

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2026**Ausgegeben am 4. August 2026****Teil II**

235. Verordnung: Änderung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012

235. Verordnung des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, mit der die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 geändert wird

Auf Grund des § 49 Abs. 1 und 3 des Eisenbahngesetzes 1957- EisbG, BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 50/2025, wird verordnet:

Die Verordnung über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 300/2023, wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis wird der Eintrag „§ 102 bis 106 Übergangsbestimmungen“ durch folgenden Eintrag ersetzt:

„§§ 102 bis 106a Übergangsbestimmungen“

2. Dem § 5 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Die Behörde hat in ihrer Entscheidung über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung auch eine angemessene Frist zu setzen, innerhalb der die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung zu erfolgen hat. Die Behörde kann diese Frist auf rechtzeitig gestellten Antrag des Eisenbahnunternehmens verlängern.“

3. § 39 Abs. 5 lautet:

„(5) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Bewachung ist unabhängig von der durch die Behörde gemäß § 5 angeordneten Sicherung und den Anforderungen des Abs. 1 Z 1 und 2 zulässig:

1. als Maßnahme im Störfall gemäß § 95 und

2. bei Sicherungen gemäß §§ 35 und 36, wenn über die Eisenbahnkreuzung Verschiebung erfolgt.“

4. In § 87 entfallen die Abs. 7 und 9.

5. § 97 Abs. 4 Z 2 und 3 lauten:

„2. vor dem letzten Andreaskreuz vor der Eisenbahnkreuzung, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene, oder

3. vor dem letzten Lichtzeichen vor der Eisenbahnkreuzung, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene, oder“

6. Nach § 103 wird folgender § 103a eingefügt:

„§ 103a. (1) Eisenbahnkreuzungen, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit § 10 der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Bewachung gesichert sind, sind bis spätestens 1. September 2034 von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 EisbG zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens am 1. September 2039 endet, zu entscheiden.

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

(3) Für folgende bestehende Einrichtungen zur Abgabe von Lichtzeichen ist § 104 sinngemäß anzuwenden:

1. Einrichtungen gemäß § 84, die gemäß dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 216/2012 neu errichtet wurden; und
2. Einrichtungen gemäß § 84, die gemäß dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 300/2023, neu errichtet wurden.“

7. § 104 lautet:

„§ 104. Sofern dem die örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse nicht entgegenstehen, können bis zum Ablauf ihrer technischen Nutzungsdauer beibehalten werden:

1. bestehende Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 und Z 4, die gemäß dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 216/2012 neu errichtet wurden;
2. bestehende Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 und Z 4, die gemäß dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 300/2023, neu errichtet wurden; und
3. bestehende Lichtzeichen und Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 und Z 4, die gemäß der Eisenbahnkreuzungs-Verordnung 1961 errichtet wurden und bereits gemäß § 102 Abs. 2 angepasst wurden.“

8. § 105 lautet:

„§ 105. Sofern dem die örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse nicht entgegenstehen, können beibehalten werden:

1. bestehende Sicherungen gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 und Z 2, die gemäß dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 216/2012 neu eingerichtet wurden; und
2. bestehende Sicherungen gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 und Z 2, die gemäß dieser Verordnung in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 300/2023, neu eingerichtet wurden.“

9. Nach § 106 wird folgender § 106a eingefügt:

„§ 106a. (1) Sind öffentliche Eisenbahnen oder Streckenteile einer öffentlichen Eisenbahn gemäß § 28 EisbG vorübergehend oder dauernd eingestellt und ist sichergestellt, dass im Bereich der zugehörigen Eisenbahnkreuzungen keine Fahrten stattfinden, sind die zugehörigen Eisenbahnkreuzungen von der Entscheidung über ihre erforderliche Art der Sicherung gemäß § 102 Abs. 1 bis 3, § 103 und § 103a Abs. 1 ausgenommen.

(2) Vor einer Weiterführung des Betriebes der im Abs. 1 angeführten öffentlichen Eisenbahnen oder Streckenteile einer öffentlichen Eisenbahn hat die Behörde die Überprüfungen der zugehörigen Eisenbahnkreuzungen gemäß § 102 Abs. 1 bis Abs. 3, § 103 und § 103a Abs. 1 nachzuholen.

(3) Vor einer Weiterführung des Betriebes der im Abs. 1 angeführten öffentlichen Eisenbahnen oder Streckenteile einer öffentlichen Eisenbahn hat das Eisenbahnunternehmen die zugehörigen 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.

(4) Die Abs. 1 bis 3 gelten sinngemäß auch für nicht-öffentliche Eisenbahnen oder Streckenteile einer nicht-öffentlichen Eisenbahn, die gemäß § 19b EisbG aus Sicherheitsgründen eingestellt wurden.“

10. Dem § 109 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Das Inhaltsverzeichnis, § 5 Abs. 3, § 39 Abs. 5, § 87, § 97 Abs. 4 Z 2 und 3, § 103a, § 104, § 105, § 106a, sowie Z 2 lit. a, Z 3 lit. a, Z 4 lit. a und Z 5 lit. a der Anlage 1 in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 235/2026 treten mit dem auf die Kundmachung folgenden Tag in Kraft.“

11. Z 2 lit. a der Anlage 1 lautet:

„a) Die Sperrstrecke d für Fahrzeugverkehr beginnt an jener Stelle, an welcher Straßenbenützer gemäß § 97 Abs. 4 vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten haben, und endet 2 m nach der letzten Schiene jenes Gleises, das in die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit einbezogen ist.“

12. Z 3 lit. a der Anlage 1 lautet:

„a) Der Teil d1 der Sperrstrecke d bei Fahrzeugverkehr beginnt an jener Stelle, an welcher Straßenbenützer gemäß § 97 Abs. 4 vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten haben, und endet nach dem Zufahrtsschranken.“

13. Z 4 lit.a der Anlage 1 lautet:

- „a) Die Sperrstrecke d beginnt bei Fahrzeugverkehr an jener Stelle, an welcher Straßenbenützer gemäß § 97 Abs. 4 vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten haben, und endet nach dem nach der letzten Schiene angeordneten Schrankenbaum.“

14. Z 5 lit.a der Anlage 1 lautet:

- „a) Die Sperrstrecke d beginnt an jener Stelle, an welcher Straßenbenützer gemäß § 97 Abs. 4 vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten haben 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.“

Hanke

