

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 2012
Neufassung des Einführungserlasses
30. Juni 2025

Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur erlaubt sich darauf hinzuweisen, dass die auf der Grundlage des § 49 Abs. 1 und 3 EisbG erlassene Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) durch die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit BGBl. II Nr. 300/2023 vom 9.10.2023 novelliert wurde.

Aus diesem Anlass wird der Erlass GZ BMVIT-265.000/0004-IV/SCH2/2012 vom 27.8.2012 hiermit aufgehoben, durch den gegenständlichen Erlass ersetzt und werden nachstehende Klarstellungen getroffen:

Geltungsbereich

Gemäß § 1 Abs. 1 EisbKrV gilt diese Verordnung 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 EisbG 1957, unabhängig davon, ob hierbei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet.

In § 1 Abs. 2 EisbKrV ist ausdrücklich festgehalten, dass diese Verordnung nicht für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge, für Eisenbahnübergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen, und für schienengleiche Bahnsteigzugänge gilt.

Die Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge durch die hiezu Berechtigten (Wegeberechtigten) gemäß § 47a EisbG ist im 3a. Teil des EisbG 1957 - "Anrainerbestimmungen, Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen", 2. Hauptstück - "Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen", geregelt.

Für die Festlegung der Benützungsbedingungen für die Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge durch die hiezu Berechtigten (Wegeberechtigten) ist daher kein behördliches Tätigwerden vorgesehen.

Parteistellung

In der Entscheidung des VfGH vom 26.2.2020, [G179/2019](#), wird klargestellt, dass den Trägern der Straßenbaulast im Verfahren über die Anordnung der Sicherung eines Eisenbahnüberganges Parteistellung zukommt.

Im Verfahren zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen kommt daher nicht nur dem VAI und den Eisenbahnunternehmen, sondern auch den Trägern der Straßenbaulast Parteistellung zu.

Umfang der Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG

§ 49 Abs. 2 EisbG gibt der Behörde die grundsätzlichen Kriterien für die Entscheidung, welche Art der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung im Einzelfall zur Anwendung zu kommen hat, vor.

Demgemäß hat die Behörde über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden.

Diese Kriterien stellen somit ausschließlich auf die im jeweiligen Einzelfall vorhandenen (festgestellten) Schienenverkehrs- und Straßenverkehrsverhältnisse ab, wobei auch die absehbare Entwicklung dieser Schienenverkehrs- und Straßenverkehrsverhältnisse zu berücksichtigen ist.

Ausschließlich diese beiden Kriterien sind daher der von Amts wegen zu treffenden, behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG zugrunde zu legen, wobei diese beiden Kriterien durch die Bestimmungen der EisbKrV eine weitergehende Ausformung erfahren.

Demgemäß hat die Behörde im Sinne des § 5 Abs. 1 EisbKrV über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung im Einzelfall nach Maßgabe der Zulässigkeit der einzelnen Arten der Sicherung gemäß den §§ 35 bis 39 sowie nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Hierbei ist insbesondere auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs einerseits und auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße andererseits Bedacht zu nehmen. Bei der Entscheidung ist auf den festgestellten Zustand und auf die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße abzustellen.

Demgemäß hat sich der von der Behörde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens beigezogene (Amts-)Sachverständige im Sinne dieser Bestimmungen in seinem Befund und Gutachten nach Maßgabe der Einsatzkriterien des 6. Abschnitts der EisbKrV für die Zulässigkeit der einzelnen Sicherungsarten (§§ 35 bis 39 EisbKrV) insbesondere mit der Frage auseinanderzusetzen, ob die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung

- 1) gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EisbKrV durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder
- 2) gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 EisbKrV durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus oder
- 3) gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisbKrV durch Lichtzeichen oder
- 4) gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken oder
- 5) gemäß § 4 Abs. 1 Z 5 EisbKrV durch Bewachung

vorgenommen werden kann.

Die in der Regel nicht umfassenden Kompetenzen von Sachverständigen können abhängig vom Einzelfall die Beiziehung von mehreren Sachverständigen erfordern (bspw. mit den Kompetenzen für Eisenbahnbetrieb, Verkehrstechnik, Eisenbahnkreuzungstechnik).

Bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken ist auch zu prüfen, ob die Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 2 EisbKrV als Lichtzeichen mit Halbschranken, als Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume oder als Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume auszuführen sind.

Zusätzlich ist weiters zu prüfen, ob beziehungsweise welche der in § 12 EisbKrV genannten Zusatzeinrichtungen (elektrische oder elektronische Läutewerke, Drehkreuze, Tore, Umlaufsperrn an Eisenbahnkreuzungen mit Gehwegen oder Geh- und Radwegen, Hängegitter oder die erforderlichen zusätzlichen Einrichtungen für die barrierefreie Ausgestaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung) anzuordnen sind.

Bei der Sicherung durch Lichtzeichen oder durch Lichtzeichen mit Schranken sind ergänzend die möglichen Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EisbKrV zu prüfen.

