

Sind höchste Standards bei Eisenbahnkreuzungen immer notwendig?

Geld oder Sicherheit – das ist hier die Frage ...

Derf's a bissel mehr sein? So vertraut uns dieser Satz von Gemüsemärkten oder dem Fleischhauer sein mag, in der täglichen Politik hat er einen schon beinahe schmerzhaften Beigeschmack. In Erinnerung gerufen wurde der Satz mit der Aussendung des Entwurfes zu einer neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung durch das Verkehrsministerium Anfang Dezember des Vorjahres.

Mag. Martin Hoffer

Und mit dem „a bissel mehr“ ist in diesem Fall gemeint, dass für die Behörden offenbar das Beste gerade noch gut genug sein dürfte. Das jedenfalls lässt der Entwurf erwarten, der – nach Schätzungen des Fachverbandes der Schienenbahnen – bundesweit Gesamtkosten von zirka sechs Milliarden Euro kosten soll. In den guten alten Schilling umgerechnet, sagenhafte 84.000 Millionen. Der Gemeindebund geht davon aus, dass ihn etwa ein Drittel dieser Gesamtkosten treffen dürfte.

Worum geht es nun?

Richtig ist – und daran sollten alle Beteiligten mit größtmöglichem Engagement und aller Ernsthaftigkeit arbeiten –, dass jährlich grob geschätzt zehnmal so viele Menschen an Eisenbahnkreuzungen ihr Leben lassen wie bei Geisterfahrerunfällen. Dieser erschreckenden Statistik kann man nicht tatenlos zusehen. Und noch bevor im Jahr 2007 ein unrühmlicher Höhepunkt von Opfern mit 33 verzeichnet wurde, hat der ÖAMTC als Interessenvertretung der Kraftfahrer das Thema angesprochen und zum Beispiel mit dem Bundesministerium für Verkehr, innovation und Technologie (BMVIT) und dem Land Nie-

Sogar Mitglieder schreiben uns als ÖAMTC Protestbriefe mit dem Tenor, wir sollten endlich mit dem dauernden Gejammere über unsichere Bahnübergänge aufhören.

derösterreich entsprechende Info-Folder über das richtige Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen erstellt (zum Download auf www.oeamtc.at oder über www.kommunal.at).

Doch das ist freilich nicht genug. Es geht natürlich in erster Linie um die optimale Erkennbarkeit und Sicherung von Bahnübergängen. Leider hat es bis jetzt niemand geschafft, die Unfallursachen an Eisenbahnkreuzungen exakt zu beurteilen. Oft wird lapidar erklärt, der Fehler liege bei den Straßenbenützern, die einfach die Sicherheitsvorschriften ignorieren. Ja, sogar Mitglieder schreiben uns als ÖAMTC Protestbriefe mit dem Tenor, wir sollten endlich mit dem dauernden Gejammere über unsichere Bahnübergänge aufhören. Wer zu dumm ist, um eine Bahnkreuzung zu befahren, sei sowieso selber schuld und solle sich nicht wundern, wenn's kracht.

Und zu guter Letzt melden sich die Bahnbetreiber – allen voran naturgemäß die ÖBB – zu Wort, die einerseits ihre Verpflichtungen bereits weitgehend erfüllt sehen und – vor allem im unter-

geordneten Straßennetz – großzügig „anbieten“, Eisenbahnkreuzungen könne man ja auflassen oder um gutes Geld umbauen. Eines komme sicher nicht in Frage, nämlich langsamer zu fahren, damit vielleicht der ausreichende Sichtraum für eine nicht technische Sicherung erhalten bleibt, oder technische Sicherungen „light“, die vielleicht für die Westbahn unpassend, auf der sonst von der Einstellung bedrohten Mühlkreisbahn aber völlig ausreichen würden.

Als wäre das alles nicht ohnehin schon schlimm genug, kommen dann auch noch Bewohner von bahnnahen Grundstücken und klagen – auch nicht ganz unbegründet – über die gerade in der Nacht nicht angenehmen Pfeife der Eisenbahn.

Jetzt ist also die Ausgangslage klar

Schuld sind eh die Autofahrer, die Eisenbahnen gehen von ihrem hohen Standard nicht herunter und die Gemeinden sollen zahlen. Und wenn's euch zu teuer oder zu laut ist, dann gibt's einfach an vielen Stellen keine Quersungsmöglichkeiten mehr – Punkt!

Wenn es aber so wäre, dann hätte man sich jahrelanges Feilen der Experten zu einem – in technischer und rechtlicher Hinsicht – durchaus bemerkenswerten Entwurf zur neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung ersparen können. Das wäre schade – und außerdem war eine Neufassung dringend nötig.

