

## Entwurf

**Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV geändert wird**

Auf Grund des § 49 Abs. 1 und 3 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. I Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 231/2021, wird verordnet:

Die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV, BGBl. II Nr. 216/2012, wird wie folgt geändert:

*1. Das Inhaltsverzeichnis lautet:*

„

**Inhaltsverzeichnis**

**1. Abschnitt**

**Allgemeines**

- § 1. Geltungsbereich
- § 2. Begriffsbestimmungen

**2. Abschnitt**

**Allgemeine Bestimmungen**

- § 3. Verpflichtung zur Sicherung
- § 4. Arten der Sicherung
- § 5. Entscheidung über die Art der Sicherung
- § 6. Behandlung als eine Eisenbahnkreuzung
- § 7. Unterschiedliche Arten der Sicherung für die beiden Verkehrsrichtungen der Straße und gegen beide Richtungen der Bahn
- § 8. Sonderbestimmungen für Straßenbahnen und für andere Eisenbahnen, die in einer Längsrichtung der Straße verkehren
- § 9. Überprüfungen
- § 9b. Ausgestaltung

**3. Abschnitt**

**Sicherungseinrichtungen, Zusatztafeln und Zusatzeinrichtungen**

- § 10. Sicherungseinrichtungen
- § 11. Zusatztafeln
- § 12. Zusatzeinrichtungen
- § 13. Sonstige zusätzliche Einrichtungen

## Inhaltsverzeichnis

### 4. Abschnitt

#### Bedeutung, Beschaffenheit, Form und Abmessungen der Sicherungseinrichtungen und Zusatztafeln

	<b>Andreaskreuze</b>
§ 14.	Bedeutung
§ 15.	Beschaffenheit, Form und Abmessungen
	<b>Vorschriftszeichen</b>
§ 16.	Abmessungen
	<b>Zusatztafeln</b>
§ 17.	Bedeutung
§ 18.	Abmessungen
	<b>Lichtzeichen</b>
§ 19.	Beschaffenheit und Form
	<b>Schranken</b>
§ 20.	Ausführung der Schranken
§ 21.	Ausführung der Schrankenbäume

### 5. Abschnitt

#### Anbringung der Sicherungseinrichtungen

§ 22.	Andreaskreuze allgemein
§§ 23.–25.	Andreaskreuze, Vorschriftszeichen und Zusatztafel „auf Züge achten“ bei der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes
§§ 26.–27.	Andreaskreuze, Vorschriftszeichen und Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ bei der Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
§§ 28.–29.	Andreaskreuze und Lichtzeichen bei der Sicherung durch Lichtzeichen
§§ 30.–33.	Andreaskreuze, Lichtzeichen und Schrankenantriebe mit Schrankenbäumen bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken
§ 34.	Schutzeinrichtungen bei Sicherungseinrichtungen

### 6. Abschnitt

#### Zulässigkeit der Sicherungsarten

§ 35.	Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes
§ 36.	Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
§ 37.	Sicherung durch Lichtzeichen
§ 38.	Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken
§ 39.	Sicherung durch Bewachung

### 7. Abschnitt

#### Anforderungen an die Sicherungsarten

	<b>Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes</b>
§ 40.	Grundsatz
§§ 41.–43.	Sehpunkt, Sichtpunkt, Kreuzungspunkt
§ 44.	Ermittlung der Lage der Sehpunkte
§ 45.	Ermittlung der erforderlichen Annäherungszeit und der Lage der erforderlichen Sichtpunkte
§§ 46.–47.	Erforderlicher Sichtraum, vorhandener Sichtraum
§ 48.	Ermittlung des vorhandenen Sichtraumes
§ 49.	Freihalten des erforderlichen Sichtraumes
§ 50.–51.	Sichtbehindernde Verhältnisse
§ 52.	Maßnahmen bei vorübergehender Einschränkung des erforderlichen Sichtraumes bei der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes
	<b>Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus</b>
§ 53.	Grundsatz
§ 54.	Ermittlung der Lage der Sehpunkte

## Inhaltsverzeichnis

§ 55.	Ermittlung der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges und der Lage der erforderlichen Sichtpunkte
§ 56.	Sichtraum
§ 57.	Freihalten des vorhandenen Sichtraumes
§§ 58.–60.	Standort und Bedeutung der Signale für den Eisenbahnbetrieb
§ 61.	Bestimmungen für geschobene Fahrten von Schienenfahrzeugen
	<b>Sicherung durch Lichtzeichen</b>
§ 62.	Dauer des Anhaltegebotes
§§ 63.–64.	Anschaltung der Lichtzeichen; erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges
§ 65.	Erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Einschaltung der Lichtzeichen und Fernüberwachung
§ 66.	Erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Einschaltung der Lichtzeichen und Triebfahrzeugführerüberwachung
	<b>Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken</b>
§ 67.	Dauer des Anhaltegebotes
§§ 68.–69.	Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken; erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges
§ 70.	Erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen mit Halbschranken und Fernüberwachung
§§ 71.–72.	Erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume und bei Lichtzeichen mit mehrteiligen Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume und Fernüberwachung
§ 73.	Erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken und Triebfahrzeugführerüberwachung
	<b>Gemeinsame Bestimmungen für die Sicherung durch Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken</b>
§ 74.	Technische Ausführung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken
§ 75.	Erforderliche Länge der Einschaltstrecke bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken
§ 76.	Abschaltung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken
§ 77.	Ortsschalterbetrieb
§ 78.	Vorkehrungen bei Dienstruhe ohne planmäßigen Zugverkehr
§ 79.	Vorkehrungen bei ausnahmsweise höherer Geschwindigkeit auf der Bahn
§ 80.	Vorübergehende Außerbetriebnahme von Lichtzeichen, von Lichtzeichen mit Schranken und von Schranken
§ 81.	Vorkehrungen bei Bautätigkeiten
§ 82.	Zusammenwirken von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken mit Verkehrslichtsignalanlagen
	<b>Sicherung durch Bewachung</b>
§ 83.	Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs durch Armzeichen oder durch Armzeichen und Hilfseinrichtungen
§ 84.	Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs durch Lichtzeichen
§ 85.	Beginn und Dauer des Bewachungsvorganges
§ 86.	Ausrüstung der Bewachungsorgane

## 8. Abschnitt

### Überwachung von Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken

§ 87.	Arten der Überwachung
§ 88.	Fernüberwachung
§ 89.	Triebfahrzeugführerüberwachung
§ 90.	Aufzeichnung über Funktionen von Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken

