

**Art. 2** - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Eisenbahnverkehr gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 6. Juli 2011

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister

Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE

**SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS**

[C – 2013/14047]

**11 JUILLET 2011. — Arrêté royal relatif  
aux dispositifs de sécurité des passages à niveau  
sur les voies ferrées. — Traduction allemande**

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées (*Moniteur belge* du 20 juillet 2011).

Cette traduction a été établie par le Service de traduction du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER**

[C – 2013/14047]

**11 JULI 2011. — Koninklijk besluit  
betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen  
op de spoorwegen. — Duitse vertaling**

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen (*Belgisch Staatsblad* 20 juli 2011).

Deze vertaling is opgemaakt door de Vertaaldienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in Brussel.

**FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN**

[C – 2013/14047]

**11 JULI 2011 — Königlicher Erlass über die Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen  
Deutsche Übersetzung**

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlicher Erlass über die Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen

Diese Übersetzung ist vom Übersetzungsdienst des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen in Brüssel erstellt worden.

**FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN**

**11. JULI 2011 — Königlicher Erlass über die Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen  
BERICHT AN DEN KÖNIG**

Sire,

der Entwurf eines Königlichen Erlasses, den ich die Ehre habe, Eurer Majestät zur Unterschrift vorzulegen, bezweckt die Aufhebung des Königlichen Erlasses vom 2. August 1977 über die Sicherheitseinrichtungen und die Beschilderung von Bahnübergängen, und die Einführung neuer Verordnungsbestimmungen.

1. Allgemeines

Diese Bestimmungen ergänzen den Rahmen zur Bekämpfung von Unfällen an Bahnübergängen.

Sie beabsichtigen die Verbesserung der Beschilderung an Bahnübergängen und eine Verringerung administrativer Hürden bei der Einrichtung, der Verwaltung und der Abschaffung von privaten Bahnübergängen.

Was die Verbesserung der Beschilderung betrifft, so wurde festgestellt, dass die Kategorisierung der Bahnübergänge (von 1 bis 5) nicht die Vielzahl tatsächlicher Gegebenheiten widerspiegelte und wenig praktisches Interesse für die Sensibilisierung der Benutzer öffentlicher Straßen, sowie die öffentliche Politik zur Vorbeugung von Unfällen, die durch den Staat und die öffentlich-rechtliche Aktiengesellschaft Infrabel (nachstehend «Infrabel» genannt) verfolgt wird, aufweist.

Während der Minister einen großen Ermessensspielraum behält, fasst der Entwurf des Königlichen Erlasses für Benutzer der öffentlichen Straße die Bahnübergänge in zwei wichtige Grundkategorien zusammen : Bahnübergänge ausgestattet mit aktiver Beschilderung, im Gegensatz zu Bahnübergängen mit passiver Beschilderung.

Was private Bahnübergänge betrifft, so erlauben es veraltete Bestimmungen dem Minister eine Erlaubnis für die Einrichtung privater Bahnübergänge zu erteilen und die Beschilderung und Benutzungsbedingungen festzulegen.

Diese Bestimmungen erlaubten es dem Minister in der Vergangenheit die Einrichtung von Infrastruktur für Bahnübergänge auf öffentlichem und staatlichem Eigentum, zu dem die Bahngleise zählen, für Privatzwecke zu genehmigen.

Durch die Zuerkennung eines Auftrags des öffentlichen Dienstes an Infrabel, mit dem Ziel des «Erwerbs, des Baus, der Erneuerung, der Instandhaltung und Betreibung der Eisenbahninfrastruktur», hat das Gesetz vom 21. März 1991 (Artikel 199 Nr. 1) zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen diese Bestimmungen endgültig überflüssig gemacht.

Seitdem ist es Infrabel, die gegebenenfalls die Einrichtung eines Bahnübergangs zur Benutzung durch Privatpersonen einrichtet, insofern dieser nicht den Eisenbahnverkehr behindert.

Demnach obliegt es dem König, seine Vorschriften in diesem Sinne abzuändern. Ansonsten bleibt der verordnungsrechtliche Rahmen der Straßenverkehrs- und Eisenbahnpolizei, in Bezug auf an Gleisen angelegte Bahnübergänge, die auf Anfrage von Privatpersonen errichtet wurden aber grundsätzlich öffentlich zugänglich sind, bestehen.

