



Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMK - IV/GL-E (Gruppe Eisenbahn)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Datum
2023-0.204.982	GSt/UV/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW 12386	26.04.2023

Entwurf einer Novelle der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Inhalt des Entwurfs

Kreuzungen zwischen Schienenwegen und Straßen (Eisenbahnkreuzungen) sind (technisch) zu sichern. Eine Verordnung aus dem Jahr 2012 sah vor, alle bestehenden Eisenbahnkreuzungen zu überprüfen und diese im Bedarfsfall bis 2029 nachzurüsten. Der Hauptaspekt des vorliegenden Entwurfes ist die Verlängerung dieser Frist um fünf Jahre auf Wunsch der Erhalter:innen der Schienenwege und der Erhalter:innen der Straßen.

Das Wichtigste in Kürze:

Die BAK sieht die Verlängerung der Fristen kritisch, da Eisenbahnkreuzungen sehr unfallträchtig sind. Die BAK schlägt zudem Ergänzungen

- bei der Beseitigung der Verzerrungen zwischen Straße und Schiene bei der Sicherstellung der „Flüssigkeit des Verkehrs“,
- beim Einhalten der Grundprinzipien der Gefahrenverhütung (technische Sicherung vor organisatorischen Maßnahmen),
- beim Einschränken der Sicherungsmöglichkeiten von Kreuzungen durch Herabsetzen der Fahrgeschwindigkeit auf der Schiene,
- bei der stärkeren Berücksichtigung des Unfallverursacherprinzips im Rahmen der Kostenaufteilung die durch Nachrüstungen und Neubau von Kreuzungen entstehen und

- bei der Nachrüstungspflichtung mit zusätzlichen sicherungstechnischen Einrichtungen (PZB-Magneteten)

vor.

Obwohl viele Eisenbahnkreuzungen nur sporadisch genutzt werden, ist der Entwurf bei Vorschlägen hinsichtlich der Auffassung von Eisenbahnkreuzungen und der Priorisierung der Maßnahmen zur Nachrüstung wenig ambitioniert. Es wird dazu in den Erläuterungen lediglich ein (unverbindlicher) Erlass angekündigt; konkrete, verbindliche Regelungen werden nicht getroffen.

Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs

Allgemeine Anmerkungen

Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen sind, verglichen mit anderen Eisenbahnunfällen, häufig. Sie stellen die wahrscheinlichste Ursache für Verletzungen und Todesfälle auf der Schiene dar. Insofern sind Maßnahmen notwendig, um diese Unfallhäufungspunkte zu entschärfen. Das kann, wie im Entwurf vorgesehen, durch Verbesserungen bei den Sicherheitseinrichtungen erreicht werden. Ein nicht minder wichtiger Schritt bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre allerdings auch das Auflassen der Kreuzungen. Ebenso sind Einschränkungen bei Querungsrechten eine effiziente Möglichkeit.

Die Zahl der Kreuzungen konnte in den letzten Jahren allerdings nur geringfügig reduziert werden, die Kriterien für das Auflassen sollten daher überarbeitet werden. Ziel sollte es jedenfalls sein, das Reduzieren zu beschleunigen. Dies sollte unabhängig davon passieren, ob die Eisenbahnkreuzung derzeit in den Anwendungsbereich der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV) fällt. Jedenfalls sind auch (die derzeit ausgenommenen) nicht-öffentlichen Eisenbahnübergänge bei möglichen Auflassungen zu berücksichtigen.

Bei den nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen sollten grundsätzlich Überlegungen angestellt werden, inwieweit Regelungen zu deren Sicherheit in die EisbKrV aufgenommen werden können, so sie nicht ohnedies aufgelassen werden können. Das Eisenbahnunternehmen muss für diese nicht-öffentlichen Eisenbahnkreuzungen ohnedies Benützungsbedingungen festschreiben (vgl § 19 und § 47a des Eisenbahngesetzes). Diese Bedingungen werden sich am Stand der Technik orientieren, der wiederum durch die EisbKrV vorgegeben wird. Die Novelle sollte daher dazu genutzt werden, die Sicherheit *aller* Kreuzungen zu vereinheitlichen, wodurch Vorteile für die Sicherheit, den Betrieb und die Errichtung entstehen.