## Inhaltsverzeichnis

### 9. Abschnitt

#### Störungen, Fehler und Maßnahmen im Störfall

§§ 91.-92.	Störungen
§§ 93.-94.	Fehler
§ 95.	Maßnahmen im Störfall

### 10. Abschnitt

#### Verhaltensbestimmungen für Straßenbenützer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen

§ 96.	Verbote
§ 97.	Allgemeine Gebote
§ 98.	Besondere Gebote bei Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ und bei Vorschriftszeichen „Halt“
§ 99.	Besondere Gebote bei Lichtzeichen, bei Lichtzeichen mit Schranken oder bei Schranken
§ 100.	Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen mit Tieren
§ 101.	Verhalten bei Straßenbahnen und anderen Eisenbahnen, die in einer Längsrichtung der Straße verkehren

### 11. Abschnitt

#### Schlussbestimmungen

§ 102.–106.	Übergangsbestimmungen
§ 107.	Notifikationshinweis gemäß Artikel 12 der Richtlinie 98/34/EG
§ 108.	Inkrafttreten, Außerkräfttreten
Anlage 1:	Ermittlung der Sperrstrecken d, d1 und dF
Anlage 2:	Zusatztafel „auf Züge achten“
Anlage 3:	Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“
Anlage 4:	Rotierendes Warnsignal
	“

#### 2. § 1 Abs. 1 lautet:

„(1) Diese Verordnung gilt für jeden im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienengleichen Eisenbahnübergang mit einer Haupt- oder Nebenbahn, einer Straßenbahn, einer Anschlussbahn oder einer Materialbahn im Sinne des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 231/2021, unabhängig davon, ob hierbei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet.“

#### 3. Dem § 1 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten, soweit nicht durch einschlägige anzuwendende technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) im Sinne des § 89 EisbG, in der Fassung BGBl. I Nr. 231/2021, etwas anderes bestimmt ist.“

#### 4. § 2 lautet:

„§ 2. Im Sinne dieser Verordnung gilt als:

1. Eisenbahnkreuzung: schienengleicher Eisenbahnübergang gemäß § 1 Abs. 1;
2. Straße mit öffentlichem Verkehr: Straße gemäß § 1 Abs. 1 StVO 1960;
3. Gefahrenzeichen „Bahnübergang mit Schranken“: das Straßenverkehrszeichen gemäß § 50 Z 6a StVO 1960;
4. Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“: das Straßenverkehrszeichen gemäß § 50 Z 6b StVO 1960;
5. Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“: das Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 Z 10a StVO 1960;

6. Vorschriftszeichen „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“: das Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 Z 10b StVO 1960;
  7. Vorschriftszeichen „Halt“: das Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 Z 24 StVO 1960;
  8. Straße: eine für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmte Landfläche samt der in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 StVO 1960;
  9. Fahrbahn: der für den Fahrzeugverkehr bestimmte Teil der Straße gemäß § 2 Abs. 1 Z 2 StVO 1960;
  10. Radweg: ein für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg gemäß § 2 Abs. 1 Z 8 StVO 1960;
  11. Gehsteig: ein für den Fußgängerverkehr bestimmter, von der Fahrbahn durch Randsteine, Bodenmarkierungen oder dergleichen abgegrenzter Teil der Straße gemäß § 2 Abs. 1 Z 10 StVO 1960;
  12. Gehweg: ein für den Fußgängerverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg gemäß § 2 Abs. 1 Z 11 StVO 1960;
  13. Geh- und Radweg: ein für den Fußgänger- und Fahrradverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg gemäß § 2 Abs. 1 Z 11a StVO 1960;
  14. Freilandstraße: Straße gemäß § 2 Abs. 1 Z 16 StVO 1960;
  15. Ortsgebiet: Straßennetz gemäß § 2 Abs. 1 Z 15 StVO 1960;
  16. Leitlinie: eine Längsmarkierung gemäß § 5 Bodenmarkierungsverordnung;
  17. Sperrlinie: eine Längsmarkierung gemäß § 6 Bodenmarkierungsverordnung;
  18. Sperrfläche: eine sonstige Markierung gemäß § 21 Bodenmarkierungsverordnung;
  19. Haltelinie: eine Quermarkierung gemäß § 14 Bodenmarkierungsverordnung;
  20. Ordnungslinie: eine Quermarkierung gemäß § 15 Bodenmarkierungsverordnung;
  21. Rotierendes Warnsignal: dreiflügeliges Zeichen gemäß Anlage 4 mit einem Durchmesser von etwa 1 m, bestehend aus drei Stielen mit kreisförmigen Enden, die um 120° gegeneinander versetzt sind und sich gemeinsam um eine horizontale Achse drehen. Die Stiele sind weiß und die kreisförmigen Enden rot mit weißer Umrandung ausgebildet;
  22. StVO 1960: Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden, (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960), BGBl. Nr. 159 idF. BGBl. I Nr. 93/2009;
  23. StVZVO 1998: Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über Straßenverkehrszeichen (Straßenverkehrszeichenverordnung 1998 – StVZVO 1998), BGBl. II Nr. 238/1998;
  24. Bodenmarkierungsverordnung: Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Bodenmarkierungen (Bodenmarkierungsverordnung), BGBl. Nr. 848/1995 idF. BGBl. II Nr. 370/2002;
  25. EisBBV: Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung – EisBBV), BGBl. II Nr. 398/2008, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 156/2014;
  26. Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961: Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 21. Dezember 1960 über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge (Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961), BGBl. Nr. 2/1961, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. Nr. 123/1988;
  27. Behörde: die gemäß § 12 EisbG zuständige Behörde.“
5. In § 4 erhält Abs. 3 die Absatzbezeichnung „(4)“.
6. § 6 Abs. 1 Z 1 und 2 lauten:
- „1. für den Fahrzeugverkehr kleiner als 32 m oder
  2. für den Fußgängerverkehr allein, für den Radfahrerverkehr allein oder für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr allein kleiner als 13,5 m,“
7. § 6 Abs. 1 Z 3 entfällt.

8. Nach § 9 wird folgender § 9b samt Überschrift angefügt:

**„Ausgestaltung**

**§ 9b.** Die Behörde kann auf Antrag des Eisenbahnunternehmens eine andere als in Abschnitt 5, § 62 sowie § 89 Abs. 7 dieser Verordnung vorgeschriebene Ausgestaltung zulassen, wenn vom Eisenbahnunternehmen nachgewiesen wurde, dass die Sicherheit und Ordnung iSd. EisbBBV auf andere Weise gewährleistet werden kann.“

9. § 15 Abs. 2 lautet:

„(2) Andreaskreuze können als einfache oder als doppelte Andreaskreuze ausgeführt sein. Einfache Andreaskreuze sind nach den nachstehend angeführten Maßangaben herzustellen, wobei Abweichungen von bis zu  $\pm 3\%$  zulässig sind:

	Format I	Format II	Format III
Länge der Balken (einschließlich der Spitzen)	1100 mm	970 mm	1050 mm
Breite der Balken	140 mm	120 mm	150 mm
Kreuzungswinkel der Balken	60°	60°	60°
Winkel der Spitzen der Balken	90°	90°	90°
Länge der weißen Balken	880 mm	770 mm	880 mm
Breite der weißen Balken	60 mm	50 mm	60 mm