Im Bescheid gemäß § 49 Abs. 2 EisbG ist daher jedenfalls nur ein Ausspruch der Behörde darüber erforderlich, gemäß welcher der in § 4 Abs. 1 Z 1 bis 5 EisbKrV vorgegebenen Arten der Sicherung eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, ob bzw. welche der in § 12 EisbKrV genannten Zusatzeinrichtungen anzubringen sind, sowie bezüglich der weiteren oben genannten Punkte (Ausführung als Halb- oder Vollschranken; Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EisbKrV).

Gegebenenfalls hat die Behörde in den Spruch des Bescheides gemäß § 49 Abs. 2 EisbG ergänzend folgendes aufzunehmen:

- 1) Bedingung, dass der erforderliche Sichtraum innerhalb einer von der Behörde zu bestimmenden Frist herzustellen ist, bei der Anordnung der Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes (§ 35 Abs. 2 EisbKrV);
- 2) Anordnung, dass die Schrankenbäume in der Regel oder während bestimmter Zeiten geschlossen bleiben, bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Lichtzeichen mit Vollschranken gesichert sind und es die Verkehrsbedeutung der Straße zulässt (§ 67 Abs. 2 EisbKrV);

- 3) Anordnungen der Behörde im Fall von vorübergehender Einschränkung des erforderlichen Sichttraumes im Zusammenhang mit der Errichtung von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken (§ 81 Abs. 2 EisbKrV).

Eine ausführliche Auseinandersetzung mit diesen Fragestellungen wird insbesondere für die konkrete Umsetzung der Entscheidung durch das Eisenbahnunternehmen (entweder auf Grund einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß den §§ 31 ff EisbG 1957 oder im Rahmen der Ausführung als genehmigungsfreies Bauvorhaben gemäß § 36 EisbG 1957) von Bedeutung sein.

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn ist ein Kriterium, das bei der Entscheidung über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung im Verfahren gemäß § 49 Abs. 2 EisbG zu berücksichtigen ist. Nicht zulässig ist es hingegen, im Rahmen des Verfahrens gemäß § 49 Abs. 2 EisbG behördlich eine Abänderung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit zu verfügen, um eine bestimmte Art der Sicherung anordnen zu können. (vgl. VwGH 8.4.2019, [Ro 2018/03/0014](#))

Sinngemäß findet in Verfahren gemäß § 49 Abs. 2 EisbG ein Ausspruch darüber, wie die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung konkret auszugestalten ist, keinen Raum und hat zu unterbleiben. Die konkrete Ausgestaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung ist vielmehr Gegenstand der Projektierung für ein allenfalls erforderliches eisenbahnrechtliches Baugenehmigungsverfahren gemäß § 31ff EisbG oder für die Ausführung als genehmigungsfreies Vorhaben gemäß § 36 EisbG. Die Behörde hat in diesem Zusammenhang allgemein über die zur Anwendung kommende Sicherung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden (als Kriterium bzw. Voraussetzung).

Es wird klargestellt, dass die Anordnung von Zusatzeinrichtungen iSd. § 12 EisbKrV bei der Beibehaltung im Sinne der Übergangsbestimmungen zulässig ist.

Eigentliche Entscheidung

Der Verwaltungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 5.9.2018, [Ro 2018/03/0017](#), die Anforderungen an den Spruch des Bescheides gemäß § 49 Abs. 2 zur Festlegung der Art der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung genau definiert. Dieses Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs ist sinngemäß auf die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 idF. BGBl. II Nr. 300/2023 anzuwenden.

Gemäß dieser Rechtsprechung ist im ersten Spruchteil immer die Festlegung der Art der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung gemäß den Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 vorzunehmen.

Im zweiten Spruchteil unterscheidet der Verwaltungsgerichtshof zwischen folgenden drei Fällen:

- 1) Nichtbeibehaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung
- 2) Beibehaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung
- 3) Anpassung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung gemäß § 102 Abs. 3 EisbKrV (nunmehr § 102 Abs. 2 EisbKrV)

Für die Anpassung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung gemäß § 102 Abs. 3 EisbKrV (nunmehr § 102 Abs. 2 EisbKrV) hat der Verwaltungsgerichtshof Folgendes ausgeführt:

„Entspricht die bestehende Sicherung zwar nicht der im ersten Teil angeordneten Art der Sicherung, erfüllt sie aber die Voraussetzungen des § 102 Abs. 3 EisbKrV, so hat die Behörde im zweiten Teil ihrer Entscheidung auszusprechen, dass die bestehende Anlage beibehalten werden darf. Dabei hat sie jedenfalls bestimmt anzugeben, bis zu welchem Zeitpunkt die Beibehaltung erfolgen darf. Dementsprechend ist in jenen Fällen, in denen die Anlage bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer beibehalten werden darf, ein aus sachverständiger Grundlage ermittelter Endtermin auszusprechen. Darf die Anlage im Sinne des § 102 Abs. 3 EisbKrV längstens 17 Jahre ab Inkrafttreten der Verordnung beibehalten werden, so ist anzugeben, bis zu welchem Termin diese Höchstfrist fallbezogen ausgeschöpft werden darf. Die so präzise umschriebene Beibehaltungsdauer ist damit gleichzeitig die Ausführungsfrist für die Anpassung der Anlage an die im ersten Spruchteil angeordnete Art der Sicherung, sodass mit Ablauf der Beibehaltungsdauer der gesetzmäßige Zustand entsprechend dem ersten Spruchteil der Entscheidung hergestellt sein muss.“

Umsetzung einer Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG

Für die Ausführung einer Sicherungsentscheidung ist eine angemessene Frist durch die Behörde festzulegen.

