



## Erläuterungen zu Änderungen der EBV, Sanierung der Bahnübergänge

### Art. 4, Art. 6 und Art. 37d

In diesen Artikeln werden nur redaktionelle Anpassungen vorgenommen.

### Art. 37c<sup>1</sup> Signale und Anlagen

Abs. 3 Bst. a: Die Regelung schränkt den Schutz der Fussgänger ein, zu deren Schutz nach Absatz 2 grundsätzlich die Ausrüstung von Trottoirs mit Schlagbäumen erforderlich ist. Die Ausnahme nach Absatz 3 Buchstabe a kann daher nur restriktiv Anwendung finden. Nämlich nur dann, wenn der Fussgängerverkehr schwach ist.

Die Regelung in Artikel 37c Absatz 3 Buchstabe a Satz 2 ist aufzuheben, da sie bis heute noch keinen Anwendungsfall gefunden hat. Auch bliebe die Realisierung einer entsprechenden Lösung unter den Voraussetzungen von Artikel 5 Absatz 2 EBV weiterhin möglich.

Abs. 3 Bst. d: Diese Regelung ersetzt aus systematischer Sicht den bisherigen Abs. 5. Rangierbewegungen können entweder nach den Regelungen des Eisenbahnbetriebs oder nach den Bestimmungen des Strassenbahnbetriebs durchgeführt werden. Durch die Streichung der Worte "ausschliesslich für Rangierbewegungen benützt oder" wird deutlich, dass dieser Absatz richtigerweise nur dann auf Rangierbewegungen Anwendung finden kann, wenn diese im Strassenbahnbetrieb erfolgen.

Abs. 3 Bst. e: Bei Bahnübergängen, die ausschliesslich für Rangierbewegungen genutzt werden, ist es aus Sicherheitsgründen nicht erforderlich, dass sie durch Signale gekennzeichnet werden, sofern der Strassenverkehr immer durch Betriebspersonal geregelt wird. Der Verkehr ist gemäss R 300.4 Ziff. 2.7.2 der Schweizerischen Fahrdienstvorschriften mit roter Flagge oder mit rotem Licht zu regeln. Die Regelung gilt für die Signale unmittelbar an den Bahnübergängen. Sie erlaubt daher keinen Verzicht auf allfällig erforderliche Vorseignale.

### Art. 37f

Dieser Artikel enthält neu nur noch den Hinweis auf die Ersatzpflicht gemäss Art. 7 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege.

Die Sanierungsfrist für bestehende Bahnübergänge ist aus systematischer Sicht Gegenstand einer Übergangsbestimmung, weshalb diese neu in Art. 83f geregelt wird.

---

<sup>1</sup> Gleichzeitig werden die erforderlichen redaktionellen Anpassungen der AB-EBV vorgenommen.





## **Art. 83f Sanierung bestehender Bahnübergänge**

Es zeichnet sich ab, dass es nicht allen Eisenbahnunternehmen gelingen wird, alle Bahnübergänge bis Ende 2014 so anzupassen, dass sie den Vorgaben der EBV entsprechen.

Würde man die bestehende Regelung nicht anpassen, müssten alle säumigen Eisenbahnunternehmen entweder die Vorschriftskonformität dadurch herstellen, dass sie die Bahnübergänge nur noch mit reduzierter Geschwindigkeit oder mit Fahrt auf Sicht befahren oder sie müssten ein Gesuch um Abweichung von den Vorschriften gemäss Artikel 5 Absatz 2 EBV stellen. Durch das Stellen und Prüfen dieser Gesuche würden bei den Eisenbahnunternehmen und dem BAV erhebliche Ressourcen gebunden. Zweckmässiger wäre es, wenn diese Ressourcen weiterhin in die Planung und Bewilligung der Sanierung von Bahnübergängen fliessen würden.

Deshalb soll Artikel 83f EBV so verfasst werden, dass die Eisenbahnunternehmen verpflichtet werden, bis Ende 2014 für alle sanierungsbedürftigen Bahnübergänge bei der zuständigen Behörde ein vollständiges Plangenehmigungs- oder Baubewilligungsgesuch einzureichen (Abs.1).

Die Frist zur Einreichung eines Gesuchs um Aufhebung oder Anpassung bis spätestens 31. Dezember 2014 erscheint nicht etwa deshalb zu kurz, weil die Verordnungsänderung erst am 1. November 2014 in Kraft treten soll. Denn nach dem bislang geltenden Recht müsste die Bahnübergänge ja bereits bis zum 31. Dezember 2014 dem geltenden Recht angepasst sein - und nicht bloss das Gesuch hierfür eingereicht sein. Es handelt sich also um eine Regelung, welche die betroffenen Unternehmen ausschliesslich begünstigt.