“

10. Die Einleitung des § 15 Abs. 3 lautet:

„Doppelte Andreaskreuze sind durch zwei einfache Andreaskreuze in jeweils liegender oder hochgestellter Form übereinander und in sich verschoben so darzustellen, dass der lichte Abstand der jeweils parallel liegenden Balken“

11. § 15 Abs. 5 lautet:

„(5) Die Reflexstoffe (Folien) der Andreaskreuzen und die Tafeln beim Format III müssen der Bauart Typ 2 (hochreflektierend) gemäß § 4 StVZO 1998 entsprechen. Die Farben Rot und Weiß haben den Anforderungen des § 3 StVZO 1998 zu entsprechen.“

12. § 22 Abs. 1 lautet:

„(1) Andreaskreuze sind für die Straßenbenutzer leicht und rechtzeitig erkennbar vor sämtlichen Eisenbahnkreuzungen auf Rohrsternen, Masten, Masten mit Auslegern, Auslegermasten, Abspannungen oder an anderer geeigneter Stelle anzubringen.“

13. § 24 Abs. 2 und 3 lauten:

„(2) Das Vorschriftszeichen „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ ist unterhalb des Andreaskreuzes in liegender Form, oberhalb des Andreaskreuzes in stehender Form und links vom Andreaskreuz oberhalb der Fahrbahn anzubringen.

(3) Ist der Ermittlung des erforderlichen Sichttraumes das Anhalten der Lenker von Fahrzeugen vor der Eisenbahnkreuzung zugrunde zu legen, ist dies mittels des Vorschriftszeichens „Halt“ unterhalb des Andreaskreuzes in liegender Form, oberhalb des Andreaskreuzes in stehender Form und links vom Andreaskreuz oberhalb der Fahrbahn anzuzeigen.“

14. § 25 lautet:

„§ 25. Ist im Straßenverlauf vor einer Eisenbahnkreuzung, die durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes in Verbindung mit einem Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ gesichert wird, eine Einschränkung der Geschwindigkeit aus anderen Gründen als denen der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung erforderlich, darf im Bereich des erforderlichen Sichttraumes kein Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ mit einer höheren Geschwindigkeit als jener, die der Sicherung der Eisenbahnkreuzung zugrunde gelegt wurde, kein Vorschriftszeichen „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ und kein Vorschriftszeichen, das das Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung mit umfasst, angebracht werden.“

15. § 27 Abs. 1 lautet:

„(1) Für jene Fahrtrichtung der Straße, für die der erforderliche Sichtraum gegen eine oder beide Richtungen der Bahn nicht vorhanden ist, ist zum Andreaskreuz vor der Eisenbahnkreuzung das Vorschriftszeichen „Halt“ mit der Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ anzubringen. Das Vorschriftszeichen „Halt“ mit der Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ ist unterhalb des Andreaskreuzes in liegender Form, oberhalb des Andreaskreuzes in stehender Form und links vom Andreaskreuz oberhalb der Fahrbahn anzubringen.“

16. § 28 Abs. 1 lautet:

„(1) Lichtzeichen sind für die Straßenbenutzer leicht und rechtzeitig erkennbar vor der Eisenbahnkreuzung unterhalb der Andreaskreuze in liegender Form, oberhalb der Andreaskreuze in stehender Form und links der Andreaskreuze oberhalb der Fahrbahn anzubringen.“

17. In § 28 erhalten Abs. 2 und 3 die Absatzbezeichnungen „(3)“ und „(4)“.

18. In § 29 erhalten Abs. 5 bis 8 die Absatzbezeichnungen „(4) bis (7)“.

19. § 30 Abs. 1 lautet:

„(1) Schrankenantriebe, an die der Schrankenbaum parallel zum Gleis angebracht wird, sind unter Berücksichtigung des erforderlichen Seitenabstandes zum Fahrbahnrand in der Regel in einem Abstand von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene aufzustellen. Dieser Abstand von der nächstgelegenen Schiene ist auf den der Schiene nächstgelegenen Teil des Schrankenantriebes zu beziehen. Wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, darf dieser Abstand so weit verringert werden, als dem andere gesetzliche Bestimmungen nicht entgegenstehen. Andernfalls sind die Schrankenantriebe unter Berücksichtigung des erforderlichen Seitenabstandes zum Fahrbahnrand so aufzustellen, dass die Schrankenantriebe oder die daran angebrachten Schrankenbäume nicht näher als 3 m an die nächstgelegenen Schienen heranragen. Dieser Abstand von der nächstgelegenen Schiene ist auf den der Schiene nächstgelegenen Teil des Schrankenantriebes beziehungsweise auf die Spitze des Schrankenbaumes zu beziehen. Wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, darf dieser Abstand so weit verringert werden, als dem andere gesetzliche Bestimmungen nicht entgegenstehen.“

20. § 36 Abs. 1 lautet:

„(1) Eine Eisenbahnkreuzung mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr allein kann durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert werden, wenn

1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung mit Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr allein nicht mehr als 80 km/h beträgt oder, falls auf der Eisenbahnkreuzung Fußgängerverkehr allein stattfindet, die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 90 km/h beträgt und
2. der erforderliche Sichtpunkt höchstens 400 m vom Kreuzungspunkt entfernt ist und
3. dem die örtlichen Verhältnisse nicht entgegen stehen.“

21. Dem § 36 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Beim Befahren einer durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesicherten Eisenbahnkreuzung mit Schienenfahrzeugen muss die rechtzeitige Wahrnehmbarkeit der vom Schienenfahrzeug aus abgegebenen akustischen Signale durch die Straßenbenutzer von den Eisenbahnunternehmen sichergestellt werden.“

22. § 37 lautet:

„§ 37. (1) Eine Eisenbahnkreuzung kann durch Lichtzeichen gesichert werden, wenn

1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 140 km/h beträgt,
2. die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel nicht mehr als
  - a 60 Sekunden beträgt oder
  - b 90 Sekunden beträgt, unter der Voraussetzung, dass die in Abs. 2 beschriebene Anforderung eingehalten ist,

und

3. dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.

(2) Abs. 1 Z 2 lit. b erfordert zumindest einen der folgenden Sachverhalte:

1. Es besteht eine bildverarbeitende technische Einrichtung gemäß § 50 Abs. 1 Z 1 EisbG oder
2. der Unterschied zwischen den tatsächlichen Annäherungszeiten der Züge beträgt maximal 10 Sekunden.

