

Bahnübergangsschau – Instrument zur regelmäßigen Überprüfung der Sicherheit

Für die sichere Gestaltung von Bahnübergängen ist es besonders wichtig, die Anforderungen des Eisenbahn- und Straßenverkehrs zu berücksichtigen.

Eric Schöne

Bahnübergänge (BÜ) bilden sowohl eisenbahn- als auch straßenseitig besondere Gefahrenstellen, da sich zwei unterschiedliche Verkehrssysteme kreuzen. Hierbei stoßen die jeweiligen systemspezifischen Sicherheitsphilosophien – beispielsweise das Fahren auf Sicht im Straßenverkehr gegenüber dem Fahren auf gesicherten Fahrwegen im Eisenbahnverkehr – an ihre Grenzen. Um die Sicherheit dennoch zu gewährleisten, ist eine gemeinschaftliche und verkehrssystemübergreifende Betrachtung der Kreuzungsstelle notwendig. Die Bahnübergangsschau stellt dabei einen wichtigen Baustein dar.

Verkehrsschau und Bahnübergangsschau

Der Begriff der Verkehrsschau stammt aus dem Straßenverkehr. Bei dieser regelmäßig stattfindenden Veranstaltung wird geprüft, ob die Voraussetzungen für einen reibungslosen Verkehrsablauf vorliegen. Der Schwerpunkt der Betrachtung liegt dabei auf Zustand und Erkennbarkeit von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie einer ausreichenden Sicht, beispielsweise an Kreuzungen und Kurven. Verkehrsschauen werden allgemein sowie mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten durchgeführt, beispielsweise zur Beurteilung der Straßenverhältnisse bei Nacht oder der Sicherung von BÜ. Im letztgenannten Fall spricht man von Bahnübergangsschauen.

Im Rahmen der Bahnübergangsschau soll eine gemeinschaftliche Beurteilung der Verhältnisse erfolgen, die über die ohnehin vorgeschriebenen bahn- und straßenseitigen Kontrollen bzw. Inspektionen der Anlagen hinausgeht. Dadurch können insbesondere diejenigen Mängel aufgedeckt und beseitigt werden, die sich aus den gegenseitigen Einflüssen der beiden Verkehrssysteme ergeben.

Rechtsgrundlagen

Die Bahnübergangsschau findet ihre Grundlage in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung. Aus deren Geltungsbereich ergibt sich auch der Betrachtungsumfang von Bahnübergangsschauen: Einzubeziehungen sind BÜ mit öffent-

lichem Verkehr, unabhängig davon, ob es sich um gewidmete oder nicht gewidmete Straßen bzw. Wege handelt. Somit sind auch Privatwege einzubeziehen, soweit dort – mit Zustimmung oder Duldung des Eigentümers – öffentlicher Verkehr stattfindet. Privatwege ohne öffentlichen Verkehr sind hingegen in der Regel nicht Gegenstand einer Bahnübergangsschau.

Bei der Bahnübergangsschau sind zahlreiche Rechtsnormen verbindlich anzuwenden, von denen nachfolgend die wichtigsten benannt werden:

- Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG),
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO),
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO),
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) bei öffentlichen Eisenbahnen,
- länderspezifische Bau- und Betriebsordnungen für Anschlussbahnen (BOA/EBOA) bei nichtöffentlichen Eisenbahnen.

Im Bereich der untergesetzlichen Regelwerke sind insbesondere die folgenden Quellen relevant:

- DB-Richtlinie 815 „Bahnübergänge planen und instand halten“ (Ril 815),
- Bahnübergangsvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (BÜV-NE),
- Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen (M DV),
- Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen (Leitfaden).

