



BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-265.000/0004-IV/SCH2/2012 DVR:0000175

- lt. Verteiler -

Wien, am 27. August 2012

**Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 2012
Einführungserlass**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erlaubt sich, darauf hinzuweisen, dass die auf der Grundlage des § 49 Abs. 1 und 3 EisbG 1957 von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie erlassene Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) mit BGBl II Nr. 216/2012 vom 26. Juni 2012 kundgemacht wurde und gemäß deren § 106 an dem der Kundmachung folgenden dritten Monatsersten, somit am 1. September 2012, in Kraft tritt.

Aus diesem Anlass werden nachstehende Klarstellungen getroffen:

I. Geltungsbereich:

1. Gemäß § 1 Abs. 1 EisbKrV gilt diese Verordnung für jeden im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienengleichen Eisenbahnübergang mit einer Haupt- oder Nebenbahn, einer Straßenbahn, einer Anschlussbahn oder einer Materialbahn im Sinne des EisbG 1957, unabhängig davon, ob hierbei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet.

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

Die Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge durch die hiezu Berechtigten (Wegeberechtigten) gemäß § 47a EisbG ist im 3a. Teil des EisbG 1957 - „Anrainerbestimmungen, Verhalten

innerhalb von Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen“, 2. Hauptstück - „Verhalten innerhalb von Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen“, geregelt.

Die Sicherung und das Verhalten bei der Annäherung und beim Übersetzen schienengleicher Eisenbahnübergänge ist hingegen im 2. Hauptstück des 4. Teils des EisbG - „Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge“ geregelt. Daraus ist zu schließen, dass sich die Verordnungsermächtigung und damit die EisbKrV nicht auf den § 47a EisbG betreffend die Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge durch die Berechtigten (Wegeberechtigten) bezieht.

Bezüglich nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge ist somit festzuhalten, dass für diese die Bestimmungen des § 47a EisbG im 3a. Teil, 2. Hauptstück – „Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen“ des EisbG 1957 gelten. Demgemäß dürfen nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge nur von den hierzu Berechtigten und nur unter den vom Eisenbahnunternehmen aus Sicherheitsgründen vorzuschreibenden Bedingungen, die zumindest den Wegeberechtigten bekannt zu machen sind, benützt werden.

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

Die zur Benützung eines nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges vom Eisenbahnunternehmen vorzuschreibenden und zumindest dem Wegeberechtigten bekannt zu machenden Benützungsbedingungen können somit samt den allenfalls erforderlichen Maßnahmen im Einzelfall auf die konkreten Erfordernisse des Eisenbahnunternehmens und des Berechtigten abgestellt werden.

Nachdem die Benützungsbedingungen samt den allenfalls erforderlichen Maßnahmen im Einzelfall auf die konkreten Erfordernisse des Eisenbahnunternehmens und des Berechtigten abgestellt werden können und daher von den in den §§ 96ff EisbKrV normierten Verhaltensbestimmungen für Straßenbenützer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen im Einzelfall abweichen können, ist **für die Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge durch die Berechtigten daher die analoge Anwendung einer der fünf in § 4 EisbKrV vorgesehenen Arten der Sicherung nicht zwingend vorgegeben.**

II. Umfang der Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG 1957:

1. § 49 Abs. 2 EisbG gibt der Behörde die grundsätzlichen Kriterien für die Entscheidung, welche Art der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung im Einzelfall zur Anwendung zu kommen hat, vor.

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

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

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

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

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

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

vorgenommen werden kann.

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

Zusätzlich ist weiters zu prüfen, ob beziehungsweise welche der in § 12 EisbKrV genannten Zusatzeinrichtungen (elektrische oder elektronische Lätwerke, Drehkreuze, Tore, Umlaufsperrn an Eisenbahnkreuzungen mit Gehwegen oder Geh- und Radwegen, Hängegitter oder die erforder-

lichen zusätzlichen Einrichtungen für die barrierefreie Ausgestaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung) anzuordnen sind.

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

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

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

1. Bedingung, dass der erforderliche Sichtraum innerhalb einer von der Behörde zu bestimmenden Frist herzustellen ist, bei der Anordnung der Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes (§ 35 Abs. 2 EisbKrV);
2. Anordnung, dass die Schrankenbäume in der Regel oder während bestimmter Zeiten geschlossen bleiben, bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Lichtzeichen mit Vollschranken gesichert sind und es die Verkehrsbedeutung der Straße zulässt (§ 67 Abs. 2 EisbKrV);
3. Anordnungen der Behörde bei vorübergehender Einschränkung des erforderlichen Sichtraumes im Zusammenhang mit der Errichtung von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken (§ 81 Abs. 2 EisbKrV).