(3) Legt das Eisenbahnunternehmen im Verfahren betreffend die Entscheidung über die Sicherung der Eisenbahnkreuzung glaubhaft dar, dass zumindest ein Sachverhalt des Abs. 2 hergestellt werden wird, kann die Behörde die Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen unter der Bedingung anordnen, dass der Sachverhalt bis zur Inbetriebnahme der Sicherung herzustellen ist.“

23. § 39 Abs. 1 Z 1 und 2 lauten:

- „1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 80 km/h, beträgt,
2. über die Eisenbahnkreuzung im Regelfall innerhalb von 24 Stunden nicht mehr als 20 Zug- und Nebenfahrten stattfinden und“

24. Dem § 39 Abs. 1 wird folgende Z 3 angefügt:

- „3. dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.“

25. § 39 Abs. 5 lautet:

„(5) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Bewachung ist unabhängig von den Anforderungen des Abs. 1 Z 2 zulässig

1. als Maßnahme im Störfall gemäß § 95 und
2. bei Sicherungen gemäß § 35 und § 36, wenn über die Eisenbahnkreuzung Verschiebung erfolgt.“

26. § 44 Abs. 4 lautet:

- „(4) Das gemäß Abs. 1 bis 3 ermittelte Ergebnis ist auf ganze Zahlen aufzurunden.“

27. § 45 Abs. 4 lautet:

- „(4) Das gemäß Abs. 1 bis 3 ermittelte Ergebnis ist auf ganze Zahlen aufzurunden.“

28. § 45 Abs. 8 lautet:

„(8) Die Ermittlung der Abstände der erforderlichen, den gemäß § 44 zu bestimmenden Sehpunkten jeweils zugehörigen Sichtpunkten vom Kreuzungspunkt hat mit dem Ergebnis aus den Ermittlungen gemäß Abs. 1 bis 7 und der örtlich zulässigen Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung zu erfolgen.“

29. § 46 lautet:

„§ 46. (1) Der erforderliche Sichtraum ist jener Raum, der über der Fläche liegt, die von den Verbindungslinien zwischen dem Kreuzungspunkt, den gemäß § 44 zu bestimmenden Sehpunkten und den diesen Sehpunkten jeweils zugehörigen, gemäß § 45 zu bestimmenden erforderlichen Sichtpunkten gebildet wird und nach oben durch eine 3 m über den Sehpunkten und jeweils 3 m über dem Kreuzungspunkt und dem erforderlichen Sichtpunkt gelegene Fläche begrenzt wird.

(2) Der vorhandene Sichtraum ist jener Raum, der über der Fläche liegt, die von den Verbindungslinien zwischen dem Kreuzungspunkt, den gemäß § 44 zu bestimmenden Sehpunkten und den diesen Sehpunkten jeweils zugehörigen vorhandenen Sichtpunkten gebildet wird und nach oben durch eine 3 m über dem Sehpunkt und jeweils 3 m über dem Kreuzungspunkt und dem vorhandenen Sichtpunkt gelegene Fläche begrenzt wird.“

30. § 48 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Ermittlung des vorhandenen Sichtraumes vom jeweiligen, gemäß § 44 zu ermittelnden Sehpunkt aus ist ein Sichtwinkel aus dem Straßenfahrzeug nach links von 100° und nach rechts von 90° zugrunde zu legen.“



31. § 52 Abs. 2 lautet:

„(2) Ist dies nicht möglich, kann das Eisenbahnunternehmen vor Eisenbahnkreuzungen mit Fahrzeugverkehr oder mit Radfahrverkehr allein oder mit Fußgänger- und Radfahrverkehr allein das Vorschriftszeichen „Halt“ mit der Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ anbringen. Bei Fußgängerverkehr allein ist die Zusatztafel „auf Pfeifsignalachten“ anzubringen. Bei Fahrzeugverkehr ist zusätzlich die Geschwindigkeit auf der Bahn so weit herabzusetzen, dass der gemäß § 45 zu ermittelnde Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt 120 m, bei Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerverkehr allein, mit Radfahrverkehr allein oder mit Fußgänger- und Radfahrverkehr allein 400 m nicht überschreitet. Der jeweils erforderliche Sichtpunkt ist anzuzeigen. Ab diesem Signal sind bis zum Erreichen der Eisenbahnkreuzung wiederholt akustische Signale vom Schienenfahrzeug aus abzugeben.“

32. Dem § 61 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Sofern die Abs. 1 bis 3 nicht eingehalten werden können, ist die Eisenbahnkreuzung iSd. Bestimmung des § 39 zu bewachen.“

33. § 65 lautet:

„§ 65. Bei der Ermittlung der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges an die Eisenbahnkreuzung bei fahrtbewirkter Anschließung der Lichtzeichen gemäß § 63 und Fernüberwachung ist davon auszugehen, dass Straßenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung anhalten. Für das Anfahren bis zum Erreichen der Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 innerhalb der gemäß Anlage 1 zu ermittelnden Sperrstrecke  $d$  von Fahrzeugen gemäß § 45 Abs. 2 Z. 2 ist eine Anfahrbeschleunigung von  $1,0 \text{ m/s}^2$ , für das Anfahren von Fahrzeugen gemäß § 45 Abs. 2 Z. 3 und 4 ist eine Anfahrbeschleunigung von  $0,5 \text{ m/s}^2$  und für Radfahrer gemäß § 45 Abs. 2 Z. 5 eine Anfahrbeschleunigung von  $0,5 \text{ m/s}^2$  anzunehmen. Für Fußgänger ist die gemäß Anlage 1 zu ermittelnde Sperrstrecke  $d_F$  zugrunde zu legen. Zusätzlich sind ab dem Ende des Räumvorganges der Eisenbahnkreuzung durch die Straßenbenutzer bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung eine Zeit von drei Sekunden (Restzeit) sowie die für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten) zu berücksichtigen. Das Ergebnis der so ermittelten erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges ist auf ganze Zahlen aufzurunden.“

34. § 66 Abs. 1 lautet:

„(1) Die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Einschaltung der Lichtzeichen gemäß § 63 und Triebfahrzeugführerüberwachung, mit der die ordnungsgemäße Funktion der Lichtzeichen überwacht wird, setzt sich zusammen aus

1. der zum Zurücklegen der Strecke zwischen dem auf Bremsweglänge vor der Eisenbahnkreuzung stehenden Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal und der Eisenbahnkreuzung mit der örtlich zulässigen Geschwindigkeit auf der Bahn notwendigen Zeit,
2. einer Zeit von 13 Sekunden (4 Sekunden gelbes nicht blinkendes Licht und 9 Sekunden Signalbeobachtungszeit) und
3. den für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten).

Darüber hinaus ist die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges wie bei Lichtzeichen und Fernüberwachung gemäß § 65 zu ermitteln. Der größere der sich hierbei ergebenden Werte ist maßgebend.“

35. § 69 Abs. 5 lautet:

„(5) Erfolgt die Anschließung der Lichtzeichen mit Schranken, die sich unter Deckung eines Signals, jedoch ohne Abhängigkeit zu diesem deckenden Signal befinden, nicht fahrtbewirkt und obliegt dem Bediener der Lichtzeichen mit Schranken auch die Bedienung des deckenden Signals, ist bei der Freistellung des deckenden Signals sicherzustellen, dass die Freistellung des deckenden Signals erst dann erfolgt, nachdem

1. die Lichtzeichen mit Halbschranken mindestens entsprechend der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68,
2. die Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume mindestens entsprechend der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68 oder
3. die Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume mindestens entsprechend der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68 den Straßenbenutzern Halt gebieten.