## 2. Erläuterungen zu den Bestimmungen

Keine Erläuterung zu den Definitionen im ersten Kapitel.

Das zweite Kapitel begrenzt den Anwendungsbereich der Bestimmungen, der sich nicht auf den Verkehr beschränkt, der die Eisenbahninfrastruktur von Infrabel kreuzt.

Das dritte Kapitel legt den normativen Rahmen der Beschilderung fest, der im Wesentlichen die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung vervollständigt (Königlicher Erlass vom 1. Dezember 1975).

Private Bahnübergänge unterliegen weniger strengen Maßnahmen, was sich durch das schwächere Verkehrsaufkommen auf diesen Zufahrtswegen und die Notwendigkeit rechtfertigt, Privatpersonen keine unverhältnismäßig hohe Lasten hinsichtlich legitimer Sicherheitsziele aufzubürden.

Da auf den Gleisabschnitten in Häfen, Binnenhäfen und Industriegebieten hauptsächlich Waren transportiert werden und der Zugverkehr mit geringer Geschwindigkeit fährt, gelten hier ebenfalls besondere Regelungen.

Das vierte Kapitel behandelt das Verfahren zur Beschilderung.

Das fünfte Kapitel legt die Modalitäten für die regelmäßige Prüfung der vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen fest.

Das sechste Kapitel legt die Schlussbestimmungen fest.

Die ausdrückliche Aufhebung bestehender Rechtsvorschriften, die unvereinbar mit den neuen Bestimmungen sind, ist notwendig und dies nicht nur, um die Konsistenz anwendbaren Rechts, sondern auch Rechtssicherheit zu gewährleisten. Tatsächlich weiß der Leser ohne ausdrückliche Aufhebung nicht mit Gewissheit, wie er mit existierenden Bestimmungen umgehen soll und muss so selber die implizite Aufhebung vorhandener Rechtsvorschriften, die ihm als unvereinbar mit den neuen Bestimmungen erscheint, ableiten (Handbuch der Gesetzgebungstechnik, www.raadvst-consetat.be, Empfehlung Nr. 134).

Artikel 16 wendet diese Empfehlung an.

Die neuen Vorschriften werden während eines Übergangszeitraums von zehn Jahren auf mehr als 2000 Bahnübergänge angewendet.

Während dieses Übergangszeitraums behalten also die, aufgrund von Artikel 21 des Königlichen Erlasses vom 2. August 1977 angenommenen Ministeriellen Erlasse ihre Gültigkeit. Jedoch unterliegt die Ersetzung, die Abänderung oder die Aufhebung einer Sicherheitseinrichtung sofort der neuen Bestimmung gemäß Artikel 17.

Wir haben die Ehre,

Sire,

die ehrerbietigen und getreuen Diener

Eurer Majestät

zu sein.

Der Premierminister

Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPPE

## 11. JULI 2011 — Königlicher Erlass über die Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund des Gesetzes vom 12. April 1835 betreffend die zu erhebenden Zölle auf und die Polizeiverordnungen über die Eisenbahnen, Artikel 2, ausgelegt durch das Gesetz vom 11. März 1866;

Aufgrund des Gesetzes vom 23. Juli 1926 über die NGBE-Holding und die mit ihr verbundenen Gesellschaften, Artikel 17, ersetzt durch das Gesetz vom 1. August 1960 und abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 18. Oktober 2004;

Aufgrund des am 16. März 1968 koordinierten Gesetzes über die Straßenverkehrspolizei, Artikel 1 Absatz 1;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 2. August 1977 über die Sicherheitseinrichtungen und die Beschilderung von Bahnübergängen, abgeändert durch den Königlichen Erlass vom 20. Dezember 2007;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen an der Ausarbeitung des vorliegenden Erlasses;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 49.725/4 des Staatsrates, das am 14. Juni 2011 in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 1 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegeben wurde;

Auf Vorschlag Unseres Premierministers und Unseres Staatssekretärs für Mobilität,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