Die Träger:innen der Straßenbaulast sind für die Sicherheit der Kreuzungen mitverantwortlich. Diese Verantwortung betrifft die Finanzierung, Gestaltungen (bauliche Maßnahmen, Sicherheitseinrichtungen) und organisatorische Maßnahmen (Sichtraum, Bewachen, Sperren usw). In der vorliegenden VO werden die Träger:innen der Straßenbaulast nicht immer in die Pflicht genommen. Dadurch entsteht eine Schiefast zu Lasten der Schiene.

Das Verschulden bei Unfällen trifft fast ausschließlich (98 %) die Straßenverkehrsteilnehmer:innen. Vor diesem Hintergrund sind die verbesserte Ausbildung der Lenker:innen, eine höhere Bewusstseinsbildung und eine verstärkte Information sicherzustellen. Es gilt zudem die Kontrollen zu intensivieren und Vergehen entsprechend zu ahnden. Technische Sicherun-

gen und Kontrolleinrichtungen sind auch (verpflichtend) straßenseitig vorzusehen, ebenso wie bauliche Maßnahmen, die nicht zuletzt zur Reduktion der Annäherungsgeschwindigkeit des Straßenverkehrs führen.

Bei eventuellen Festlegungen zur Kostentragung bei der Sicherung von Kreuzungen (Straße/Schiene) sollte das Unfallverursacherprinzip vermehrt berücksichtigt werden. Das könnte die Bereitschaft zusätzlich erhöhen, Kreuzungen aufzulassen. Gleichzeitig könnte der Druck genommen werden, umweltfreundliche Schienenstrecken aufgrund hoher finanzieller Belastungen durch den Kreuzungsumbau einstellen zu müssen.

Einige Bestimmungen der Verordnung normieren Verpflichtungen von Triebfahrzeugführer:innen. Das ist problematisch, Normadressat der Verordnung sind Eisenbahnunternehmen.

Die Verordnung ist nicht gendergerecht formuliert; dies ist nachzutragen.

Zu einzelnen Bestimmungen

Zu § 1 – Allgemeines

Aufgrund der zahlreichen Unfälle bei nicht öffentlichen Eisenbahnübergängen wird angeregt, den Geltungsbereich auf nicht öffentliche Eisenbahnübergänge zu erweitern. Entsprechende Übergangsbestimmungen sind aufzunehmen und so kurz wie möglich zu halten.

Zu § 4 – Arten der Sicherung

In § 4 Abs 1 werden die Arten der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen aufgezählt. Demnach kann eine Eisenbahnkreuzung auch durch „Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes“ (Z 1) und „durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus“ (Z 2) gesichert werden.

Im Sinne der Grundsätze der Gefahrenverhütung sollte klargestellt werden, dass technische Maßnahmen den organisatorischen vorzuziehen sind. Nicht technisch gesicherte Kreuzungen stellen zudem für Triebfahrzeugführer:innen eine hohe Belastung dar. Neben der Auffassung der Eisenbahnkreuzungen sollten daher Anstrengungen unternommen werden, Kreuzungen vorrangig mit Schranken zu sichern. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit hat in diesem Zusammenhang wiederholt darauf hingewiesen, dass etwa die Hälfte der Autofahrer:innen Bahnübergänge bei rotem Lichtsignal überqueren. Ebenso viele halten nicht vorschriftsmäßig an.

Zu § 5 – Entscheidung über die Art der Sicherung

Das Eisenbahnwesen ist international vernetzt. 80-90% des Güterverkehrs weisen einen Grenzübergang auf. In § 5 Abs 1 wird „die Behörde“ damit betraut, die zur Anwendung kommende Sicherung festzulegen. Damit könnten in jedem Bundesland unterschiedliche Kriterien für die Festlegung der erforderlichen Sicherung herangezogen werden. Diese könnten sich zusätzlich von jenen des BMK unterscheiden. Das führt zu Wildwuchs und Unübersichtlichkeit. Es ist eine Vorgehensweise zu wählen, die einheitliche Kriterien garantiert.