Für die Umsetzung einer Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Z 3 EisbKrV durch Lichtzeichen oder Z 4 durch Lichtzeichen mit Schranken, kann erfahrungsgemäß von einem Zeitraum von zwei Jahren ausgegangen werden. Dieser Zeitraum wird im Regelfall als angemessen angesehen. Bei Sicherung einer Eisenbahnkreuzung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Z 1 EisbKrV durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder Z 2 durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus oder Z 5 durch Bewachung wird dieser Zeitraum entsprechend kürzer sein.

In diesem Zusammenhang wird auf die Entscheidung VwGH vom 24.5.2016, [Ra 2016/03/0033](#), verwiesen.

Maßnahmen im Störfall

Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens ist u.a. für den Störfall gemäß § 95 Abs. 3 EisbKrV auch zu prüfen, ob im Falle, dass eine Bewachung innerhalb von zwei Stunden ab Erhalt der Meldung einer Störung nicht möglich ist, das Vorschriftszeichen "Halt" vor der Eisenbahnkreuzung solange angebracht werden kann, bis eine Bewachung möglich ist.

Gemäß § 95 Abs. 4 EisbKrV haben Schienenfahrzeuge im Störfall, auch wenn das Vorschriftszeichen "Halt" vor der Eisenbahnkreuzung angebracht ist, bis zu dem Zeitpunkt, an dem eine Bewachung möglich oder die Störung behoben ist, weiterhin vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten und dürfen die Fahrt erst nach Abgabe akustischer Signale fortsetzen.

Zur Klarstellung wird festgehalten, dass sich die Ausnahmebestimmung des § 95 Abs. 5 EisbKrV, wonach, sofern das Vorschriftszeichen "Halt" vor der Eisenbahnkreuzung angebracht werden kann, in bestimmten Fällen vom Anhalten des Schienenfahrzeuges vor der Eisenbahnkreuzung abgesehen werden kann, nur auf die Bestimmung des § 95 Abs. 4 EisbKrV bezieht.

Behandlung als eine Eisenbahnkreuzung

Der § 6 EisbKrV regelt die „Behandlung als eine Eisenbahnkreuzung“. Sollten die örtlichen Verhältnisse eine Anwendung nicht zulassen, so kann erforderlichenfalls entsprechend den Bestimmungen des § 9a EisbKrV vorgegangen werden. Die Übergangsfrist iZm § 6 EisbKrV soll dem Bestandsschutz dienen.

Ergänzend wird angemerkt, dass bei der Beurteilung der Nachweise iSd. § 9a EisbKrV durch die Behörde auf den Einzelfall abzustellen ist. (siehe AVG II. Teil, 2. Abschnitt § 45 ff; siehe auch zu Z 8 (§ 9a) in den Erläuterungen zur EisbKrV-Novelle 2023 im Anhang dieses Erlasses).

§ 39 EisbKrV Sicherung durch Bewachung

Gemäß § 39 Abs. 1 Z 2 EisbKrV kann eine Eisenbahnkreuzung durch Bewachung gesichert werden, wenn über die Eisenbahnkreuzung im Regelfall innerhalb von 24 Stunden nicht mehr als 20 Zug- und Nebenfahrten stattfinden. Eine vergleichbare Einschränkung iZm Vershub ist damit nicht umfasst. Auch durch Absatz 5 wird diesbezüglich keine Einschränkung begründet, sondern klargestellt, dass die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Bewachung unabhängig von der durch der Behörde gemäß § 5 EisbKrV angeordneten Sicherung und den Anforderungen des Abs. 1 Z 2 zulässig ist. Siehe auch Erläuterungen zur EisbKrV-Novelle 2023 betreffend § 39 EisbKrV im Anhang dieses Erlasses.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich gemäß § 84 Abs. 2 EisbKrV das Bewachungsorgan bei den Lichtzeichen aufzuhalten und diese zu bedienen hat. Der Aufenthalt an der Spitze einer Fahrt reicht diesbezüglich nicht aus.

Bei der Vorgangsweise gemäß § 39 Abs. 5 Z 2 EisbKrV handelt es sich um **keine duale Sicherung**. Sie ist vergleichbar mit der Sicherung einer EK im Störfall. Straßenbenützer haben immer die Verpflichtung auch zu hören und auf die Annäherung von Schienenfahrzeugen zu achten. Ein Bewachungsorgan entbindet sie nicht von dieser Verpflichtung. Bei der Sicherungsentscheidung sind die Verkehrserfordernisse auch auf der Schiene zu berücksichtigen.

