

**Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung**

# Neue Regeln an Bahnübergängen



Foto: Eric Schöne

**Dipl.-Ing. Eric Schöne, Technische Universität Dresden**

*Zum 1. September 2009 traten Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung in Kraft, von denen auch Bahnübergänge betroffen sind. Eine wesentliche Neuerung wurde bei den Verkehrszeichen vorgenommen, die einen Bahnübergang ankündigen. Weitere Veränderungen gab es bei den Verhaltensregeln für Verkehrsteilnehmer sowie bei den Verwaltungsvorschriften.*

## Regeln für Verkehrsteilnehmer

Die wichtigsten Verhaltensregeln an Bahnübergängen sind in § 19 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) enthalten. Sie betreffen insbesondere den Vorrang der Schienenfahrzeuge sowie Fälle, in denen vor dem Andreaskreuz zu warten ist. Weitere Stellen in der StVO beschäftigen sich mit dem Halten und Parken sowie mit den Verkehrszeichen an Bahnübergängen.

### Überholverbot

Überholen im Bereich von Bahnübergängen stellt ein gefährliches Fahrmanöver dar, da Sicherungseinrichtungen wie Lichtzeichen und Halbschranken übersehen bzw. die Sichtbeziehungen zu herannahenden Schienenfahrzeugen beeinträchtigt werden können. In der Vergangenheit wurden Überholverbote oft durch Verkehrszeichen bzw. Markierungen angeordnet. Künftig ist das Überholen dort grundsätzlich verboten:

#### **StVO § 19 Abs. 1 Satz 2**

Fahrzeugführer dürfen an Bahnübergängen (Zeichen 151, 156 bis einschließlich Kreuzungsstück von Eisenbahn und Straße) Kraftfahrzeuge nicht überholen.

Mit dieser Regel geht die StVO über die bisher örtlich angeordneten Überholverbote hinaus, da das Überholen nun bereits ab der dreistreifigen Bake bzw. dem Gefahrzeichen „Bahnübergang“ untersagt ist. Zudem bezieht sich das Überholverbot allgemein auf Kraftfahrzeuge, womit auch einspurige Fahrzeuge wie Mopeds oder Motorräder nicht mehr überholt werden dürfen.

Nicht festgelegt wurde der Geltungsbereich des Überholverbots bei fehlenden Gefahrzeichen und Baken, wie es auf Wegen mit untergeordneter Verkehrsbedeutung gelegentlich vorzufinden ist. Somit wird es der Rechtsprechung obliegen, in diesen Fällen den Wortlaut „an Bahnübergängen“ entsprechend auszulegen.

### Ankündigung der Schienenfahrzeuge

An Bahnübergängen mit Vorrang der Schienenfahrzeuge ist zu warten, wenn sich ein solches Fahrzeug nähert. Wie diese Annäherung festgestellt werden kann, ist von der Sicherungsart abhängig. Entweder werden die Schienenfahrzeuge

durch technische Einrichtungen wie Lichtzeichen, Blinklichter, Halbschranken oder Schranken angekündigt oder die Verkehrsteilnehmer müssen sich durch Schauen und Hören in Richtung der Bahnstrecke überzeugen, dass ein gefahrloses Überqueren möglich ist. Allerdings war vielen Verkehrsteilnehmern nicht bewusst, dass an Bahnübergängen ohne Übersicht auf die Bahnstrecke ein nahendes Schienenfahrzeug ausschließlich durch Pfeifsignale

Glockenzeichen angekündigt werden kann. Die Glockenzeichen sind eine Variante hörbarer Signale und im Rahmen der Neuregelung abgedeckt.

### Verkehrszeichen vor Bahnübergängen

Die Kenntnis der einzelnen Gefahrzeichen, insbesondere bei Bahnübergängen, spielt eine wichtige Rolle. In § 40 Abs. 1 StVO wird



Abbildung 1:  
Altes Verkehrszeichen 150  
„Bahnübergang mit Schranken oder Halbschranken“

erkennbar ist. Somit wurde folglich dieser Sachverhalt ergänzt:

#### **StVO § 19 Abs. 2 Satz 1**

Fahrzeuge haben vor dem Andreaskreuz, Fußgänger in sicherer Entfernung vor dem Bahnübergang zu warten, wenn [...]

5. ein hörbares Signal wie ein Pfeifsignal des herannahenden Zuges ertönt.

Hingegen entfällt der bisherige Hinweis, dass das Senken der Schranken durch

betont, dass Gefahrzeichen zu erhöhter Aufmerksamkeit mahnen und zur Verringerung der Geschwindigkeit im Hinblick auf eine zu erwartende Gefahrensituation auffordern.

In Verbindung mit dem bereits bestehenden Gebot der Annäherung an Bahnübergänge mit mäßiger Geschwindigkeit (§ 19 Abs. 1 StVO) werden die Anforderungen an Aufmerksamkeit und Bremsbereitschaft vor Bahnübergängen mit Vorrang der Schienenfahrzeuge erneut verdeutlicht.

Bahnübergänge wurden bisher durch unterschiedliche Gefahrzeichen angekündigt, je nachdem, ob es sich um einen beschränkten oder unbeschränkten Bahnübergang handelte. Das Gefahrzeichen „Bahnübergang mit Schranken oder Halbschranken“ (Abbildung 1) entfällt und wird durch das Verkehrszeichen „Bahnübergang“ ersetzt (Abbildung 2). Für den Straßenverkehrsteilnehmer ist nicht der Unterschied zwischen beschränktem



Abbildung 2: Verkehrszeichen 151 „Bahnübergang“

und unbeschränktem Bahnübergang, sondern das Bestehen bzw. Fehlen einer technischen Sicherung entscheidend. Dies war aus den bisherigen Gefahrzeichen nicht erkennbar, da auch Bahnübergänge mit Lichtzeichen bzw. Blinklichtern als unbeschränkt angezeigt wurden.