Bei den Kriterien des § 5 Abs 1 wird sowohl bei der Straße als auch bei der Schiene auf die Sicherheit abgestellt. Bei der Straße ist zusätzlich auch auf die Flüssigkeit des Verkehrs zu achten. Warum die Flüssigkeit des Verkehrs auf der Schiene keine Rolle spielen soll, ist nicht nachvollziehbar. Es wird auf Fahrplan und Taktverkehre verwiesen. Ein Eingriff in das Gefüge der Eisenbahn (durch Absenken der Geschwindigkeit, Anhalten usw) zur Gewährleistung der Flüssigkeit des Straßenverkehrs zu Lasten der Flüssigkeit des Schienenverkehrs wird jedenfalls abgelehnt. Die Bestimmungen sind durch die „Flüssigkeit des Verkehrs auf der Schiene“ zu ergänzen.

Zu § 9 – Mängel in der Fahrbahn

Hier ist vorgesehen, dass Mängel in der Fahrbahn dem Straßenerhalter zu melden sind. Nur eine Meldung erscheint nicht ausreichend. Es fehlen Handlungsanweisungen für die Mängelbeseitigung.

Zu § 15 Abs 3 – Beschaffenheit, Form und Abmessung

§ 15 regelt die unterschiedlichen Andreaskreuze. Es ist zu prüfen, ob die Z 3 nicht ersatzlos gestrichen werden kann.

Zu § 35 – Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes

§ 35 normiert, dass eine Eisenbahnkreuzung unter gewissen Voraussetzungen durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesichert werden kann. Im Sinne des Grundsatzes der Gefahrenverhütung sind technische Maßnahmen organisatorischen vorzuziehen, wonach eine Nachrüstung durch technische Sicherungen notwendig erscheint.

Die Gewährleistung des erforderlichen Sichtraums weist zahlreiche Beschränkungen für den Schienenverkehr auf. Diese reichen von der Geschwindigkeitsreduktion bis hin zur Einschränkung, die Flüssigkeit des Straßenverkehrs nicht beeinträchtigen zu dürfen. Es ergibt sich allgemein eine Schiefelage zu Lasten des Schienenverkehrs die zu längeren Fahrzeiten, geringeren Netzkapazitäten und dem Erfordernis von mehr Fahrzeugen führen kann. Das läuft der Attraktivität der Schiene zuwider und widerspricht damit dem Interesse an einer effektiven und effizienten Klimapolitik.

Zu § 36 Abs 2 – Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus

Gemäß § 36 Abs 2 kann eine Eisenbahnkreuzung mit Fahrzeugverkehr durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert werden.

Hier ist ebenfalls eine technische Lösung mit einem automatisierten Auslösen des akustischen Signals durch das Schienenfahrzeug im Kreuzungsbereich anzustreben. Die technische Lösung entspricht dem Grundsatz der Gefahrenverhütung und verringert die psychische Belastung der Triebfahrzeugführer:innen.

Zu § 36 Abs 3 – Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus

Gemäß den Erläuterungen zu dieser Bestimmung ist im § 36 Abs 3 eine „Anforderung an die Einrichtung zur Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus explizit festzulegen“. Eine diesbezügliche Festsetzung fehlt allerdings im Verordnungsentwurf.

Gemäß dem Entwurf muss „beim Befahren einer durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesicherten Eisenbahnkreuzung mit Schienenfahrzeugen die rechtzeitige Wahrnehmbarkeit der vom Schienenfahrzeug aus abgegebenen akustischen Signale durch die Straßenbenützer von den Eisenbahnunternehmen sichergestellt werden“.

Die Sicherstellung der Wahrnehmbarkeit der akustischen Signale durch den Straßenbenützer kann nicht nur den Eisenbahnunternehmen obliegen. Es wird auf sekundäre Lärmquellen, verbesserten Schallschutz in Straßenfahrzeugen udgln verwiesen. Aus Sicht der BAK kann dem Erfordernis bereits durch das Anbringen der Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ (Anlage 3 der EibKrV) entsprochen werden.

