

Eine Gefahr für den Straßenverkehr

ist die schmalspurige Gruben-, Industrie- oder Feldbahn. Von ihrer Existenz geht eine existentielle Gefährdung des verfassungsgemäßen Grundrechts der Freien Fahrt für Freie Bürger aus, um es mal im Jargon der furchtbaren Juristen des ADAC zu formulieren. Sprich, der Deutsche Autofahrer ist gezwungen, auf die Feldbahn Rücksicht zu nehmen, die hin und wieder öffentliche Straßen überqueren muß: Und das war seit etwa 1960 für viele Baubehörden Grund genug, per Ordnungsverfügung die Einstellung zahlreicher Feldbahnen zu bewirken. Es wurde einfach ein Schreiben losgelassen, das mit dem unsterblichen Satz anfang: "Aus gegebener Veranlassung teile ich Ihnen hierdurch mit...", und dem Unternehmen, das bisher jahrzehntelang anstandslos mit seiner Feldbahn die Straße gekreuzt hatte, wurde die Genehmigung zum Kreuzen der Straße entzogen, und das war's dann. Die Feldbahn mußte dem Lkw Platz machen. Das geht innerhalb von ein paar Tagen per Ordnungsverfügung, denn eine Feldbahn ist keine Eisenbahn, die konzessionsmäßige Rechte geltend machen kann. Feldbahnen sind Bauten im Gewerbebetrieb ihres Eigentümers, und das Recht zur Mitbenutzung öffentlicher Straßen wird durch den zuständigen Beamten nach Ermessen gewährt oder auch nicht. Und wenn die Bahn dann der freien Entfaltung des Straßenverkehrs im Wege ist, dann macht der Herr Bürokrat dann eben Gebrauch von seinem pflichtgemäßen Ermessen im Sinne der Freien Fahrt für Freie Bürger im Sinne der FDGO des ADAC. Daß irgendwann und irgendwo mal ein deutscher Bürokrat gegen schwere landwirtschaftliche Fahrzeuge oder überschwere Lkw vorgegangen wäre, die plötzlich aus Einfahrten herausgeschossen kommen, ist nicht bekannt. Aber der Bauernverband und die Verbände des Fuhrgewerbes sind ja traut vereint mit dem Christdemokratischen Kraftfahrer- Corps ADAC unter dem Mantel der allmächtigen Staatspartei.

Wenn eine Feldbahn keine Eisenbahn im Sinne des Eisenbahnrechts (abgesehen von dem bekannten Reichsgerichtsurteil von 1879) ist, dann wird sie auch logischerweise nicht im Straßenverkehrsrecht als Eisenbahn angesehen, und ihre Überwege dürfen dann auch nicht mit dem Verkehrszeichen für Bahnübergänge gekennzeichnet werden, weil sie nun mal keine Eisenbahn ist. Das wird heute nicht mehr ganz so eng gesehen, man findet heute bei Torf- Feldbahnen in Schleswig- Holstein, Mecklenburg und Niedersachsen öfters das Verkehrszeichen "Unbeschränkter Bahnübergang" mit der Dampflok im Dreieck und in allerneuester Zeit (2004) auch schon dieses Zeichen in Verbindung mit dem achteckigen "Stop"- Zeichen. Aber das ist eine ganz neue Entwicklung, die m. W. auf Wünsche der Berufsgenossenschaften zurückgeht, die auf einer besseren Absicherung der Überwege bestehen.

