

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2012

Ausgegeben am 26. Juni 2012

Teil II

216. Verordnung: Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 - EisbKrV

216. Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 - EisbKrV)

Auf Grund des § 49 Abs. 1 und 3 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 124/2011, wird verordnet:

Inhaltsverzeichnis

Art / Paragraph	Gegenstand / Bezeichnung
	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
	3. Abschnitt
	Sicherungseinrichtungen, Zusatztafeln und Zusatzeinrichtungen
§ 10.	Sicherungseinrichtungen
§ 11.	Zusatztafeln
§ 12.	Zusatzeinrichtungen
§ 13.	Sonstige zusätzliche Einrichtungen
	4. Abschnitt
	Bedeutung, Beschaffenheit, Form und Abmessungen der Sicherungseinrichtungen und Zusatztafeln
	Andreaskreuze
§ 14.	Bedeutung
§ 15.	Beschaffenheit, Form und Abmessungen
	Vorschriftszeichen
§ 16.	Abmessungen
	Zusatztafeln

Art / Paragraf	Gegenstand / Bezeichnung
§ 17.	Bedeutung
§ 18.	Abmessungen
	Lichtzeichen
§ 19.	Beschaffenheit und Form
	Schranken
§ 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	
Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes	
§ 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
Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus	
§ 53.	Grundsatz
§ 54.	Ermittlung der Lage der Sehpunkte
§ 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
Sicherung durch Lichtzeichen	
§ 62.	Dauer des Anhaltegebotes
§§ 63.–64.	Anschaltung der Lichtzeichen; erforderliche Annäherungszeit des

Art / Paragraph	Gegenstand / Bezeichnung
	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
	Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken
§ 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 Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume und bei Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume und Fernüberwachung
§ 73.	Erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken und Triebfahrzeugführerüberwachung
	Gemeinsame Bestimmungen für die Sicherung durch Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken
§ 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.	Vorübergehende Einschränkung des erforderlichen Sichttraumes im Zusammenhang mit der Errichtung von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken
§ 82.	Zusammenwirken von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken mit Lichtsignalen an Straßenkreuzungen
	Sicherung durch Bewachung
§ 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

9. Abschnitt

Störungen, Fehler und Maßnahmen im Störfall

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

Art / Paragraph**Gegenstand / Bezeichnung****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.–104. Übergangsbestimmungen
- § 105. Notifikationshinweis gemäß Artikel 12 der Richtlinie 98/34/EG
- § 106. Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Anlage 1: Ermittlung der Sperrstrecken d , d_1 und d_F

Anlage 2: Zusatztafel „auf Züge achten“

Anlage 3: Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“

Anlage 4: Rotierendes Warnsignal

1. Abschnitt**Allgemeines****Geltungsbereich**

§ 1. (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 Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 25/2010, unabhängig davon, ob hierbei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge, für Eisenbahnübergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen, und für schienengleiche Bahnsteigzugänge.

Begriffsbestimmungen

§ 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 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), BGBl. Nr. 159 idF BGBl. I Nr. 93/2009;
4. Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“: das Straßenverkehrszeichen gemäß § 50 Z 6b StVO;
5. Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“: das Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 Z 10a StVO;
6. Vorschriftszeichen „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“: das Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 Z 10b StVO;
7. Vorschriftszeichen „Halt“: das Straßenverkehrszeichen gemäß § 52 Z 24 StVO;
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;
9. Fahrbahn: der für den Fahrzeugverkehr bestimmte Teil der Straße gemäß § 2 Abs. 1 Z 2 StVO;

10. Radweg: ein für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg gemäß § 2 Abs. 1 Z 8 StVO;
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;
12. Gehweg: ein für den Fußgängerverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg gemäß § 2 Abs. 1 Z 11 StVO;
13. Geh- und Radweg: ein für den Fußgänger- und Fahrradverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg gemäß § 2 Abs. 1 Z 11a StVO;
14. Freilandstraße: Straße gemäß § 2 Abs. 1 Z 16 StVO;
15. Ortsgebiet: Straßennetz gemäß § 2 Abs. 1 Z 15 StVO;
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: Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), 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: Bodenmarkierungsverordnung, BGBl. Nr. 848/1995 idF BGBl. II Nr. 370/2002;
25. Behörde: die gemäß § 12 EisbG zuständige Behörde.

2. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Verpflichtung zur Sicherung

§ 3. Das Eisenbahnunternehmen hat Eisenbahnkreuzungen nach Maßgabe dieser Verordnung unabhängig davon, in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die hieraus erwachsenden Kosten zu tragen haben, zu sichern.

Arten der Sicherung

§ 4. (1) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung kann vorgenommen werden durch

1. Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes;
2. Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;
3. Lichtzeichen;
4. Lichtzeichen mit Schranken oder
5. Bewachung.

(2) Lichtzeichen mit Schranken gemäß Abs. 1 Z 4 können als Lichtzeichen mit Halbschranken, als Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume oder als Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume ausgeführt werden.

(3) Bei Lichtzeichen mit Halbschranken wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die gesamte Fahrbahn oder die gesamte Straße vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen vorerst jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt und werden nach Ablauf einer Zwischenzeit die übrigen Schrankenbäume geschlossen.

(3) Die Behörde kann im Einzelfall zur Erprobung innerhalb eines zu bestimmenden Zeitraumes eine dem Stand der Technik entsprechende, andere als die in Abs. 1 genannten Arten der Sicherung zulassen, wenn damit keine Änderung der Verhaltensbestimmungen für die Straßenbenützer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen verbunden ist.

Entscheidung über die Art der Sicherung

§ 5. (1) Über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung hat die Behörde 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.

(2) Die für die Entscheidung gemäß Abs. 1 erforderlichen Grundlagen sind der Behörde vom jeweiligen Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen.

Behandlung als eine Eisenbahnkreuzung

§ 6. (1) Ist der Abstand der Achsen der zueinander nächstgelegenen Gleise zweier oder mehrerer Eisenbahnkreuzungen, die im Verlauf einer Straße hintereinander gelegen sind,

1. für den Fahrzeugverkehr kleiner als 27,5 m oder
2. für den Radfahrverkehr allein oder für den kombinierten Radfahr- und Fußgängerverkehr kleiner als 10,5 m oder
3. für den Fußgängerverkehr allein kleiner als 7,5 m,

sind diese Eisenbahnkreuzungen wie eine Eisenbahnkreuzung zu behandeln.

(2) Von den Bestimmungen des Abs. 1 kann abgesehen werden, wenn diese Eisenbahnkreuzung aus Hauptgleisen und Nebengleisen oder aus Hauptgleisen und Anschlussbahngleisen gebildet wird und für Fahrten von Schienenfahrzeugen auf den Nebengleisen oder auf den Anschlussbahngleisen eine Bewachung angeordnet wird und dagegen im Hinblick auf die Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs keine Bedenken bestehen.

Unterschiedliche Arten der Sicherung für die beiden Verkehrsrichtungen der Straße und gegen beide Richtungen der Bahn

§ 7. (1) Für die beiden Verkehrsrichtungen einer Straße und gegen beide Richtungen der Bahn kann jeweils eine unterschiedliche Sicherung gemäß § 4 Abs. 1 Z. 1 und 2 angeordnet werden, wenn dagegen aus Gründen der Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs keine Bedenken bestehen.

(2) Für die Anbringung von Vorschriftszeichen und Zusatztafeln für die jeweilige Verkehrsrichtung der Straße sind die auf der jeweiligen Verkehrsrichtung der Straße gegen beide Richtungen der Bahn ungünstigsten Sichtverhältnisse maßgebend.

Sonderbestimmungen für Straßenbahnen und für andere Eisenbahnen, die in einer Längsrichtung der Straße verkehren

§ 8. (1) Innerhalb von Ortsgebieten bedürfen Eisenbahnkreuzungen zwischen Straßen und straßenabhängigen Straßenbahnen und Eisenbahnkreuzungen zwischen Straßen und anderen Eisenbahnen, die in einer Längsrichtung der Straße verkehren und die sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen, keiner Sicherung gemäß dieser Verordnung.

(2) Sofern es die örtlichen Verhältnisse erfordern, hat die Behörde jedoch diesen Verhältnissen entsprechende Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs anzuordnen.

Überprüfungen

§ 9. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat jede Eisenbahnkreuzung zumindest einmal jährlich auf den bescheidgemäßen Zustand zu überprüfen. Bei dieser Überprüfung ist auch festzustellen, ob der Zustand der Fahrbahnkonstruktion im Gleisbereich ein rasches und ungefährdetes Verlassen des Gefahrenraumes durch die Straßenbenützer ermöglicht. Bei dieser Überprüfung außerhalb dieses Bereiches festgestellte augenscheinliche Mängel sind dem Träger der Straßenbaulast beziehungsweise dem Straßenerhalter zu melden.

(2) Bei der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes ist die Überprüfung quadrantenweise vorzunehmen. Das Vorhandensein des der Entscheidung der Behörde über die Festlegung der Sicherung im Einzelfall gemäß § 49 Abs. 2 EISBZ zugrunde gelegten erforderlichen

Sichtraumes ist festzustellen. Ist anlässlich der jährlichen Überprüfung eine vorübergehende Einschränkung der erforderlichen Sichträume zu erwarten, sind die Sichträume erforderlichenfalls in kürzeren Abständen zu überprüfen. Gegebenenfalls sind zur Verhinderung der vorübergehenden Einschränkung der vorhandenen Sichträume zeitgerecht geeignete Maßnahmen zu setzen.

(3) Bei der Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus ist die Überprüfung quadrantenweise vorzunehmen. Das Vorhandensein des der Entscheidung der Behörde über die Festlegung der Sicherung im Einzelfall gemäß § 49 Abs. 2 EISBzG zugrunde gelegten vorhandenen Sichtraumes ist festzustellen. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob Veränderungen in den örtlichen Verhältnissen eingetreten sind, die die Hörbarkeit der akustischen Signale beeinträchtigen.

(4) Unabhängig von der Überprüfung gemäß Abs. 1 ist vom Eisenbahnunternehmen für jede Eisenbahnkreuzung festzustellen, ob an dieser Eisenbahnkreuzung drei oder mehr Zusammenpralle innerhalb der letzten fünf Jahre oder ein oder mehrere Zusammenpralle mit Todesfolge innerhalb der letzten zwei Jahre erfolgt sind. Zutreffendenfalls ist dies vom Eisenbahnunternehmen der Behörde bekannt zu geben.

(5) Bei der Überprüfung gemäß Abs. 1 beziehungsweise bei der Feststellung gemäß Abs. 4 hat sich das Eisenbahnunternehmen entsprechend fachlich qualifizierter Personen oder Einrichtungen zu bedienen.

3. Abschnitt

Sicherungseinrichtungen, Zusatztafeln und Zusatzeinrichtungen

Sicherungseinrichtungen

§ 10. (1) Sicherungseinrichtungen sind:

- a) Andreaskreuze;
- b) Lichtzeichen;
- c) Schranken;
- d) Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“;
- e) Vorschriftszeichen „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“;
- f) Vorschriftszeichen „Halt“.

(2) Sicherungseinrichtungen gemäß Abs. 1 sind Bestandteil der Sicherung der Eisenbahnkreuzung.

Zusatztafeln

§ 11. Ergänzend zu den Sicherungseinrichtungen gemäß § 10 sind in den in dieser Verordnung bestimmten Fällen folgende Zusatztafeln anzubringen:

- a) Zusatztafel „Richtungspfeil“;
- b) Zusatztafel „auf Züge achten“;
- c) Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“.

Zusatzeinrichtungen

§ 12. (1) Soll zur Erhöhung der Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs eine zusätzliche Hinderniswirkung oder eine Erhöhung der Aufmerksamkeit der Straßenbenützer bewirkt werden oder ist die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung barrierefrei auszugestalten, hat die Behörde die Anbringung von elektrischen oder elektronischen Lätewerken, Drehkreuzen, Toren, Umlaufsperrn an Eisenbahnkreuzungen mit Gehwegen oder Geh- und Radwegen, Hängegittern oder die erforderlichen zusätzlichen Einrichtungen für die barrierefreie Ausgestaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung anzuordnen. Diese sind vom Eisenbahnunternehmen anzubringen. Die akustischen Zeichen der elektrischen oder elektronischen Lätewerke sind bei Lichtzeichen vom Beginn des Anhaltegebotes bis zur Ausschaltung der Lichtzeichen zu geben. Bei Lichtzeichen mit Schranken sind diese vom Beginn des Anhaltegebotes bis zum Erreichen der geschlossenen Endlage der Schrankenbäume zu geben.

(2) Mit den zusätzlichen Einrichtungen für die barrierefreie Ausgestaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung ist den Betroffenen eine Information zu geben, ob ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung möglich ist. Zusätzlich ist den Betroffenen jedenfalls auch eine Information zu geben, wenn die technischen Bestandteile der Sicherungseinrichtungen beziehungsweise die zusätzlichen Einrichtungen nicht ordnungsgemäß funktionieren. Bei den zusätzlichen Einrichtungen ist für die Betroffenen in geeigneter Weise auch ein Hinweis anzubringen, bei welcher Stelle die Wiederherstellung der ordnungsgemäßen Funktion der zusätzlichen Einrichtungen veranlasst werden kann.

(3) Die Behörde kann im Einzelfall zur Erprobung innerhalb eines zu bestimmenden Zeitraumes dem Stand der Technik entsprechende, andere als die in Abs. 1 genannten Zusatzeinrichtungen zulassen, wenn zu erwarten ist, dass damit die Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs verbessert werden kann.

(4) Zusatzeinrichtungen und zusätzliche Einrichtungen für die barrierefreie Ausgestaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung sind Bestandteil der Sicherung, jedoch keine Sicherungseinrichtungen im Sinne des § 10 dieser Verordnung.

Sonstige zusätzliche Einrichtungen

§ 13. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat dem Träger der Straßenbaulast die Anbringung sonstiger zusätzlicher Einrichtungen, wie beispielsweise Fahrbahnlichter oder Wechselverkehrszeichen, zu ermöglichen, wenn dies vom Träger der Straßenbaulast für die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Straßenbenützer für erforderlich erachtet wird. Derartige sonstige zusätzliche Einrichtungen dürfen straßenrechtlichen Vorschriften und den Bestimmungen über den Bauverbots- und Gefährdungsbereich der Bahn nicht widersprechen.

(2) Sonstige zusätzliche Einrichtungen sind weder Bestandteil der Sicherung noch Sicherungseinrichtungen gemäß § 10 oder Zusatzeinrichtungen gemäß § 12 dieser Verordnung.

4. Abschnitt

Bedeutung, Beschaffenheit, Form und Abmessungen der Sicherungseinrichtungen und Zusatztafeln

Andreaskreuze

Bedeutung

§ 14. Andreaskreuze zeigen Eisenbahnkreuzungen an.

Beschaffenheit, Form und Abmessungen

§ 15. (1) Andreaskreuze sind aus form- und witterungsbeständigem Material herzustellen. Auf diesen sind die Reflexstoffe (Folien) anzubringen. Die Rückseite muss blendfrei sein.

(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	600	600	600
Winkel der Spitzen der Balken	90 ⁰	90 ⁰	90 ⁰
Länge der weißen Balken	880 mm	770 mm	880 mm
Breite der weißen Balken	60 mm	50 mm	60 mm

(3) Doppelte Andreaskreuze der Formate I und II sind durch zwei einfache Andreaskreuze der Formate I und II in jeweils liegender oder hochgestellter Form übereinander und in sich verschoben so darzustellen, dass der lichte Abstand der jeweils parallel liegenden Balken

1. beim Format I 100 mm,
2. beim Format II 90 mm und
3. beim Format III 85 mm

beträgt. Die weißen Balken müssen durchgehend dargestellt sein.

(4) Für Andreaskreuze auf Tafeln (Format III) sind bei Darstellung von

1. einfachen Andreaskreuzen in liegender oder stehender Form weiße Tafeln mit den Abmessungen von 630 mm x 960 mm,
2. doppelten Andreaskreuzen in stehender Form weiße Tafeln mit den Abmessungen Breite x Höhe von 630 mm x 1400 mm und
3. doppelten Andreaskreuzen in liegender Form weiße Tafeln mit den Abmessungen von 960 mm x 960 mm

zu verwenden.

(5) Die Reflexstoffe (Folien) der Andreaskreuze mit den Formaten I und II müssen der Bauart Typ 2 (hochreflektierend) gemäß § 4 StVZVO 1998 entsprechen. Die Reflexstoffe (Folien) der Andreaskreuze mit dem Format III und die Tafeln müssen eine höhere Retroreflexion als Bauart Typ 2 (sehr hochreflektierend) aufweisen. Die Farben Rot und Weiß haben den Anforderungen des § 3 StVZVO 1998 zu entsprechen.

Vorschriftszeichen

Abmessungen

§ 16. Die Abmessungen der Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“, „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ und „Halt“, die vor einer Eisenbahnkreuzung angebracht werden, haben nach Möglichkeit zumindest den Abmessungen der Vorschriftszeichen, die im Verlauf derselben Straße verwendet werden, zu entsprechen.

Zusatztafeln

Bedeutung

§ 17. (1) Die Zusatztafel „Richtungspfeil“ weist den Straßenbenutzer auf die Lage der Eisenbahnkreuzung hin.

(2) Die Zusatztafel „auf Züge achten“ weist den Straßenbenutzer darauf hin, dass das Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ im Zusammenhang mit der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes steht.

(3) Die Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ weist den Straßenbenutzer darauf hin, dass das Vorschriftszeichen „Halt“ im Zusammenhang mit der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gegen zumindest eine Richtung der Bahn, für die der erforderliche Sichtraum nicht vorhanden ist, steht.

Abmessungen

§ 18. (1) Die Zusatztafel „Richtungspfeil“ hat eine Abmessung Breite x Höhe von mindestens 470 mm x 150 mm aufzuweisen. Das Format der Zusatztafel „Richtungspfeil“ ist dem Format oder der Größe des Andreaskreuzes, des Vorschriftzeichens oder des Lichtzeichens anzugleichen. Der Richtungspfeil ist in schwarzer Farbe auf weißem Hintergrund auszuführen.

(2) Die Zusatztafel „auf Züge achten“ gemäß Anlage 2 hat eine Abmessung Breite x Höhe von mindestens 470 mm x 310 mm aufzuweisen. Das Symbol ist in schwarzer Farbe auf weißem Hintergrund auszuführen.

(3) Die Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ gemäß Anlage 3 hat eine Abmessung Breite x Höhe von mindestens 470 mm x 310 mm aufzuweisen. Das Symbol ist in schwarzer Farbe auf weißem Hintergrund auszuführen.