### KAPITEL 1 — Definitionen

**Artikel 1** - Für die Anwendung der Bestimmungen des vorliegenden Erlasses ist zu verstehen unter:

1. «Öffentlicher Bahnübergang»: Die vollständige oder teilweise ebenerdige Kreuzung einer öffentlichen Straße und eines oder mehrerer außerhalb der Fahrbahn angelegter Bahngleise;

2. «Eisenbahnbetreiber»: die juristische Person privaten oder öffentlichen Rechts oder die natürliche Person, die durch oder Kraft des Gesetzes mit der Verwaltung und der Instandhaltung oder der Erneuerung der Eisenbahninfrastruktur der Bahnlinie oder dem Anschluss, wo sich ein Bahnübergang befindet, beauftragt ist, oder, in Ermangelung dieser juristischen oder natürlichen Person, der Eigentümer des Gleises oder des Anschlusses, auf dem sich der Bahnübergang befindet;

3. «Privater Bahnübergang»: die vollständige oder teilweise ebenerdige Kreuzung einer öffentlichen Straße oder eines Privatweges und eines oder mehrerer außerhalb der Fahrbahn angelegter Bahngleise, die im Interesse von Privatpersonen angelegt wurden;

4. «Bahnübergang mit aktiver Beschilderung»: ein Bahnübergang, dessen Beschilderung die Benutzer dieses Bahnübergangs vor dem Herannahen und/oder der Durchfahrt eines Zuges warnt;

5. «Bahnübergang mit passiver Beschilderung»: ein Bahnübergang, dessen Beschilderung die Benutzer dieses Bahnübergangs nicht vor dem Herannahen und/oder der Vorbeifahrt eines Zuges warnt;
6. «System mit kompletter Schließung»: ein System, das sich an beiden Seiten eines Bahngleises oder mehrerer Bahngleise befindet und das die öffentliche Straße oder den Privatweg komplett abschließt;
7. «System mit partieller Schließung»: ein System, das sich beidseitig von einem Bahngleis oder mehreren Bahngleisen befindet und das die öffentliche Straße oder den Privatweg partiell abschließt;
8. «System mit zusätzlicher Schließung für Fußgänger und Radfahrer»: ein System, das sich beidseitig von einem Bahngleis oder mehreren Bahngleisen befindet und das Bürgersteig oder Radfahrweg, oder beide gleichzeitig, komplett abschließt;
9. «System zur Erkennung von Hindernissen»: ein System, mit dessen Hilfe festgestellt wird, dass sich kein Hindernis innerhalb des komplett geschlossenen Bahnübergangs befindet.
10. «Sicherheitseinrichtung»: jedes zur Vermeidung des Risikos von Zusammenstößen und Unfällen an Bahnübergängen vorgesehene Element, dessen Umsetzung von Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen oder individuelle Bestimmungen vorgeschrieben wird, die Beschilderung mit eingeschlossen;
11. «Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet»: die gemäß Artikel 64.2 der Straßenverkehrsordnung definierte Blinklichtanlage;
12. «Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt erlaubt»: die gemäß Artikel 64.3 der Straßenverkehrsordnung definierte Blinklichtanlage;
13. «Verkehrsschild»: das gemäß Artikel 65 und folgende der Straßenverkehrsordnung definierte Verkehrsschild;
14. «Hinweisschild»: das in Artikel 71 der Straßenverkehrsordnung genannte Verkehrsschild der Kategorie F;
15. «Minister»: der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Schienenverkehr gehört;
16. «Straßenverkehrsordnung»: der Königliche Erlass vom 1. Dezember 1975 zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr und die Benutzung der öffentlichen Straße;
17. «Verwaltung»: der Föderale Öffentliche Dienst Mobilität und Transportwesen.

#### KAPITEL 2 — Anwendungsbereich

**Art. 2 - § 1** - Es unterliegen den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses diejenigen Bahnübergänge, die gelegen sind an:

1. Bahngleisen, die der Zuständigkeit des Eisenbahninfrastrukturbetreibers unterliegen, gemäß dem Gesetz vom 19. Dezember 2006 über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs;
2. stillgelegten Bahnlinien, die Eigentum der NGBE-Holding sind und die Dritten für die touristische Nutzung überlassen werden;
3. privaten Bahngleisen und privaten Anschlüssen, die für den Güterverkehr bestimmt sind;
4. Bahngleisen und Anschlüssen, die ausschließlich für einen militärischen Verwendungszweck bestimmt sind.