Für Deutschlands größte Erbsenzähler, die Verwaltungsjuristen, ist so etwas eigentlich ein unzulässiger Eingriff in die Verwaltungspraxis, weil es die Feldbahn zur Eisenbahn aufwertet, dabei haben sie selbst schon vor 125 Jahren in dem berühmten Reichsgerichtsurteil mit dem vierfach in sich verschachtelten Bandwurmsatz die Feldbahn mit der Eisenbahn auf die gleiche Stufe gestellt. Gemeint ist die Ansicht des Reichsgerichts in dem berühmten Urteil aus dem Jahre 1879, nach der vom Betrieb jeder Schienenbahn eine Gefahr für Leib und Leben von Personen ausgehen kann. Aber dem Feldbahn- Unternehmer mußte mal sein Platz in der Hackordnung gezeigt werden, und deshalb mußten sich hier hochbezahlte Herren Ministerialdirigenten im Reichs- bzw. Bundesverkehrsministerium ihre Köpfe darüber zerbrechen, wie man einerseits den Straßenverkehr vor den Gefahren der Feldbahn schützt und andererseits die formalrechtliche Anerkennung der Feldbahn als Eisenbahn und etwa daraus begründbare Rechtsansprüche des Feldbahn- Eigentümers vermeidet. Die Herren Ministerialdirigenten, die zu diesem Thema umfangreiche Vorgänge anlegen ließen, sind übrigens auch die gleichen Experten, die in ihren Bonner Amtsstuben an der Vergabe von "polizeilichen Kennzeichen" für die "vorübergehend unter Fremdverwaltung stehenden deutschen Gebiete" arbeiteten und nach dem Einmarsch der Oggersheimer Kreuzritter der Freien Fahrt in der Zoffjetzone 1990 mit Papieren an die Öffentlichkeit traten, in denen selbst die neuen deutschen Kfz- Kennzeichen für Posen und Memel enthalten waren (!).

Diese Schpezialisten, die nach Besoldungsordnung B7 oder B8 bezahlt werden, arbeiteten für die Feldbahn dann eine Kombination aus dem "Allgemeinen Gefahrenzeichen" (Ausrufungszeichen im rot umrandeten weißen Dreieck) und einem auf die Feldbahn hinweisenden Zusatztext aus. Nach der alten Straßenverkehrsordnung von 1935, die bis 1951 in Kraft war, war auf dem Verkehrszeichen ein Zusatztext anzubringen, der übrigens nicht unbedingt "Feldbahn" oder "Feldbahn kreuzt" lautete. Nach einem Katalog der früher sehr bekannten Berliner Baumaschinen- Großhandlung Leo Ross aus dem Jahre 1938 lautete dieser Text "*R o l l b a h n*". Die Bezeichnung einer Feldbahn als "Rollbahn" ist eigentlich typisches österreichisches Kanzleideutsch, also jene Fremdsprache, aus der unsere Reichspressekammer in Fürstenfeldbruck solche aparten Fremdwörter entlehnt hat wie "Verschub" statt Rangierdienst. Sie scheint aber über Schlesien und Sachsen bis in die Hauptstadt des Großdeutschen Reiches vorgedrungen zu sein, sonst wäre sie kaum in den Katalog des "NS- Musterunternehmens" Leo Ross aufgenommen worden. Die Bezeichnung von Straßen als "Rollbahn", die im 2. Weltkrieg üblich gewesen sein soll, war dann mit Sicherheit übrigens auch keine amtliche militärische Bezeichnung, es handelte sich hier wohl eher um einen Landser- Witz oder (noch wahrscheinlicher) um eine nachträgliche Erfindung von Landserheft- Skribenten der Marke Kirst, Konsalik & Co.

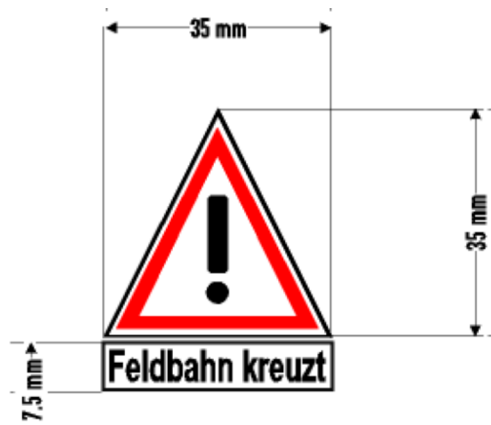
1951 wurde (jedenfalls im Westen) die Straßenverkehrsordnung geändert, um die Verkehrszeichen den Empfehlungen der Internationalen Normenorganisation ISO anzupassen. Damit verschwanden auch die Schilder, bei denen der Zusatztext auf dem Schild selbst angebracht war- die letzten Schilder mit der

Aufschrift "Rollbahn" dürften dann spätestens 1955 verschrottet worden sein. Das war übrigens die Zeit, als ich gerade lesen gelernt hatte, und deshalb kann ich leider keine genauen Augenzeugen- Aussagen zu diesem Thema machen.