Lichtzeichen

Beschaffenheit und Form

§ 19. (1) Die Einrichtung zur Abgabe von Lichtzeichen besteht aus zwei übereinander angeordneten kreisrunden Signalgebern mit schwarzem Hintergrund. Der schwarze Hintergrund ist innen mit einer weißen und außen mit einer roten Umrandung zu versehen (Signal- oder Tragschild).

(2) Die Reflexstoffe (Folien) der weißen und roten Umrandung müssen der Bauart Typ 2 (hochreflektierend) gemäß § 4 StVZVO 1998 entsprechen. Die Farben Rot und Weiß haben den Anforderungen des § 3 StVZVO 1998 zu entsprechen.

(3) In der Grundstellung zeigen die Signalgeber kein Licht. Mit Beginn des Anhaltegebotes für die Straßenbenutzer gemäß § 99 Abs. 1 zeigen die Signalgeber 4 Sekunden gelbes nicht blinkendes Licht und anschließend bis zum Ausschalten der Lichtzeichen bzw. bis zum vollständigen Öffnen der Schrankenbäume rotes nicht blinkendes Licht.

Schranken

Ausführung der Schranken

§ 20. Schranken bestehen aus den Schrankenantrieben und den Schrankenbäumen.

Ausführung der Schrankenbäume

§ 21. (1) Neue oder zu erneuernde Schrankenbäume müssen aus einem leicht verformbaren und bei Bruch nicht splitternden Material, beispielsweise aus Aluminium oder Kunststoff, bestehen.

(2) Schrankenbäume sind in ihrer ganzen Länge mit in einem Abstand von etwa 50 cm sich abwechselnden rot-weißen Streifen zu versehen. Schrankenbäume mit rundem Querschnitt sind beidseitig mit einem Belag aus rot-weißen Streifen von jeweils mindestens 8 cm Breite zu versehen. Schrankenbäume mit rechteckigem Querschnitt sind beidseitig über die gesamte Höhe mit einem Belag aus rot-weißen Streifen zu versehen.

(3) Die Reflexstoffe (Folien) des Belages müssen der Bauart Typ 2 (hochreflektierend) gemäß § 4 StVZVO 1998 entsprechen. Die Farben Rot und Weiß haben den Anforderungen des § 3 StVZVO 1998 zu entsprechen.

5. Abschnitt

Anbringung der Sicherungseinrichtungen

Andreaskreuze allgemein

§ 22. (1) Andreaskreuze sind für die Straßenbenützer leicht und rechtzeitig erkennbar vor sämtlichen Eisenbahnkreuzungen auf Rohrstehern, Masten mit Auslegern, Auslegermasten, Abspannungen oder an anderer geeigneter Stelle anzubringen.

(2) Vor eingleisigen Eisenbahnkreuzungen sind einfache Andreaskreuz anzubringen. Vor mehrgleisigen Eisenbahnkreuzungen sind doppelte Andreaskreuze anzubringen. Eisenbahnkreuzungen innerhalb einer Weiche gelten als mehrgleisig.

(3) Die Andreaskreuze sind in der Regel auf beiden Straßenseiten anzubringen. Ist die Anbringung der Andreaskreuze entweder auf der rechten Straßenseite oder auf der linken Straßenseite nicht möglich, sind die Andreaskreuze auf der linken Straßenseite und oberhalb der Fahrbahn beziehungsweise auf der rechten Straßenseite und oberhalb der Fahrbahn anzubringen. Ist die Anbringung der Andreaskreuz weder auf der rechten noch auf der linken Straßenseite möglich, ist ein Andreaskreuz oberhalb der Fahrbahn anzubringen. Weist die Fahrbahn in der Annäherungsrichtung zur Eisenbahnkreuzung mehr als einen Fahrstreifen auf, ist zusätzlich jedenfalls ein Andreaskreuz oberhalb der Fahrbahn anzubringen.

(4) An Eisenbahnkreuzungen mit Straßen, bei denen im Bereich von jeweils 80 m beiderseits der Bahn ein ungehindertes aneinander Vorbeifahren mehrspuriger Straßenfahrzeuge nicht möglich ist, genügt die Anbringung eines Andreaskreuzes auf der rechten Straßenseite. Zusätzlich können Andreaskreuze auch an anderer geeigneter Stelle vor der Eisenbahnkreuzung angebracht werden.

(5) Bei Eisenbahnkreuzungen mit einem Gehweg, mit einem Radweg oder mit einem für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam zu benützendem Geh- und Radweg ist das Andreaskreuz in der Regel auf der rechten Seite des Weges anzubringen. Ist dies nicht möglich, ist das Andreaskreuz auf der linken Seite des Weges anzubringen. Bei Eisenbahnkreuzungen mit einem Geh- und Radweg, bei dem der Fußgänger- und Fahrradverkehr getrennt geführt werden, sind die Andreaskreuze auf beiden Seiten des Weges anzubringen. Ist die Anbringung der Andreaskreuz entweder auf der rechten Seite des Weges oder auf der linken Seite des Weges nicht möglich, sind die Andreaskreuz auf der linken Seite des Weges und oberhalb des Weges beziehungsweise auf der rechten Seite des Weges und oberhalb des Weges anzubringen. Ist die Anbringung der Andreaskreuz weder auf der rechten noch auf der linken Seite des Weges möglich, ist ein Andreaskreuz oberhalb des Weges anzubringen. Zusätzlich können Andreaskreuze auch an anderer geeigneter Stelle vor der Eisenbahnkreuzung angebracht werden.

(6) Münden vor der Eisenbahnkreuzung weitere Straßen in die zur Eisenbahnkreuzung führende Straße ein, muss von jeder einmündenden Straße aus zumindest ein Andreaskreuz leicht und rechtzeitig erkennbar sein. Erforderlichenfalls ist auf jenen einmündenden Straßen, von denen aus eine leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit eines Andreaskreuzes nicht gegeben ist, ein zusätzliches Andreaskreuz auf der rechten Straßenseite der zur Eisenbahnkreuzung führenden Straße anzubringen. Ist dies nicht möglich, ist das Andreaskreuz an anderer geeigneter Stelle anzubringen. Zusätzlich können Andreaskreuze auch an anderer geeigneter Stelle angebracht werden. Erforderlichenfalls ist eine auf die Lage der Eisenbahnkreuzung hinweisende Zusatztafel „Richtungspfeil“ anzubringen. Diese ist, sofern sich aus den folgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt, unterhalb des Andreaskreuzes anzubringen.

(7) Andreaskreuze sind in der Regel in einem Abstand von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene anzubringen. Wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, darf dieser Abstand so weit verringert werden, als dem andere gesetzliche Bestimmungen nicht entgegenstehen.

(8) Bei stumpfwinkligen Kreuzungen ist der Schnittpunkt der linken Begrenzung eines 2,60 m breiten Straßenfahrzeuges mit der Begrenzung des Gefahrenraumes der Bahn zu ermitteln. Das Andreaskreuz auf der rechten Straßenseite ist in diesem Fall unter Berücksichtigung des erforderlichen Seitenabstandes des Andreaskreuzes zum Fahrbahnrand so aufzustellen, dass ein vor dem Andreaskreuz stehendes Fahrzeug nicht näher als 2,75 m an die Achse des nächstgelegenen Gleises heranragt.

(9) Kann den Anforderungen der Abs. 7 und 8 nicht entsprochen werden, darf das Andreaskreuz in einem solchen näheren Abstand zur nächstgelegenen Schienen angebracht werden, als dem andere gesetzliche Bestimmungen nicht entgegenstehen. In diesem Fall hat das Eisenbahnunternehmen die Anbringung einer Haltelinie in einer den Bestimmungen der Abs. 7 und 8 entsprechenden Entfernung vor der nächstgelegenen Schiene beim Träger der Straßenbaulast zu veranlassen.

(10) Der Abstand zwischen dem unteren Rand des Andreaskreuzes oder dem unteren Rand der Tafel und der Fahrbahn darf bei seitlicher Anbringung nicht weniger als 0,60 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2,50 m, bei Anbringung oberhalb der Fahrbahn nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 5,50 m betragen. Bei seitlicher Anbringung darf der seitliche Abstand zwischen dem der Fahrbahn zunächst liegenden Rand des Andreaskreuzes oder dem der Fahrbahn zunächst liegende Rand der Tafel und dem Fahrbahnrand im Ortsgebiet nicht weniger als 0,30 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2 m, auf Freilandstraßen nur in Ausnahmefällen weniger als 1 m und mehr als 2,50 m betragen. Sind zum Andreaskreuz auch Vorschriftszeichen und/oder Zusatztafeln angebracht, gelten die Maßangaben bezüglich des Höhenabstandes für das untere Zeichen und die Maßangaben bezüglich des seitlichen Abstandes für das näher zur Fahrbahn reichende Zeichen.

(11) Ob Andreaskreuze liegend oder stehend und in welchem Format diese anzubringen sind, ergibt sich aus den §§ 23, 26, 29 und 33. Werden Andreaskreuze auf beiden Straßenseiten angebracht, sind beide Andreaskreuze entweder liegend oder stehend anzubringen. Andreaskreuze oberhalb der Fahrbahn sind immer in liegender Form anzubringen.

Andreaskreuze, Vorschriftszeichen und Zusatztafel „auf Züge achten“ bei der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes

§ 23. Bei der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes sind Andreaskreuze mit dem Format III in der Regel in liegender Form zu verwenden. Ist die Anbringung der Andreaskreuze mit dem Format III in liegender Form auf Grund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich, sind die Andreaskreuze mit dem Format III in stehender Form anzubringen. Bei Eisenbahnkreuzungen mit Gehwegen, mit Radwegen oder mit Geh- und Radwegen ist das Format I in der Regel in liegender Form zu verwenden. Ist die Anbringung der Andreaskreuze mit dem Format I in liegender Form auf Grund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich, sind die Andreaskreuze mit dem Format I in stehender Form anzubringen. Die Verwendung von Andreaskreuzen mit dem Format III bei Eisenbahnkreuzungen mit Gehwegen, mit Radwegen oder mit Geh- und Radwegen ist zulässig.

§ 24. (1) Ist bei der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes der Ermittlung des erforderlichen Sichttraumes eine Annäherungsgeschwindigkeit

1. auf der Straße von 40 km/h, von 30 km/h oder von 20 km/h;
2. auf Radwegen oder auf Geh- und Radwegen von 20 km/h

zugrunde zu legen, ist dies den Lenkern von Fahrzeugen mit dem entsprechenden Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ mit der Zusatztafel „auf Züge achten“ leicht und rechtzeitig erkennbar in der Regel auf Höhe des hierfür maßgebenden Sehpunktes anzuzeigen. Ist die Anbringung des Vorschriftszeichens „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ mit der Zusatztafel „auf Züge achten“ am rechten Fahrbahnrand auf Höhe des maßgebenden Sehpunktes nicht leicht und rechtzeitig erkennbar oder überhaupt nicht möglich, ist dieses Vorschriftszeichen mit der Zusatztafel am rechten Fahrbahnrand auf Höhe der vor dem maßgebenden Sehpunkt nächst möglich gelegenen Stelle leicht und rechtzeitig erkennbar anzubringen. Erforderlichenfalls ist das Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ mit der Zusatztafel „auf Züge achten“ zusätzlich am linken Fahrbahnrand anzubringen.

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

(3) Ist der Ermittlung des erforderlichen Sichtraumes 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 rechts vom Andreaskreuz oberhalb der Fahrbahn anzuzeigen.

(4) Sind für eine Annäherungsrichtung der Straße aus Gründen der Sicht gegen den Anfangspunkt und gegen den Endpunkt der Strecke unterschiedliche Sehpunkte maßgebend, ist dem Straßenverkehr die geringere zu Grunde zu legende Annäherungsgeschwindigkeit mit dem Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ oder gegebenenfalls das Anhaltegebot mit dem Vorschriftszeichen „Halt“ anzuzeigen.

§ 25. Ist im Straßenverlauf vor einer Eisenbahnkreuzung, die durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes 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 Sichtraumes kein Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ mit einer höheren Geschwindigkeit als jener, die der Sicherung der Eisenbahnkreuzung zugrunde gelegt wurde, angebracht werden.

Andreaskreuze, Vorschriftszeichen und Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ bei der Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus

§ 26. Bei der Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus sind Andreaskreuze mit dem Format III in der Regel in liegender Form zu verwenden. Ist die Anbringung der Andreaskreuze mit dem Format III in liegender Form auf Grund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich, sind Andreaskreuze mit dem Format III in stehender Form anzubringen. Bei Eisenbahnkreuzungen mit Gehwegen, mit Radwegen oder mit Geh- und Radwegen ist das Format I in der Regel in liegender Form zu verwenden. Ist die Anbringung der Andreaskreuze mit dem Format I in liegender Form auf Grund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich, sind Andreaskreuze mit dem Format I in stehender Form anzubringen. Die Verwendung von Andreaskreuzen mit dem Format III bei Eisenbahnkreuzungen mit Gehwegen, mit Radwegen oder mit Geh- und Radwegen ist zulässig.

§ 27. (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 rechts vom Andreaskreuz oberhalb der Fahrbahn anzubringen.

(2) Bei Eisenbahnkreuzungen für den Fußgängerverkehr allein ist kein Vorschriftszeichen „Halt“ zum Andreaskreuz anzubringen. Die Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ ist unterhalb des Andreaskreuzes anzubringen.

Andreaskreuze und Lichtzeichen bei der Sicherung durch Lichtzeichen

§ 28. (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 rechts der Andreaskreuze oberhalb der Fahrbahn anzubringen.

(2) Münden vor der Eisenbahnkreuzung weitere Straßen in die zur Eisenbahnkreuzung führende Straße ein, muss von jeder einmündenden Straße aus zumindest ein Lichtzeichen leicht und rechtzeitig erkennbar sein. Erforderlichenfalls ist auf jenen einmündenden Straßen, von denen aus eine leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit eines Lichtzeichens nicht gegeben ist, ein zusätzliches Lichtzeichen auf der rechten Straßenseite der zur Eisenbahnkreuzung führenden Straße anzubringen. Ist dies nicht möglich, ist das Lichtzeichen an anderer geeigneter Stelle anzubringen. Zusätzlich können Lichtzeichen auch an anderer geeigneter Stelle angebracht werden. Erforderlichenfalls ist eine auf die Lage der Eisenbahnkreuzung hinweisende Zusatztafel „Richtungspfeil“ anzubringen. Diese ist, sofern sich aus den folgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt, unterhalb des Lichtzeichens anzubringen.

(2) Im Fall des § 22 Abs. 4 ist ein Lichtzeichen auf der linken Straßenseite nach der letzten Schiene (Rücklicht) anzubringen. Erforderlichenfalls können Lichtzeichen zusätzlich auch an anderer geeigneter Stelle nach der letzten Schiene angebracht werden.

(3) Sind bei Eisenbahnkreuzungen mit einem Gehweg, mit einem Radweg und mit einem für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam zu benützenden Geh- und Radweg keine zusätzlichen akustischen Zeichen vorgesehen, ist an geeigneter Stelle ein Lichtzeichen nach der letzten Schiene (Rücklicht) anzubringen.

§ 29. (1) Die Lichtzeichen auf Masten sind so anzubringen, dass sich die optische Achse der Kammer für das rote Licht etwa 2,60 m über der Fahrbahn befindet und zwischen Fahrbahnrand und der weiß-roten Umrandung der Lichtzeichen

1. im Ortsgebiet ein Abstand von 0,30 m nicht unterschritten und nur in Ausnahmefällen ein Abstand von 2 m überschritten und
2. auf Freilandstraßen nur in Ausnahmefällen ein Abstand von 1 m unterschritten und ein Abstand von 2,50 m nicht überschritten

wird.

(2) Die Lichtzeichen auf Masten mit Auslegern sind möglichst nahe zum Fahrbahnrand so anzubringen, dass zwischen Fahrbahnrand und der weiß-roten Umrandung der Lichtzeichen

1. im Ortsgebiet ein Abstand von 0,30 m nicht unterschritten
2. auf Freilandstraßen nur in Ausnahmefällen ein Abstand von 1 m unterschritten

wird.

(3) Bei Anbringung der Lichtzeichen auf Masten mit Auslegern über Gehwegen darf der Abstand zur Unterkante der weiß-roten Umrandung der Lichtzeichen nicht weniger als 2,20 m, bei Radwegen und Geh- und Radwegen nicht weniger als 2,50 m betragen. Erforderlichenfalls können Lichtzeichen auch an anderer geeigneter Stelle angebracht werden.

(5) Bei Lichtzeichen auf Masten ist das Andreaskreuz mit dem Format II in stehender Ausführung anzubringen. Die Anbringung eines Andreaskreuzes mit dem Format III ist zulässig.

(6) Bei Lichtzeichen auf Masten mit Auslegern ist das Andreaskreuz mit dem Format II in liegender Ausführung neben der vom Fahrbahnrand abgewandten Seite der weiß-roten Umrandung des Lichtzeichens anzubringen. Die Anbringung von Andreaskreuzen mit dem Format III ist zulässig.

(7) Bei Lichtzeichen oberhalb der Fahrbahn ist das Andreaskreuz mit dem Format III in liegender Form rechts neben der weiß-roten Umrandung des Lichtzeichens anzubringen. Der Abstand zwischen der Unterkante der weiß-roten Umrandung des Lichtzeichens und der Fahrbahn darf nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 5,50 m betragen.

(8) Vorrichtungen, auf denen Lichtzeichen nach der letzten Schiene (Rücklichter) angebracht werden, sind in der Regel in einem Abstand von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene anzubringen. Dieser Abstand von der nächstgelegenen Schiene ist auf den der Schiene nächstgelegenen Teil des Rücklichtes zu beziehen. Wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, darf dieser Abstand so weit verringert werden, als dem andere gesetzliche Bestimmungen nicht entgegenstehen.

Andreaskreuze, Lichtzeichen und Schrankenantriebe mit Schrankenbäumen bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken

§ 30. (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 Schiene 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.

- (2) Die Schrankenantriebe sind so aufzustellen, dass zwischen Fahrbahnrand und Schrankenantrieb
1. im Ortsgebiet ein Abstand von 0,30 m nicht unterschritten und
 2. auf Freilandstraßen ein Abstand von 1 m nur in Ausnahmefällen unterschritten

wird.

(3) Bei Lichtzeichen mit zweiteiligen Vollschranken sind die Schrankenantriebe, sofern die örtlichen Verhältnisse dies zulassen, auf der jeweils rechten Straßenseite aufzustellen.

§ 31. (1) Bei Lichtzeichen mit Schranken, deren Schrankenbäume in der Grundstellung geöffnet sind, sind die Schrankenbäume in der Grundstellung lotrecht auszuführen.

(2) Schrankenbäume müssen in allen Stellungen von unter Spannung stehenden Teilen einer Oberleitungsanlage einen Mindestabstand von 1 m haben.