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

2. Im Verfahren gemäß § 49 Abs. 2 EisbG findet ein Ausspruch darüber, wie die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung konkret auszugestaltet ist, somit keinen Raum und hat daher zu unterbleiben. Die konkrete Ausgestaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung ist vielmehr Gegenstand der Projektierung für ein allenfalls erforderliches eisenbahnrechtliches Baugenehmigungsverfahren gemäß § 31ff EisbG1957 oder für die Ausführung als genehmigungsfreies Vorhaben gemäß § 36 EisbG 1957.

3. Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn ist ein Kriterium, das bei der Entscheidung über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung im Verfahren gemäß § 49 Abs. 2 EisbG zu berücksichtigen ist. Nicht zulässig ist es hingegen, im Rahmen des Verfahrens gemäß

§ 49 Abs. 2 EisbG behördlich eine Abänderung der örtlich zulässige Geschwindigkeit zu verfügen, um eine bestimmte Art der Sicherung anordnen zu können.

III. Umsetzung einer Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG

1. Allgemein

In § 49 Abs. 2 EisbG ist die **Festlegung einer Frist für die Umsetzung (Ausführung)** einer durch die zuständige Behörde getroffenen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG, wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, durch das Eisenbahnunternehmen **nicht vorgesehen**.

Mit der Umsetzung einer solchen Entscheidung nach Rechtskraft dieses Bescheides ist daher unverzüglich zu beginnen und ist die bescheidgemäße Umsetzung innerhalb einer angemessenen Zeit abzuschließen.

Ab der Rechtskraft des Bescheides, mit der die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Z 3 durch Lichtzeichen oder Z 4 durch Lichtzeichen mit Schranken angeordnet wurde, kann vom Beginn der Umsetzung bis zu deren Inbetriebnahme erfahrungsgemäß von einem Zeitraum von längstens zwei Jahren ausgegangen werden. Dieser Zeitraum wird im Regelfall als angemessen angesehen. Bei Sicherung einer Eisenbahnkreuzung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Z 1 durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder Z 2 durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus oder Z 5 durch Bewachung wird dieser Zeitraum entsprechend kürzer sein.

Nachdem für die Umsetzung einer Anordnung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG 1957, wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, ein bestimmter Zeitraum erforderlich ist, kann im Hinblick darauf, dass auch innerhalb dieses Zeitraumes die Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage zu gewährleisten ist, im Einzelfall ein Antrag des Eisenbahnunternehmens angebracht sein, dass die Behörde im Rahmen der dieser Entscheidung vorhergehenden Ermittlungen feststellen möge, ob, beziehungsweise wenn erforderlich, welche Maßnahmen für die Aufrechterhaltung der Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage getroffen werden können.

Die Ermittlungen, ob beziehungsweise, wenn erforderlich, welche Maßnahmen geeignet sind, die Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage zu gewährleisten, haben sich auch auf mögliche Maßnahmen zu erstrecken, die nicht in die Kompetenz der Eisenbahnbehörde fallen.

Soweit solche Maßnahmen nicht ohnehin gemäß §§ 48 und 49 EisbG 1957 von der Eisenbahnbehörde angeordnet werden können, wäre die Umsetzung anderer Maßnahmen von der – zweckmäßigerweise dem eisenbahnbehördlichen Verfahren beizuziehenden - zuständigen Behörde anzuordnen.

2. Umsetzung aufgrund einer Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbKrV in Verbindung mit den Übergangsbestimmungen der §§ 102 und 103 EisbKrV

Im Unterschied zu den unter Punkt III.1.) getätigten Ausführungen hat die Behörde im Rahmen ihrer Überprüfungstätigkeit **gemäß den Übergangsbestimmungen der §§ 102 und 103 EisbKrV** zur Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 **angemessene Ausführungsfristen für die Umsetzung** der aufgrund dieser Übergangsbestimmungen getroffenen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG **zu verfügen**.

Näheres siehe dazu unter Punkt VII.2.).

IV. Ermittlung des erforderlichen Sichttraumes, der erforderlichen Annäherungszeiten, der erforderlichen Länge der Schaltstrecken und der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen:

Zur Sicherstellung eines einheitlichen Vollzuges durch die jeweils zuständigen Behörden ist für die Ermittlung des erforderlichen Sichttraumes, der erforderlichen Annäherungszeiten, der erforderlichen Länge der Schaltstrecken und der Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schrankenschließen ein Berechnungstool vorgesehen.

Dieses wird auf der Homepage des bmvt bereitgestellt.