Die neue Straßenverkehrsordnung trat zum 01. 01. 1952 in Kraft, und von diesem Stichtag an mußte der Zusatztext auf Zusatzschildern angebracht werden- damit wurde die von den hochbezahlten Top- Juristen ausgeknobelte Form mit dem Zusatzschild "Feldbahn kreuzt" allgemeinverbindlich. So um 1970 war sie (jedenfalls im Westen) überall verbreitet- ich kann mich an Sichtungen in Bayern und Niedersachsen aus dieser Zeit erinnern.

Das Andreaskreuz als Sicherung von Feldbahn- Überwegen war nach der alten StVO auch verboten, da es auch eine Anerkennung der Feldbahn als Eisenbahn bedeutet hätte. Es ist vereinzelt von niedersächsischen Kommunalverwaltungen zur Aufstellung gebracht worden, allerdings ohne Genehmigung der zuständigen Oberbehörde. Es war aber nie ein Kläger da, also fand sich hier dann auch kein Richter, und irgendwie sind diese vereinzelt Kreuzchen der Aufmerksamkeit der Aufsichtsbehörden entgangen, so daß sich hier nie ein Herr Regierungspräsident als Oberster Polizeiführer in seinem Gau zum Einschreiten veranlaßt gesehen haben dürfte. Kurz und gut- das Andreaskreuz hat es bei "echten" Feldbahnen draußen in der bösen Welt zwar gegeben, aber als vereinzelte Ausnahme. Bei Feldbahnmuseen und Parkbahnen ist es allerdings sehr häufig, aber diese Bahnen sind in formaljuristischem Sinn keine Eisenbahnen und noch nicht mal Feldbahnen- sie gelten als Vergnügungsbetriebe mit ganz wenigen Ausnahmen wie etwa die Parkeisenbahn Bernburg, die wegen der Mitbenutzung öffentlicher Verkehrsflächen nach BO Strab konzessioniert ist. Und bei einer Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper, die öffentliche Straßen kreuzt, sind Andreaskreuze vorgeschrieben. Museumsbahnen allerdings stehen unter der Überwachung der Eisenbahn-Berufsgenossenschaft, und diese Organisation schreibt häufig die eisenbahnmäßige Beschilderung von Überwegen vor. Bahnen in Parkanlagen werden von Vereinen oder Unternehmern betrieben aufgrund eines Vertrages mit dem Eigentümer des Parks- also in der Regel der Kommunalverwaltung- oder in Einzelfällen einer staatlichen Behörde, so etwa bei der Parkeisenbahn in Dresden. Hier besteht der Verpächter, also die Stadt oder in Dresden die staatliche Immobilienverwaltung, dann in der Regel auf der eisenbahnmäßigen Beschilderung wegen der Absicherung gegen den starken Fußgängerverkehr.

Also selbst so eine nebensächliche Angelegenheit wie die Straßenüberquerung einer "Rollbahn" kann sich schon zu einem umfangreichen Thema entwickeln- und das nicht nur in der dünnen Phantasie eines deutschen Ober- Bürokraten!



Warnschild "Allgemeines Vorsichtszeichen"
mit Zusatzbeschilderung "Feldbahn kreuzt"

Maßstab 1: 22,5

Gez. 01. 03. 04 Ku.



Warnschild "Allgemeines Vorsichtszeichen"
mit Zusatzbeschriftung nach StVO 1935
nach Katalog Fa. Leo Ross Berlin/ Gelsenkirchen 1939

Maßstab 1: 22,5

Gez. 27. 03. 04 Ku.