



Revision der Signalisationverordnung (SSV)¹

Erläuterungen zur Revision von Art. 93 Abs. 4 und 5 SSV

Für Bahnübergänge, die strassenseitig sehr selten benützt werden, sind meist die Kosten ein grosses Hindernis auf dem Weg zur Sicherung. Um diese Kosten zu senken, hat ein Ausschuss des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) im Auftrag der Bundesämter ASTRA (Bundesamt für Strassen) und BAV (Bundesamt für Verkehr) und den Bahnen abgeklärt, wie viel die Kosten gesenkt werden könnten bei welchen Risiken. In die Arbeiten des Ausschusses sind praktische Erfahrungen von vier Pilotanlagen und theoretische Risikoüberlegungen eingeflossen. Der Ausschuss hatte den Auftrag, eine kostengünstige und einfache Lösung für die Sicherung solcher unbewachter Bahnübergänge zu suchen. Der Schlussbericht zur Konzeption und Realisierung eines neuen Sicherungstyps für sehr schwach frequentierte Bahnübergänge liegt nun vor. Der Ausschuss MICRO kommt darin zum Schluss, dass sich das Risiko am einzelnen Bahnübergang beim Einsatz einer Low-Cost-Anlage MICRO gegenüber einer konventionellen Blinklichtsignalanlage nur geringfügig erhöht. Die Kosten sollten sich pro Anlage jedoch ungefähr halbieren. Aus Sicht des Ausschusses MICRO entsteht somit für die ganze Schweiz ein positives Kosten/Nutzen-Verhältnis, weil damit viel mehr bisher unbewachte Bahnübergänge mit einer bestimmten Investitionssumme gesichert werden können. Der vorgeschlagene neue Anlagentyp besteht aus einem Lichtsignal (Dreikammer-Ampel), bei welchem in der Regel das grüne Licht leuchtet (Grundstellung). Darüber wird ein Andreaskreuz montiert. Nähert sich ein Zug, wechselt die Anlage über Gelb auf Rot. Gleichzeitig ertönt auch das akustische Warnsignal. Der Bahnübergang gilt dann als gesperrt. Tritt ausnahmsweise mal eine Störung auf, wird das gelbe Lichtsignal blinken (die Anlage darf im Durchschnitt höchstens einmal pro Jahr aufgrund einer Anlagestörung in den Zustand Gelbblinken wechseln). Bei Gelbblinken muss sich der Strassenbenützer bzw. die Strassenbenützerin beim Überqueren des Bahnübergangs dann selber vergewissern, dass kein Zug naht, weil der Zug nicht durch Signale gestoppt wird. Aus diesem Grund wird sichergestellt, dass die notwendige Sicht auf die Bahn gewährleistet ist. Es ist zu bemerken, dass das gelbe Blinklicht den Benützern vom Strassenverkehr her gut bekannt ist und zu besonderer Vorsicht mahnt (siehe Art. 68 Abs. 6 SSV). Für die tagtägliche Benützung des Bahnübergangs verbessert sich aber die Sicherheit erheblich, denn der Strassenverkehrsteilnehmende bekommt mit den Lichtsignalen Grün oder Rot (Übergang frei oder gesperrt) eine klare Anweisung und Information.

¹ SR 741.21