§ 2 - Der vorliegende Erlass gilt nicht für:

1. U-Bahnen, Straßenbahnen und andere Systeme des städtischen und regionalen Eisenbahnverkehrs, die Light Rail oder andere Arten schienengebundener Verkehrsträger einsetzen, sofern diese nicht auf dem Eisenbahnnetz fahren.
2. Überführungen in Bahnhöfen und unbeaufsichtigte Haltestellen;
3. Bahngleise mit einer Spurweite unter einem Meter.

#### KAPITEL 3 — Sicherheitseinrichtungen

##### Abschnitt 1 — Bahnübergänge mit aktiver Beschilderung

**Art. 3** - Die Bahnübergänge mit aktiver Beschilderung sind an beiden Seiten und rechts vom Bahnübergang mit folgenden Sicherheitseinrichtungen ausgestattet:

1. dem Verkehrsschild A 45 oder A 47;
2. a) dem Verkehrslichtzeichen, das die Weiterfahrt verbietet, oder b) den Verkehrslichtzeichen wie definiert unter Artikel 61 bis 64.1 der Straßenverkehrsordnung.

**Art. 4** - Dieselben Bahnübergänge können mit folgenden Sicherheitseinrichtungen ausgestattet werden:

1. a) ein System mit kompletter Schließung, versehen mit einem System zur Feststellung von Hindernissen, oder b) ein System mit partieller Schließung;
2. ein oder mehrere zusätzliche Systeme mit Schließung für Fußgänger und Radfahrer;
3. ein oder mehrere akustische Signale. Der Minister kann beschließen, die Lautstärke dieser akustischen Signale zu verringern, oder sie zu von ihm bestimmten Uhrzeiten aussetzen lassen;
4. ein oder mehrere Zusatzschilder A 45 oder A 47;
5. ein oder mehrere zusätzliche Verkehrslichtzeichen, die die Durchfahrt verbieten.
6. für jedes Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet, ein Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt erlaubt.

**Art. 5** - Die sonstigen, nicht in Artikel 1 Nr. 11 und Nr. 12 definierten Verkehrslichtzeichen sind mit dem Schienenverkehr synchronisiert.

##### Abschnitt 2 — Bahnübergänge mit passiver Beschilderung

**Art. 6** - Die Bahnübergänge mit passiver Beschilderung sind beidseitig und rechts vom Bahnübergang mit dem Verkehrsschild A 45 oder A 47 ausgestattet und können mit einem oder mehreren Zusatzschildern A 45 oder A 47 ausgestattet werden.

*Abschnitt 3 — Private Bahnübergänge*

**Art. 7 - § 1** - Jeder private Bahnübergang wird beidseitig und rechts vom Bahnübergang durch ein Hinweisschild «Privater Bahnübergang» angekündigt.

§ 2 - Die privaten Bahnübergänge sind ausgestattet:

1. entweder mit einer Beschilderung gemäß Abschnitt 1, die durch ein System mit kompletter Schließung des Bahnübergangs ergänzt werden kann;

2. oder mit einer Beschilderung gemäß Abschnitt 2, die durch ein System mit kompletter Schließung des Bahnübergangs ergänzt werden kann.

**Art. 8** - Die privaten Bahnübergänge mit aktiver oder passiver Beschilderung können aus der Entfernung angezeigt werden:

1. entweder durch das Verkehrsschild A 41, wenn der private Bahnübergang mit einem System mit kompletter oder partieller Schließung ausgestattet ist;

2. oder durch das Verkehrsschild A 43, wenn der private Bahnübergang nicht mit einem System mit kompletter oder partieller Schließung ausgestattet ist.

*Abschnitt 4 — Allgemeine Bestimmungen und Abweichungen*

**Art. 9** - Die Benutzer der öffentlichen Straße oder von Privatwegen müssen die im vorliegenden Erlass beschriebene Beschilderung befolgen, sobald diese der Form nach vorschriftsmäßig und ausreichend lesbar ist.