Muss abweichend davon das deckende Signal ohne vorherige Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken vom Bediener in Freistellung gebracht werden, hat die Anschaltung so zeitgerecht zu erfolgen, dass

1. bei Lichtzeichen mit Halbschranken mindestens die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68,
2. bei Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume mindestens die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68 oder
3. bei Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume mindestens die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68

gewahrt ist.“

36. § 70 Abs. 3 lautet:

„(3) Bei der Ermittlung der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen ist davon auszugehen, dass Straßenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung anhalten. Für das Anfahren bis zum Erreichen der Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 innerhalb der gemäß Anlage 1 zu ermittelnden Sperrstrecke  $d_1$  von Fahrzeugen gemäß § 45 Abs. 2 Z 2 ist eine Anfahrbeschleunigung von  $1,0 \text{ m/s}^2$ , für das Anfahren von Fahrzeugen gemäß § 45 Abs. 2 Z 3 und 4 ist eine Anfahrbeschleunigung von  $0,5 \text{ m/s}^2$  und für Radfahrer gemäß § 45 Abs. 2 Z 5 eine Anfahrbeschleunigung von  $0,5 \text{ m/s}^2$  anzunehmen. Für Fußgänger ist die gemäß Anlage 1 zu ermittelnde Sperrstrecke  $d_F$  zugrunde zu legen. Das Ergebnis der so ermittelten erforderlichen Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen bei Lichtzeichen mit Halbschranken ist auf ganze Zahlen aufzurunden.“

37. § 71 Abs. 3 lautet:

„(3) Bei der Ermittlung der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen bei Lichtzeichen mit Vollschraken und gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume ist davon auszugehen, dass Straßenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung anhalten. Für das Anfahren bis zum Erreichen der Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 innerhalb der gemäß Anlage 1 zu ermittelnden Sperrstrecke  $d$  von Fahrzeugen gemäß § 45 Abs. 2 Z 2 eine Anfahrbeschleunigung von  $1,0 \text{ m/s}^2$  und für das Anfahren von Fahrzeugen gemäß § 45 Abs. 2 Z 3 und 4 eine Anfahrbeschleunigung von  $0,5 \text{ m/s}^2$  sowie für Radfahrer gemäß § 45 Abs. 2 Z 5 eine Anfahrbeschleunigung von  $0,5 \text{ m/s}^2$  anzunehmen. Für Fußgänger ist die gemäß Anlage 1 zu ermittelnden Sperrstrecke  $d_F$  zugrunde zu legen. Das Ergebnis der so ermittelten erforderlichen Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen bei Lichtzeichen mit Vollschraken und gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume ist auf ganze Zahlen aufzurunden.“

38. § 73 Abs. 1 lautet:

„(1) Die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei Lichtzeichen mit Schranken und Triebfahrzeugführerüberwachung, mit der die ordnungsgemäße Funktion der Lichtzeichen mit Schranken überwacht wird, ist aus

1. der zum Zurücklegen der Strecke zwischen dem auf Bremsweglänge vor der Eisenbahnkreuzung stehenden Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal und der Eisenbahnkreuzung mit der örtlich zulässigen Geschwindigkeit auf der Bahn notwendigen Zeit,
2. der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen gemäß § 70 Abs. 3 für Lichtzeichen mit Halbschranken, gemäß § 71 Abs. 3 für Lichtzeichen mit Vollschraken und gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume, gemäß § 72 Abs. 3 und 4 für Lichtzeichen mit Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume und einer Signalbeobachtungszeit von 9 Sekunden und
3. den für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten einschließlich der für das Verlassen der offenen Endlage der Schrankenbäume erforderlichen Zeiten (Technikzeiten)

zu ermitteln. Dieses Ergebnis ist auf ganze Zahlen aufzurunden.“

39. § 75 Abs. 1 lautet:

„(1) Die erforderliche Länge der Einschaltstrecke vor der Eisenbahnkreuzung ist bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken aus der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges zu ermitteln. Das Ergebnis der so ermittelten erforderlichen Länge der Einschaltstrecke vor der Eisenbahnkreuzung ist auf ganze Zahlen aufzurunden.“

40. § 75 Abs. 4 lautet:

„(4) Erfolgt über die Eisenbahnkreuzung nur Vershub, kann die erforderliche Länge der Einschaltstrecke nach Maßgabe der Bestimmungen für die erforderliche Annäherungszeit auf der Bahn bei fahrtbewirkter Einschaltung der Lichtzeichen mit Fernüberwachung, der Lichtzeichen mit Halbschranken

mit Fernüberwachung, der Lichtzeichen mit Vollschraken mit Fernüberwachung oder der Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume mit Fernüberwachung gemäß §§ 70 bis 72 ermittelt werden, wobei sicherzustellen ist, dass das Schienenfahrzeug unter Wahrung der Signalbeobachtungszeit gemäß § 89 Abs. 4 und 5 für ein vor der Eisenbahnkreuzung aufzustellendes Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung anhalten kann.“

41. § 76 Abs. 2 lautet:

„(2) Für den Fall des Versagens einer fahrbewirkten Abschaltung der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken und Fernüberwachung sind Vorkehrungen zu treffen, dass die Grundstellung der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken durch die besetzte Überwachungsstelle hergestellt werden kann. Bei Lichtzeichen oder Lichtzeichen mit Schranken und Triebfahrzeugführerüberwachung sind Vorkehrungen zu treffen, dass die Grundstellung der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken selbsttätig erfolgt.“

42. § 77 Abs. 1 lautet:

„(1) Lichtzeichen oder Lichtzeichen mit Schranken können bei Bedarf mit einer vom Bediener mit einer entsprechenden Berechtigung zu aktivierenden Ortsschalteinrichtung bedient werden (Ortsschalterbetrieb). Der Bedarf kann beispielsweise bei Arbeiten im Bereich der Gleisschaltmittel, wenn dadurch eine Beeinflussung der Gleisschaltmittel erfolgen würde oder wenn über die Eisenbahnkreuzung oder über die Gleisschaltmittel der Einschaltstelle wiederholt Fahrten von Schienenfahrzeugen stattfinden und eine Bedienung der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken von der Bedienungs- und besetzten Überwachungsstelle nicht möglich ist, oder wenn durch eine Störung eine ordnungsgemäße Bedienung von der Bedienungs- und besetzten Überwachungsstelle aus nicht möglich ist, oder bei Fahrten gemäß § 79 gegeben sein.“

43. § 77 Abs. 3 und 4 lauten:

„(3) Die Aufnahme des Ortsschalterbetriebes für Lichtzeichen oder für Lichtzeichen mit Schranken mit fahrbewirkter Einschaltung und Fernüberwachung ist in der besetzten Überwachungsstelle als Störung anzuzeigen. Der Ortsschalterbetrieb ist jedoch nicht als Störung gemäß § 91 zu behandeln. Zusätzlich kann auch die Betriebsart „Ortsschalterbetrieb“ angezeigt werden.