V. Sichtbehindernde Verhältnisse:

§ 51 Abs. 1 EisbKrV sieht vor, dass bei Eisenbahnkreuzungen mit Fahrzeugverkehr, die gemäß § 4 Abs.1 Z 1 EisbKrV durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesichert sind, das Eisenbahnunternehmen in geeigneter Art und Weise die Erkennbarkeit des Vorliegens sichtbehindernder Verhältnisse sicherzustellen hat.

§ 51 Abs. 2 EisbKrV bestimmt weiters, dass bei Vorliegen sichtbehindernder Verhältnisse ab dem erforderlichen Sichtpunkt vor dem Befahren der Eisenbahnkreuzung die Geschwindigkeit so weit herabzusetzen ist, 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.

Dazu ist festzuhalten, dass die Bestimmungen des § 51 EisbKrV auf Eisenbahnkreuzungen, die auf der Grundlage einer **vor** dem Inkrafttreten der EisbKrV mit 1. September 2012 ergangenen behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit der Bestimmung des § 4 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 gesichert sind, nicht anwendbar ist, sondern die vom Eisenbahnunternehmen gemäß § 11 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 für den Fall sichtbehindernder Verhältnisse zu treffenden Vorkehrungen bis zur Umsetzung einer auf der Grundlage der Übergangsbestimmung des § 103 EisbKrV getroffenen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Z 1 bis 5 EisbKrV bei der betroffenen Eisenbahnkreuzung weiterhin Geltung haben.

Die Bestimmungen des § 51 EisbKrV sind daher ausschließlich auf Eisenbahnkreuzungen anzuwenden, die auf der Grundlage einer ab dem Inkrafttreten der EisbKrV mit 1. September 2012 ergangenen behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit der Bestimmung des § 4 Abs. 1 Z 1 EisbKrV durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesichert sind.

VI. Maßnahmen im Störfall:

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

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

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

VII. Übergangsbestimmungen:

1. Gemäß den Übergangsbestimmungen gemäß den §§ 102 und 103 EisbKrV haben die jeweils zuständigen Behörden von Amts wegen innerhalb der darin festgelegten Zeiträume sämtliche in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Eisenbahnkreuzungen daraufhin zu überprüfen, ob die bestehenden Sicherungseinrichtungen beibehalten werden können oder ob diese abzuändern sind.

Bei der Überprüfung von bestehenden Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehenden Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 errichtet und in Betrieb genommen wurden, ist festzustellen, ob die bestehenden Sicherungseinrichtungen als Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EiskrV oder als Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EiskrV, jeweils in Verbindung § 102 Abs. 3 bis 5 EiskrV, bestehen bleiben können oder ob diese abzuändern sind.

Im Sinne einer effizienten Durchführung der Überprüfungstätigkeit durch die Behörden wird es als zweckmäßig erachtet, dass die jeweils zuständigen Behörden gemeinsam mit den betroffenen Eisenbahnunternehmen - unter Berücksichtigung der im § 102 Abs. 2 EiskrV und § 103 Abs. 2 EiskrV vorgegebenen Zeiträume für die Überprüfung von Eisenbahnkreuzungen mit Fußgänger-verkehr allein, mit Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr sowie sonstiger Prioritäten im Einzelfall (zum Beispiel bekannte Unfallhäufungspunkte gemäß § 9 Abs. 4 EiskrV oder allenfalls noch nicht im Umsetzung befindliche, vor dem 1. September 2012 ergangene behördliche Entscheidungen gemäß § 49 Abs. 2 EiskrV) - Zeitpläne für die Überprüfung der Sicherungseinrichtungen an den Eisenbahnkreuzungen im Sinne der Übergangsbestimmungen der EiskrV erstellen.

2. Die Übergangsbestimmung des § 102 Abs 1 EiskrV legt fest, dass 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, innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 zu überprüfen sind.

Zur Klarstellung wird festgehalten, dass mit diesen „Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 errichtet und in Betrieb genommen wurden“ auch jene gemeint sind, für die eine vor dem 1. September 2012 ergangene behördliche Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EiskrV vorliegt und deren Inbetriebnahme innerhalb des „angemessenen Ausführungszeitraumes“ gemäß Punkt III.1.) erfolgt. Derart errichtete Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen sind somit als „Bestandsanlagen“ zu betrachten.

Unabhängig davon, ob mit der Umsetzung einer solchen Schrankenanlage gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 oder einer solchen Lichtzeichenanlage gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 bereits begonnen wurde oder nicht, ist die Umsetzung einer derartigen Anlage innerhalb des angemessenen Ausführungszeitraumes (siehe Punkt I.) ohne Einholung einer neuerlichen Entscheidung der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EiskrV auch nach den Bestim-

mungen der EisbKrV 2012 - sofern dies möglich ist und an der Art der Sicherung keine Änderung eintritt - zulässig.