Sieht sich ein Eisenbahnunternehmen ausser Stande, bis Ende 2014 ein Sanierungsprojekt in Form eines Gesuchs einzureichen - die Sanierung ist im Wesentlichen von einem Drittprojekt abhängig - hat es gestützt auf Art. 5 Abs. 2 Bst. b EBV die Möglichkeit, innert derselben Frist ein Ausnahmegesuch für eine befristete Abweichung zu den Bestimmungen von Art. 37c einzureichen. Ein solches Gesuch müsste einerseits aufzeigen, dass kein inakzeptables Risiko besteht. Das bedeutet insbesondere kein Unterschreiten der gesetzlich festgesetzten minimalen Sichtzeiten. Sind diese Sichtzeiten nicht genügend, müssen im Rahmen des Gesuchs geeignete Massnahmen vorgesehen werden, um während der Übergangszeit ein akzeptables Risiko zu erreichen (z. B. Geschwindigkeitsreduktion). Sind die Sichtzeiten bereits akzeptabel, müssen für die Übergangszeit keine zusätzlichen Massnahmen getroffen werden. Andererseits müsste im Gesuch um eine befristete Abweichung von Art. 37c Abs. 1 EBV dargelegt werden, dass die Einreichung eines Sanierungsprojekts bis Ende 2014 und dessen anschliessende Realisierung innerhalb eines Jahres nach Erhalt der Plangenehmigung unverhältnismässig wäre. Unverhältnismässig wäre eine Sanierung innerhalb der vorgegebenen Fristen insbesondere dann, wenn z. B. der sanierte Bahnübergang nur wenige Jahre (einen Bruchteil der üblichen Lebensdauer) genutzt werden würde, weil bereits heute mit grosser Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass innerhalb dieses Zeitraums der Bahnübergang im Rahmen eines Drittprojektes (z. B. Strassenprojekt oder Überbauungsprojekt) erneut umgebaut, aufgehoben oder durch eine Über- oder Unterführung ersetzt wird. Wird bei einer positiven Beurteilung des Gesuchs durch das BAV innert der



Frist für die Abweichung bei der zuständigen Behörde kein Gesuch für das Drittprojekt eingereicht, hat das Eisenbahnunternehmen umgehend ein Sanierungsprojekt für den betroffenen Bahnübergang zur Genehmigung einzureichen.

Grundsätzlich ist das BAV zuständige Plangenehmigungsbehörde. Soll die Sanierung aber im Rahmen eines Drittprojekts erfolgen, in welchem der Bahnübergang lediglich eine Nebenanlage (Art. 18m EBG) darstellt, gelten dieselben Fristen. Dem BAV oder der nach kantonalem Recht zuständigen Baubewilligungsbehörde muss also bis Ende 2014 ein Gesuch um Sanierung des Bahnübergangs eingereicht werden.

Wie viel Zeit zwischen Einreichung des Gesuchs um Sanierung eines Bahnübergangs und dem Vorliegen einer rechtskräftigen Plangenehmigungsverfügung liegt, hat die Gesuchstellerin nicht in der Hand. Deshalb beschränkt sich die Vorlage darauf, das Eisenbahnunternehmen zur rechtzeitigen Einreichung des Gesuchs zu verpflichten - und zur Realisierung des Vorhabens innerhalb von einem Jahr nach Vorliegen der rechtskräftigen Verfügung (Abs. 2).

Bis zur vollständigen Sanierung ihrer Bahnübergänge sind die Eisenbahnunternehmen aufgrund der Regelungen in Artikel 19 EBG und in Artikel 5 Absatz 2 EBV verpflichtet zu prüfen, ob zur Gewährleistung der Sicherheit (Übergangs-)Massnahmen erforderlich sind. Beabsichtigt das Unternehmen, bis zur Sanierung von Vorschriften abzuweichen, müsste es hierzu an sich ein Gesuch nach Artikel 5 Absatz 2 EBV stellen. Und das BAV müsste über das Gesuch entscheiden.

Müsste das BAV bei jedem zu sanierenden Bahnübergang, der in der Übergangszeit nicht vollständig vorschriftskonform betrieben werden soll, darüber entscheiden, ob dies zulässig ist, würden sich erhebliche Verzögerungen ergeben. Die Verzögerungen würden sich nicht nur für die Realisierung der Übergangsmassnahmen ergeben, sondern auch für die Plangenehmigungsverfahren zur Sanierung der Bahnübergänge.

Daher soll mit Art. 83f Abs. 4 EBV eine gegenüber Artikel 5 Absatz 2 EBV eine spezialgesetzliche Regelung geschaffen werden. Diese entspricht in materieller Hinsicht Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b EBV, da ungenügende Sichtverhältnisse ein inakzeptables Risiko darstellen. Den Eisenbahnunternehmen wird also weder mehr noch weniger erlaubt, als nach den allgemeinen Grundsätzen des schweizerischen Eisenbahnrechts. In formeller Hinsicht wird den Eisenbahnunternehmen aber in Abweichung von Artikel 5 Absatz 2 EBV gestattet, die für erforderlich erachteten Massnahmen zu treffen, ohne hierfür ein Gesuch stellen und eine Bewilligung abwarten zu müssen. Sie benötigen hierfür also keine vorgängige Bewilligung des BAV.

Selbstverständlich steht es den Eisenbahnunternehmen frei, trotzdem ein Gesuch nach Artikel 5 Absatz 2 zu stellen, wenn sie dies für erforderlich halten, zum Rechtssicherheit darüber zu erlangen, ob die beabsichtigten Massnahmen auch vom BAV als genügend erachtet werden.



Hingegen entbindet Art. 83f Abs. 4 EBV nicht von der Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens, wenn die beabsichtigte Sanierungsmassnahme plangenehmigungspflichtig sein sollte.

In einem Streitfall betreffend die Übergangsmassnahmen kommt Art. 40 EBG zur Anwendung.

#### **Anhang zu Art. 1a VPVE**

Bst. y: Das ordnungsgemässe Aufstellen (oder Ersetzen) von Andreaskreuzen oder von Signalen "Strassenbahn" unmittelbar an Bahnübergängen ist bereits nach heutiger Praxis ohne Plangenehmigungsverfahren zulässig. Der Anhang soll daher in diesem Punkt der Verwaltungspraxis angepasst werden.

Die Regelung gilt also nicht für Vorsignale, da diese nicht an sondern in einer bestimmten Entfernung von Bahnübergängen aufgestellt werden.