(4) Bei Ortsschalterbetrieb von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken und Fernüberwachung hat der Bediener darauf zu achten, ob eine Störung gemäß § 91 vorliegt. Gegebenenfalls hat dieser das Vorliegen einer Störung an die besetzte Überwachungsstelle zu melden. Wird der besetzten Überwachungsstelle eine Störung gemeldet, hat diese gemäß den Bestimmungen des § 95 über die Maßnahmen im Störfall vorzugehen. Weiters hat die besetzte Überwachungsstelle unverzüglich die Behebung der Störung zu veranlassen.“

44. § 81 samt Überschrift lautet:

#### **„Vorkehrungen bei Bautätigkeiten**

§ 81. Können bei Bautätigkeiten an oder im Bereich der Eisenbahnkreuzung die sich für die jeweilige Sicherungsart ergebenden Anforderungen vorübergehend nicht erfüllt werden,

1. ist die Eisenbahnkreuzung für diesen vorübergehenden Zeitraum gemäß § 39 Abs. 2 zu bewachen, wobei die Bestimmung des § 39 Abs. 1 Z 2 in diesem Fall nicht anzuwenden ist oder
2. ist sicherzustellen, dass Straßenbenutzer die Eisenbahnkreuzung weder befahren noch betreten können.“

45. Die Überschrift zu § 82 lautet:

#### **„Zusammenwirken von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken mit Verkehrslichtsignalanlagen“**

46. § 82 lautet:

„(1) Das rechtzeitige Räumen einer Eisenbahnkreuzung kann durch das Zusammenwirken von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken mit Lichtsignalen an Straßenkreuzungen (Verkehrslichtsignalanlagen) im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Eisenbahnkreuzung gewährleistet werden sowie zur Vermeidung von Staubildungen zwischen Eisenbahnkreuzungen und nahegelegenen Straßenkreuzungen mit Verkehrslichtsignalanlagen beitragen. Ob und in welcher Form ein Zusammenwirken erforderlich ist, ist im Einzelfall unter Bedachtnahme auf die örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu beurteilen. Die sich hieraus ergebenden erforderlichen zusätzlichen Zeiten sind bei der Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges zu berücksichtigen.

(2) Nach der Rückmeldung an die Lichtzeichen oder an die Lichtzeichen mit Schranken, dass den „bahnfeindlichen“ Fahrrelationen durch die Verkehrslichtsignalanlage Halt geboten wird, ist an den Signalgebern der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken das rote nicht blinkende Licht ohne das vorhergehende gelbe nicht blinkende Licht anzuschalten.“

49. § 86 Abs. 1 lautet:

„(1) Das Bewachungsorgan muss ausgerüstet sein:

1. mit einer Signalpfeife,
2. bei Tag mit einer Signalfahne in roter Farbe oder einem Signalstab mit einem nach beiden Fahrtrichtungen der Straße rückstrahlenden, kreisrunden, roten Feld mit weißer Umrandung oder einem Signalstab mit kreisrunden, roten Leuchtfeldern mit weißer Umrandung nach beiden Fahrtrichtungen der Straße oder einem rot leuchtenden Signalstab,
3. ab Beginn der Abenddämmerung bis zur vollen Tageshelle sowie bei unsichtigem Wetter mit einer Handlaterne, die rotes Licht in einem kreisrunden Leuchtfeld nach beiden Fahrtrichtungen der Straße zeigt oder einem Signalstab mit kreisrunden, roten Leuchtfeldern mit weißer Umrandung nach beiden Fahrtrichtungen der Straße oder mit einem rot leuchtenden Signalstab,
4. bei Zug- und Nebenfahrten mit Unterlagen, aus denen die kürzest mögliche Annäherungszeit von der benachbarten Betriebsstelle hervorgeht,
5. mit einer richtig zeigenden Uhr und
6. mit einem Fahrplan.“

51. § 87 Abs. 1 bis 3 lauten:

„(1) Der ordnungsgemäße Zustand (Überwachung der Verfügbarkeit) der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken oder die ordnungsgemäße Funktion (Überwachung der Funktion) der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken ist in einer besetzten Überwachungsstelle oder in einem deckenden Signal anzuzeigen.

(2) Die Überwachung der Anzeige des ordnungsgemäßen Zustandes und/oder der ordnungsgemäßen Funktion kann durch eine besetzte Überwachungsstelle (Fernüberwachung) oder vom Schienenfahrzeug aus (Triebfahrzeugführerüberwachung) erfolgen.

(3) Bei der Fernüberwachung ist der ordnungsgemäße Zustand (die Verfügbarkeit) der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken in einer besetzten Überwachungsstelle anzuzeigen. Die Prüfung des ordnungsgemäßen Zustandes hat auch jeweils die Prüfung zu umfassen, ob bei der Fahrt eines Schienenfahrzeuges über die Eisenbahnkreuzung die Lichtzeichen oder die Lichtzeichen mit Schranken ordnungsgemäß funktioniert haben. In den Fällen des § 69 Abs. 2 bis 4 hat die Prüfung des ordnungsgemäßen Zustandes zusätzlich die Prüfung zu umfassen, ob die Schrankenbäume die offene Endstellung verlassen haben beziehungsweise, ob die Schrankenbäume die geschlossene Endstellung erreicht haben.“

52. § 87 Abs. 5 und 6 lauten:

„(5) Bei Triebfahrzeugführerüberwachung, mit der der ordnungsgemäße Zustand der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken überwacht wird, ist der ordnungsgemäße Zustand (die Verfügbarkeit) am Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal anzuzeigen. Bei Triebfahrzeugführerüberwachung, mit der die ordnungsgemäße Funktion der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken überwacht wird, ist die ordnungsgemäße Funktion am Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal anzuzeigen.