**Art. 10** - In Häfen, Binnenhäfen und Gewerbezones eingerichtete Bahnübergänge müssen nicht mit Sicherheitseinrichtungen ausgerüstet sein.

Indessen kann der Minister, je nach Ortsbeschaffenheit und der dort vorhandenen Gefahren, die Aufstellung von Sicherheitseinrichtungen anordnen.

*KAPITEL 4 — Verfahren zur Beschilderung*

**Art. 11 - § 1** - Der Minister bestimmt die Sicherheitseinrichtungen des öffentlichen oder privaten Bahnübergangs gemäß Kapitel 3 und legt die Frist fest, in der diese Sicherheitseinrichtungen aufgestellt werden müssen.

§ 2 - Der Minister kann technische Normen für Sicherheitseinrichtungen verabschieden.

**Art. 12 - § 1** - Diejenigen Akten, die den Aufbau, die Änderung oder den Abbau einer Sicherheitseinrichtung für öffentliche oder private Bahnübergänge vorschlagen, werden dem Minister vom betroffenen Eisenbahnbetreiber vorgelegt.

§ 2 - Diese Akte enthält alle notwendigen Informationen, einschließlich einer Skizze zur Ortsbeschaffenheit, für die Analyse des Vorschlags und die Beschlussfassung durch den Minister.

**Art. 13 - § 1** - Der Eisenbahnbetreiber unterrichtet den Verwalter der öffentlichen Straße oder des Privatweges über jede Änderung der Sicherheitseinrichtungen eines bestehenden öffentlichen oder privaten Bahnübergangs, und dies noch vor der Ausführung einer Änderung.

§ 2 - Derjenige Eisenbahnbetreiber, der Arbeiten im eigenen Auftrag auszuführen oder ausführen zu lassen plant, die zeitweilig den Verkehr auf dem öffentlichen oder privaten Bahnübergang behindern, informiert wenigstens fünf Wochen vor der Behinderung den Verwalter der öffentlichen Straße und/oder diejenigen Privatpersonen, auf deren Anfrage der private Bahnübergang eingerichtet worden war. Ebenso teilt er die geplante Dauer der Behinderung mit.

*KAPITEL 5 — Kontrollen*

**Art. 14 - § 1** - Die Verwaltung und der Eisenbahnbetreiber überprüfen gemeinsam in regelmäßigen Abständen alle Bahnübergänge. Diese Kontrolle beinhaltet eine Sichtprüfung zur Übereinstimmung der Sicherheitseinrichtungen und wird in einem schriftlichen Bericht festgehalten.

§ 2 - Abgesehen von diesen gemeinsamen regelmäßigen Überprüfungen kann die Verwaltung jederzeit eine Sichtprüfung der Sicherheitseinrichtungen eines Bahnübergangs vornehmen. Diese Kontrolle wird in einem schriftlichen Bericht festgehalten. Die Verwaltung informiert den Eisenbahnbetreiber über die Feststellungen und legt eine Frist für die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen fest.

*KAPITEL 6 — Aufhebungs- und Übergangsbestimmungen*

**Art. 15** - Der Königliche Erlass vom 2. August 1977 über die Sicherheitseinrichtungen und die Beschilderung von Bahnübergängen wird aufgehoben.

**Art. 16** - Die aufgrund von Artikel 21 des Königlichen Erlasses vom 2. August 1977 über die Sicherheitseinrichtungen und die Beschilderung von Bahnübergängen verabschiedeten Ministeriellen Erlasse werden von Rechts wegen zehn Jahre nach Inkrafttreten des vorliegenden Erlasses aufgehoben.

*KAPITEL 7 — Schlussbestimmungen*

**Art. 17** - Das Ersetzen, Abändern oder Abschaffen der Sicherheitseinrichtungen eines öffentlichen oder privaten Bahnübergangs ist von Rechts wegen den Bestimmungen des vorliegenden Erlasses unterworfen.

**Art. 18** - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehr gehört und der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Schienenverkehr gehört, sind, jeder für seinen Bereich, mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 11. Juli 2011

ALBERT

Von Königs wegen:

Der Premierminister

Y. LETERME

Der Staatssekretär für Mobilität

E. SCHOUPE