(3) Zwischen Fahrhahoberkante und der Achse des Schrankenbaumes im geschlossenen Zustand ist ein Abstand von 1 m einzuhalten. Hierbei ist der höchste Punkt der Fahrhahoberkante maßgebend. Abweichungen von $\pm 0,2$ m sind zulässig.

§ 32. (1) Für Halbschranken ist in der Regel eine Mindestbreite der Fahrhah von mehr als 5,8 m erforderlich. Die Mindestbreite der Fahrhah muss in der Regel auf einer Länge von etwa 80 m vor bis etwa 80 m nach der Eisenbahnkreuzung gegeben sein. Die Fahrtrichtungen der Fahrhah müssen durch eine Sperrlinie oder durch bauliche Einrichtungen geteilt sein. Die Sperrlinie ist über die Eisenbahnkreuzung durchzuziehen. Bauliche Einrichtungen zur Teilung der Fahrtrichtungen der Fahrhah sind im Bereich der Eisenbahnkreuzung mit einer Sperrfläche zu verbinden. Die Schrankenbäume müssen bis an die Sperrlinie beziehungsweise bis an die baulichen Einrichtungen heranreichen und dürfen diese nicht überragen.

(2) Ist eine Fahrhahbreite von mehr als 5,8 m auf einer Länge von jeweils 80 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung nicht vorhanden oder ist die Herstellung einer Fahrhahbreite von mehr als 5,8 m auf einer Länge von jeweils 80 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln nicht möglich, dürfen Halbschranken auch bei einer Mindestbreite der Fahrhah von 5,2 m, die auf einer Länge von jeweils 30 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung gegeben sein muss, errichtet werden. Die Fahrtrichtungen der Fahrhah müssen durch eine Leitlinie geteilt sein. Die Leitlinie ist über die Eisenbahnkreuzung durchzuziehen. Bauliche Einrichtungen zur Teilung der Fahrtrichtungen der Fahrhah sind nicht zulässig. Die Schrankenbäume sind so auszuführen, dass für die Straßenbenutzer eine Ausfahrbreite von 3 m verbleibt.

§ 33. (1) Für die Anbringung der Andreaskreuzen und der Lichtzeichen gelten, soweit im Folgenden nichts anderes bestimmt ist, die §§ 22, 28 und 29 betreffend Anbringung der Andreaskreuzen und der Lichtzeichen sinngemäß.

(2) Die Andreaskreuzen und die Lichtzeichen sind, aus der Annäherungsrichtung des Straßenbenutzers betrachtet, vor dem Schrankentrieb beziehungsweise vor dem Schrankenbaum anzubringen. Der Abstand zwischen der Achse der Vorrichtung, auf der das Andreaskreuz und das Lichtzeichen angebracht sind, und der Achse des Schrankentriebes beziehungsweise des Schrankenbaumes hat in der Regel 1,0 m zu betragen. In begründeten Ausnahmefällen kann davon abgesehen werden.

(3) Bei stumpfwinkligen Kreuzungen ist der Schnittpunkt der linken Begrenzung eines 2,60 m breiten Straßenfahrzeuges mit dem Schrankenbaum zu ermitteln. Die Lichtzeichen auf Masten oder auf Masten mit Ausleger auf der rechten Straßenseite sind in diesem Fall unter Berücksichtigung des Seitenabstandes zum Fahrhahrand so anzubringen, dass sich die Leuchtfläche der Lichtzeichen auf Höhe dieses Schnittpunktes befindet. Kann diesen Anforderungen nicht entsprochen werden, sind die Bestimmungen des § 22 Abs. 9 sinngemäß anzuwenden.

(4) Vorrichtungen, auf denen Lichtzeichen nach der letzten Schiene (Rücklichter) angebracht werden und die nicht vor einem Schrankentrieb oder einem Schrankenbaum stehen, sind 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 Rücklichtes zu beziehen. Wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, darf dieser Abstand so weit verringert werden, als dem andere gesetzliche Bestimmungen nicht entgegenstehen.

Schutzeinrichtungen bei Sicherungseinrichtungen

§ 34. Soweit es örtlich erforderlich ist, sind zum Schutz der Sicherungseinrichtungen vor Beschädigungen durch Straßenfahrzeuge oder zum Schutz von Fußgängern und Radfahrern vor Verletzungen geeignete Schutzeinrichtungen vorzusehen.

6. Abschnitt

Zulässigkeit der Sicherungsarten

Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes

§ 35. (1) Eine Eisenbahnkreuzung kann durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesichert werden, wenn

1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 80 km/h beträgt und
2. der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt höchstens 400 m beträgt und der Sichtraum im erforderlichen Ausmaß vorhanden ist und

3. der erforderliche Sichtraum nicht durch stehende oder sich bewegende Schienenfahrzeuge eingeschränkt wird und
4. nicht mehr als ein Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung der Straße vorhanden ist und
5. durchschnittlich auf der Straße täglich nicht mehr als 3000 Kraftfahrzeuge innerhalb von 24 Stunden verkehren und
6. dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.

(2) Legt das Eisenbahnunternehmen im Verfahren betreffend die Entscheidung über die Sicherung der Eisenbahnkreuzung glaubhaft dar, dass der Sichtraum im Einvernehmen mit allenfalls betroffenen Dritten oder im Einvernehmen mit dem Träger der Straßenbaulast, beispielsweise durch Veränderung des Kreuzungswinkels zwischen der Eisenbahn und der Straße oder durch die Beseitigung von Sichthindernissen, im erforderlichen Ausmaß gemäß Abs. 1 Z 2 mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln hergestellt werden kann und liegen die übrigen Voraussetzungen des Abs. 1 vor, kann die Behörde die Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes unter der Bedingung anordnen, dass der erforderliche Sichtraum innerhalb einer von der Behörde zu bestimmenden Frist herzustellen ist.

Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus

§ 36. (1) Eine Eisenbahnkreuzung mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr 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 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.

(2) Eine Eisenbahnkreuzung mit Fahrzeugverkehr kann durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert werden, wenn

1. der gemäß § 45 zu ermittelnde erforderliche Abstand des Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt nicht mehr als 120 m beträgt und
2. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der Straße nicht mehr als 3000 Kraftfahrzeuge innerhalb 24 Stunden beträgt 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.

Sicherung durch Lichtzeichen

§ 37. 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 60 Sekunden beträgt 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.

Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken

§ 38. (1) Eine Eisenbahnkreuzung ist durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wenn

1. die Eisenbahnkreuzung nicht durch Lichtzeichen allein gemäß § 37 gesichert werden kann oder
2. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung mehr als 140 km/h, jedoch nicht mehr als 160 km/h, beträgt.

(2) Die Schranken können als Halbschranken ausgeführt werden, wenn die in § 32 normierten Voraussetzungen vorliegen und die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel nicht mehr als 120 Sekunden beträgt.

(3) In allen anderen Fällen sind die Schranken als zwei- oder mehrteilige Vollschranken auszuführen. Bei Lichtzeichen mit vier- oder mehrteiligen Schranken sind bei Vorliegen der in § 32

normierten Voraussetzungen hinsichtlich der Fahrbahnbreite die Schrankenbäume über die Fahrbahn versetzt zu schließen.

Sicherung durch Bewachung

§ 39. (1) Eine Eisenbahnkreuzung kann durch Bewachung gesichert werden, wenn

1. über die Eisenbahnkreuzung im Regelfall innerhalb von 24 Stunden nicht mehr als 20 Zug- und Nebenfahrten stattfinden;
2. über die Eisenbahnkreuzung Vershub erfolgt.

(2) Die Bewachung kann durch Bewachungsorgane, Bewachungsorgane mit Hilfseinrichtungen oder durch Bewachungsorgane mit Lichtzeichen erfolgen.

(3) Die vom Bewachungsorgan gegebenen Armzeichen oder die vom Bewachungsorgan durch Armzeichen und unter Zuhilfenahme von Hilfseinrichtungen gegebenen Zeichen müssen für die Straßenbenutzer leicht und rechtzeitig erkennbar sein. Diese sind dann leicht und rechtzeitig erkennbar, wenn sie von den Straßenbenutzern bei gehöriger Aufmerksamkeit aus einer solchen Entfernung wahrgenommen werden können, die den Straßenbenutzern ein rechtzeitiges Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung ermöglicht.

(4) Die erforderliche Anzahl der Bewachungsorgane richtet sich nach den Anforderungen für eine leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit der vom Bewachungsorgan gegebenen Armzeichen oder der vom Bewachungsorgan unter Zuhilfenahme von Hilfseinrichtungen gegebenen Armzeichen und sonstigen Zeichen für die Straßenbenutzer. Wird eine Eisenbahnkreuzung durch Bewachungsorgane mit Lichtzeichen gesichert, genügt ein Bewachungsorgan.

(5) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Bewachung ist unabhängig von den Anforderungen des Abs. 1 als Maßnahme im Störfall gemäß § 95 zulässig.

7. Abschnitt

Anforderungen an die Sicherungsarten

Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes

Grundsatz

§ 40. (1) Bei der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes, die für den Fahrzeugverkehr und für den Fußgängerverkehr bestimmt ist, ist sicher zu stellen, dass

1. Lenker von Fahrzeugen, die sich mit der sich aus dem Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ ergebenden Geschwindigkeit der Eisenbahnkreuzung nähern und von dem hierfür maßgebenden Sehpunkt aus ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug wahrnehmen, vor der Eisenbahnkreuzung verlässlich anhalten können oder, wenn ihnen ein Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung nicht mehr möglich ist, die Eisenbahnkreuzung ohne Verzögerung und unter Einhaltung der jeweiligen Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 Abs. 2 Z 1 bis 5 im Bereich der Eisenbahnkreuzung ungefährdet befahren und verlassen können oder
2. Lenker von Fahrzeugen, die auf Grund des Vorschriftszeichens „Halt“ vor der Eisenbahnkreuzung anhalten und von dem hierfür maßgebenden Sehpunkt aus kein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug wahrnehmen, nach dem Anfahren die Eisenbahnkreuzung ohne Verzögerung und unter Einhaltung der jeweiligen Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 Abs. 2 Z 1 bis 5 im Bereich der Eisenbahnkreuzung ungefährdet befahren und verlassen können und
3. sich der Eisenbahnkreuzung nähernde Fußgänger, wenn sie von dem hierfür maßgebenden Sehpunkt aus kein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug wahrnehmen, die Eisenbahnkreuzung ohne Verzögerung und unter Einhaltung der Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 Abs. 2 Z 6 im Bereich der Eisenbahnkreuzung ungefährdet begehen und verlassen können.

(2) Bei der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes, die für den Fußgängerverkehr allein bestimmt ist, ist sicher zu stellen, dass sich der Eisenbahnkreuzung nähernde Fußgänger, wenn sie von dem hierfür maßgebenden Sehpunkt aus kein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug wahrnehmen, die Eisenbahnkreuzung ohne Verzögerung und unter Einhaltung der Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 Abs. 2 Z 6 im Bereich der Eisenbahnkreuzung ungefährdet begehen und verlassen können.

Sehpunkt, Sichtpunkt, Kreuzungspunkt

§ 41. (1) Der Sehpunkt ist jener 1 m oberhalb der Straßenoberfläche gedachte, in der Regel 2 m vom rechten Fahrbahnrand entfernte Punkt vor dem Standort des Andreaskreuzes, von dem aus für die Straßenbenützer ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug spätestens erkennbar sein soll. Bei mehrgleisigen Eisenbahnkreuzungen ist der Sehpunkt vor dem Standort des Andreaskreuzes vor der nächstgelegenen Schiene des ersten Gleises anzunehmen. Für Fußgänger ist der Sehpunkt an der für diese, auf den Fahrbahnrand bezogenen, ungünstigsten Stelle anzunehmen.

(2) Bei Eisenbahnkreuzungen für den Fahrzeugverkehr und bei Eisenbahnkreuzungen mit Geh- und Radwegen ist jedenfalls auch der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt für den Fußgängerverkehr beziehungsweise für den Radfahrverkehr zu ermitteln.

§ 42. (1) Der Sichtpunkt ist jener 1 m oberhalb der Gleisachse gelegene Punkt, ab dem ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug vom Sehpunkt aus optisch wahrnehmbar sein muss oder tatsächlich optisch wahrnehmbar ist.

(2) Der erforderlicher Sichtpunkt ist jener 1 m oberhalb der Gleisachse gelegene Punkt, ab dem ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug vom Sehpunkt aus optisch wahrnehmbar sein muss.

(3) Der vorhandene Sichtpunkt ist jener 1 m oberhalb der Gleisachse gelegene Punkt, ab dem ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug vom Sehpunkt aus tatsächlich optisch wahrnehmbar ist.

§ 43. Der Kreuzungspunkt ist der 1 m über dem Schnittpunkt von Straßen- und Gleisachse gedachte Punkt.

Ermittlung der Lage der Sehpunkte

§ 44. (1) Die Lage der Sehpunkte ist, sofern kein Anhalten der Straßenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung zugrunde zu legen ist, so zu ermitteln, dass Straßenfahrzeuge aus einer Ausgangsgeschwindigkeit von 40 km/h, von 30 km/h, von 20 km/h, von 10 km/h, von 8 km/h und von 6 km/h mit einer Bremsverzögerung von 2,2 m/s² bei Straßenfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit größer als 25 km/h und mit einer Bremsverzögerung von 2,0 m/s² bei Straßenfahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit bis 25 km/h und einer Erkennungs- und Reaktionszeit für den Straßenbenützer von 1,2 Sekunden und einer Ansprechzeit der Bremsen von 0,6 Sekunden vor der Eisenbahnkreuzung anhalten können (Anhalteweg). Dem so ermittelten Wert ist bei Straßenfahrzeugen ein Abstand zwischen vorderer Begrenzung des Fahrzeuges und Lenker des Straßenfahrzeuges von 2,0 m hinzuzurechnen.

(2) Für Fahrräder auf Radwegen oder auf Geh- und Radwegen ist der Ermittlung der Lage des Sehpunktes gemäß Abs. 1 eine Ausgangsgeschwindigkeit von 20 km/h und eine Bremsverzögerung von 4 m/s² zugrunde zu legen. Dem so ermittelten Wert ist bei Fahrrädern ein Abstand zwischen vorderer Begrenzung des Fahrrades und Lenker des Fahrrades von 1,0 m hinzuzurechnen.

(3) Für Fußgänger auf Gehwegen oder auf Geh- und Radwegen ist der Ermittlung der Lage des Sehpunktes gemäß Abs. 1 eine Geschwindigkeit von 0,8 m/s zugrunde zu legen.

(4) Das gemäß Abs. 1 bis 3 ermittelte Ergebnis ist mathematisch auf ganze Zahlen zu runden.

(5) Ist ein Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung zugrunde zu legen, ist die Lage des Sehpunktes 2 m vor dem Standort des Andreaskreuzes anzunehmen.

(6) Links und rechts der Bahn können verschiedene Sehpunkte maßgebend sein.

Ermittlung der erforderlichen Annäherungszeit und der Lage der erforderlichen Sichtpunkte

§ 45. (1) Die erforderlichen Annäherungszeiten der Schienenfahrzeuge an die Eisenbahnkreuzung und damit die Abstände der erforderlichen, den gemäß § 44 zu bestimmenden Sehpunkten jeweils zugehörigen Sichtpunkte vom Kreuzungspunkt sind so zu ermitteln, dass Straßenbenützer die Annäherung des Schienenfahrzeuges rechtzeitig wahrnehmen und erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung anhalten oder die Eisenbahnkreuzung ungefährdet verlassen können.

(2) Der Ermittlung gemäß Abs. 1 ist die Zeit,

1. die Fahrzeuge, die mit oder ohne Anhänger samt Ladung insgesamt bis 20 m lang sind, für das Zurücklegen einer Strecke, die mit dem Anhalteweg aus einer Annäherungsgeschwindigkeit von 40 km/h, von 30 km/h und von 20 km/h beginnt und 2 m nach der letzten Schiene endet, benötigen;

2. die Fahrzeuge, die mit oder ohne Anhänger samt Ladung insgesamt bis 20 m lang sind, für das Zurücklegen einer Strecke, die 7 m vor dem Standort des Andreaskreuzes beginnt und 2 m nach der letzten Schiene endet, mit einer Mindestgeschwindigkeit von 2,78 m/s benötigen;
3. die Fuhrwerke im Sinne der StVO 1960, die samt Ladung über 10 m bis 16 m lang sind, für das Zurücklegen einer Strecke, die 6 m vor dem Standort des Andreaskreuzes beginnt und 2 m nach der letzten Schiene endet, mit einer Mindestgeschwindigkeit von 2,22 m/s benötigen;
4. die Fuhrwerke im Sinne der StVO 1960, die samt Ladung bis 10 m lang sind, für das Zurücklegen einer Strecke, die 4 m vor dem Standort des Andreaskreuzes beginnt und 2 m nach der letzten Schiene endet, mit einer Mindestgeschwindigkeit von 1,67 m/s benötigen;
5. die Radfahrer, die mit oder ohne Anhänger samt Ladung insgesamt bis 3 m lang sind, für das Zurücklegen einer Strecke, die 3 m vor dem Standort des Andreaskreuzes beginnt und 2 m nach der letzten Schiene endet, mit einer Mindestgeschwindigkeit von 1,67 m/s benötigen und
6. die Fußgänger für das Zurücklegen einer Strecke, die 2 m vor dem Standort des Andreaskreuzes beginnt und 2 m nach der letzten Schiene endet, mit einer Mindestgeschwindigkeit von 0,8 m/s benötigen, zugrunde zu legen.

Darüber hinaus ist eine Zeit ab dem Zeitpunkt des Verlassens der Eisenbahnkreuzung bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges im Kreuzungspunkt von 1 Sekunde (Restzeit) hinzuzurechnen.

(3) Ist der Ermittlung des Abstandes des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt ein Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung zugrunde zu legen, ist für das Anfahren von Fahrzeugen gemäß Abs. 2 Z 3 und 4 bis zum Erreichen der Geschwindigkeit gemäß Abs. 2 Z 3 und 4 eine Anfahrbeschleunigung von $0,5 \text{ m/s}^2$, von Fahrzeugen gemäß Abs. 2 Z 2 bis zum Erreichen der Geschwindigkeit gemäß Abs. 2 Z 2 eine Anfahrbeschleunigung von $1,0 \text{ m/s}^2$ sowie für Radfahrer eine Anfahrbeschleunigung von $0,5 \text{ m/s}^2$ bis zum Erreichen der Geschwindigkeit gemäß Abs. 2 Z 5 anzunehmen. Darüber hinaus ist eine Zeit ab dem Zeitpunkt des Verlassens der Eisenbahnkreuzung bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges im Kreuzungspunkt von 3 Sekunden (Restzeit) hinzuzurechnen.