(6) Bei Triebfahrzeugführerüberwachung, mit der die ordnungsgemäße Funktion der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken überwacht wird, ist nach einer fahrbewirkten Einschaltung oder einer nicht fahrbewirkten Einschaltung am Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal anzuzeigen, dass bei Lichtzeichen das gelbe, nicht blinkende Licht und das rote, nicht blinkende Licht leuchtet beziehungsweise, dass bei Lichtzeichen mit Schranken das gelbe, nicht blinkende Licht und das rote, nicht blinkende Licht leuchtet und die Schrankenbäume die offene Endlage verlassen haben. Reicht die Fahrzeit zwischen dem Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal und der Eisenbahnkreuzung nicht dafür aus, dass die Schrankenbäume beim Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung die geschlossene Endlage erreicht haben oder ist nicht sichergestellt, dass die Schrankenbäume die offene Endlage verlassen haben und diese beim Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung die geschlossene Endlage erreicht haben, ist nach einer nicht fahrbewirkten Einschaltung anzuzeigen, dass das gelbe, nicht blinkende Licht und das rote, nicht blinkende Licht leuchtet und die Schrankenbäume die geschlossene Endlage erreicht haben.“

53. § 87 Abs. 8 und 9 lauten:

„(8) Der nicht ordnungsgemäße Zustand oder die nicht ordnungsgemäße Funktion von Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken gemäß Abs. 3 bis 5 sind in der besetzten Überwachungsstelle oder am Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal als Störung anzuzeigen.

(9) Der nicht ordnungsgemäße Zustand oder die nicht ordnungsgemäße Funktion, die nicht als Störung gemäß Abs. 7 zu behandeln sind, können zusätzlich der besetzten Überwachungsstelle oder am Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal als Fehler angezeigt werden.“

54. § 88 lautet:

„§ 88. (1) Eine Eisenbahnkreuzung darf nur dann befahren werden, wenn der besetzten Überwachungsstelle keine Störung gemäß § 91 angezeigt wird oder keine Störung gemäß § 91, die in der besetzten Überwachungsstelle nicht angezeigt werden kann, gemeldet wurde.

(2) Wird der besetzten Überwachungsstelle eine Störung gemäß § 91 angezeigt oder eine Störung gemäß § 91, die in der besetzten Überwachungsstelle nicht angezeigt werden kann, gemeldet, hat diese gemäß den Bestimmungen des § 95 über die Maßnahmen im Störfall vorzugehen. Weiters hat die besetzte Überwachungsstelle unverzüglich die Behebung der Störung zu veranlassen. Werden der besetzten Überwachungsstelle wiederkehrend oder bleibend Fehler angezeigt, hat diese deren Behebung ehest möglich zu veranlassen.

(3) Erkennt der Triebfahrzeugführer das Vorliegen einer Störung gemäß § 91, hat er dies unverzüglich der nächsten besetzten Überwachungsstelle zu melden. Diese Überwachungsstelle hat vor Zulassung weiterer Fahrten gemäß den Bestimmungen des § 95 über die Maßnahmen im Störfall vorzugehen und weiters unverzüglich die Behebung der Störung zu veranlassen.

(4) Wird bei Lichtzeichen oder bei Lichtzeichen mit Schranken, die sich unter Deckung eines Signals und in Abhängigkeit zu diesem Signal befinden, eine Störung gemäß § 91 festgestellt und der besetzten Überwachungsstelle angezeigt, hat diese vor Zulassung der Fahrt gemäß den Bestimmungen des § 95 über die Maßnahmen im Störfall vorzugehen und weiters unverzüglich die Behebung der Störung zu veranlassen. Werden der besetzten Überwachungsstelle wiederkehrend oder bleibend Fehler angezeigt, hat diese deren Behebung ehest möglich zu veranlassen.“

55. § 89 lautet:

„(1) Die Triebfahrzeugführerüberwachung darf angewendet werden, wenn die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn zwischen der Einschaltstelle und der Eisenbahnkreuzung beziehungsweise zwischen dem Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal und der Eisenbahnkreuzung 100 km/h nicht überschreitet.

(2) Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal hat anzuzeigen, ob die Eisenbahnkreuzung befahren werden darf. Die Eisenbahnkreuzung darf nur dann befahren werden, wenn am Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal keine Störung gemäß § 91 angezeigt wird.

(3) Wird am Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal angezeigt, dass die Eisenbahnkreuzung nicht befahren werden darf, hat das Schienenfahrzeug vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten und darf die Fahrt nach Abgabe von Achtungssignalen fortsetzen. Der Triebfahrzeugführer hat unverzüglich die nächste besetzte Überwachungsstelle vom Vorliegen der Störung zu verständigen. Diese Überwachungsstelle hat gemäß den Bestimmungen des § 95 über die Maßnahmen im Störfall vorzugehen und weiters unverzüglich die Behebung der Störung zu veranlassen.

(4) Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, ist in der Regel auf Bremsweglänge vor der Eisenbahnkreuzung oder aus Gründen der Sichtbarkeit des Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignals entsprechend weiter entfernt vor der Eisenbahnkreuzung aufzustellen. Für die Bremsweglänge ist die Geschwindigkeit auf der Bahn am Standort des Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignals maßgebend. Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal muss in der Regel auf einer Wegstrecke, die einer Signalbeobachtungszeit von mindestens 9 Sekunden vor dem Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal entspricht, sichtbar sein. Ist dies auf Grund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich, muss das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal auf einer Wegstrecke, die einer Signalbeobachtungszeit von mindestens 7 Sekunden vor dem Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal entspricht, sichtbar sein.

(5) Soll das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, nicht auf Bremsweglänge, sondern entweder unmittelbar vor der Eisenbahnkreuzung oder aus Gründen der Sichtbarkeit des Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignals entsprechend weiter entfernt vor der Eisenbahnkreuzung aufgestellt werden und ist zwischen der

Einschaltstelle und der Eisenbahnkreuzung ein planmäßiges Anhalten von Schienenfahrzeugen nicht vorgesehen, muss das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal aus einer Entfernung, die sich aus der Bremsweglänge und einer Wegstrecke, die einer Signalbeobachtungszeit von mindestens 9 Sekunden entspricht, zusammensetzt, sichtbar sein. Ist dies auf Grund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich, muss das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal auf einer Wegstrecke, die einer Signalbeobachtungszeit von mindestens 7 Sekunden vor dem Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal entspricht, sichtbar sein.

(6) Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, ist zu wiederholen, wenn ein Anhalten von Schienenfahrzeugen (beispielsweise in Haltestellen, vor Signalen) zu berücksichtigen ist und das auf Bremsweglänge vorgesehene Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal vom Haltepunkt aus nicht erkennbar ist. Ist ein planmäßiges Anhalten aller Schienenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung vorgesehen, ist ein vom Haltepunkt aus erkennbares Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal vor der Eisenbahnkreuzung aufzustellen.

(7) Folgen auf eine Eisenbahnkreuzung weitere Eisenbahnkreuzungen, deren Abstand zueinander kürzer als die Bremsweglänge ist, muss für diese Gruppe von Eisenbahnkreuzungen ein Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, auf Bremsweglänge vor der ersten Eisenbahnkreuzung aufgestellt werden. Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal ist mit einer Tafel mit der Aufschrift der Anzahl der weiteren folgenden Eisenbahnkreuzungen, für die es gilt, zu versehen. Nach der letzten Eisenbahnkreuzung ist eine Tafel, die das Ende dieser Gruppe anzeigt, aufzustellen.