Zu den untergesetzlichen Regelwerken ist anzumerken, dass diese inhaltlich nicht vollständig konsistent sind und sich der Verbindlichkeitsgrad teilweise zwischen den Bundesländern unterscheidet. So verweigern einige Bundesländer die straßenseitige Einführung des Leitfadens, während das Eisenbahn-Bundesamt diesen für die Bahnunternehmen in seinem Zuständigkeitsbereich für verbindlich erklärt hat. Dies kann in der Praxis dazu führen, dass die Eisenbahnen eine bestimmte straßenseitige Beschilderung auf Basis des Leitfadens voraussetzen, die von den Straßenverkehrsbehörden jedoch aufgrund mangelnder Verbindlichkeit des Leitfadens nicht umgesetzt wird.

Häufigkeit

Die VwV-StVO führt hierzu aus: „Alle zwei Jahre haben die Straßenverkehrsbehörden [...] eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen, auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, alljährlich, erforderlichenfalls auch bei Nacht. [...] Eine Verkehrsschau darf nur mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde unterbleiben.“ Somit gilt grundsätzlich ein Turnus von zwei Jahren.

Allerdings herrschen in Fachkreisen zur notwendigen Häufigkeit der Bahnübergangsschauen unterschiedliche Auffassungen. So sieht das M DV für Bahnübergangsschauen einen Turnus von vier Jahren vor. Voraus-



Abb. 1: Zur Bahnübergangsschau gehört die Beurteilung der vorhandenen Sichtverhältnisse.



Abb. 2: Einen weiteren Schwerpunkt der Bahnübergangsschau bilden die Verkehrszeichen.

setzung für diese Abweichung von der VwV-StVO ist eine entsprechende Regelung der jeweiligen obersten Straßenverkehrsbehörde, die jedoch nur in einigen Bundesländern getroffen wurde. Eisenbahnseitig wird eher der zweijährliche Turnus bevorzugt, um auf mögliche Veränderungen im straßenverkehrlichen Umfeld schneller reagieren zu können.

Die Praxis zeigt, dass der zweijährliche Turnus angesichts des zeitlichen Aufwandes für eine Bahnübergangsschau und der knappen personellen Ressourcen der Straßenbehörden tatsächlich kaum eingehalten werden kann. Aus fachlicher Sicht ist ein längerer Turnus nur dann vertretbar, wenn die zwischenzeitlich getrennt stattfindenden straßenseitigen Kontrollen und bahnseitigen Inspektionen auch die Wechselwirkungen mit dem jeweils anderen Verkehrssystem berücksichtigen und die vierjährigen Bahnübergangsschauen inhaltlich intensiviert werden.

Beteiligte

Die Einladung zur Bahnübergangsschau erfolgt grundsätzlich durch die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde. Dabei ist

zwischen obligatorischen und optionalen Teilnehmern zu unterscheiden. Zwingend beteiligen müssen sich gemäß VwV-StVO:

- Straßenverkehrsbehörde,
- Polizei,
- Straßenbaubehörde.

Einzuladen sind weiterhin:

- Straßenbausträger (sofern nicht bereits als Straßenbaubehörde beteiligt),
- öffentliche Verkehrsunternehmen,
- ortsfremde Sachkundige aus Kreisen der Verkehrsteilnehmer,
- Bahnunternehmen.

Der Leitfaden nennt außerdem die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt für die bundeseigenen Eisenbahnen bzw. Landeseisenbahnaufsicht für die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen) als einzuladende Institution. Deren Teilnahme hat den Vorteil einer verstärkten Fachkompetenz auf der Eisenbahnseite, die ansonsten vom Bahnunternehmen allein vertreten werden müsste. Zudem lassen sich notwendige Maßnahmen an den Bahnanlagen direkt mit der Aufsichtsbehörde abstimmen.