(4) Das gemäß Abs. 1 bis 3 ermittelte Ergebnis ist mathematisch auf ganze Zahlen zu runden.

(5) Bei der Ermittlung des erforderlichen Abstandes des Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt gemäß Abs. 2 Z 1 bis 4 und Abs. 3 bei Eisenbahnkreuzungen, die nicht in einem Kreuzungswinkel von 90° , von der Gleisachse ausgehend im Uhrzeigersinn zur Straßenachse hin bestimmt, angelegt sind, ist eine Fahrzeugbreite von 2,60 m zu berücksichtigen.

(6) Bei Eisenbahnkreuzungen für den Fahrzeugverkehr und bei Eisenbahnkreuzungen mit Geh- und Radwegen ist in jedem Fall auch der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt für den Fußgängerverkehr zu ermitteln.

(7) Eisenbahnkreuzungen mit Geh- und Radwegen oder Radwegen können wie Eisenbahnkreuzungen mit Gehwegen behandelt werden, wenn Einrichtungen vorhanden sind, die eine Benützung der Eisenbahnkreuzung nur mit geschobenen Fahrrädern ermöglichen.

(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 6 und der örtlich zulässigen Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung zu erfolgen.

Erforderlicher Sichtraum, vorhandener Sichtraum

§ 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 1,50 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 1,50 m über dem Sehpunkt und jeweils 3 m über dem Kreuzungspunkt und dem vorhandenen Sichtpunkt gelegene Fläche begrenzt wird.

§ 47. (1) Bei jeder Eisenbahnkreuzung ist der Sichtraum in vier Quadranten zu betrachten. Die Quadranten sind wie folgt zu bezeichnen:

- | | |
|--------------|-----------------------------------------------------|
| Quadrant I: | links der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke; |
| Quadrant II: | rechts der Bahn gegen den Anfangspunkt der Strecke; |

Quadrant III: links der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke und

Quadrant IV: rechts der Bahn gegen den Endpunkt der Strecke.

Bei der Bezeichnung „links der Bahn“ und „rechts der Bahn“ sowie „Anfangspunkt der Strecke“ und „Endpunkt der Strecke“ ist im Sinne der Kilometrierung der konsensmäßigen Bezeichnung der Strecke vorzugehen.

(2) Der Kreuzungswinkel zwischen der Achse der Straße und der Achse der Bahn ist von der Gleisachse ausgehend im Uhrzeigersinn zur Straßenachse hin zu bestimmen. Ist der Verlauf der Straße und/oder der Verlauf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht geradlinig, ist eine Tangente an den Bogen der Achse der Bahn und eine Tangente an den Bogen der Straße zu legen. Der Kreuzungswinkel zwischen der Achse der Straße und der Achse der Bahn ist durch den Winkel dieser Tangenten im Kreuzungspunkt, von der Gleisachse ausgehend im Uhrzeigersinn zur Straßenachse hin, zu bestimmen.

(3) Für die Bestimmung der Grundfläche des Sichttraumes in einem Quadranten sind grundsätzlich die Verbindungslinien zwischen dem Kreuzungspunkt, dem Sehpunkt und dem zugehörigen Sichtpunkt maßgebend. Schneidet die Verbindungslinie vom Sehpunkt zum Sichtpunkt die Gleisachse, ist vom Sehpunkt aus eine Tangente an den Gleisbogen zu legen und ist für die Bestimmung der Grundfläche des Sichttraumes jene Fläche maßgebend, die vom gedachten Linienzug vom Kreuzungspunkt über den Sehpunkt, über den Tangentenpunkt, über die Gleisachse bis zum Sichtpunkt und zurück zum Kreuzungspunkt begrenzt wird.

(4) Zur Herstellung des erforderlichen Sichttraumes dürfen Verkehrsspiegel nicht verwendet werden.

Ermittlung des vorhandenen Sichttraumes

§ 48. (1) Der Ermittlung des vorhandenen Sichttraumes vom jeweiligen, gemäß § 44 zu ermittelnden Sehpunkt aus ist ein Sichtwinkel aus dem Straßenfahrzeug nach links von 100^0 und nach rechts von 90^0 zugrunde zu legen.

(2) Der vorhandene Sichtraum ist nach Maßgabe des Abs. 1 und unter Zugrundelegung des gemäß § 46 Abs. 2 zu ermittelnden erforderlichen Sichttraumes vom jeweiligen Sehpunkt aus vor Ort zu ermitteln. Dabei ist festzustellen, ob vom jeweiligen Sehpunkt aus die Sicht auf ein sich im erforderlichen Sichtraum ab dem jeweils zugehörigen, erforderlichen Sichtpunkt der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug uneingeschränkt gegeben ist.

(3) Ist die gemäß Abs. 2 festzustellende Sicht nicht uneingeschränkt gegeben, ist auf Grund der örtlichen Verhältnisse festzustellen, ob die Einschränkung der Sicht als wesentlich im Sinne des § 49 anzusehen ist.

Freihalten des erforderlichen Sichttraumes

§ 49. (1) Bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesichert sind, ist der erforderliche Sichtraum dauerhaft so freizuhalten, dass das Spitzensignal des sich der Eisenbahnkreuzung nähernden Schienenfahrzeuges dem Straßenbenützer vom erforderlichen Sichtpunkt bis zur Eisenbahnkreuzung bei Tag und Nacht ohne wesentliche Sichteinschränkungen erkennbar ist.

(2) Sichteinschränkungen sind dann nicht wesentlich, wenn trotz vorhandener Sichthindernisse der Blickwinkel des Verkehrsteilnehmers nur geringfügig und nur für kurze Zeit beeinträchtigt und das sich nähernde Schienenfahrzeug nicht frontal verdeckt wird.

Sichtbehindernde Verhältnisse

§ 50. Sichtbehindernde Verhältnisse liegen vor, wenn der erforderliche Sichtraum vorübergehend, beispielsweise durch Nebel, Schneefall oder hohe Schneelage, eingeschränkt ist.

§ 51. (1) Bei Eisenbahnkreuzungen mit Fahrzeugverkehr, die durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesichert sind, hat das Eisenbahnunternehmen in geeigneter Art und Weise die Erkennbarkeit des Vorliegens sichtbehindernder Verhältnisse sicherzustellen.

(2) Liegen vor dem Befahren der Eisenbahnkreuzung ab dem erforderlichen Sichtpunkt sichtbehindernde Verhältnisse vor, ist die Geschwindigkeit so weit herabzusetzen, dass der gemäß § 45 mit dieser Geschwindigkeit zu ermittelnde erforderliche Abstand des Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt nicht mehr als 120 m beträgt. Diese Geschwindigkeit ist ab dem für diese Geschwindigkeit auf der Bahn erforderlichen Sichtpunkt bis zum Erreichen der Eisenbahnkreuzung einzuhalten. Ab dem für diese Geschwindigkeit auf der Bahn erforderlichen Sichtpunkt sind gleichzeitig bis zum Erreichen der Eisenbahnkreuzung wiederholt akustische Signale vom Schienenfahrzeug aus abzugeben. Der für diese verminderte Geschwindigkeit auf der Bahn erforderliche Sichtpunkt ist anzuzeigen.

Maßnahmen bei vorübergehender Einschränkung des erforderlichen Sichtraumes bei der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes

§ 52. (1) Wird der bei der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes der Entscheidung der Behörde zugrunde gelegte erforderliche Sichtraum vorübergehend eingeschränkt, kann das Eisenbahnunternehmen für die Dauer der vorübergehenden Einschränkung, sofern die Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes beibehalten werden kann, die den Verhältnissen entsprechenden, die Eisenbahnkreuzung sichernden Vorschriftenzeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ oder Vorschriftenzeichen „Halt“, erforderlichenfalls unter gleichzeitiger Herabsetzung der Geschwindigkeit auf der Bahn nach Maßgabe des vorhandenen Sichtraumes, anbringen.

(2) Ist dies nicht möglich, kann das Eisenbahnunternehmen vor Eisenbahnkreuzungen mit Fahrzeugverkehr oder mit Radfahrverkehr allein oder mit Fußgänger- und Radfahrverkehr das Vorschriftenzeichen „Halt“ mit der Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ anbringen. Bei Fußgängerverkehr allein ist die Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ 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 nicht überschreitet. Der jeweils erforderliche Sichtpunkt ist anzuzeigen. Ab diesem Signal sind bis zum Erreichen der Eisenbahnkreuzung wiederholt akustische Signale vom Schienenfahrzeug aus abzugeben.

(3) Die angebrachten Vorschriftenzeichen haben die Wirkung, als ob sie von der Behörde angeordnet worden wären. Hievon ist unverzüglich die nächste Polizeidienststelle zu verständigen.

(4) Die Beseitigung der vorübergehenden Einschränkung des erforderlichen Sichtraumes ist vom Eisenbahnunternehmen unverzüglich zu veranlassen.

Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus Grundsatz

§ 53. (1) Bei der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus, die für den Fußgängerverkehr allein bestimmt ist, ist sicher zu stellen, dass sich der Eisenbahnkreuzung nähernde Fußgänger, wenn sie von dem hierfür maßgebenden Sehpunkt aus kein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug wahrnehmen, die Eisenbahnkreuzung ohne Verzögerung und unter Einhaltung der Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 Abs. 2 Z 6 im Bereich der Eisenbahnkreuzung ungefährdet begehen und verlassen können.

(2) Bei der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus, die für den Radfahrverkehr und für den Fußgängerverkehr bestimmt ist, ist sicher zu stellen, dass

1. Lenker von Fahrrädern, die auf Grund des Vorschriftenzeichens „Halt“ vor der Eisenbahnkreuzung anhalten und von dem hierfür maßgebenden Sehpunkt aus kein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug wahrnehmen, nach dem Anfahren die Eisenbahnkreuzung ohne Verzögerung und unter Einhaltung der jeweiligen Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 Abs. 2 Z 5 im Bereich der Eisenbahnkreuzung ungefährdet befahren und verlassen können und
2. sich der Eisenbahnkreuzung nähernde Fußgänger, wenn sie von dem hierfür maßgebenden Sehpunkt aus kein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug wahrnehmen, die Eisenbahnkreuzung ohne Verzögerung und unter Einhaltung der Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 Abs. 2 Z 6 im Bereich der Eisenbahnkreuzung ungefährdet begehen und verlassen können.

(3) Bei der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus, die für den Fahrzeugverkehr und für den Fußgängerverkehr bestimmt ist, ist sicher zu stellen, dass

1. Lenker von Fahrzeugen, die auf Grund des Vorschriftenzeichens „Halt“ vor der Eisenbahnkreuzung anhalten und von dem hierfür maßgebenden Sehpunkt aus kein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug wahrnehmen, nach dem Anfahren die Eisenbahnkreuzung ohne Verzögerung und unter Einhaltung der jeweiligen Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 Abs. 2 Z 1 bis 5 im Bereich der Eisenbahnkreuzung ungefährdet befahren und verlassen können und
2. sich der Eisenbahnkreuzung nähernde Fußgänger, wenn sie von dem hierfür maßgebenden Sehpunkt aus kein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug wahrnehmen, die

Eisenbahnkreuzung ohne Verzögerung und unter Einhaltung der Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 Abs. 2 Z 6 im Bereich der Eisenbahnkreuzung ungefährdet begehen und verlassen können.

Ermittlung der Lage der Sehpunkte

§ 54. Die Ermittlung der Lage der Sehpunkte hat gemäß § 44 zu erfolgen, wobei ein Anhalten der Fahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung zugrunde zu legen ist.

Ermittlung der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges und der Lage der erforderlichen Sichtpunkte

§ 55. Die Ermittlung der erforderlichen Annäherungszeit der Schienenfahrzeuge an die Eisenbahnkreuzung und damit der Lage der erforderlichen Sichtpunkte hat gemäß § 45 Abs. 1 bis 6 zu erfolgen, wobei ein Anhalten der Fahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung zugrunde zu legen ist.

Sichtraum

§ 56. Der erforderliche und der vorhandene Sichtraum sind gemäß den Bestimmungen des § 45 Abs. 2 und 3 und des § 48 zu ermitteln.

Freihalten des vorhandenen Sichtraumes

§ 57. Bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, ist der vorhandene Sichtraum gemäß § 46 Abs. 2 und § 48 von dauerhaften Sichthindernissen freizuhalten.

Standort und Bedeutung der Signale für den Eisenbahnbetrieb

§ 58. (1) Der erforderliche Sichtpunkt ist durch ein vor der Eisenbahnkreuzung auf der Bahn aufzustellendes Signal zu kennzeichnen. Beträgt der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt weniger als 100 m, ist das Signal in einem Abstand von mindestens 100 m aufzustellen.

(2) Ab dem Signal gemäß Abs. 1 bis zum Erreichen der Eisenbahnkreuzung sind akustische Signale vom Schienenfahrzeug aus wiederholt (mindestens dreimal) zu geben.

(3) Die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus ab dem Signal gemäß Abs. 1 kann entfallen, wenn die Schienenfahrzeuge zwischen dem Signal und dem vorhandenen Sichtpunkt planmäßig anhalten. Davon unberührt bleibt die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus als Achtungssignal. Die akustischen Signale sind ab der Weiterfahrt des Schienenfahrzeuges bis zum Erreichen der Eisenbahnkreuzung wiederholt zu geben, wobei die Bestimmungen des § 53 einzuhalten sind.

(4) Die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus ab dem Signal gemäß Abs. 1 kann entfallen, wenn die Schienenfahrzeuge zwischen dem vorhandenen Sichtpunkt und der Eisenbahnkreuzung planmäßig anhalten. Davon unberührt bleibt die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus als Achtungssignal. Die Fahrt darf erst nach Abgabe akustischer Signale fortgesetzt werden und sind diese bis zum Erreichen der Eisenbahnkreuzung wiederholt zu geben.

§ 59. (1) Bei nacheinander gelegenen Eisenbahnkreuzungen, die durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind und deren jeweiliger Abstand voneinander geringer ist als der jeweilige Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom jeweiligen Kreuzungspunkt, ist der von der ersten Eisenbahnkreuzung am weitesten entfernt gelegene erforderliche Sichtpunkt aller Eisenbahnkreuzungen durch ein Signal für den Beginn dieser Gruppe von Eisenbahnkreuzungen zu kennzeichnen. Die letzte Eisenbahnkreuzung dieser Gruppe ist durch ein Signal für das Ende dieser Gruppe, das nach der letzten Eisenbahnkreuzung dieser Gruppe aufzustellen ist, zu kennzeichnen.

(2) Ab dem Signal gemäß Abs. 1 bis zum Erreichen der ersten Eisenbahnkreuzung sind akustische Signale vom Schienenfahrzeug aus wiederholt (mindestens dreimal), und in weiterer Folge bis zum Erreichen des Signals gemäß Abs. 1 für das Ende dieser Gruppe, fortgesetzt zu geben. Halten Schienenfahrzeuge planmäßig zwischen dem Signal für den Beginn dieser Gruppe und dem Signal für das Ende dieser Gruppe an, ist § 58 Abs. 3 und 4 sinngemäß anzuwenden.

§ 60. Befindet sich zwischen dem Signal gemäß § 58 Abs. 1 und der zugehörigen Eisenbahnkreuzung eine Eisenbahnkreuzung, die durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesichert ist, ist statt dem Signal gemäß § 58 Abs. 1 ein Signal gemäß § 59 Abs. 1 zu verwenden. Das Ende dieser Gruppe von Eisenbahnkreuzungen ist durch ein Signal gemäß § 59 Abs. 2 zu kennzeichnen.

Bestimmungen für geschobene Fahrten von Schienenfahrzeugen

§ 61. (1) Geschobene Fahrten von Schienenfahrzeugen, deren erstes Fahrzeug zur Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus nicht eingerichtet ist, dürfen sich mit ihrer Spitze Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und

Radfahrverkehr nur mit jener Geschwindigkeit nähern, mit der ab mindestens 100 m vor der Eisenbahnkreuzung bis zur Eisenbahnkreuzung die erforderliche Annäherungszeit gemäß § 55 gewahrt wird.

(2) Geschobene Fahrten von Schienenfahrzeugen, deren erstes Fahrzeug zur Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus nicht eingerichtet ist, dürfen sich mit ihrer Spitze Eisenbahnkreuzungen mit Fahrzeugverkehr nur mit jener Geschwindigkeit nähern, mit der ab höchstens 120 m vor der Eisenbahnkreuzung bis zur Eisenbahnkreuzung die erforderliche Annäherungszeit gemäß § 55 gewahrt wird.

(3) Die akustischen Signale sind ab dem Signal gemäß § 58 wiederholt (mindestens dreimal) zu geben.

Sicherung durch Lichtzeichen

Dauer des Anhaltegebotes

§ 62. Das Anhaltegebot für die Straßenbenützer bei Lichtzeichen ist auf den für die Annäherung und das Befahren der Eisenbahnkreuzung durch Schienenfahrzeuge notwendigen Zeitraum zu beschränken. Die Lichtzeichen haben dann zu erlöschen, wenn die Eisenbahnkreuzung frei von Schienenfahrzeugen ist.

Anschaltung der Lichtzeichen; erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges

§ 63. Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen fahrbewirkt, ist der Zeitpunkt der Anschaltung der Lichtzeichen so zu bemessen, dass Straßenbenützer, die sich zum Zeitpunkt der Anschaltung der Lichtzeichen auf der Eisenbahnkreuzung befinden, diese noch gefahrlos verlassen können (erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges).

§ 64. (1) Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen nicht fahrbewirkt und ergibt sich aus den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes, hat diese unter Einhaltung der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 63 so spät wie möglich zu erfolgen.

(2) Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen, die sich nicht unter Deckung eines Signals befinden, nicht fahrbewirkt, hat diese unter Einhaltung der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 63 so spät wie möglich zu erfolgen.

(3) Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen, die sich nicht unter Deckung eines Signals befinden, nicht fahrbewirkt und halten Schienenfahrzeuge im Nahbereich vor der Eisenbahnkreuzung, hat die Anschaltung vor der Weiterfahrt unter Einhaltung der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 63 so spät wie möglich zu erfolgen.

(4) Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen, die sich unter Deckung eines Signals und in Abhängigkeit zu diesem Signal befinden, nicht fahrbewirkt, ist bei der Freistellung des deckenden Signals sicherzustellen, dass die Freistellung des deckenden Signals erst dann erfolgt, nachdem die Lichtzeichen den Straßenbenützern entsprechend der erforderlichen Annäherungszeit Halt gebieten. Für den Zeitpunkt der Freistellung des deckenden Signals darf die Fahrzeit vom deckenden Signal bis zur Eisenbahnkreuzung berücksichtigt werden, wenn zum Zeitpunkt der Freistellung des deckenden Signals die Lichtzeichen den Straßenbenützern Halt gebieten und die Fahrzeit zwischen dem deckenden Signal und der Eisenbahnkreuzung zumindest der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 63 entspricht.