Zu § 37 Abs 2 – Sicherung durch Lichtzeichen

Es ist vorgesehen, zwischen dem Einschalten des Lichtzeichens (das führt zu einem Haltegebot für die Straßenverkehrsteilnehmer:innen) und dem Eintreffen des Zuges bis zu 90 Sekunden verstreichen lassen zu können. Wenn Menschen warten müssen und sich dabei nicht ablenken dürfen, kommt ihnen die Zeit überproportional lange vor. Dies kann dazu führen, dass das Haltegebot nicht mehr eingehalten wird. Eine Studie des KfV aus dem Jahr 2022 hält fest, dass 42 % der Rotlichtmissachtungen der Fußgänger:innen auf „die zu lange Wartezeit, bis es grün ist“ zurückzuführen ist. 62 % missachten das Rotlicht, da „sie keinen anderen Verkehrsteilnehmer gesehen haben“. Je kürzer daher die Zeit zwischen dem Haltegebot für die Straßenverkehrsteilnehmer:innen und dem Vorbeifahren des bzw der Züge, desto eher wird die Umgehung ausgeschlossen und damit auch die Sicherheit im Verkehr erhöht. Maßnahmen zur Reduktion der Wartezeit von 90 Sekunden sollten getroffen werden.

Zu § 39 Abs 1 Z 2 und Z 3 – Sicherung durch Bewachung

Die Regelung des § 39 legt fest, wann eine Eisenbahnkreuzungen (nur) durch Bewachung gesichert werden kann. Ein Kriterium dabei ist, dass die maximale Anzahl von „Zug- und Nebenfahrten“ innerhalb von 24h weniger als 20 beträgt. Neben Zug- und Nebenfahrten existieren allerdings weitere Fahrtkategorien. Diese sind in Z 2 nicht erfasst. Es wird vorgeschlagen, „Zug- und Nebenfahrten“ zu streichen und durch „Fahrten“ zu ersetzen.

Weitere Kriterien für das Erlauben einer Sicherung durch Bewachung sind die Flüssigkeit des Verkehrs auf der Straße (Z 3) bzw eine maximale Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge von 80 km/h. Da alle Kriterien nur kumulativ die Sicherheit gewährleisten, ist zwischen Z 1 und Z 2 ein „und“ einzufügen. Z 3 ist überdies zu einschränkend. Es gilt nicht nur „die Leichtigkeit Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße“ zu gewährleisten, sondern auch auf der Schiene.

Zu § 53 und § 82 – Grundsatz und Lichtzeichen

Zahlreiche Rückmeldungen der Rechtsunterworfenen zeigen, dass die Regelungen als zu kompliziert und unverständlich gesehen werden. Hier gilt es zu vereinfachen. Die Bestimmungen sollten ggf durch entsprechende Maßnahmen der Unternehmen und Straßenbulasträger (Beschilderung, Informationen usw) ergänzt werden. Es gilt, auch vor Ort sicherzustellen, dass die Regelungen rasch und eindeutig erfassbar sowie einfach umzusetzen sind.

Zu § 81 – Vorübergehende Einschränkung des erforderlichen Sichttraumes

Hier wird festgelegt, dass bei (geplanten) Bautätigkeiten, die Eisenbahnkreuzung durch Bewachung gesichert werden kann. Es sollte eine Klarstellung erfolgen, dass die Regelung des § 95 (Maßnahmen im Störfall), nach der derzeit eine Frist von zwei Stunden gewährt wird, nach der die Eisenbahnkreuzung bewacht werden muss, hier nicht greifen.

Zu § 87 Abs 8 und 9 sowie § 88 – Arten der Überwachung und Fernüberwachung

Die „besetze“ Überwachungsstelle ist durch „besetzte“ Überwachungsstelle zu ersetzen.

Zu § 88 – Fernüberwachung

Hier werden Kriterien für Anlagen, die eine Fernüberwachung durchführen, festgelegt. So gibt es Regelungen, dass entweder der Zustand „oder“ die Funktion überwacht wird. Das ist nicht ausreichend, unter Umständen ist beides erforderlich.

Zu § 89 Abs 2 – Triebfahrzeugführerüberwachung

Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignale sind zusätzliche mit sogenannten „PZB Magneten“ auszustatten, welche im Störfall die Aufmerksamkeit des Triebfahrzeugführers erhöhen.