Vorbereitung

Eine sorgfältige Ablaufplanung bildet die Basis einer erfolgreichen Bahnübergangsschau. Meist werden an einem Tag oder mehreren aufeinanderfolgenden Tagen alle BÜ im Bereich einer Straßenverkehrsbehörde aufgesucht. Daher ist zunächst der Zeitbedarf für die Besichtigung der einzelnen Bahnübergänge einerseits und für das Zurücklegen der Wege zwischen den Bahnübergängen andererseits abzuschätzen. Als Erfahrungswerte für die notwendige Besichtigungsdauer können durchschnittlich etwa 15 Minuten für einen nichttechnisch gesicherten und etwa 30 Minuten für einen technisch gesicherten BÜ angesetzt werden.

Auf Basis der Zeitplanung sind dann die Beteiligten einzuladen. Wenn die zu besichtigenden BÜ in den Zuständigkeitsbereichen unterschiedlicher Straßenbaubehörden und Straßenbausträger liegen, ändert sich der notwendige Teilnehmerkreis im Verlaufe der Bahnübergangsschau, was bei der Ablaufplanung zu berücksichtigen ist.

Leitung und Protokollierung der Bahnübergangsschau sollten möglichst von zwei unterschiedlichen Personen wahrgenommen werden. Erfahrungsgemäß leidet sonst eine der beiden Aufgaben unter dem entstehenden Zeitdruck.

Schließlich empfiehlt es sich, für alle Teilnehmer ein gemeinsames Fahrzeug (z.B. Kleinbus) mit ortskundigem Fahrer bereitzustellen. Dies ermöglicht neben einem zügigen Ortswechsel auch weitere Auswertungen während der Fahrt. Auf schwach befahrenen Eisenbahnstrecken kann eine Bahnübergangsschau ggf. auch mit einem Schienenfahrzeug stattfinden, was die zurückzulegende Wegstrecke zwischen den Bahnübergängen minimiert.

Durchführung

Nach dem Zusammentreffen der Teilnehmer werden die BÜ in der vorher festgelegten Reihenfolge angefahren. Die Anfahrt sollte jeweils dafür genutzt werden, jeden Bahnübergang aus jeder Zufahrtsrichtung aus der Perspektive des Kraftfahrzeugführers zu betrachten.

Für eine systematische Beurteilung empfiehlt es sich, die Sicherheit in den verschiedenen Bereichen des BÜ einzeln zu betrachten. Hierzu gehören:

- Bereich vor dem BÜ (innerorts mindestens 50 m, außerorts mindestens 240 m):
 - z.B. Vorhandensein ankündigender Verkehrszeichen,
 - z.B. Erkennbarkeit des Bahnübergangs
- unmittelbarer BÜ-Bereich (Kreuzungsstück und Sicherungsanlagen):
 - z.B. Führung der Fußgänger und Radfahrer,
 - z.B. Erkennbarkeit der Sicherungsanlagen



Abb. 3: Zu prüfen ist die Angemessenheit der Beschilderung an die örtliche Situation.



Abb. 4: Auch Markierungen sind auf Widerspruchsfreiheit und Begreifbarkeit zu prüfen.

| Straßenverkehrsbehörde | | Postleitzahl, Ort, Datum | | | | | | | | | |
|--|-----------|---|--------|---------------|-----------|-----------|--------|--|--|--|--|
| | | Telefon, Telefax, E-Mail | | | | | | | | | |
| | | Az.: | | | | | | | | | |
| Ergebnis-Niederschrift über Bahnübergangsschau | | | | | | | | | | | |
| am | | Anlagen Teilnehmerliste Kreuzungsplan (-pläne) Regelplan (-pläne) | | | | | | | | | |
| Strecken-Nr. | | | | | | | | | | | |
| Strecke | | | | | | | | | | | |
| <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">BÜ (Name, km)</th> <th style="width: 25%;">Maßnahmen</th> <th style="width: 25%;">zuständig</th> <th style="width: 25%;">Termin</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="height: 40px;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | BÜ (Name, km) | Maßnahmen | zuständig | Termin | | | | |
| BÜ (Name, km) | Maßnahmen | zuständig | Termin | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

Abb. 5: Formular zur Protokollierung der Bahnübergangsschau

Quelle: Leitfaden

- Bereich hinter dem BÜ (mindestens bis 25 m dahinter):
 - z.B. Breite der Fahrbahn zur Begegnung von Fahrzeugen,
 - z.B. Verkehrsbeziehungen mit Wartepflicht.