(5) Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen, die sich unter Deckung eines Signals, jedoch ohne Abhängigkeit zu diesem deckenden Signal befinden, nicht fahrbewirkt und obliegt dem Bediener der Lichtzeichen auch die Bedienung des deckenden Signals, hat der Bediener bei der Freistellung des deckenden Signals sicherzustellen, dass die Freistellung des deckenden Signals erst dann erfolgt, nachdem die Lichtzeichen den Straßenbenützern entsprechend der erforderlichen Annäherungszeit Halt gebieten. Muss abweichend davon das deckende Signal ohne vorherige Anschaltung der Lichtzeichen vom Bediener in Freistellung gebracht werden, hat die Anschaltung der Lichtzeichen durch den Bediener unter Einhaltung der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 63 so spät wie möglich zu erfolgen.

Erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrbewirkter Einschaltung der Lichtzeichen und Fernüberwachung

§ 65. Bei der Ermittlung der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges an die Eisenbahnkreuzung bei fahrbewirkter Anschaltung 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 Straßenbenützer 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 mathematisch auf ganze Zahlen zu runden.

Erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Einschaltung der Lichtzeichen und Triebfahrzeugführerüberwachung

§ 66. (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

1. aus dem für die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn zwischen dem Überwachungssignal und der Eisenbahnkreuzung erforderlichen Bremsweg für das Schienenfahrzeug und
2. aus der Wegstrecke, die vom Schienenfahrzeug innerhalb einer Zeit von 13 Sekunden mit der örtlich zulässigen Geschwindigkeit zwischen Einschaltstelle und dem Überwachungssignal durchfahren wird und
3. aus 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.

(2) Die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Einschaltung der Lichtzeichen gemäß § 63 und Triebfahrzeugführerüberwachung, mit der der ordnungsgemäße Zustand der Lichtzeichen überwacht wird, ist wie für Lichtzeichen und Fernüberwachung zu ermitteln.

Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken

Dauer des Anhaltegebotes

§ 67. (1) Das Anhaltegebot für die Straßenbenützer bei Lichtzeichen mit Schranken ist auf den für die Annäherung und das Befahren der Eisenbahnkreuzung durch Schienenfahrzeuge notwendigen Zeitraum zu beschränken. Die Lichtzeichen bei Lichtzeichen mit Schranken haben, ausgenommen in den Fällen des Abs. 2, dann zu erlöschen, wenn die Eisenbahnkreuzung frei von Schienenfahrzeugen ist und die Schrankenbäume die offene Endlage erreicht haben.

(2) Ist eine Eisenbahnkreuzung mit Lichtzeichen mit Vollschranken gesichert und lässt es die Verkehrsbedeutung der Straße zu, kann die Behörde bestimmen, dass die Schrankenbäume in der Regel oder während bestimmter Zeiten geschlossen bleiben. Während der Zeit, in der die Schrankenbäume geschlossen bleiben, dürfen die Lichtzeichen erlöschen. Werden Schrankenbäume in der Regel oder während bestimmter Zeiten geschlossen gehalten, muss bei den Lichtzeichen mit Schranken deutlich erkennbar angegeben werden, zu welchen Zeiten die Eisenbahnkreuzung übersetzt werden kann oder wie das Öffnen der Schrankenbäume veranlasst werden kann (Sperrschranken oder Anrufschraken).

Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken; erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges

§ 68. Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken fahrtbewirkt, ist der Zeitpunkt des Einschaltens der Lichtzeichen bei Lichtzeichen mit Schranken so zu bemessen, dass Straßenbenützer, die sich zum Zeitpunkt der Anschaltung der Lichtzeichen auf der Eisenbahnkreuzung befinden, diese noch gefahrlos verlassen können und die Schrankenbäume beim Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung geschlossen sind (erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges).

§ 69. (1) Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken nicht fahrtbewirkt und ergibt sich aus den nachfolgenden Bestimmungen nichts anderes, hat diese

1. bei Lichtzeichen mit Halbschranken unter Einhaltung der jeweils erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68;

2. bei Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume unter Einhaltung der jeweils erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68 oder
 3. bei Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume unter Einhaltung der jeweils erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68
- so spät wie möglich zu erfolgen.

(2) Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken, die sich nicht unter Deckung eines Signals befinden, nicht fahrtbewirkt, hat diese

1. bei Lichtzeichen mit Halbschranken unter Einhaltung der jeweils erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68;
2. bei Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume unter Einhaltung der jeweils erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68 oder
3. bei Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume unter Einhaltung der jeweils erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68

so spät wie möglich zu erfolgen.

(3) Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken, die sich nicht unter Deckung eines Signals befinden, nicht fahrtbewirkt und halten Schienenfahrzeuge im Nahbereich vor der Eisenbahnkreuzung, hat die Anschaltung vor der Weiterfahrt

1. bei Lichtzeichen mit Halbschranken unter Einhaltung der jeweils erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68;
2. bei Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume unter Einhaltung der jeweils erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68 oder
3. bei Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume unter Einhaltung der jeweils erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68

so spät wie möglich zu erfolgen.

(4) Erfolgt die Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken, die sich unter Deckung eines Signals und in Abhängigkeit zu diesem Signal befinden, nicht fahrtbewirkt, ist bei der Freistellung des deckenden Signals sicherzustellen, dass die Freistellung des deckenden Signals erst dann erfolgt, nachdem

1. die Lichtzeichen mit Halbschranken entsprechend der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68;
2. die Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume entsprechend der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68 oder
3. die Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume entsprechend der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68

den Straßenbenützern Halt gebieten.

Für den Zeitpunkt der Freistellung des deckenden Signals darf die Fahrzeit vom deckenden Signal bis zur Eisenbahnkreuzung in die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges eingerechnet werden, wenn zum Zeitpunkt der Freistellung des deckenden Signals das gelbe, nicht blinkende Licht beziehungsweise das rote, nicht blinkende Licht leuchtet und sichergestellt ist, dass die Schrankenbäume die offene Endlage verlassen haben und weiters die Fahrzeit zwischen dem deckenden Signal und der Eisenbahnkreuzung ausreicht, dass die Schrankenbäume beim Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung geschlossen sind. Reicht die Fahrzeit zwischen dem deckenden Signal und der Eisenbahnkreuzung nicht aus, dass die Schrankenbäume beim Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung geschlossen sind, ist der Zeitpunkt der Freistellung des deckenden Signales so festzulegen, dass die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gewahrt bleibt.

(5) Erfolgt die Anschaltung 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 entsprechend der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68;
2. die Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume entsprechend der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68 oder
3. die Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume entsprechend der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges gemäß § 68

den Straßenbenützern Halt gebieten.

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

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

gewahrt ist.

Erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Anschließung der Lichtzeichen mit Halbschranken und Fernüberwachung

§ 70. (1) Die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Anschließung der Lichtzeichen mit Halbschranken und Fernüberwachung setzt sich zusammen aus:

1. der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen gemäß Abs. 3,
2. der Schließzeit für die Schrankenbäume (diese hat in der Regel 10 Sekunden zu betragen und darf 12 Sekunden nicht überschreiten sowie 6 Sekunden nicht unterschreiten), sofern diese Zeit für das vollständige Verlassen der Eisenbahnkreuzung durch die Straßenbenützer ausreichend ist oder der Schließzeit für die Schrankenbäume und der zur Schließzeit noch erforderlichen Zeit für das vollständige Verlassen der Eisenbahnkreuzung durch die Straßenbenützer,
3. einer Restzeit ab der geschlossenen Endstellung der Schrankenbäume beziehungsweise ab dem vollständigen Verlassen der Eisenbahnkreuzung durch die Straßenbenützer bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung von 6 Sekunden und
4. den für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten).

(2) Wird bei fahrtbewirkter Anschließung der Lichtzeichen mit Halbschranken und Fernüberwachung, noch ehe die Schrankenbäume die offene Endlage erreicht haben, ein weiteres Schließen der Schrankenbäume erforderlich, setzt sich die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges zusammen aus:

1. der Öffnungszeit der Schrankenbäume (diese hat in der Regel 8 Sekunden zu betragen und darf 10 Sekunden nicht überschreiten und 6 Sekunden nicht unterschreiten),
2. der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen gemäß Abs. 3,
3. der Schließzeit für die Schrankenbäume (diese hat in der Regel 10 Sekunden zu betragen und darf 12 Sekunden nicht überschreiten sowie 6 Sekunden nicht unterschreiten), sofern diese Zeit in Verbindung mit dem Anhaltegebot vor dem Schrankenschließen für das vollständige Verlassen der Eisenbahnkreuzung durch die Straßenbenützer ausreichend ist, oder der Schließzeit für die Schrankenbäume und der zur Schließzeit noch erforderlichen Zeit für das vollständige Verlassen der Eisenbahnkreuzung durch die Straßenbenützer,
4. einer Restzeit ab der geschlossenen Endstellung der Schrankenbäume beziehungsweise ab dem vollständigen Verlassen der Eisenbahnkreuzung durch die Straßenbenützer bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung von 6 Sekunden und
5. den für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten).

(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 § 46 innerhalb der gemäß Anlage 1 zu ermittelnden Sperrstrecke d_1 von Fahrzeugen gemäß § 45 Abs. 1 Z. 2 ist eine Anfahrbeschleunigung von $1,0 \text{ m/s}^2$, für das Anfahren von Fahrzeugen gemäß § 45 Abs. 1 Z. 3 und 4 ist eine Anfahrbeschleunigung von $0,5 \text{ m/s}^2$ und für Radfahrer gemäß § 45 Abs. 1 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 mathematisch auf ganze Zahlen zu runden.

Erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Anschließung der Lichtzeichen mit Vollschränken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume und bei Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschränken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume und Fernüberwachung

§ 71. (1) Die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Anschließung der Lichtzeichen mit Vollschränken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume setzt sich zusammen aus:

1. der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen gemäß Abs. 3,
2. der Schließzeit für die Schrankenbäume (diese hat in der Regel 10 Sekunden zu betragen und darf 12 Sekunden nicht überschreiten sowie 8 Sekunden nicht unterschreiten),
3. einer Restzeit von der geschlossenen Endstellung der Schrankenbäume bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung von 6 Sekunden und
4. den für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten).

(2) Wird bei fahrtbewirkter Anschließung der Lichtzeichen mit Vollschränken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume, noch ehe die Schrankenbäume die offene Endlage erreicht haben, ein weiteres Schließen der Schrankenbäume erforderlich, setzt sich die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges zusammen aus:

1. der Öffnungszeit der Schrankenbäume (diese hat in der Regel 8 Sekunden zu betragen und darf 10 Sekunden nicht überschreiten und 6 Sekunden nicht unterschreiten),
2. der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen gemäß Abs. 3,
3. der Schließzeit für die Schrankenbäume (diese hat in der Regel 10 Sekunden zu betragen und darf 12 Sekunden nicht überschreiten sowie 8 Sekunden nicht unterschreiten),
4. einer Restzeit von der geschlossenen Endstellung der Schrankenbäume bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung von 6 Sekunden und
5. den für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten).

(3) Bei der Ermittlung der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen bei Lichtzeichen mit Vollschränken 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. 1 Z. 2 eine Anfahrbeschleunigung von $1,0 \text{ m/s}^2$ und für das Anfahren von Fahrzeugen gemäß § 45 Abs. 1 Z. 3 und 4 eine Anfahrbeschleunigung von $0,5 \text{ m/s}^2$ sowie für Radfahrer gemäß § 45 Abs. 1 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 Vollschränken und gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume ist mathematisch auf ganze Zahlen zu runden.

§ 72. (1) Die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrtbewirkter Anschließung der Lichtzeichen mit Vollschränken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume setzt sich zusammen aus:

1. der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen gemäß Abs. 3,
2. der Schließzeit für die Schrankenbäume (diese hat in der Regel 10 Sekunden zu betragen und darf 12 Sekunden nicht überschreiten sowie 8 Sekunden nicht unterschreiten) über der jeweils rechten Fahrbahnhälfte beziehungsweise über der jeweils rechten Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung und der Schließzeit für die übrigen Schrankenbäume, wobei zwischen dem Beginn des Schließens der Schrankenbäume über der jeweils rechten Fahrbahnhälfte beziehungsweise über der jeweils rechten Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung und dem Beginn des Schließens der übrigen Schrankenbäume die gemäß Abs. 4 zu ermittelnde Zwischenzeit t_z einzuhalten ist,
3. einer Restzeit von der geschlossenen Endstellung der Schrankenbäume bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung von 6 Sekunden und
4. den für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten).

(2) Wird bei fahrtbewirkter Anschließung der Lichtzeichen mit Vollschränken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume, noch ehe die Schrankenbäume die offene Endlage erreicht haben, ein

weiteres Schließen der Schrankenbäume erforderlich, setzt sich die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges zusammen aus:

1. der Öffnungszeit der Schrankenbäume (diese hat in der Regel 8 Sekunden zu betragen und darf 10 Sekunden nicht überschreiten und 6 Sekunden nicht unterschreiten),
2. der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen gemäß Abs. 3,
3. der Schließzeit für die Schrankenbäume (diese hat in der Regel 10 Sekunden zu betragen und darf 12 Sekunden nicht überschreiten sowie 8 Sekunden nicht unterschreiten) über der jeweils rechten Fahrbahnhälfte beziehungsweise über der jeweils rechten Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung und der Schließzeit für die übrigen Schrankenbäume, wobei zwischen dem Beginn des Schließens der Schrankenbäume über der jeweils rechten Fahrbahnhälfte beziehungsweise über der jeweils rechten Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung und dem Beginn des Schließens der übrigen Schrankenbäume die gemäß Abs. 4 zu ermittelnde Zwischenzeit t_z einzuhalten ist,
4. einer Restzeit von der geschlossenen Endstellung der Schrankenbäume bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung von 6 Sekunden und
5. den für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten).

(3) Die Ermittlung der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen bei Lichtzeichen mit Vollschranken und versetztem Schließen der Schrankenbäume hat wie bei Lichtzeichen mit Halbschranken gemäß § 70 zu erfolgen.

(4) Bei fahrbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume ist die Zeit zwischen dem Beginn des Schließens der Schrankenbäume über der jeweils rechten Fahrbahnhälfte beziehungsweise über der jeweils rechten Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung und dem Beginn des Schließens der übrigen Schrankenbäume (Zwischenzeit t_z) aus der Differenz zwischen der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen bei Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume und der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen bei Lichtzeichen mit Halbschranken zu ermitteln.

Erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei fahrbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken und Triebfahrzeugführerüberwachung

§ 73. (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. dem für die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn zwischen dem Überwachungssignal und der Eisenbahnkreuzung erforderlichen Bremsweg für das Schienenfahrzeug und
2. der Wegstrecke, die sich aus der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen gemäß § 70 Abs. 3 für Lichtzeichen mit Halbschranken, gemäß § 71 Abs. 3 für Lichtzeichen mit Vollschranken und gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume, gemäß § 72 Abs. 3 und 4 für Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume und der Wegstrecke, die vom Schienenfahrzeug innerhalb einer Signalbeobachtungszeit von 9 Sekunden durchfahren wird, zusammensetzt, 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 mathematisch auf ganze Zahlen zu runden.

(2) Weiters ist, abhängig davon, ob Lichtzeichen mit Halbschranken und Triebfahrzeugführerüberwachung oder Lichtzeichen mit Vollschranken und gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume und Triebfahrzeugführerüberwachung oder Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume und Triebfahrzeugführerüberwachung zur Ausführung gelangen sollen, die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges wie bei Lichtzeichen mit Halbschranken und Fernüberwachung, wie bei Lichtzeichen mit Vollschranken und gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume und Fernüberwachung oder wie bei Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschranken mit versetztem Schließen und Fernüberwachung gemäß §§ 70 bis 72 zu ermitteln.

(3) Der größere der sich aus Abs. 1 und 2 ergebende Wert ist für die Ermittlung der erforderlichen Länge der Einschaltstrecke bei fahrbewirkter Einschaltung der Lichtzeichen mit Schranken und Triebfahrzeugführerüberwachung heranzuziehen.

(4) Die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges bei Lichtzeichen mit Schranken und Triebfahrzeugführerüberwachung, mit der der ordnungsgemäße Zustand der Lichtzeichen mit Schranken überwacht wird, ist wie für Lichtzeichen mit Schranken und Fernüberwachung zu ermitteln.

Gemeinsame Bestimmungen für die Sicherung durch Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken

Technische Ausführung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken

§ 74. Die im Einzelfall ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung neu zum Einsatz gelangenden eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken haben dem Stand der Technik gemäß § 9b EISbG zu entsprechen. Dabei ist insbesondere auch die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform auf der Bahn erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die zu schützenden Interessen des Eisenbahnbetriebs und –verkehrs einerseits und des Straßenverkehrs andererseits zu berücksichtigen.

Erforderliche Länge der Einschaltstrecke bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken

§ 75. (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 mathematisch auf ganze Zahlen zu runden.

(2) Der Ermittlung der erforderlichen Länge der Einschaltstrecke bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken ist grundsätzlich die örtlich zulässige Geschwindigkeit im Bereich der Eisenbahnkreuzung zugrunde zu legen. Dauerhafte Einschränkungen der örtlich zulässigen Geschwindigkeit im Bereich der Eisenbahnkreuzung dürfen dabei berücksichtigt werden. Eine geplante örtlich zulässige Geschwindigkeit darf dann zugrunde gelegt werden, wenn diese gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken wirksam wird oder durch die Zugrundelegung der geplanten örtlichen Geschwindigkeit die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges von 60 Sekunden bei Lichtzeichen und von 120 Sekunden bei Lichtzeichen mit Halbschranken bis zum Wirksamwerden der geplanten örtlich zulässigen Geschwindigkeit nicht überschritten wird.

(3) Die Einschaltstrecke ist grundsätzlich in der erforderlichen Länge auszuführen. Sie darf nur in begründeten Fällen im unbedingt notwendigen Ausmaß verlängert werden.

(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 Anschaltung der Lichtzeichen mit Fernüberwachung, der Lichtzeichen mit Halbschranken mit Fernüberwachung, der Lichtzeichen mit Vollschränken mit Fernüberwachung oder der Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschränken 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 Überwachungssignal erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung anhalten kann.

Abschaltung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken

§ 76. (1) Lichtzeichen oder Lichtzeichen mit Schranken sind dann abzuschalten und ist deren Grundstellung herzustellen, wenn sichergestellt ist, dass die Eisenbahnkreuzung frei von Schienenfahrzeugen ist und die für eine allfällige neuerliche Anschaltung der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges eingehalten werden kann.