Ob und in welcher Weise bei einer Fahrt akustische Signale vom Schienenfahrzeug abzugeben sind, ist durch die Eisenbahnunternehmen in allgemeinen Anordnungen gemäß § 21a EisbG zu regeln (diese

sind ebenfalls bei der Sicherungsentscheidung als Verkehrserfordernisse zu berücksichtigen). In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Bestimmung des § 58 Abs. 2 EisbKrV wesentlich.

Hinsichtlich „Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße“ wird auf die Straßenverkehrsordnung 1960 verwiesen.

Haltelinien

In der Straßenverkehrsordnung 1960 findet sich in Zusammenhang mit Haltelinien kein Verweis auf die eisenbahnrechtlichen Vorschriften, daher besteht dafür keine Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde (siehe auch oben „Umfang der Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG“).

Die Anlage 1 der EISBKrV legt den Beginn der Sperrstrecke bzw. –strecken fest. Die Anbringung von Haltelinien vor dem Beginn von Sperrstrecken gemäß Anlage 1 der EISBKrV, hat zu unterbleiben. Auf die Bestimmung hinsichtlich des Gefährdungsbereiches (§ 43 EISBKrV) wird hingewiesen.

Übergangsbestimmungen

Im Sinne einer effizienten Durchführung der Überprüfungstätigkeit durch die Behörden ist es notwendig, dass die gem. § 12 EISBKrV dafür zuständigen Behörden unter Berücksichtigung der in der EISBKrV vorgegebenen Zeiträume für die Überprüfung von Eisenbahnkreuzungen auf öffentlichen Eisenbahnen Zeitpläne für diese Überprüfungen im Sinne der Übergangsbestimmungen der EISBKrV erstellen und diese bis 01.11.2025 an die Oberste Eisenbahnbehörde übermitteln (siehe auch Erläuterungen zur EISBKrV-Novelle 2023; Allgemeiner Teil, im Anhang dieses Erlasses). Die Reihung der Überprüfungen hat auch die Unfallträchtigkeit und damit die bestehenden Risiken zu berücksichtigen.

Die Zeitpläne haben zumindest folgende Kriterien zu enthalten:

- die betroffene EK unter Anführung des Bahnkilometers und der Strecke und
- den geplanten Zeitpunkt der Überprüfung

Gemäß den Übergangsbestimmungen der EISBKrV hat die Behörde die betreffenden Eisenbahnkreuzungen gemäß § 49 Abs. 2 EISBKrV zu überprüfen und über die erforderliche Art der Sicherung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist zu entscheiden, beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung beibehalten werden kann. Das trifft auch auf Sicherungen gemäß § 10 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 zu (siehe VwGH 18.12.2019, [Ro 2019/03/0023](#)).

§ 102 Abs. 2 EISBKrV: Aufgrund der bisherigen Formulierung ist die Judikatur (VwGH 29.5.2018, [Ra 2018/03/0037](#)) davon ausgegangen, dass eine Einschränkung auf fahrtbewirkte Einschaltung vorgesehen war. Daher wurden die Bedingungen, unter denen die bestehende Art der Sicherung beibehalten werden kann, geändert. Mit dieser Änderung soll insbesondere klargestellt werden, dass keine Einschränkung auf fahrtbewirkte Einschaltung besteht. Diese Änderung dient darüber hinaus der Steigerung der Wirtschaftlichkeit. Weiters werden die sich bereits aus dem EISBKrV ergebenden Kriterien örtliche Verhältnisse und Verkehrserfordernisse ergänzt, um die Auswirkungen von eingetretenen Änderungen an den örtlichen Verhältnissen und Verkehrserfordernissen auf die Sicherung der Eisenbahnkreuzung entsprechend zu berücksichtigen.

In § 102 Abs. 2 Z 1 EISBKrV wird auf die erforderliche Annäherungszeit und die in der bestehenden Anlage berücksichtigte Annäherungszeit abgestellt. Die Ermittlung der erforderlichen Annäherungszeit ist der EISBKrV zu entnehmen (auch bei Triebfahrzeugführerüberwachung), für die in der bestehenden Anlage berücksichtigte Annäherungszeit sind bei fahrtbewirkter Anschaltung die Schaltstreckenlänge und die örtlich zulässige Geschwindigkeit im Bereich der Eisenbahnkreuzung maßgebend. Bei nicht fahrtbewirkter Einschaltung ist sinngemäß vorzugehen.

Aus § 102 Abs. 2 Z 1 EISBKrV ergibt sich weiters, dass, bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 der

Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, die nicht unter den Abs. 3 fallen, sofern die erforderliche Annäherungszeit gemäß Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 kleiner oder gleich der in der bestehenden Anlage berücksichtigten Annäherungszeit ist, ohne Anpassung der in der bestehenden Anlage berücksichtigten Annäherungszeit bis zum Ablauf ihrer technischen Nutzungsdauer beibehalten werden können.

In § 102 Abs. 2 Z 2 EisbKrV wird ein Bestandsschutz für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 unter den Voraussetzungen des § 102 Abs. 2 Z 2 EisbKrV gewährt.