(8) Vor jeder weiteren Eisenbahnkreuzung dieser Gruppe von Eisenbahnkreuzungen iSd. Abs. 7 kann unmittelbar oder aus Gründen der Sichtbarkeit des Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignals entsprechend weiter entfernt zusätzlich ein Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal aufgestellt werden. Diese weiteren Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignale sind jeweils mit einer Tafel mit der Aufschrift der Anzahl der noch folgenden Eisenbahnkreuzungen zu versehen. Nach der letzten Eisenbahnkreuzung ist eine Tafel, die das Ende dieser Gruppe anzeigt, aufzustellen.

(9) Bei Verschub darf das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, entweder unmittelbar vor der Eisenbahnkreuzung oder aus Gründen der Sichtbarkeit des Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignals entsprechend entfernt vor der Eisenbahnkreuzung aufgestellt werden. Hierbei ist sicherzustellen, dass das Schienenfahrzeug unter Wahrung der Signalbeobachtungszeit gemäß den Abs. 4 und 5 erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung anhalten kann.

(10) Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, mit dem die Überwachung des ordnungsgemäßen Zustandes (Überwachung der Verfügbarkeit) erfolgt, ist mindestens auf Bremsweglänge vor der Eisenbahnkreuzung, jedenfalls jedoch vor der Einschaltstelle oder, wenn dies aus Gründen der Sichtbarkeit des Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignals erforderlich ist, entsprechend weiter entfernt vor der Einschaltstelle, aufzustellen.

(11) Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal ist mit einer Mastkennzeichnung (schräg nach rechts steigende schwarze Streifen auf weißem rückstrahlendem Grund) zu versehen. Bei einer Geschwindigkeit auf der Bahn von über 60 km/h ist über der Mastkennzeichnung entweder ein dauernd gelb leuchtender Signalgeber oder eine Rückstrahlfläche mit Reflexstoff der Bauart Typ 2 (hochreflektierend) gemäß § 4 StVZO 1998 in gelber Farbe anzubringen.“

58. § 91 Abs. 4 Z 3 lautet:

„3. auch nur eine Umlaufsperrung für den Radfahrerverkehr fehlt oder derart beschädigt ist, dass deren leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit nicht mehr gewährleistet ist.“

59. § 93 Abs. 1 Z 8 lautet:

„8. in der besetzten Überwachungsstelle ein Fehler angezeigt wird.“

60. § 95 Abs. 1 lautet:

„(1) Nach der Anzeige einer Störung gemäß § 91 oder nach Erhalt der Meldung einer Störung gemäß § 91 in der besetzten Überwachungsstelle oder in der nächsten besetzten Betriebsstelle hat diese unverzüglich dafür zu sorgen, dass Schienenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung anhalten und die Fahrt erst nach Abgabe akustischer Signale fortsetzen.“

61. §§ 102 bis 106 lauten:

### **„Übergangsbestimmungen**

**§ 102.** (1) Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EISbG 1957 errichtet und in Betrieb genommen wurden, sind bis spätestens 1. September 2029 von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EISbG 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens am 1. September 2034 endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe der Abs. 2 bis 3 beibehalten werden kann.

(2) Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 gemäß § 102 Abs. 1 können unter den Voraussetzungen der Ziffern 1 bis 3 bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer der bestehenden Schrankenanlage oder Lichtzeichenanlage beibehalten werden:

1. Anpassung an die gegenüber dem Bestand längere erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges unter Anwendung der Bestimmungen des § 36 EISbG 1957 bis spätestens 1. September 2029,
2. Berücksichtigung des § 37 Abs. 1 Z 2 und des § 38 Abs. 2 betreffend die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung, wenn sich die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gegenüber dem Bestand verlängert und
3. die örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse dem nicht entgegenstehen.

(3) Abweichend von Abs. 2 dürfen bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, bei denen den Straßenbenutzern allein durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird oder bei denen den Straßenbenutzern mit rotierenden Warnsignalen oder mit akustischen Zeichen allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, bis längstens 1. September 2034 beibehalten werden, sofern dem die örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse nicht entgegenstehen.

(4) Für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 mit Triebfahrzeugführerüberwachung ist die Bestimmung des § 87 Abs. 6 betreffend Überwachung, dass die Schrankenbäume die offene Endlage verlassen haben, nicht anzuwenden.

(5) Für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 sind die Bestimmungen des § 87 betreffend Überwachung der Lichtzeichen auf Lichtzeichen, die nach den letzten Schienen angebracht sind (Rücklichter) und die bisher nicht in die Überwachung einbezogen sind, nicht anzuwenden.

**§ 103.** (1) Eisenbahnkreuzungen, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EISbG 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 4 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder des § 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, sind bis spätestens 1. September 2029 von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EISbG 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, bis spätestens 1. September 2034, zu entscheiden.

(2) Eisenbahnkreuzungen, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EISbG 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 10 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Bewachung gesichert sind, sind bis spätestens 1. September 2029 von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EISbG 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens am 1. September 2034 endet, zu entscheiden.

(3) Für bestehende Lichtzeichen gem. § 10 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 sind die Bestimmungen gem. § 102 Abs. 2 und 3 sinngemäß anzuwenden.

**§ 104.** Bestehende Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken gem. § 4 Abs. 1 Z 3 und Z 4 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 216/2012, die auf Grundlage dieser Verordnung neu errichtet wurden bzw. bereits gem. § 102 Abs. 3 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 216/2012 angepasst wurden, können bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer beibehalten werden, sofern dem die örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse nicht entgegenstehen.

**§ 105.** Bestehende Sicherungen gem. § 4 Abs. 1 Z 1 und Z 2 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 216/2012, die auf Grundlage dieser Verordnung neu errichtet wurden, können beibehalten werden, sofern dem die örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse nicht entgegenstehen.

**§ 106.** Andreaskreuze gemäß § 15 Abs. 5 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 216/2012 dürfen längstens bis zum Ende ihrer technischen Lebensdauer beibehalten werden, sie sind jedoch bei ihrer Erneuerung, Versetzung oder Veränderung durch Andreaskreuze gemäß § 15 Abs. 5 zu ersetzen. Werden einzelne Andreaskreuze gemäß § 15 Abs. 5 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 216/2012 an einer Eisenbahnkreuzung ersetzt, so sind alle Andreaskreuze dieser Eisenbahnkreuzung aus der gleichen Annäherungsrichtung zur Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze gemäß § 15 Abs. 5 zu ersetzen.“

62. Der bisherige § 105 erhält die Paragraphenbezeichnung „§ 107.“.

63. Der bisherige § 106 erhält die Paragraphenbezeichnung „§ 108.“.

64. Die Anlage 2 lautet:

**„Anlage 2**

**Zusatztafel „auf Züge achten“**