(2) Für den Fall des Versagens einer fahrtbewirkten 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 überwachende Stelle 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.

Ortsschalterbetrieb

§ 77. (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 Überwachungsstelle nicht möglich ist, oder wenn durch eine Störung eine ordnungsgemäße Bedienung von der Bedienungs- und Überwachungsstelle aus nicht möglich ist, oder bei Fahrten gemäß § 79 gegeben sein.

(2) Für Lichtzeichen oder Lichtzeichen mit Schranken mit fahrbewirkter Anschaltung und Fernüberwachung ist ein Ortsschalterbetrieb zu ermöglichen. Für Lichtzeichen oder Lichtzeichen mit Schranken mit fahrbewirkter Einschaltung und Triebfahrzeugführerüberwachung ist ein Ortsschalterbetrieb zulässig.

(3) Die Aufnahme des Ortsschalterbetriebes für Lichtzeichen oder für Lichtzeichen mit Schranken mit fahrbewirkter Einschaltung und Fernüberwachung ist in der überwachenden Stelle 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 überwachende Stelle zu melden. Wird der überwachenden Stelle eine Störung gemeldet, hat diese gemäß den Bestimmungen des § 95 über die Maßnahmen im Störfall vorzugehen. Weiters hat die überwachende Stelle unverzüglich die Behebung der Störung zu veranlassen.

(5) Bei Ortsschalterbetrieb von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken und Triebfahrzeugführerüberwachung und Vorliegen einer Störung gemäß § 91 ist gemäß § 89 Abs. 3 vorzugehen.

(6) Die Bedienung der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken bei Ortsschalterbetrieb hat für Lichtzeichen, die nicht fahrbewirkt eingeschaltet werden, gemäß § 64 oder für Lichtzeichen mit Schranken, die nicht fahrbewirkt eingeschaltet werden, gemäß § 69 zu erfolgen.

Vorkehrungen bei Dienstruhe ohne planmäßigen Zugverkehr

§ 78. Kann für die ausnahmsweise Durchführung von Zug- oder Nebenfahrten auf Strecken oder Streckenabschnitten mit Dienstruhe ohne planmäßigen Zugverkehr

1. die Bedienung der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken, bei denen den Straßenbenützern durch gelbes nicht blinkendes Licht und anschließend rotes nicht blinkendes Licht Halt geboten wird, der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken, bei denen den Straßenbenützern durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird oder der Schranken, bei denen den Straßenbenützern mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, nicht erfolgen oder
2. ist bei fahrbewirkter Einschaltung und Fernüberwachung der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken, bei denen den Straßenbenützern durch gelbes nicht blinkendes Licht und anschließend rotes nicht blinkendes Licht Halt geboten wird, der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken, bei denen den Straßenbenützern durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird, eine Überwachung nicht möglich,

ist vor Zulassung der Zug- oder Nebenfahrt dafür zu sorgen, dass Schienenfahrzeuge solange vor der Eisenbahnkreuzung anhalten und die Fahrt erst nach Abgabe akustischer Signale fortsetzen, bis eine Bewachung möglich oder eine Bedienung beziehungsweise eine Überwachung der in den betreffenden Strecken oder Streckenabschnitten in Frage kommenden Eisenbahnkreuzungen wieder möglich ist.

Vorkehrungen bei ausnahmsweise höherer Geschwindigkeit auf der Bahn

§ 79. Sollen ausnahmsweise Fahrten mit Geschwindigkeiten, die höher sind als die der Sicherung zugrunde gelegte örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich einer Eisenbahnkreuzung durchgeführt werden, hat die Anschaltung beziehungsweise die Bedienung der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken, bei denen den Straßenbenützern durch gelbes nicht blinkendes Licht und anschließend rotes nicht blinkendes Licht Halt geboten wird, der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken, bei denen den Straßenbenützern durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird oder der Schranken, bei denen den Straßenbenützern mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, entsprechend der für diese Geschwindigkeit erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges zu erfolgen. Andernfalls sind die Bestimmungen der §§ 83 bis 86 betreffend Bewachung sinngemäß anzuwenden, wobei die Bestimmungen des § 39 in diesem Fall nicht anzuwenden sind.

Vorübergehende Außerbetriebnahme von Lichtzeichen, von Lichtzeichen mit Schranken und von Schranken

§ 80. Wird vom Eisenbahnunternehmen für die Sicherung der Eisenbahnkreuzung im Einzelfall anlässlich einer vorübergehenden Außerbetriebnahme von Lichtzeichen oder Lichtzeichen mit Schranken, bei denen den Straßenbenützern durch gelbes nicht blinkendes Licht und anschließend rotes nicht blinkendes Licht Halt geboten wird, von Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken, bei denen den Straßenbenützern durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird sowie von Schranken, bei denen den Straßenbenützern mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, keine Entscheidung der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EISbG eingeholt, sind die Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 sinngemäß anzuwenden. Von der Einholung einer Entscheidung der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EISbG oder der sinngemäßen Anwendung der Maßnahmen im Störfall kann abgesehen werden, wenn sichergestellt ist, dass Straßenbenützer die Eisenbahnkreuzung weder befahren noch betreten können.

Vorübergehende Einschränkung des erforderlichen Sichtraumes im Zusammenhang mit der Errichtung von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken

§ 81. (1) Ordnet die Behörde mit einer Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EISbG die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen oder durch Lichtzeichen mit Schranken an, hat sie zu prüfen, ob der erforderliche Sichtraum gemäß § 46 Abs. 1 im Zeitraum der Errichtung der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken bis zu deren Inbetriebnahme eingeschränkt wird.

(2) Liegt eine Einschränkung des erforderlichen Sichtraumes nicht vor, hat die Behörde anzuordnen, dass die Eisenbahnkreuzung bis zur Inbetriebnahme der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gemäß § 40 zu sichern ist. Liegt eine Einschränkung des erforderlichen Sichtraumes vor, kann die Behörde die Beibehaltung der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes unter der Voraussetzung anordnen, dass die erforderlichen, den örtlichen Verhältnissen und Verkehrserfordernissen auf der Straße und auf der Bahn entsprechenden, die Eisenbahnkreuzung sichernden Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ oder Vorschriftszeichen „Halt“, erforderlichenfalls unter gleichzeitiger Herabsetzung der Geschwindigkeit auf der Bahn nach Maßgabe des vorhandenen Sichtraumes, anzubringen sind. Ist dies nicht möglich, kann die Behörde, sofern dies die örtlichen Verhältnisse und die Verkehrserfordernisse auf der Straße und auf der Bahn zulassen, anordnen, dass die Eisenbahnkreuzung unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 36 durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus zu sichern ist.

(3) Ist eine Sicherung gemäß Abs. 2 nicht möglich, ist die Eisenbahnkreuzung unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen der §§ 83 bis 86 zu bewachen, wobei die Bestimmungen des § 39 nicht anzuwenden sind, oder ist sicherzustellen, dass Straßenbenützer die Eisenbahnkreuzung weder befahren noch betreten können.

Zusammenwirken von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken mit Lichtsignalen an Straßenkreuzungen

§ 82. (1) Durch das Zusammenwirken von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken mit Lichtzeichen an nahegelegenen Straßenkreuzungen (Verkehrslichtsignalanlagen) soll entweder das rechtzeitige Räumen der Eisenbahnkreuzung durch die Straßenbenützer gewährleistet oder zur Vermeidung von Staubildungen zwischen Eisenbahnkreuzungen und nahegelegenen Straßenkreuzungen mit Verkehrslichtsignalanlagen beigetragen werden. Ob und in welcher Form ein Zusammenwirken erforderlich ist, ist im Einzelfall unter Bedachtnahme auf die örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu beurteilen.

(2) Ist zur Gewährleistung der rechtzeitigen Räumung der Eisenbahnkreuzung durch Straßenbenützer das Zusammenwirken von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken mit Verkehrslichtsignalanlagen erforderlich, müssen

1. entweder alle zur Bahn führenden Fahrrelationen auf der Straßenkreuzung durch gesonderte Lichtzeichen für die Regelung des Straßenverkehrs an der Straßenkreuzung geregelt werden (Spurensignalisierung) oder muss
2. nach einer Bahnanmeldung allen Fahrrelationen auf der Straßenkreuzung Halt geboten werden (Allrot).

Sind die unter Z 1 oder 2 genannten Voraussetzungen nicht gegeben, ist die Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken, die mit der Verkehrslichtsignalanlage an der nahegelegenen Straßenkreuzung zusammenwirken, zu sichern.

(3) In den Fällen des Abs. 2 Z 1 und 2 sind zusätzlich zu den Lichtsignalen für die Regelung des Straßenverkehrs an der Straßenkreuzung an geeigneter Stelle für sämtliche zur Bahn führenden Fahrrelationen auf der Straßenkreuzung („bahnfeindliche“ Fahrrelationen) Lichtzeichen anzubringen.

(4) Das Zusammenwirken der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken und der Verkehrslichtsignalanlage an der nahegelegenen Straßenkreuzung gemäß Abs. 2 ist wie folgt zu gestalten:

1. Nach einer Bahnanmeldung durch die Lichtzeichen oder die Lichtzeichen mit Schranken bei der Verkehrslichtsignalanlage an der nahegelegenen Straßenkreuzung ist den Straßenbenützern auf den „bahnfeindlichen“ Fahrrelationen gegebenenfalls das Räumen der Eisenbahnkreuzung zu ermöglichen und haben die Lichtzeichen oder die Lichtzeichen mit Schranken die Rückmeldung zu erhalten, dass den „bahnfeindlichen“ Fahrrelationen durch die Verkehrslichtsignalanlage Halt geboten wird. Die Zeitspanne zwischen Bahnanmeldung und Rückmeldung ist so kurz wie möglich zu halten, wobei die in den einschlägigen Regelwerken vorgegebenen Mindestzeiten für die einzelnen Phasen des Phasenablaufes der Verkehrslichtsignalanlage an der Straßenkreuzung nicht unterschritten werden dürfen.
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.
3. Erfolgt keine 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 4 Sekunden gelbes nicht blinkendes Licht und anschließend bis zum Ausschalten rotes nicht blinkendes Licht anzuschalten. Die Verkehrslichtsignalanlage an der nahegelegenen Straßenkreuzung ist in diesem Fall entweder zur Gänze abzuschalten oder haben deren Signalgeber, ausgenommen jene für die „bahnfeindlichen“ Fahrrelationen, gelbes blinkendes Licht zu zeigen. Die Signalgeber für die „bahnfeindlichen“ Relationen dürfen kein gelbes blinkendes Licht zeigen.
4. Befindet sich die Verkehrslichtsignalanlage an der nahegelegenen Straßenkreuzung zum Zeitpunkt einer Bahnanmeldung durch die Lichtzeichen oder die Lichtzeichen mit Schranken bei der Verkehrslichtsignalanlage an der nahegelegenen Straßenkreuzung in Blinkbetrieb (gelbes blinkendes Licht), ist der unter Z 1 und 2 beschriebene Zustand über einen eigenen Phasenablauf (Startprogramm) herzustellen; ansonsten gilt Z 3.
5. Die Lichtzeichen oder die Lichtzeichen mit Schranken sind in Abhängigkeit zu einem deckenden Signal zu bringen und darf die Eisenbahnkreuzung durch Schienenfahrzeuge erst dann befahren werden, wenn die unter Z 1 und 2 genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Andernfalls sind die Voraussetzungen gemäß Z 3 herzustellen und ist gemäß § 95 betreffend die Bestimmungen über die Maßnahmen im Störfall vorzugehen. Von der Anwendung der Bestimmungen über die Maßnahmen im Störfall kann abgesehen werden, wenn sich die Schienenfahrzeuge in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen.

(5) Beim Zusammenwirken von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken und Verkehrslichtsignalanlagen an nahegelegenen Straßenkreuzungen gemäß Abs. 4 setzt sich die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges aus der Zeit, die für die auf Grund der Bahnanmeldung erforderlich werdenden Abläufe gemäß Abs. 4 Z 1 und 2 erforderlich ist, und der erforderlichen Annäherungszeit für Schienenfahrzeuge bei Lichtzeichen oder bei Lichtzeichen mit Schranken zusammen. In der Zeit, die für die auf Grund der Bahnanmeldung erforderlich werdenden Abläufe gemäß Abs. 4 Z 1 und 2 erforderlich ist, sind die für die Schaltfolgen und die dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten) zu berücksichtigen. Der so ermittelte Wert ist mathematisch auf ganze Zahlen zu runden.

Sicherung durch Bewachung

Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs durch Armzeichen oder durch Armzeichen und Hilfseinrichtungen

§ 83. (1) Die Armzeichen sind vom Bewachungsorgan im Sinne des § 37 StVO 1960 zu geben. Eine ausdrückliche Freigabe des Straßenverkehrs nach dem Befahren der Eisenbahnkreuzung durch das Schienenfahrzeug ist nicht erforderlich.

(2) Das Bewachungsorgan hat dabei

1. bei Tag eine Signalfahne in roter Farbe, einen Signalstab mit einem nach beiden Fahrtrichtungen der Straße rückstrahlenden, kreisrunden, roten Feld mit weißer Umrandung oder einen Signalstab

mit kreisrunden, roten Leuchtfeldern mit weißer Umrandung nach beiden Fahrtrichtungen der Straße oder einen rot leuchtenden Signalstab;

2. ab Beginn der Abenddämmerung bis zur vollen Tageshelle sowie bei unsichtigem Wetter eine Handlaterne, die rotes Licht in einem kreisrunden Leuchtfeld nach beiden Fahrtrichtungen der Straße zeigt, einen Signalstab mit kreisrunden, roten Leuchtfeldern mit weißer Umrandung nach beiden Fahrtrichtungen der Straße oder einen rot leuchtenden Signalstab

zu verwenden.

(3) Hilfseinrichtungen, wie zum Beispiel rote Signalscheiben oder Scherengitter, müssen mit Reflexstoffen zumindest der Bauart Typ 2 (hoch reflektierend) gemäß § 4 StVZVO 1998 versehen sein.

(4) Bei der Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs durch Armzeichen oder bei der Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs durch Armzeichen und Hilfseinrichtungen im Bereich einer durch Lichtzeichen geregelten Straßenkreuzung (Verkehrslichtsignalanlage) ist unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen über das Zusammenwirken von Lichtzeichen und Verkehrslichtsignalanlage an nahegelegenen Straßenkreuzungen gemäß § 82 dafür Sorge zu tragen, dass das Bewachungsorgan diese Lichtsignale zu seiner Unterstützung verwenden kann.

Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs durch Lichtzeichen

§ 84. (1) Für die Ausführung der Einrichtung zur Abgabe von Lichtzeichen, für die Art und Dauer der Lichtzeichen und für die Anbringung der Lichtzeichen gelten die Bestimmungen der §§ 19, 28 und 29 sinngemäß.

(2) Das Bewachungsorgan hat sich bei den Lichtzeichen aufzuhalten und diese zu bedienen. Das Bewachungsorgan hat die ordnungsgemäße Funktion der Lichtzeichen über eine Funktionsanzeige zu überwachen. Ist keine Funktionsanzeige vorhanden, hat sich das Bewachungsorgan von der ordnungsgemäßen Funktion der Lichtzeichen anhand der Signalgeber zu überzeugen. Erkennt das Bewachungsorgan, dass die Lichtzeichen nicht ordnungsgemäß funktionieren, hat dieses die Eisenbahnkreuzung durch Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs durch Armzeichen gemäß § 83 unter Verwendung von Hilfseinrichtungen zu sichern und unverzüglich die zuständige Stelle hiervon zu verständigen. Diese Stelle hat unverzüglich die Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes der Lichtzeichen zu veranlassen.

(3) Bei der Bewachung und Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen ist das Zusammenwirken mit Lichtzeichen an nahegelegenen Straßenkreuzungen (Verkehrslichtsignalanlagen) nur zulässig, wenn nach einer Bahnanmeldung allen Fahrrelationen auf der Straßenkreuzung Halt geboten wird (Allrot). Die Mindestzeiten für die einzelnen Phasen des Phasenablaufes der Verkehrslichtsignalanlage an der Straßenkreuzung dürfen dabei nicht unterschritten werden.

Beginn und Dauer des Bewachungsvorganges

§ 85. (1) Die Armzeichen im Sinne des § 37 der StVO 1960 oder die Lichtzeichen gemäß § 84 sind so zeitgerecht zu geben, dass die Eisenbahnkreuzung beim Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung frei von Straßenbenutzern ist.

(2) Armzeichen im Sinne des § 37 der StVO 1960 sind so lange zu geben, bis das Schienenfahrzeug die Breite der Straße eingenommen hat. Lichtzeichen sind so lange zu geben, bis die Eisenbahnkreuzung frei von Schienenfahrzeugen ist.

Ausrüstung der Bewachungsorgane

§ 86. (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 und
5. einer richtig zeigenden Uhr.

8. Abschnitt

Überwachung von Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken

Arten der Überwachung

§ 87. (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 überwachenden Stelle oder in einem deckenden Signal anzuzeigen.

(2) Die Überwachung der Anzeige des ordnungsgemäßen Zustandes und/oder der ordnungsgemäßen Funktion kann durch eine besetzte Betriebsstelle (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 Betriebsstelle 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 funktionieren 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.

(4) Bei der Triebfahrzeugführerüberwachung ist entweder der ordnungsgemäße Zustand oder die ordnungsgemäße Funktion anzuzeigen.

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

(6) Bei Triebfahrzeugführerüberwachung, mit der die ordnungsgemäße Funktion der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken überwacht wird, ist nach einer fahrtbewirkten Einschaltung oder einer nicht fahrtbewirkten Einschaltung am Überwachungssignal 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 Überwachungssignal 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 fahrtbewirkten Einschaltung anzuzeigen, dass das gelbe, nicht blinkende Licht und das rote, nicht blinkende Licht leuchtet und die Schrankenbäume die geschlossene Endlage erreicht haben.

(7) Befinden sich Lichtzeichen oder Lichtzeichen mit Schranken unter Deckung eines Signals, ist der ordnungsgemäße Zustand gemäß Abs. 3 zu überwachen. Liegen die entsprechenden Voraussetzungen hierfür vor, ist auch die ordnungsgemäße Funktion im Sinne des Abs. 5 im deckenden Signal zu überwachen.

(8) Der nicht ordnungsgemäße Zustand oder die nicht ordnungsgemäße Funktion von Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken gemäß Abs. 3 bis 5 sind der überwachenden Stelle 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 überwachenden Stelle als Fehler angezeigt werden.

(10) Die Fernüberwachung und die Triebfahrzeugführerüberwachung können auch nebeneinander angeordnet werden.