Zur Ankündigung von Bahnübergängen werden oft Baken verwendet, die in der Regel in Entfernungen von 240, 160 und 80 Metern aufgestellt sind. Die bisherige Regel, wonach erheblich abweichende Abstände grundsätzlich auf den Baken oberhalb der Streifen angegeben sind, wurde abgeschwächt. Diese Entfernungsangaben müssen nicht mehr vermerkt sein.

### Halteplatz für bestimmte Fahrzeugarten

Bisher mussten Lastkraftwagen über 7,5 Tonnen sowie Züge, also mehrteilige Fahrzeuge, in bestimmten Situationen bereits vor der einstreifigen Bake warten. Damit wurden sowohl ein Überholen durch schnellere Fahrzeuge als auch ein stetiger Verkehrsfluss ermöglicht. Diese Regel ist entfallen, da sie in Verbindung mit dem generellen Überholverbot nicht mehr anwendbar ist. Außerdem wurde sie in der Praxis kaum umgesetzt und hatte durch die kurzen Schließzeiten der modernen

zugesteuerten Bahnübergangsanlagen auch kaum noch Bedeutung für den Verkehrsfluss.

### Halten und Parken

Die Regeln zum Halten bzw. Parken an Bahnübergängen bleiben unverändert. Sie wurden lediglich in die neue Anlage 2 zur StVO verschoben und finden sich nun bei den Erläuterungen zum Andreaskreuz. Hiernach darf weiterhin weder auf Bahnübergängen noch bis zu zehn Meter vor dem Andreaskreuz, wenn es dadurch verdeckt wird, gehalten werden. Das Parkverbot erstreckt sich innerhalb von geschlossenen Ortschaften auf einen Bereich von fünf Metern und außerhalb geschlossener Ortschaften von 50 Metern vor bzw. hinter dem Andreaskreuz.

### Regeln für Behörden und Bahnunternehmen

Neben der StVO haben die Straßenbehörden die zugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zu beachten. Auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen – aufgrund der Zuständigkeit für Andreaskreuze und Sicherungseinrichtungen – die Bestimmungen der VwV-StVO berücksichtigen. Dies ist auch in den bahnhseitigen anerkannten Regeln der Technik, DB-Richtlinie 815 bzw. Bahnübergangsvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen, verankert.

### Überholverbot und Fahrstreifenbegrenzung

Durch das grundsätzlich geltende Überholverbot an Bahnübergängen konnten die Regeln zu Fahrstreifenbegrenzungen bzw. Verbotsschildern vereinfacht werden. Bisher wurde das Überholen in jedem Einzelfall verboten. Künftig wird eine einseitige Fahrstreifenbegrenzung als Mittelmarkierung (Zeichen 296) nur noch empfohlen, wenn das Überholverbot häufig missachtet wird (VwV-StVO zu § 19). Die Praxis wird zeigen, ob und wie sich die neuen Verhaltensregeln – auch ohne örtlich angeordnete Überholverbote – durchsetzen.

### Ankündigung durch Gefahrzeichen und Baken

Neben den Gefahrzeichen wurden auch die zugehörigen Anwendungsregeln verändert. Eine beidseitige Aufstellung der ankündigenden Zeichen wird nur noch

außerhalb geschlossener Ortschaften gefordert (VwV-StVO zu den Zeichen 151 bis 162, Randnr. 1). Ferner sind innerhalb geschlossener Ortschaften keine Baken mehr erforderlich, sofern nicht schneller als 50 km/h gefahren wird und der Bahnübergang gut erkennbar ist.

### Haltlinie

Der Anwendungsbereich von Haltlinien (Zeichen 294) erstreckte sich bisher auf sämtliche Arten von Bahnübergängen. Der betreffende Satz wurde aus der StVO gestrichen. Somit sind Haltlinien an Bahnübergängen nur noch ergänzend zu Lichtzeichen bzw. Schranken anwendbar. In der VwV-StVO ist diese Regelung allerdings noch nicht vermerkt. Problematisch ist dabei die fehlende Alternative für Bahnübergänge ohne technische Sicherung. Eine Variante wäre die Verwendung der Wartelinie (Zeichen 341), die jedoch aufgrund ihres nur empfehlenden Charakters bezüglich des Warteortes im Widerspruch zum Andreaskreuz steht.

### Eigenschaften der Andreaskreuze

Die VwV-StVO regelte bisher die zu erfüllenden Eigenschaften für jedes Verkehrszeichen einzeln. Für Andreaskreuze war unter anderem festgelegt, dass sie voll rückstrahlen müssen – ausgenommen an Feld- oder Waldwegen. Künftig sind sämtliche Verkehrszeichen für den fließenden Verkehr rückstrahlend oder beleuchtet auszuführen (VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43, Randnr. 21). Somit müssen auch Andreaskreuze an Feld- und Waldwegen entsprechend ausgestattet sein.

### Ausblick

Die neuen Regeln klären und vereinfachen für Verkehrsteilnehmer und auch für Straßenverkehrsbehörden und Bahnbetreiber Fragen zur Sicherheit an Bahnübergängen. Allerdings wurde versäumt, weitere gefährliche Fahrmanöver wie Wenden und Rückwärtsfahren an Bahnübergängen zu verbieten, die immer wieder zu Unfällen führen. Ebenso problematisch gestaltet sich der für Verkehrsteilnehmer oft schwer erkennbare Unterschied zwischen technisch und nichttechnisch gesicherten Bahnübergängen. ■