid auf Basis der tatsächlich gegebenen Verkehrsstärke auf Straße und Schiene, der jeweiligen Unfallträchtigkeit und örtlichen Rahmenbedingungen und einer Abwägung zwischen einer aufwändigen Neuerrichtung einer Sicherungsanlage gegenüber anderen vor allem straßenseitigen Maßnahmen (zB stärkere Überwachung oder Auflassung des Übergangs durch eine Verlegung oder Sperre der Straße) ein längerer Bestandsschutz im Einzelfall etwa bis zum Jahr 2030 festgelegt werden kann.

Zu § 74 Sicherung durch Gewährleistung des erforderlichen Sichtraumes

Auch hier wird kritisiert, dass die notwendigen Daten zur Einschätzung, wie viele EK (Eisenbahnkreuzungen) aufgrund dieser Bestimmung umgerüstet werden müssen, in den Erläuterungen fehlen. Durch die vorgeschriebene Geschwindigkeitsreduktion für Schienenfahrzeuge von 100 auf 60 km/h bei Fahrzeugverkehr bzw von 120 auf 80 km/h bei Fußgängerverkehr wird seitens der BAK eine deutliche Verschlechterung der Fahrpläne (längere Fahrzeiten, geringere Streckenkapazität, Gefahr der Einstellung von Nebenbahnen) befürchtet. Auch hier sollte generell der Bestandsschutz dort, wo kein auffälliges Unfallgeschehen bzw ein geringes Verkehrsaufkommen auf der Straße bisher zu beobachten war, verlängert werden.

Zu § 85 Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus

Vor allem das grundsätzliche Verbot dieser Sicherungsart für Eisenbahnkreuzungen mit Fahrzeugverkehr (nur mehr bei Straßen ausschließlich für Fußgänger- und Fahrradverkehr zulässig) stellt aufgrund des hohen Investitionsbedarfs für eine Umrüstung vor allem auf Nebenbahnstrecken eine echte Bedrohung für die Erhaltung dieser Strecken dar. Aus Sicht der BAK bedarf es hier eines entschieden längeren Bestandsschutzes etwa bis 2030 vor allem dort, wo das Straßenverkehrsaufkommen gering bzw bisher kaum Unfälle passiert sind.

Zu § 91

Die Abgabe der akustischen Signale ist in § 91 nicht sehr übersichtlich geregelt. Keinesfalls jedoch dürfen diese unübersichtlichen Vorgaben aber zur Umsetzung und Durchführung auf den Triebfahrzeugführer abgewälzt werden. Es ist daher klarzustellen, dass seitens des Eisenbahnunternehmens entsprechende Signale für den Triebfahrzeugführer zur Umsetzung dieser Bestimmungen aufzustellen sind, um eine sichere Umsetzung in die Praxis zu gewährleisten.

Zu § 97 Ausrüstung der Bewachungsorgane

Bewachungsorgane auf Eisenbahnkreuzungen sind vom Eisenbahnunternehmen mit einer vollständigen Warnkleidung auszurüsten, die hier vorgeschriebenen rot-weißen Armbinden oder rot-weißen Gürtel sind jedenfalls aus Sicht der BAK nicht ausreichend.

§ 101 (1)

Bei den Sofortmaßnahmen im Störfall wurde die Schrittgeschwindigkeit mit Achtungssignalen (derzeit § 14 (1), § 15 (1)) ebenso wie die Freihaltung des Sichtraumes bei Schranken- oder Lichtzeichenanlagen (derzeit § 7 (4)) ersatzlos gestrichen. Diese Maßnahme ist jedoch im Störfall für den Triebfahrzeugführer mit weniger Risiken verbunden als ein Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung (Schwierigkeit eines „punktgenauen“ Anhaltens, Missverständnis eines „Vorrangverzichts“ seitens des Triebfahrzeugführers durch die Straßenbenutzer usw.). Die Sofortmaßnahme der Schrittgeschwindigkeit mit Achtungssignalen sollte daher unbedingt beibehalten werden.

§ 101 (2)

Bei den Maßnahmen im Störfall werden einerseits das Verkehrszeichen „Halt“ (und Anhalten des Schienenfahrzeuges) und andererseits die Bewachung als gleichwertige Maßnahmen angeführt. Da aus Sicherheitsgründen jedoch die Risiken bei Bewachung deutlich geringer sind, sollte ein eindeutiger Vorrang für die Bewachung festgelegt werden.

Zu § 105 bis § 111 Verhaltensbestimmungen für Straßenbenutzer

Die festgelegten Verhaltensbestimmungen für Straßenbenutzer sind hier in der Eisenbahnkreuzungsverordnung artfremde Materie und gehören aus systematischen Gründen in die Straßenverkehrsordnung. Aus Sicht der BAK wird damit eher sichergestellt, dass diese Bestimmungen in größerem Umfang als bisher in die Führerscheinausbildung Eingang finden und somit eine bessere Verhaltenseinstellung bei den Straßenverkehrsteilnehmern herbeigeführt wird. Andererseits wäre damit auch ein deutliches Signal in Richtung stärkerer Überwachung durch die Straßenkontrollorgane gesetzt.

In § 106 (1), letzter Satz, sollte es wie auch sonst in der StVO üblich, heißen: „... vor der Eisenbahnkreuzung rechtzeitig anhalten...“ statt „verlässlich anhalten“.

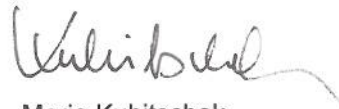
Zu § 113 ff Übergangsbestimmungen

Wie schon grundsätzlich angemerkt, sind die Übergangsfristen für die Umrüstung bestehender Anlagen generell zu kurz bemessen und erzeugen einen nicht zu verantwortenden Kostendruck auf die betroffenen Eisenbahnunternehmen und Straßenerhalter. Daher schlägt die BAK zusätzlich zur im Zusammenhang mit der behördlichen Überprüfung (§ 29) geforderten Einzelfallprüfung mit der Möglichkeit eines bescheidmäßigen Bestandschutzes bis 2030 eine generelle Verlängerung der Fristen in § 115 (Gewährleistung des Sichtraumes) und § 116 (Abgabe akustischer Signale) um 5 Jahre auf 2025 vor.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Maria Kubitschek
iV des Direktors