Was jetzt aber ansteht, ist eine Anpassung der technischen und juristischen Vorgaben an die natürlichen Notwendigkeiten. Und dabei wird man folgende Fragen zu stellen haben: Wann und wie schnell muss die



Mag. Martin Hoffer ist Mitarbeiter der ÖAMTC-Rechtsdienste und Experte für Straßenverkehrsrecht

Eines muss uns klar sein: Kaum eine Gefahrenquelle im Straßenverkehr ist so „todesträchtigt“ wie eine Eisenbahnkreuzung.

schlussbahnen oder auch Museumsbahnen eine etwas moderne Form der Sicherung mit Bewachung einführen? Schließlich gibt es ja schon modernste Verkehrstelematik, die das geradezu steinzeitliche Anhalten, Abspringen des Sicherungsorgans und Wacheln mit einem roten Wimpel ersetzen könnte. Ja, und auch den Straßenbenutzern wird man sagen müssen, dass Eisenbahnkreuzungen nicht nur mutwillig errichtete Querrillen sind, sondern dass die Bahn als wesentlicher Infrastrukturtäger funktionieren muss und daher auch den Anspruch hat, dass sich die Autofahrer, Fußgänger und Rad- und Motorradfahrer an die Vorschriften halten. Die Übertretung darf dann schon einiges kosten – und die Überwachung von Bahnübergängen mit Video wird nach einer aktuellen Novelle des Eisenbahngesetzes künftig zulässig sein. Zahlreiche Fragen, deren Beantwortung vielleicht das Eis schmelzen lassen könnte zwischen so manchen „Hardlinern“. Denn Sicherheit darf kein langes (womöglich gar partei-)politisches Pokerspiel zur Folge haben.

Und eines muss uns klar sein: Kaum eine Gefahrenquelle im Straßenverkehr ist so „todesträchtigt“ wie eine Eisenbahnkreuzung. Der ÖAMTC wäre jedenfalls sehr froh, wenn es möglich wäre, zielgerichtet und erfolgsorientiert zu arbeiten und differenziert – aber auch mit Verantwortungsbewusstsein – an die passende Sicherung von Bahnübergängen heranzugehen. Wenn es schon keine klassische „Win-win-Situation“ geben kann, so sollte doch die Minderung des Leides der betroffenen Familien, aber auch etwa der psychischen Belastung von Lokführern, die mit Unfällen konfrontiert sind, im Vordergrund stehen. Plumpe Geschäftemacherei hat hier jedenfalls keinen Platz.

Beschränkt oder nicht: Wann und wie schnell muss die Bahn an einer Stelle wirklich fahren? Wird also vielleicht durch eine moderate Geschwindigkeitsreduktion eine „Rückstufung“ bei der Sicherungsart möglich und vertretbar?

Bahn an einer Stelle wirklich fahren? Wird also vielleicht durch eine moderate Geschwindigkeitsreduktion eine „Rückstufung“ bei der Sicherungsart möglich und vertretbar? Oder sollte man nicht ohnehin das eine oder andere Sichthindernis entfernen?

Muss das akustische Warnzei-

Schuld sind eh die Autofahrer, die Eisenbahnen gehen von ihrem hohen Standard nicht herunter und die Gemeinden sollen zahlen. Und wenn's euch zu teuer oder zu laut ist, dann gibt's einfach an vielen Stellen keine Querungsmöglichkeiten mehr – Punkt!

chen wirklich für alle Eisenbahnkreuzungen abgeschafft werden oder genügt das vielleicht für die Nachtstunden oder für Bahnstrecken mit Geschwindigkeiten jenseits von 40 oder 60 km/h?

Gibt es nicht auch technische Sicherungseinrichtungen, die pro Stück weniger als die oft kolportierten 500.000 Euro kosten? Elektronische Wechselverkehrszeichen, die auf sich annähernde Straßenfahrzeuge reagieren und auf eine kommende Eisenbahnkreuzung hinweisen, gibt es ja schließlich auch schon. Und so genannte „Lane-lights“ können vielleicht an manchen Stellen die Errichtung von Schrankenanlagen ersparen. Kann man nicht auch neue Wege gehen und bei selten befahrenen Strecken wie Werks- und An-

Das größte Fachmagazin für Österreichs Gemeinden

KOMMUNAL

Offizielles Organ des Österreichischen Gemeindebundes

Wir sind
Österreich

4 · 2010

THEMA

Getränkesteuer: Verfassungsgerichtshof kippt Ausgleichs-Regelung ▶ 12

PRAXIS

Alternative Finanzierung: Ausgliederungen, Contractings ... 54

CHRONIK

Stichwahlen im Westen: Es gibt mehr Bürgermeisterinnen ▶ 88

THEMA

Aus!

Mit den Belastungen muss jetzt Schluss sein

KOMMUNAL zeigt auf, wieso die Gemeinden keine zusätzlichen Aufgaben mehr übernehmen können – die finanzielle Schmerzgrenze ist überschritten.

ab SEITE 8

DVR: 0930 423

Herr 503966
Ing. Alfred Paukerl
EBE Elektrotechnik GmbH
Breitenfurterstr. 274
1230 Wien