Die Voraussetzungen in Z 2 bedeuten, dass sowohl die Möglichkeit der Anpassung der Annäherungszeit bis 2034 gegeben sein muss (und die Anpassung auch bis 2034 tatsächlich stattfindet), als auch bei Lichtzeichenanlagen die Bestimmung des § 37 Z 2 (60s-Kriterium) bzw. bei Halbschranken die Bestimmung des § 38 Abs. 2 (120s-Kriterium) im Bestand eingehalten sein muss.

§ 102 Abs. 3 EisbKrV umfasst ausschließlich *„Schrankenanlagen gemäß § 8 der 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 [...].“* Schrankenanlagen gemäß § 8 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 bei denen den Straßenbenutzern **zusätzlich** durch optische oder akustische Zeichen Halt geboten wird sind gemäß den Übergangsbestimmungen nach § 102 Abs. 2 zu beurteilen. Das gilt sinngemäß auch für bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, die zusätzlich durch akustische Zeichen das Anhaltegebot signalisieren.

Anhang zum Erlass

Erläuterungen zur EisbKrV-Novelle 2023

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Seit dem Inkrafttreten der Eisenbahnkreuzungsverordnung hat sich beim Vollzug einerseits bei einzelnen Bestimmungen insbesondere der Bedarf nach näheren Ergänzungen, auch im Sinne einer einheitlichen Auslegung der Verordnung, ergeben. Bei einzelnen Bestimmungen erweist es sich hingegen als zweckmäßig, die Vollziehung durch eine Straffung einzelner Bestimmungen zu erleichtern.

In die vorliegende Novelle werden beispielsweise folgende Ergänzungen aufgenommen:

- Zulässigkeit der Bewachung von Eisenbahnkreuzungen auch in bisher nicht ausdrücklich geregelten Fällen
- Übergangsbestimmung zur Berücksichtigung von bestehenden Sicherungen, die auf Grundlage dieser Verordnung neu errichtet wurden
- Anforderungen an die Einrichtung zur Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus

In die vorliegende Novelle werden insbesondere folgende Vereinfachungen aufgenommen:

- Bestimmungen betreffend das Zusammenwirken von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken mit Verkehrslichtsignalanlagen

Eine wesentliche Änderung findet sich in den Übergangsbestimmungen. Fristen wurden bei Zutreffen der Voraussetzungen verlängert. Dies soll die Möglichkeit von streckenbezogenen Betrachtungen und der Sicherheit dienenden Auflösungen von Eisenbahnkreuzungen erleichtern.

Um die Einhaltung der geänderten Fristen zu gewährleisten, wird mittels Erlass ein Überprüfungsplan für die Behörden formuliert. Darin ist beabsichtigt, bekannte besondere Gefahrenstellen vordringlich einer Prüfung zuzuführen. Darüber hinaus ist auf die Pflichten der Eisenbahnunternehmen des § 19 EISbG sowie des 11. Teils des EISbG zu verweisen, die einen sicheren Betrieb der Eisenbahn gewährleisten sollen. Über diese Verordnung hinausgehende Präventionsmaßnahmen im Sinne flankierender Maßnahmen liegen in der Sphäre der Eisenbahnunternehmen. Ebenfalls im Wege eines Erlasses sollen Kriterien im Zusammenhang mit der Auflöserung von Eisenbahnkreuzungen festgelegt werden, um einen einheitlichen Vollzug zu gewährleisten.

In den Übergangsbestimmungen finden sich keine Regelungen zu gemäß § 10 der Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961 gesicherten Eisenbahnkreuzungen. Auch diese sind im Rahmen der Aufsichtstätigkeit der zuständigen Behörde jedenfalls entsprechend zu überprüfen.

Besonderer Teil

Zu Inhaltsverzeichnis:

Das Inhaltsverzeichnis wurde angepasst.

Zu Z 2 (§ 1 Abs. 1):

Hier erfolgt eine redaktionelle Klarstellung.

Zu Z 3 (§ 1 Abs. 3):

Hier erfolgt eine redaktionelle Klarstellung.

Zu Z 4 (§ 2):

Hier erfolgen redaktionelle Anpassungen an Novellen der jeweiligen Gesetze und Verordnungen sowie formale Anpassungen.

Zu Z 5 (§ 4 Abs. 4):

Korrektur der fehlerhaften Nummerierung.

Zu Z 6 (§ 6 Abs. 1 Z 1):

Mit dieser Bestimmung wird festgelegt, dass Eisenbahnkreuzungen mit Fahrzeugverkehr, im Unterschied zur bisherigen Regelung, mit einem Achsabstand von kleiner als 32 m als eine Eisenbahnkreuzung zu behandeln sind. Die Anpassung auf 32 m berücksichtigt das längstzulässige Bemessungsfahrzeug einschließlich der weiteren erforderlichen Abstände wie beispielsweise von Sicherungseinrichtungen vom Gleis. Unbenommen davon kann auch bei einem größeren Abstand zwischen den Achsen aufgrund der

örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse, beispielsweise bei einem schrägen Kreuzungswinkel, die Behandlung als eine Eisenbahnkreuzung erforderlich werden.