Weiterhin sollten die unterschiedlichen Verkehrsarten in die Beurteilung einfließen. Fußgänger und Radfahrer haben andere Anforderungen an die Bahnübergangssicherung als Kraftfahrzeugführer. Durch die Einnahme der Perspektive unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer vor Ort erhält man einen Eindruck von der jeweiligen Wahrnehmung des Bahnübergangs und seines Umfelds. Die Einzelheiten zu den relevanten Fragestellungen enthält der Leitfaden in Form umfangreicher Prüflisten und Regelpläne. Auf eine ausführliche Wiedergabe wird an dieser Stelle verzichtet.

Auswertung

Die Maßnahmen zur Beseitigung festgestellter Mängel werden in der Ergebnisniederschrift vermerkt. Praktisch bewährt hat sich dabei eine tabellarische Darstellung nach der Vorlage des Leitfadens (Abb. 5). Mit dem jeweils zuständigen Beteiligten ist dabei auch ein Erledigungstermin abzustimmen. Im Nachgang der Bahnübergangsschau ist es Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde, die Erledigung abzufragen, sofern keine entsprechende Mitteilung eingeht. Die rechtlichen Zuständigkeiten für die Mängelbeseitigung bleiben davon unberührt.

Fazit und Ausblick

Bahnübergänge stellen nach wie vor sicherheitskritische Punkte dar. Straßenseitig sind Bahnübergangsunfälle durch ein

überproportional hohes Schadensausmaß gekennzeichnet: bei jedem fünften Zusammenprall stirbt ein Verkehrsteilnehmer. Bahnseitig sind solche Unfälle wegen ihrer Häufigkeit problematisch, sie stellen etwa ein Drittel des Gesamtunfallgeschehens dar. Zusammenpralle zwischen schweren Straßenfahrzeugen und leichten Triebwagen besitzen zudem ein erhebliches Gefährdungspotenzial für Triebfahrzeugführer und Reisende.

Eine Bahnübergangsschau bietet die Gelegenheit, die Sicherheit an den Kreuzungsstellen umfassend zu beurteilen und dabei die Anforderungen des Eisenbahn- und Straßenverkehrs zu berücksichtigen. In der Praxis treten allerdings oftmals Probleme auf, die durch eine sorgfältige Vorbereitung, eine systematische Durchführung und nicht zuletzt durch gegenseitiges Verständnis der Beteiligten – also den sprichwörtlichen „Blick über den Tellerrand“ – reduzierbar sind.

Ein Teil der Probleme resultiert allerdings auch aus inkonsistenten Regelwerken und zergliederten Zuständigkeiten. Hier ist es Aufgabe des Bundes und der Länder, für einheitliche Vorgaben zu sorgen, damit sich nicht zuletzt die Teilnehmer an Bahnübergangsschauen mit widersprüchlichen Regeln konfrontiert sehen. Ziel muss es sein, die Sicherheit am Bahnübergang in den Mittelpunkt zu stellen, ohne sich in einem Labyrinth von Vorschriften zu verlieren.

Dieser Beitrag ist erstmalig in *Deine Bahn* 04/2014 erschienen.



Dr.-Ing. Eric Schöne

Leiter des Eisenbahnbetriebslabors TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
eric.schoene@tu-dresden.de

Summary

On-site visits of level crossings – an instrument to regularly check safety

Railway level crossings are a special kind of danger points for both railway and road traffic, as two different transport systems are crossing. The system specific safety philosophies – for instance on-sight driving in road traffic as opposed to secured routes in railway traffic are reaching their limits. In order to nevertheless guarantee safety, crossings must be considered in a joint and cross-system way. An important element of achieving this goal are on-site visits of level crossings.