Fernüberwachung

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

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

Triebfahrzeugführerüberwachung

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

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

(3) Wird am Überwachungssignal 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 Betriebsstelle vom Vorliegen der Störung zu verständigen. Diese Betriebsstelle hat gemäß den Bestimmungen des § 95 über die Maßnahmen im Störfall vorzugehen und weiters unverzüglich die Behebung der Störung zu veranlassen.

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

(5) Soll das Überwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, nicht auf Bremsweglänge, sondern entweder unmittelbar vor der Eisenbahnkreuzung oder aus Gründen der Sichtbarkeit des Überwachungssignals 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 Überwachungssignal 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 Überwachungssignal auf einer Wegstrecke, die einer Signalbeobachtungszeit von mindestens 7 Sekunden vor dem Überwachungssignal entspricht, sichtbar sein.

(6) Das Überwachungssignal, 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 Überwachungssignal vom Haltepunkt aus nicht erkennbar ist. Ist ein planmäßiges Anhalten aller Schienenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung vorgesehen, ist ein vom Haltepunkt aus erkennbares Überwachungssignal vor der Eisenbahnkreuzung aufzustellen.

(7) Folgen auf eine Eisenbahnkreuzung weitere Eisenbahnkreuzungen, deren Abstand zueinander kürzer als die Bremsweglänge ist, kann für diese Gruppe von Eisenbahnkreuzungen ein Überwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, auf Bremsweglänge vor der ersten Eisenbahnkreuzung aufgestellt werden. Das Überwachungssignal 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) Folgen auf eine Eisenbahnkreuzung weitere Eisenbahnkreuzungen, deren Abstand zueinander kürzer als die Bremsweglänge ist, kann für diese Gruppe von Eisenbahnkreuzungen ein Überwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, auf Bremsweglänge vor der ersten Eisenbahnkreuzung aufgestellt werden und vor jeder weiteren Eisenbahnkreuzung dieser Gruppe unmittelbar oder aus Gründen der Sichtbarkeit des Überwachungssignals entsprechend weiter entfernt ein Überwachungssignal aufgestellt werden. Diese weiteren Eisenbahnkreuzungen sind 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 Überwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, entweder unmittelbar vor der Eisenbahnkreuzung oder aus Gründen der Sichtbarkeit des Überwachungssignals 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 Überwachungssignal, 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 Überwachungssignals erforderlich ist, entsprechend weiter entfernt vor der Einschaltstelle, aufzustellen.

(11) Das Überwachungssignal 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.

Aufzeichnung über Funktionen von Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken

§ 90. Die Funktion der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken kann mit einer Registriereinrichtung aufgezeichnet werden. Diese Aufzeichnungen sind mindestens zwei Wochen aufzubewahren.

9. Abschnitt

Störungen, Fehler und Maßnahmen im Störfall

Störungen

§ 91. (1) Eine Störung bei Lichtzeichen oder bei Lichtzeichen mit Schranken, bei denen den Straßenbenutzern durch gelbes nicht blinkendes Licht und anschließend rotes nicht blinkendes Licht Halt geboten wird, liegt vor, wenn

1. die Anschaltung auch nur eines gelben nicht blinkenden Lichtes versagt,
2. die Anschaltung auch nur eines roten nicht blinkenden Lichtes versagt,
3. die Abschaltung eines, mehrerer oder aller Lichtzeichen versagt oder
4. auch nur einer der Schrankenbäume die offene Endlage nicht verlässt beziehungsweise die geschlossene Endlage nicht erreicht,
5. auch nur einer der Schrankenbäume gebrochen ist oder
6. ein sicherheitsrelevanter, die ordnungsgemäße Funktion beeinträchtigender Zustand angezeigt wird;

(2) Eine Störung bei Lichtzeichen oder bei Lichtzeichen mit Schranken, bei denen den Straßenbenutzern durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird, liegt vor, wenn

1. weder rotes blinkendes Licht noch rotes nicht blinkendes Licht erscheint,
2. die Abschaltung eines, mehrerer oder aller Lichtzeichen versagt,
3. auch nur einer der Schrankenbäume die offene Endlage nicht verlässt beziehungsweise die geschlossene Endlage nicht erreicht,
4. auch nur einer der Schrankenbäume gebrochen ist oder
5. ein sicherheitsrelevanter, die ordnungsgemäße Funktion beeinträchtigender Zustand angezeigt wird;

(3) Eine Störung bei Schranken, bei denen den Straßenbenützern mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, liegt vor, wenn

1. auch nur ein rotierendes Warnsignal versagt,
2. das Läutewerk versagt,
3. auch nur einer der Schrankenbäume die offene Endlage nicht verlässt beziehungsweise die geschlossene Endlage nicht erreicht,
4. auch nur einer der Schrankenbäume gebrochen ist,
5. die rot-weiße Kennzeichnung der Schrankenbäume fehlt oder derart beschädigt ist, dass deren leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit nicht mehr gewährleistet ist,
6. das rückstrahlende Material an den Schrankenbäumen fehlt oder derart beschädigt ist, dass dessen leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit nicht mehr gewährleistet ist;

(4) Eine Störung bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, liegt vor, wenn

1. auch nur ein Andreaskreuz fehlt oder derart beschädigt ist, dass dessen leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit nicht mehr gewährleistet ist oder
2. auch nur ein Vorschriftszeichen „Halt“ oder auch nur ein Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ fehlt oder derart beschädigt ist, dass dessen leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit nicht mehr gewährleistet ist oder
3. auch nur eine Umlaufsperrung für den Radfahrverkehr fehlt oder derart beschädigt ist, dass deren leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit nicht mehr gewährleistet ist oder fehlt.

§ 92. Nach Feststellung einer Störung gemäß § 91 oder nach Erhalt einer Meldung über das Vorliegen einer Störung gemäß § 91, ist vor Zulassung weiterer Fahrten gemäß den Bestimmungen des § 95 über die Maßnahmen im Störfall vorzugehen. Die Behebung der Störung ist unverzüglich zu veranlassen.

Fehler

§ 93. (1) Ein Fehler bei Lichtzeichen oder bei Lichtzeichen mit Schranken, bei denen den Straßenbenützern durch gelbes nicht blinkendes Licht und anschließend rotes nicht blinkendes Licht oder durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird, liegt vor, wenn

1. das Läutewerk versagt, sofern dieses als Zusatzeinrichtung vorhanden ist,
2. eine zusätzliche Einrichtung für die barrierefreie Ausgestaltung der Eisenbahnkreuzung versagt,
3. die rot-weiße Kennzeichnung der Schrankenbäume beschädigt ist oder fehlt,
4. das rückstrahlende Material an den Schrankenbäumen beschädigt ist oder fehlt,
5. ein Hängegitter auch nur an einem der Schrankenbäume beschädigt ist oder fehlt,
6. auch nur ein Signal- oder Tragschild, ein Andreaskreuz oder eine Zusatztafel „Richtungspfeil“ beschädigt ist oder fehlt,
7. Bodenmarkierungen nicht ausreichend erkennbar sind oder fehlen oder
8. in der überwachenden Stelle ein Fehler angezeigt wird.

(2) Ein Fehler bei Schranken, bei denen den Straßenbenützern mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, liegt vor, wenn

1. das Läutewerk versagt, sofern dieses als Zusatzeinrichtung vorhanden ist,
2. die rot-weiße Kennzeichnung der Schrankenbäume beschädigt ist oder fehlt,
3. das rückstrahlende Material an den Schrankenbäumen beschädigt ist oder fehlt,
4. ein Hängegitter auch nur an einem der Schrankenbäume beschädigt ist oder fehlt,
5. auch nur ein Andreaskreuz oder eine Zusatztafel „Richtungspfeil“ beschädigt ist oder fehlt oder
6. Bodenmarkierungen nicht ausreichend erkennbar sind oder fehlen;

(3) Ein Fehler bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, liegt vor, wenn

1. auch nur eine Zusatztafel „auf Züge achten“ oder auch nur eine Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ oder auch nur eine Zusatztafel „Richtungspfeil“ beschädigt ist oder fehlt,
2. Bodenmarkierungen nicht ausreichend erkennbar sind oder fehlen oder
3. auch nur eine Umlaufsperrung für den Fußgängerverkehr beschädigt ist oder fehlt.

(4) Ein Fehler bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs durch Armzeichen oder durch Lichtzeichen gesichert sind, liegt vor, wenn

1. auch nur ein Signal- oder Tragschild, ein Andreaskreuz oder eine Zusatztafel „Richtungspfeil“ beschädigt ist oder fehlt,
2. auch nur ein Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ bzw. „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“ beschädigt ist oder fehlt oder
3. Bodenmarkierungen nicht ausreichend erkennbar sind oder fehlen.

§ 94. Nach Feststellung eines Fehlers gemäß § 93 oder nach Erhalt einer Meldung über das Vorliegen eines solchen Fehlers hat das Eisenbahnunternehmen die Behebung des Fehlers unverzüglich zu veranlassen. Die Behebung des Fehlers ist unverzüglich durchzuführen.

Maßnahmen im Störfall

§ 95. (1) Nach der Anzeige einer Störung gemäß § 91 oder nach Erhalt der Meldung einer Störung gemäß § 91 in der überwachenden Stelle 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.

(2) Spätestens nach zwei Stunden nach Anzeige der Störung oder nach Erhalt der Meldung der Störung ist die Eisenbahnkreuzung durch Bewachung zu sichern. Bei der Bewachung sind, soweit dies möglich ist, die tauglichen Einrichtungen der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken zur Unterstützung der Bewachung zu verwenden.

(3) Ist eine Bewachung der Eisenbahnkreuzung nicht möglich, kann, sofern das Verfahren gemäß § 49 Abs. 2 EisebG betreffend Entscheidung über die Art der Sicherung im Einzelfall nichts anderes ergeben hat, das Vorschriftszeichen „Halt“ vor der Eisenbahnkreuzung so lange angebracht werden, bis eine Bewachung möglich ist. Vor Eisenbahnkreuzungen für den Fußgängerverkehr allein ist das Vorschriftszeichens „Halt“ nicht anzubringen. Das Vorschriftszeichen „Halt“ ist zumindest auf der rechten Straßenseite und für die Straßenbenützer leicht und rechtzeitig erkennbar vor der Eisenbahnkreuzung anzubringen. Lichtzeichen, die nicht durch das Vorschriftszeichen „Halt“ verdeckt werden, sind in geeigneter Weise zu überdecken. Schrankenbäume sind zu verdecken.

(4) Wird das Vorschriftszeichen „Halt“ vor der Eisenbahnkreuzung angebracht, haben Schienenfahrzeuge 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.

(5) Vom Anhalten des Schienenfahrzeuges vor der Eisenbahnkreuzung kann, sofern das Verfahren gemäß § 49 Abs. 2 EisebG betreffend Entscheidung über die Art der Sicherung im Einzelfall nichts anderes ergeben hat, abgesehen werden, wenn nicht mehr als ein Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung der Straße vorhanden ist und das Schienenfahrzeug jene Geschwindigkeit nicht überschreitet, mit der bei der Ermittlung erforderlichen Abstandes des Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt ein Abstand von 120 m nicht überschritten wird und der hierfür erforderliche Sichtraum vorhanden ist. Während der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung sind ab dem hierfür zu ermittelnden erforderlichen Sichtpunkt, der einen Abstand von 100 m von der Eisenbahnkreuzung nicht unterschreiten darf, wiederholt akustische Signale vom Schienenfahrzeug aus abzugeben.

10. Abschnitt

Verhaltensbestimmungen für Straßenbenützer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen

Verbote

§ 96. (1) Verboten ist

1. das Überholen auf einer Eisenbahnkreuzung;
2. das Überholen mehrspuriger Kraftfahrzeuge innerhalb von etwa 80 m vor bis unmittelbar nach einer Eisenbahnkreuzung;
3. das Anhalten, Halten, Parken oder Umkehren auf einer Eisenbahnkreuzung;
4. das Halten, Parken oder Umkehren unmittelbar vor oder nach einer Eisenbahnkreuzung, wenn durch das haltende, parkende oder umkehrende Fahrzeug der Lenker eines anderen Fahrzeuges gehindert wird, die Annäherung eines Schienenfahrzeuges oder Sicherungseinrichtungen rechtzeitig wahrzunehmen;

5. das Übersetzen der Eisenbahnkreuzung zu versuchen, wenn nach der Lage des Straßenverkehrs ein Anhalten auf der Eisenbahnkreuzung erforderlich werden könnte;
 6. geschlossene Schranken zu umfahren, zu umgehen oder zu übersteigen oder sich sonst unbefugt in den abgesperrten Raum zu begeben;
 7. Sicherungseinrichtungen und Zusatzeinrichtungen unbefugt zu betätigen, zu beschädigen, unbefugt zu entfernen, zu überdecken oder in ihrer Lage oder ihrer Bedeutung zu verändern;
 8. an den Sicherungseinrichtungen und deren Befestigungseinrichtungen unbefugt Beschriftungen, bildliche Darstellungen, Anschläge, geschäftliche Anpreisungen oder dergleichen anzubringen.
 9. im Gefährdungsbereich der Eisenbahnkreuzung insbesondere sichtbehindernde, lärmregende oder die Aufmerksamkeit der Straßenbenützer sonst beeinträchtigende Einrichtungen anzubringen, Anlagen zu errichten oder Handlungen zu setzen.
- (2) Verboten ist das Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen
1. mit Fahrzeugen, die eine Länge von mehr als 20 m haben;
 2. mit Fahrzeugen mit einer Höhe von mehr als 4,00 m bei Eisenbahnkreuzungen mit Oberleitungen elektrifizierter Eisenbahnen;
 3. mit sonstigen Fahrzeugen, die mit oder ohne Anhänger samt Ladung insgesamt bis 20 m Länge bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen eine Geschwindigkeit von weniger als 10 km/h erreichen;
 4. mit Fuhrwerken im Sinne der StVO 1960 über 10 m bis 16 m Länge samt Ladung, die bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen eine Geschwindigkeit von weniger als 8 km/h erreichen;
 5. mit Fuhrwerken im Sinne der StVO 1960 bis 10 m Länge samt Ladung, die bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen eine Geschwindigkeit von weniger als 6 km/h erreichen;
 6. mit Fahrrädern mit oder ohne Anhänger mit einer Länge von über 3 m, wenn bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen eine Geschwindigkeit von weniger als 6 km/h erreicht wird.

(3) Ist das Übersetzen einer Eisenbahnkreuzung mit einem Fahrzeug oder Fuhrwerk gemäß Abs. 2 beabsichtigt, hat der Straßenbenützer die Zustimmung des Eisenbahnunternehmens so rechtzeitig einzuholen, dass Maßnahmen für ein sicheres Übersetzen getroffen werden können. Verweigert das Eisenbahnunternehmen die Zustimmung, kann der Straßenbenützer eine Entscheidung bei der Behörde beantragen. Diese hat das Übersetzen der Eisenbahnkreuzung zu gestatten, wenn ein sicheres Übersetzen der Eisenbahnkreuzung gewährleistet ist.

Allgemeine Gebote

§ 97. (1) Die Straßenbenützer haben sich ab dem Standort der Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ oder „Bahnübergang mit Schranken“ auf Grund der Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie der Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung unter Beachtung vorhandener Vorschriftszeichen bei der Annäherung an eine Eisenbahnkreuzung so zu verhalten und insbesondere ihre Geschwindigkeit so zu wählen, dass sie erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung verlässlich anhalten können.

(2) Die Straßenbenützer haben sich bei der Annäherung an eine Eisenbahnkreuzung durch Ausblick auf den Bahnkörper, soweit dies die örtlichen Verhältnisse zulassen, und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige vom Schienenfahrzeug aus abgegebene akustische Signale nach beiden Richtungen der Bahn zu überzeugen, ob ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung möglich ist oder ob sie vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten haben.

(3) In ihrer Mobilität eingeschränkte Personen haben sich der zusätzlichen Einrichtungen für die barrierefreie Ausgestaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung, soweit sie für ihre Art der Einschränkung vorhanden sind, zur Beurteilung, ob ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung möglich und erlaubt ist, zu bedienen.

(4) Ist ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung nicht möglich oder haben die Straßenbenützer aufgrund des Vorschriftszeichens „Halt“ oder aufgrund von Lichtzeichen, von Lichtzeichen mit Schranken, von Schranken oder aufgrund eines von Bewachungsorganen gegebenen Anhaltegebotes vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten, haben diese, je nachdem, was sie zuerst erreichen,

1. vor der Haltelinie oder Ordnungslinie, wenn eine solche vorhanden ist, oder
2. vor dem Andreaskreuz, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene, oder
3. vor dem Lichtzeichen vor der Eisenbahnkreuzung, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene, oder

4. vor dem Schrankenbaum vor der Eisenbahnkreuzung oder
5. vor dem Bewachungsorgan oder vor der Hilfseinrichtung, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene

anzuhalten.

(5) Die Lenker von Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeugen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t sowie von Zugmaschinen, Fuhrwerken und Motorkarren haben vor Eisenbahnkreuzungen mit Straßen außerhalb von Ortsgebieten, die durch Lichtzeichen, Lichtzeichen mit Schranken oder Schranken gesichert sind, in einem Abstand von etwa 100 m vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten, wenn diese den Straßenbenützern Halt gebieten und dies den Lenkern dieser Fahrzeuge rechtzeitig erkennbar ist.

Besondere Gebote bei Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ und bei Vorschriftszeichen „Halt“

§ 98. (1) Ist vor der Eisenbahnkreuzung das Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ angebracht, haben sich die Straßenbenützer ab dem Standort des Vorschriftszeichens „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“ durch Ausblick auf den Bahnkörper und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige vom Schienenfahrzeug aus abgegebene akustische Signale nach beiden Richtungen der Bahn zu überzeugen, ob sich ein Schienenfahrzeug nähert oder vor der Eisenbahnkreuzung steht und seine Weiterfahrt durch Abgabe akustischer Signale ankündigt. Nehmen die Straßenbenützer die Annäherung eines Schienenfahrzeuges aus einer der beiden Fahrtrichtungen der Bahn oder ein vor der Eisenbahnkreuzung stehendes Schienenfahrzeug, das seine Weiterfahrt durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus ankündigt, wahr, haben die Straßenbenützer anzuhalten und darf die Eisenbahnkreuzung nicht übersetzt werden.