Zu Z 6 (§ 6 Abs. 1 Z 2):

Mit dieser Bestimmung wird festgelegt, dass Eisenbahnkreuzungen, im Unterschied zur bisherigen Regelung, mit einem Achsabstand von kleiner als 13,5 m auch bei Fußgängerverkehr allein als eine Eisenbahnkreuzung zu behandeln sind. Die Anpassung auf 13,5 m berücksichtigt unter anderem, dass Fußgänger unter Umständen auch Gegenstände mit sich führen. Der Ersatz des Begriffes „kombinierten Radfahr- und Fußgängerverkehr“ durch den Begriff „Fußgänger- und Radfahrverkehr allein“ dient der textlichen Vereinheitlichung.

Zu Z 7 (§ 6 Abs. 1 Z 3):

Die Bestimmung ist in Abs. 1 Z 2 eingeflossen und kann daher entfallen.

Zu Z 8 (§ 9a):

Mit der Ergänzung soll ein Abgehen von den Bestimmungen des Abschnitts 5 sowie den §§ 6 Abs. 1, 62 und 89 Abs. 7 dieser Verordnung ermöglicht werden. In wieweit ein Abgehen von diesen Bestimmungen möglich ist, ist – wie auch in anderen Verfahren – abhängig vom behördlichen Ermittlungsverfahren. Dies dient der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit. Die im Einzelfall festzulegende Sicherungsart bleibt davon unberührt, da die Änderung auf die Ausgestaltung Bezug nimmt.

Zu Z 9 (§ 15 Abs. 2):

Hier erfolgt eine redaktionelle Berichtigung, da die Gradzeichen textlich nicht richtig dargestellt waren.

Zu Z 10 (§ 15 Abs. 3):

Dient der textlichen Verbesserung.

Zu Z 11 (§ 15 Abs. 5):

Es hat sich erwiesen, dass Reflexstoffe (Folien) mit höherer Retroreflexion als Bauart Typ 2 (sehr hochreflektierend) in manchen Fällen zur Blendung der Straßenbenutzer führen können. Diese Bestimmung sieht daher vor, dass nur noch Reflexstoffe (Folien) der Bauart Typ 2 (hochreflektierend) verwendet werden dürfen.

Zu Z 12 (§ 22 Abs. 1):

Die Möglichkeiten zur Anbringung der Andreaskreuze wird um den Begriff der Masten erweitert.

Zu Z 13 (§ 24 Abs. 2 und 3), zu Z 15 (§ 27 Abs. 1) und zu Z 16 (§ 28 Abs. 1):

Diese Bestimmungen dienen der Vereinheitlichung des Erscheinungsbildes der über der Fahrbahn angeordneten Verkehrszeichen an Eisenbahnkreuzungen für die Straßenbenutzer.

Zu Z 14 (§ 25):

Um sicherzustellen, dass sich Straßenbenutzer bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes in Verbindung mit einem Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ gesichert sind, mit maximal der für diese Eisenbahnkreuzung erlaubten Höchstgeschwindigkeit nähern, wurde für diesen Bereich der Straße ein Verbot für (für nicht in Zusammenhang mit der Sicherung der Eisenbahnkreuzung stehenden) Verkehrszeichen formuliert, welche eine Annäherung mit höherer Geschwindigkeit erlauben würden.

Zu Z 17 (§ 28 Abs. 3 und 4):

Korrektur der fehlerhaften Nummerierung der Absätze.

Zu Z 18 (§ 29 Abs. 4 bis 7):

Korrektur der fehlerhaften Nummerierung der Absätze.

Zu Z 19 (§ 30 Abs. 1):

Hier erfolgt eine redaktionelle Berichtigung in Satz 4 „...an die nächstgelegenen Schienen...“.

Zu Z 20 (§ 36 Abs. 1):

Die Aufnahme der Wendung „allein“ dient der textlichen Vereinheitlichung.

Zu Z 21 (§ 39 Abs. 1 Z 1):

Die Aufnahme des ergänzenden Kriteriums für die Zulässigkeit dieser Sicherungsart, nämlich, dass im Bereich der Eisenbahnkreuzung eine Geschwindigkeit von nicht mehr als 80 km/h örtlich zulässig ist, stellt eine Anpassung an die bisherige Handhabung dar.

Zu Z 21 (§ 39 Abs. 1 Z 2):

Dient der Klarstellung der zur Anwendung kommenden Kriterien. Da das Kriterium Vers Schub ohnehin keinen Einfluss auf die Anordnung der Sicherungsart hatte, konnte es entfallen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Formulierung eine negative Abgrenzung darstellt und daher ein konkretes Anführen aller nicht zu prüfenden weiteren Kriterien nicht notwendig ist.

Zu Z 22 (§ 39 Abs. 1 Z 3):

Dient der Anpassung an die Kriterien anderer Sicherungsarten. Dadurch wird betont, dass die örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse, wie bspw. eine Steigung bei der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung, bei der Festlegung der Art der Sicherung bei allen Sicherungsarten zu berücksichtigen sind.