Zu § 89 Abs 5 – Triebfahrzeugführerüberwachung

In Abs 5 werden Alternativen aufgezählt für den Fall, dass das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal nicht auf Bremsweglänge vor der Eisenbahnkreuzung steht.

Eine dieser Alternativen ist, dass das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal unmittelbar vor der Eisenbahnkreuzung steht. Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignale sollten stets auf Bremsweglänge angebracht werden, um bei etwaigen Störungen den Zug sicher vor der Eisenbahnkreuzung anhalten zu können.

Zu § 89 Abs 7 und 8 – Triebfahrzeugführerüberwachung

Der vorgeschlagene Verordnungstext widerspricht den Erläuterungen. So halten die Erläuterungen fest, dass im Falle der Aufstellung eines Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignales „vor einer weiteren Eisenbahnkreuzung (...) vor allen Eisenbahnkreuzungen dieser Gruppe (...) Eisenbahnüberwachungssignale aufzustellen sind“. Dem steht die Regelung des Abs 8 entgegen, wonach „vor jeder weiteren Eisenbahnkreuzung dieser Gruppe von Eisenbahnkreuzungen (...) zusätzlich ein Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal aufgestellt werden kann“. Das „kann“ ist daher durch ein „muss“ zu ersetzen.

Gerade bei besonders kurzen Abständen zwischen Eisenbahnkreuzungen, sollte die Möglichkeit der Auflassung einzelner Kreuzungen innerhalb der Gruppe verpflichtend geprüft werden. Das dient der Erhöhung der Übersichtlichkeit, senkt das Unfallrisiko und dient der Attraktivierung der Schiene.

Zu § 95 Abs 2 – Maßnahmen im Störfall

Gemäß den Bestimmungen des § 95 Abs 2 sind Eisenbahnkreuzungen spätestens zwei Stunden nach Anzeige der Störung oder nach Erhalt der Meldung der Störung durch Bewachung zu sichern.

Aus Sicht der BAK sollte das Zeitfenster von zwei Stunden auf maximal eine Stunde reduziert werden. Damit wird den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung sowie der Leichtigkeit des Verkehrs besser entsprochen.

Zu Abschnitt 7 – Anforderungen an die Sicherungsarten

Die Sicherungsmethode von Eisenbahnkreuzungen wird laufend überprüft. Es kommt häufig vor, dass statt der Umsetzung einer technischen Sicherung, die Geschwindigkeit des Zugverkehrs herabgesetzt wird. So wird die Eisenbahnkreuzung durch die Gewährleistung des Sicht- raumes gesichert. Das ist aus Sicht der Eisenbahnsicherheit und der Attraktivierung der Bahn kontraproduktiv (vergleiche dazu den Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung GZ: Abt 16/79096/2018-9). Häufiges Beschleunigen und Abbremsen von schweren Zügen ist zudem energieintensiv und ebenso kontraproduktiv

Zu Abschnitt 10 – Verhaltensbestimmungen für Straßenbenützer

Es ist zu prüfen, ob die angeführten Verhaltensbestimmungen für die Anwender verständlicher formuliert werden können.

Zu § 102ff – Übergangsbestimmungen

Es gibt Kreuzungen und Streckenabschnitte, auf denen es vermehrt zu Unfällen kommt. Umbauerfordernisse von Eisenbahnkreuzungen und Streckenabschnitten sollten sich an der Unfallhäufigkeit orientieren. Eine entsprechende Priorisierung könnte in einer Anlage zur Verordnung erfolgen. Aus Sicht der BAK bedeutet das auch, dass bereits über Lichtzeichen und mit Schranken gesicherte, bestehende Anlagen die fahrstraßenbewirkt geschaltet werden, bei der Priorisierung letztgereiht sein sollten. Im Interesse der Sicherheit sollten die Umbauten rasch erfolgen.

Die vorgesehene Verlängerung der Überprüfungsfristen ist abzulehnen. Es sind vielmehr Strafbestimmungen für den Fall festzulegen, dass die Fristen nicht eingehalten werden.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