Bemerkt wird, dass die derart errichteten Anlagen gemäß Abs.2 und 3 jedoch ebenfalls (allerdings mit einer anderen Priorität) einer behördlichen Überprüfung gemäß den Übergangsbestimmungen des § 102 EisbKrV innerhalb der Überprüfungsfrist zuzuführen sein werden.

3. Zur Klarstellung wird festgehalten, dass es sich bei den in den §§ 102 Abs.2 und 103 Abs. 2 EisbKrV angeführten Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerverkehr allein, mit Radfahrverkehr allein und mit Fußgänger- und Radfahrverkehr um solche Eisenbahnkreuzungen handelt, die für den jeweils genannten (Fußgänger- und/oder Radfahr-) verkehr ausschließlich bestimmt sind.

4. Gemäß den Übergangsbestimmungen in den §§ 102 Abs. 1 und 103 Abs. 1 EisbKrV hat die Behörde die betreffenden Eisenbahnkreuzungen innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten der EisbKrV gemäß § 49 Abs. 2 EisbG zu überprüfen und über die erforderliche Art der Sicherung 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 § 102 Abs. 3 bis 5 EisbKrV beibehalten werden kann.

Daraus ergibt sich, dass die Behörde im Rahmen der Überprüfungen der Eisenbahnkreuzungen gemäß den §§ 102 und 103 EisbKrV angemessene Ausführungsfristen zu verfügen hat, die im Rahmen der Überprüfungstätigkeit der Behörden auf Grund der Bestimmungen der §§ 102 und 103 EisbKrV in Einzelfällen länger sein können als die auf Grund der bisherigen Verwaltungspraxis in sonstigen Verfahren gemäß § 49 Abs. 2 EisbG für den Regelfall als angemessen erachtete Ausführungsfrist von 2 Jahren (siehe dazu auch unter Punkt III.1).

Ergeht an:

1. Landeshauptmann von Burgenland
Landhaus
7001 Eisenstadt

2. Landeshauptmann von Kärnten
Arnulfplatz 1
9020 Klagenfurt

3. Landeshauptmann von Niederösterreich
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten
4. Landeshauptmann von Oberösterreich
4021 Linz
5. Landeshauptfrau von Salzburg
Chiemseehof
5010 Salzburg
6. Landeshauptmann von Steiermark
Burg und Landhaus
8011 Graz
7. Landeshauptmann von Tirol
Eduard Wallnöfer Platz 3
6010 Innsbruck
8. Landeshauptmann von Vorarlberg
Landhaus
6901 Bregenz
9. Landeshauptmann von Wien
Lichtenfelsgasse 2
1082 Wien
10. ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien
11. Achenseebahn Aktiengesellschaft
6200 Jenbach
12. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen
Eichenstraße 1
1120 Wien
13. Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH
Köflacher Gasse 35-41
8020 Graz

14. Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GesmbH
Pastorstraße 5
6010 Innsbruck
15. Montafonerbahn AG
Batloggstraße 20-22
6780 Schruns
16. Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. (NÖVOG)
Riemerplatz 1
3100 St. Pölten
17. Niederösterreichische Schneebergbahn GmbH
Bahnhofplatz 1
2734 Puchberg am Schneeberg
18. Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG
Bahnhofplatz 5
7041 Wulkaprodersdorf
19. Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation
Bayerhamerstraße 16
A 5020 Salzburg
20. Steiermärkischen Landesbahnen
Eggenberger Straße 20
8020 Graz
21. Stern und Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH
Kuferzeile 32
4810 Gmunden
22. Zillertaler Verkehrsbetriebe AG
6200 Jenbach

23. Wirtschaftskammer Österreich/Fachverband der Schienenbahnen
Wiedner Hauptstraße 63
1045 Wien

Für die Bundesministerin:
Mag. Ursula Zechner

Ihr Sachbearbeiter:
Ing. Johann Roth
Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2502
E-Mail: johann.roth@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2012-08-28T08:56:06+02:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	QwjFqnfPdybfUdTVS4j2v2lZhoHf66t9oRZKxW29CjdeQVtmTNym+QITgO4gyL2kCqVZg47PRa4mmoYx80PpHGwdjJ7YhPIMc0SHgEjKZhcLODa0uJRjDIAEjQDZC6ZcCg+GKWz7PZwhZ97HDOopPLizUHUWyHkiMgWrPNbS6c=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	