Zu Z 23 (§ 39 Abs. 5):

Mit dieser Bestimmung wird ausdrücklich klargestellt, dass die Bewachung in den darin genannten Fällen jedenfalls zulässig ist.

Zu Z 24 (§ 44 Abs. 4):

Zur Bereinigung von Unklarheiten im Vollzug wurde festgelegt, dass bei der Berechnung des Sehpunktes das Ergebnis grundsätzlich aufzurunden ist.

Zu Z 25 (§ 45 Abs. 4):

Zur Bereinigung von Unklarheiten im Vollzug wurde festgelegt, dass bei der Berechnung des Sichtpunktes das Ergebnis grundsätzlich aufzurunden ist.

Zu Z 26 (§ 45 Abs. 8):

Der Verweis in dieser Bestimmung war um den Abs. 7 zu erweitern.

Zu Z 27 (§ 48 Abs. 1):

Hier erfolgt eine redaktionelle Berichtigung, da die Gradzeichen textlich nicht richtig dargestellt waren.

Zu Z 28 (§ 52 Abs. 2):

Der größere Abstand des Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt von 400 m begründet sich damit, dass Fußgänger sowie Radfahrer vom Schienenfahrzeug aus abgegebene akustische Signale besser wahrnehmen können als Benutzer von Straßenfahrzeugen. Die weitere Anpassung ist redaktioneller Art.

Zu Z 29 (§ 61 Abs. 4):

Diese Ergänzung stellt klar, dass die Möglichkeit besteht, die Eisenbahnkreuzung iSd. Bestimmung des § 39 zu bewachen.

Zu Z 30 (§ 65):

Zur Bereinigung von Unklarheiten im Vollzug wurde festgelegt, dass bei der Berechnung der Annäherungszeit das Ergebnis grundsätzlich aufzurunden ist.

Zu Z 31 (§ 66 Abs. 1 Z 1 und Z 2):

Stellt eine redaktionelle Änderung dar, da die bisherigen Ziffern 1 und 2 auf den Weg und nicht wie sonst in der Verordnung auf die notwendigen Zeiten abgestellt haben.

Zu Z 31 (§ 66 Abs. 1 Z 3):

Stellt eine redaktionelle Änderung dar.

Zu Z 32 (§ 69 Abs. 5 und 6):

Die Änderung trägt den Möglichkeiten des Bedieners hinsichtlich der Gewährleistung der exakten Annäherungszeit Rechnung.

Zu Z 33 (§ 70 Abs. 3):

Die bisherigen Verweise wurden richtiggestellt. Zur Bereinigung von Unklarheiten im Vollzug wurde festgelegt, dass bei der Berechnung der Dauer des Anhaltegebotes das Ergebnis grundsätzlich aufzurunden ist.

Zu Z 34 (§ 71 Abs. 3):

Die bisherigen Verweise wurden richtiggestellt. Zur Bereinigung von Unklarheiten im Vollzug wurde festgelegt, dass bei der Berechnung der Dauer des Anhaltegebotes das Ergebnis grundsätzlich aufzurunden ist.

Zu Z 35 (§ 73 Abs. 1):

Stellt analog zu § 66 Abs. 1 und 2 eine redaktionelle Änderung dar, da die bisherigen Ziffern 1 und 2 auf den Weg und nicht wie sonst in der Verordnung auf die notwendigen Zeiten abgestellt haben. Zur Bereinigung von Unklarheiten im Vollzug wurde festgelegt, dass bei der Berechnung der Dauer der Annäherungszeit das Ergebnis grundsätzlich aufzurunden ist. Die ergänzende Z 3 soll eine Signalbeobachtungszeit von 9 Sekunden ermöglichen.

Zu Z 36 (§ 75 Abs. 1):

Zur Bereinigung von Unklarheiten im Vollzug wurde festgelegt, dass bei der Berechnung der Länge der Einschaltstrecke das Ergebnis grundsätzlich aufzurunden ist.

Zu Z 37 (§ 75 Abs. 4):

Der Ersatz des Begriffs „Überwachungssignal“ durch den Begriff „Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal“ dient der Vereinheitlichung der Diktion.

Zu Z 38 (§ 76 Abs. 2):

Der Ersatz des Begriffs „überwachende Stelle“ durch den Begriff „besetzte Überwachungsstelle“ dient der Vereinheitlichung der Diktion.

Zu Z 39 und 40 (§ 77 Abs. 1, 3 und 4):

In Analogie zu § 76 Abs. 2 dient der Ersatz des Begriffs „überwachende Stelle“ durch den Begriff „besetzte Überwachungsstelle“ der Vereinheitlichung der Diktion.

Zu Z 41 und 42 (§ 82):

Die Bestimmungen des § 82 haben sich als zu kasuistisch erwiesen und wurden deshalb umformuliert. Die Erforderlichkeit und Form des Zusammenwirkens ist nunmehr im Einzelfall zu beurteilen. Gründe für ein Zusammenwirken finden sich in Absatz 1. Ob Lichtsignale an Straßenkreuzungen durch die Anlagen eines Eisenbahnunternehmens gesteuert werden dürfen, ist mit der gemäß StVO 1960 zuständigen Behörde zu klären.