(2) Ist zum Andreaskreuz das Vorschriftszeichen „Halt“ angebracht, haben die Straßenbenützer anzuhalten. Die Straßenbenützer haben sich durch Ausblick auf den Bahnkörper und, unabhängig davon, ob eine Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“ angebracht ist oder nicht, durch besondere Achtsamkeit auf allfällige vom Schienenfahrzeug aus abgegebene akustische Signale nach beiden Richtungen der Bahn zu überzeugen, ob sich ein Schienenfahrzeug nähert oder vor der Eisenbahnkreuzung steht und seine Weiterfahrt durch Abgabe akustischer Signale ankündigt. Nehmen die Straßenbenützer die Annäherung eines Schienenfahrzeuges aus einer der beiden Fahrtrichtungen der Bahn oder ein vor der Eisenbahnkreuzung stehendes Schienenfahrzeug, das seine Weiterfahrt durch Abgabe akustischer Signale ankündigt, wahr, darf die Eisenbahnkreuzung nicht übersetzt werden.

(3) Die Straßenbenützer haben sich nach der Vorbeifahrt des Schienenfahrzeuges und vor dem Übersetzen der Eisenbahnkreuzung zu überzeugen, dass kein weiteres Schienenfahrzeug auf dem selben oder auf einem anderen Gleis nachfolgt und dass sich auch aus der Gegenrichtung kein Schienenfahrzeug nähert.

(4) Liegen sichtbehindernde Verhältnisse, beispielsweise durch Nebel, Schneefall, hohe Schneelage oder dergleichen vor, haben die Straßenbenützer vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten. Die Straßenbenützer haben sich durch besondere Achtsamkeit auf beleuchtete Zugspitzensignale und auf vom Schienenfahrzeug aus abgegebene akustische Signale zu überzeugen, ob aus einer der beiden Fahrtrichtungen der Bahn die Annäherung eines Schienenfahrzeuges oder ein Schienenfahrzeug, das vor der Eisenbahnkreuzung steht und seine Weiterfahrt durch Abgabe akustischer Signale ankündigt, wahrnehmbar ist. Die Eisenbahnkreuzung darf nur übersetzt werden, wenn sich die Straßenbenützer die Gewissheit verschafft haben, dass ein gefahrloses Übersetzen möglich ist. Liegen gleichzeitig Verhältnisse vor, die die Wahrnehmbarkeit der von Schienenfahrzeugen aus abgegebenen akustischen Signalen beeinträchtigen, darf die Eisenbahnkreuzung während der Dauer dieser Verhältnisse nicht übersetzt werden.

(5) Ist das Übersetzen der Eisenbahnkreuzung gefahrlos möglich, hat dieses ohne Verzögerung und so rasch wie möglich zu erfolgen. Ein Verweilen auf der Eisenbahnkreuzung ist verboten.

Besondere Gebote bei Lichtzeichen, bei Lichtzeichen mit Schranken oder bei Schranken

§ 99. (1) Nehmen die Straßenbenützer bei der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung wahr, dass

1. das gelbe Licht oder das rote Licht oder das rote blinkende Licht leuchtet oder
2. optische Zeichen durch sich drehende rotierende Warnsignale abgegeben werden oder
3. akustische Zeichen abgegeben werden oder
4. sich Schrankenbäume abwärts bewegen oder
5. Schrankenbäume vollständig oder auch nur über einen Teil der Straße geschlossen sind oder

6. Schrankenbäume nicht vollständig geschlossen sind oder
7. von Bewachungsorganen durch Armzeichen oder durch Armzeichen unter Zuhilfenahme von Hilfseinrichtungen ein Anhaltegebot gegeben wird oder
8. bei Lichtzeichen oder bei Lichtzeichen mit Schranken oder bei Schranken das Vorschriftszeichen „Halt“ angebracht ist oder
9. ein Schienenfahrzeug vor der Eisenbahnkreuzung steht und seine Weiterfahrt durch Abgabe akustischer Signale ankündigt,

haben die Straßenbenützer anzuhalten. Ist bei Aufleuchten des gelben Lichtes ein sicheres Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung nicht mehr möglich, haben die Straßenbenützer weiter zu fahren.

(2) Straßenbenützer, die sich

1. bei Aufleuchten des gelben Lichtes oder
2. bei Aufleuchten des roten blinkenden Lichtes oder
3. bei Abgabe akustischer Zeichen oder
4. wenn optische Zeichen durch sich drehende rotierende Warnsignale abgegeben werden

bereits auf der Eisenbahnkreuzung befinden, haben diese so rasch wie möglich zu verlassen.

(3) Die Eisenbahnkreuzung darf erst dann übersetzt werden, wenn

1. sämtliche Lichtzeichen erloschen sind,
2. die Schrankenbäume vollständig geöffnet sind und sämtliche Lichtzeichen erloschen sind oder
3. die Schrankenbäume vollständig geöffnet sind.

Das Übersetzen der Eisenbahnkreuzung hat ohne Verzögerung und so rasch wie möglich zu erfolgen. Ein Verweilen auf der Eisenbahnkreuzung ist verboten.

(4) Ist bei Lichtzeichen, Lichtzeichen mit Schranken oder Schranken vor der Eisenbahnkreuzung das Vorschriftszeichen „Halt“ angebracht, haben die Straßenbenützer anzuhalten. Die Straßenbenützer haben sich durch Ausblick auf den Bahnkörper und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige vom Schienenfahrzeug aus abgegebene akustische Signale zu überzeugen, ob sich ein Schienenfahrzeug der Eisenbahnkreuzung nähert oder ob ein Schienenfahrzeug vor der Eisenbahnkreuzung steht und seine Weiterfahrt durch Abgabe akustischer Signale ankündigt. Nehmen die Straßenbenützer die Annäherung eines Schienenfahrzeuges aus einer der beiden Fahrtrichtungen der Bahn oder ein vor der Eisenbahnkreuzung stehendes Schienenfahrzeug, das seine Weiterfahrt durch Abgabe akustischer Signale ankündigt, wahr, darf die Eisenbahnkreuzung nicht übersetzt werden. Ist das Übersetzen der Eisenbahnkreuzung gefahrlos möglich, hat dieses ohne Verzögerung und so rasch wie möglich zu erfolgen. Ein Verweilen auf der Eisenbahnkreuzung ist verboten.

Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen mit Tieren

§ 100. (1) Vor dem Übersetzen einer Eisenbahnkreuzung mit Tieren haben Führer und Treiber von Tieren in angemessener Zahl dafür zu sorgen, dass ein geordnetes Übersetzen der Eisenbahnkreuzung mit den Tieren möglich ist. Nötigenfalls sind Gruppen von Tieren zu bilden. Ist ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung möglich, hat dies ohne Verzögerung und so rasch wie möglich zu erfolgen. Ein Verweilen auf der Eisenbahnkreuzung ist verboten.

(2) Bestehen an einer Eisenbahnkreuzung besondere Einrichtungen für das Treiben von Tieren, sind diese von Führern und Treibern von Tieren nach Maßgabe einer vom Eisenbahnunternehmen zu erstellenden Bedienungsanweisung zu benützen.

Verhalten bei Straßenbahnen und anderen Eisenbahnen, die in einer Längsrichtung der Straße verkehren

§ 101. Bei Eisenbahnkreuzungen innerhalb von Ortsgebieten mit straßenabhängigen Straßenbahnen und anderen Eisenbahnen, die in einer Längsrichtung der Straße verkehren, gelten die Verhaltensbestimmungen der §§ 96 bis 100 nur bei jenen Eisenbahnkreuzungen, die gemäß dieser Verordnung gesichert sind.

11. Abschnitt

Schlussbestimmungen

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 Eisenbahngesetzes 1957 errichtet und in Betrieb

genommen wurden, sind innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des Abs. 3 bis 5 beibehalten werden kann.

(2) Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Schrankenanlagen oder des § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Lichtzeichenanlagen gesichert sind, sind innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens drei Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des Abs. 3 bis 5 beibehalten werden kann.

(3) Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 gemäß Abs. 1 können unter der Voraussetzung, dass sie unter Anwendung der Bestimmungen des § 36 Eisenbahngesetz 1957 innerhalb von 14 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer der bestehenden Schrankenanlage oder Lichtzeichenanlage beibehalten werden. Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, bei denen den Straßenbenutzern durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird oder bei denen den Straßenbenutzern mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, dürfen, sofern sie an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, längstens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung beibehalten werden. Die Bestimmungen des § 37 Z 2 und des § 38 Abs. 2 betreffend die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung sind in diesem Fall dann nicht anzuwenden, wenn sich durch diese Anpassung die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung nicht verlängert.

(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 der 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 Eisenbahngesetzes 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 innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden.

(2) Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 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 innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens drei Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden.

§ 104. Bei Eisenbahnkreuzungen, bei denen bisher keine Andreaskreuze anzubringen waren, sind Andreaskreuze, die dieser Verordnung entsprechen, innerhalb von drei Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung anzubringen.

Notifikationshinweis gemäß Artikel 12 der Richtlinie 98/34/EG

§ 105. Diese Verordnung wurde unter Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie 98/34/EG über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften, welches das Verfahren nach der Richtlinie 83/189/EWG kodifiziert, unter der Notifikationsnummer 2012 0085 A notifiziert.

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 106. (1) Diese Verordnung tritt an dem der Kundmachung dieser Verordnung folgenden dritten Monatsersten in Kraft.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung tritt die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 21. Dezember 1960 über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge (Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961), BGBI. Nr. 2/1961, zuletzt geändert durch BGBI. Nr. 123/1988, außer Kraft.

Bures

Anlage 1**Ermittlung der Sperrstrecken d , d_1 und d_F**

1. Messlinie für die Ermittlung der Sperrstrecken

a) Die Sperrstrecke d ist in der Straßenrichtung und unter Berücksichtigung eines 2,60 m breiten Straßenfahrzeuges in der Achse dieses Fahrzeuges für beide Verkehrsrichtungen der Straße zu erheben oder zu berechnen. Der größere Wert ist maßgebend. Die Achse des Straßenfahrzeuges ist anzunehmen

- bei einer Fahrbahnbreite bis 4,0 m in der Mitte der Fahrbahn;
- bei einer Fahrbahnbreite von über 4,0 m bis 5,2 m in einem Abstand von 1,3 m vom rechten Fahrbahnrand;
- bei einer Fahrbahnbreite von über 5,2 m bis 7,0 m in der Mitte der jeweils rechten Fahrbahnhälfte;
- bei einer Fahrbahnbreite von über 7,0 m in der Mitte eines 3,50 m breiten an den rechten Fahrbahnrand anschließenden Fahrstreifens;
- bei Fahrbahnbreiten, die mehr als einen Fahrstreifen in eine Richtung der Straße aufweisen, in der Mitte des jeweiligen Fahrstreifens,

wobei für die jeweilige Richtung der größere Wert maßgebend ist.

b) Die Sperrstrecke d_1 ist in der Straßenrichtung und unter Berücksichtigung eines 2,60 m breiten Straßenfahrzeuges in der Achse dieses Fahrzeuges für beide Verkehrsrichtungen der Straße zu erheben oder zu berechnen. Der größere Wert ist maßgebend. Die Achse des Straßenfahrzeuges ist anzunehmen

- bei einer Fahrbahnbreite bis 4,0 m in der Mitte der Fahrbahn;
- bei einer Fahrbahnbreite von über 4,0 m bis 5,2 m in einem Abstand von 1,3 m vom rechten Fahrbahnrand;
- bei einer Fahrbahnbreite von über 5,2 m bis 7,0 m in der Mitte der jeweils rechten Fahrbahnhälfte;
- bei einer Fahrbahnbreite von über 7,0 m in der Mitte eines 3,50 m breiten an den rechten Fahrbahnrand anschließenden Fahrstreifens;
- bei Fahrbahnbreiten, die mehr als einen Fahrstreifen in eine Richtung der Straße aufweisen, in der Mitte des jeweiligen Fahrstreifens,

wobei für die jeweilige Richtung der größere Wert maßgebend ist.

c) Die Sperrstrecke d_F ist in Wegrichtung 60 cm vom längeren Wegrand entfernt zu erheben.

2. Ermittlung der Sperrstrecke d und d_F bei der Sicherung durch Lichtzeichen

a) Die Sperrstrecke d für Fahrzeugverkehr beginnt

- wenn das Straßenfahrzeug den auf der rechten Fahrbahnseite angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
- wenn das Straßenfahrzeug jene Stelle, die mindestens 3,0 m vor der nächstgelegenen Schiene liegt, zuerst erreicht, bei der mindestens 3,0 m vor der nächstgelegenen Schiene entfernten Stelle,

und endet 2 m nach der letzten Schiene jenes Gleises, das in die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit einbezogen ist.

b) Die Sperrstrecke d_F für Fußgängerverkehr beginnt

- wenn kein Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist und der Fußgänger den letzten Signalgeber vor der ersten Schiene zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
- wenn der Fußgänger jene Stelle, die mindestens 3,0 m vor der ersten Schiene liegt, zuerst erreicht oder ein zugehöriger Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist, bei der mindestens 3,0 m von der ersten Schiene entfernten Stelle,

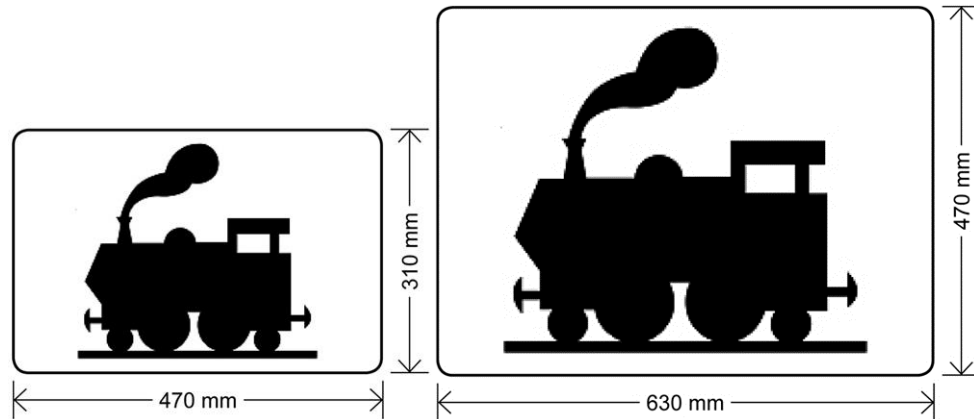
und endet 2 m nach der letzten Schiene jenes Gleises, das in die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit einbezogen ist.

3. Ermittlung der Sperrstrecken d_1 und d_F bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Halbschranken oder bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume

a) Der Teil d_1 der Sperrstrecke d bei Fahrzeugverkehr beginnt

- wenn das Straßenfahrzeug den vor dem Schrankenbaum (Halbschranken bzw. Zufahrtsschranken) auf der rechten Fahrbahnseite angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
 - wenn das Straßenfahrzeug den Zufahrtsschranken zuerst erreicht oder wenn keine Lichtzeichen als Anhaltegebot vorgesehen sind, vor dem Zufahrtsschranken
und endet nach dem Zufahrtsschranken.
- b) Die Sperrstrecke d_F bei Lichtzeichen mit Halbschranken beginnt bei Fußgängerverkehr auf jener Bahnseite, die durch den Schrankenbaum des Halbschrankens nicht gesperrt wird,
- wenn kein Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist und der Fußgänger den vor der ersten Schiene angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
 - wenn der Fußgänger jene Stelle, die mindestens 3,0 m vor der ersten Schiene liegt, zuerst erreicht oder ein zugehöriger Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist oder keine Lichtzeichen als Anhaltegebot vorgesehen sind, bei der mindestens 3,0 m von der ersten Schiene entfernten Stelle,
und endet nach dem Schrankenbaum nach der letzten Schiene.
- c) Die Sperrstrecke d_F bei Lichtzeichen mit Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume beginnt bei Fußgängerverkehr auf jener Bahnseite, die durch den Schrankenbaum des Ausfahrtsschrankens gesperrt wird,
- wenn kein Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist und der Fußgänger den vor dem Schrankenbaum des Ausfahrtsschrankens angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
 - wenn der Fußgänger den Schrankenbaum des Ausfahrtsschrankens zuerst erreicht oder ein zugehöriger Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist oder keine Lichtzeichen als Anhaltegebot vorgesehen sind, vor dem Ausfahrtsschranken
und endet nach dem Zufahrtsschranken.
4. Ermittlung der Sperrstrecken d und d_F bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken
- a) Die Sperrstrecke d beginnt bei Fahrzeugverkehr
- wenn das Straßenfahrzeug den vor dem Schrankenbaum auf der rechten Fahrbahnseite angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
 - wenn das Straßenfahrzeug den Schrankenbaum zuerst erreicht, vor dem Schrankenbaum,
und endet nach dem nach der letzten Schiene angeordneten Schrankenbaum.
- b) Die Sperrstrecke d_F beginnt bei Fußgängerverkehr
- wenn kein Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist und der Fußgänger den vor dem Schrankenbaum angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
 - wenn der Fußgänger den Schrankenbaum zuerst erreicht oder ein zugehöriger Signalgeber nach der letzten Schiene (Rücklicht) angeordnet ist, vor dem Schrankenbaum,
und endet nach dem nach der letzten Schiene angeordneten Schrankenbaum.
5. Ermittlung der Sperrstrecken d und d_F bei der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes oder durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
- a) Die Sperrstrecke d beginnt auf Höhe des Standortes des Andreaskreuzes, jedoch an einer mindestens 3,0 m von der nächstgelegenen Schiene entfernten Stelle, und endet 2 m nach der letzten Schiene jenes Gleises, das in die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit einbezogen ist. Eine Berechnung der Sperrstrecke d ist nur zulässig, wenn der Verlauf der Straße einschließlich eines Straßenstückes beiderseits der Bahn mit einer Länge von jeweils etwa 25 m (gemessen jeweils von der nächstgelegenen Schiene) sowie der Verlauf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung geradlinig ist. Erforderlichenfalls dürfen unterschiedliche Werte, die sich aus den Verkehrsrichtungen der Straße ergeben, berücksichtigt werden.
- b) Die Sperrstrecke d_F beginnt auf Höhe des Standortes des Andreaskreuzes, jedoch an einer mindestens 3,0 m von der nächstgelegenen Schiene entfernten Stelle, und endet 2 m nach der letzten Schiene jenes Gleises, das in die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit einbezogen ist. Eine Berechnung der Sperrstrecke d_F ist nur zulässig, wenn der Verlauf der Straße oder des Weges einschließlich eines Straßen- oder Wegstückes beiderseits der Bahn mit einer Länge von jeweils etwa 3,0 m (gemessen jeweils von der nächstgelegenen Schiene) sowie der Verlauf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung geradlinig ist.

Erforderlichenfalls dürfen unterschiedliche Werte, die sich aus den Verkehrsrichtungen der Straße ergeben, berücksichtigt werden.

Anlage 2**Zusatztafel „auf Züge achten“****Anlage 3****Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“****Anlage 4****Rotierendes Warnsignal**