Zu Z 43 (§ 86):

Die Ergänzung berücksichtigt die bisherige Vorgangsweise. Darüber hinaus erfolgten redaktionelle Anpassungen. Hinsichtlich der Form des Fahrplans werden durch die Bestimmung keine Anforderungen definiert.

Zu den Z 44 bis 47 (§§ 87 und 88):

Der Ersatz des Begriffs „überwachende Stelle“ durch den Begriff „besetzte Überwachungsstelle“ sowie der Ersatz des Begriffs „Überwachungssignal“ durch den Begriff „Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal“ dient der Vereinheitlichung der Diktion. Hinsichtlich § 88 Abs. 1 erfolgt eine Klarstellung.

Zu Z 48 (§ 89 Abs. 1 bis 11):

Der Ersatz des Begriffs „Betriebsstelle“ durch den Begriff „Überwachungsstelle“ sowie der Ersatz des Begriffs „Überwachungssignal“ durch den Begriff „Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal“ dient der Vereinheitlichung der Diktion.

Zu Z 49 (§ 91 Abs. 4 Z 3):

Stellt eine redaktionelle Änderung dar.

Zu Z 50 (§ 93 Abs. 1 Z 8):

Der Ersatz des Begriffs „überwachende Stelle“ durch den Begriff „besetzte Überwachungsstelle“ dient der Vereinheitlichung der Diktion.

Zu Z 51 (§ 95 Abs. 1):

Der Ersatz des Begriffs „überwachende Stelle“ durch den Begriff „besetzte Überwachungsstelle“ dient der Vereinheitlichung der Diktion.

Zu Z 52 (§ 102 Abs. 1):

Diese Bestimmung bezieht sich auf Eisenbahnkreuzungen, deren Art der Sicherung auf Grundlage der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 festgelegt wurde. Die in dieser Bestimmung festgelegte Übergangsfrist wird nun als konkretes Datum angegeben. Darüber hinaus wird der bisherige Zeitpunkt um 5 Jahre erstreckt.

Zu Z 52 (§ 102 Abs. 2):

Aufgrund der bisherigen Formulierung ist die Judikatur davon ausgegangen, dass eine Einschränkung auf fahrtbewirkte Einschaltung vorgesehen war. Daher wurden die Bedingungen, unter denen die bestehende Art der Sicherung beibehalten werden kann, geändert. Mit dieser Änderung soll insbesondere klargestellt werden, dass keine Einschränkung auf fahrtbewirkte Einschaltung besteht. Diese Änderung dient darüber hinaus der Steigerung der Wirtschaftlichkeit. Weiters werden die sich bereits aus dem EisbG ergebenden Kriterien örtliche Verhältnisse und Verkehrserfordernisse ergänzt, um die Auswirkungen von eingetretenen Änderungen an den örtlichen Verhältnissen und Verkehrserfordernissen auf die Sicherung der Eisenbahnkreuzung entsprechend zu berücksichtigen.

Durch die Umformulierung wurde klar herausgearbeitet, wann eine Beibehaltung möglich ist.

Zu Z 52 (§ 102 Abs. 3):

Die in dieser Bestimmung festgelegte Übergangsfrist wird nun als konkretes Datum angegeben. Darüber hinaus wird der bisherige Zeitpunkt um 5 Jahre erstreckt. Die Bestimmung dient der zeitnahen Gewährleistung eines einheitlichen Erscheinungsbildes für Straßenbenützer bei der Annäherung an Eisenbahnkreuzungen. Hinsichtlich der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse wird auf § 102 Abs. 2 verwiesen. Die textliche Ergänzung ergibt sich aus der Änderung in Abs. 2.

Zu Z 52 (§ 102 Abs. 4 und 5):

Stellt eine redaktionelle Änderung dar.

Zu Z 52 (§ 103):

Diese Bestimmung bezieht sich auf Eisenbahnkreuzungen, deren Art der Sicherung auf Grundlage der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 festgelegt wurde. Die in dieser Bestimmung festgelegte Übergangsfrist wird nun als konkretes Datum angegeben. Darüber hinaus wird der bisherige Zeitpunkt um 5 Jahre erstreckt.

Zu Z 52 (§§ 104 und 105):

Es werden Übergangsbestimmung zur Berücksichtigung von bestehenden Sicherungen, die auf Grundlage dieser Verordnung in der Fassung BGBl. II Nr. 216/2012 neu errichtet wurden bzw. bereits gem. § 102 Abs. 3 der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 angepasst wurden, geschaffen.

Zu Z 52 (§ 106):

Die Bestimmung dient unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Erwägungen einer zeitnahen Gewährleistung eines einheitlichen Erscheinungsbildes für Straßenbenützer bei der Annäherung an Eisenbahnkreuzungen.

Zu Z 53 (§ 107):

Stellt eine redaktionelle Anpassung dar.

Zu den Z 54 und 55 (§§ 108 und 109):

Stellt eine redaktionelle Anpassung dar.

Zu Z 56 (Anlage 2 Zusatztafel „auf Züge achten“):

Stellt eine redaktionelle Änderung dar.