

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2013/14050]

11 FEVRIER 2013. — Arrêté royal relatif au versement sur le compte du "Fonds des Investissements ferroviaires" des moyens d'investissement non utilisés par le Groupe SNCB

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi-programme du 27 décembre 2006 Titre X, notamment l'article 288;

Considérant que le Groupe SNCB communique que 71,9 millions euros des moyens d'investissement disponibles ne pourront être réalisés cette année;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 6 décembre 2012;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 11 décembre 2012;

Sur la proposition de Notre Ministre aux Entreprises publiques et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. La SNCB-Holding, la SNCB et Infrabel verseront conjointement, d'ici le 14 décembre 2012, 71,9 millions euros sur le compte du Fonds des Investissements ferroviaires.

Art. 2. La SNCB-Holding présentera au gouvernement, d'ici le 31 janvier 2013, le rapport relatif à la gestion du Fonds des Investissements ferroviaires.

Art. 3. Le présent arrêté produit ses effets le 14 décembre 2012.

Art. 4. Notre Ministre aux Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 11 février 2013.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Entreprises publiques,
J.-P. LABILLE

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2013/14050]

11 FEBRUARI 2013. — Koninklijk besluit betreffende storting op rekening "Fonds voor Spoorweginvesteringen" van de niet door de NMBS-Groep gebruikte investeringsmiddelen

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de programmawet van 27 december 2006 Titel X, inzonderheid op artikel 288;

Overwegende dat de NMBS-Groep stelt 71,9 miljoen euro van de beschikbare middelen voor investeringen dit jaar niet te kunnen realiseren;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 6 december 2012;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting van 11 december 2012;

Op de voordracht van Onze Minister voor Overheidsbedrijven en op het advies van Onze in raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. De NMBS-Holding, NMBS en Infrabel storten gezamenlijk tegen 14 december 2012 71,9 miljoen euro op de rekening van het Fonds voor Spoorweginvesteringen.

Art. 2. De NMBS-Holding bezorgt tegen 31 januari 2013 het verslag over het beheer van het Fonds voor Spoorweginvesteringen aan de regering.

Art. 3. Dit besluit heeft uitwerking met ingang van 14 december 2012.

Art. 4. Onze Minister voor Overheidsbedrijven is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Châteauneuf-de-Grasse, 11 februari 2013.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Overheidsbedrijven,
J.-P. LABILLE

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2013/14048]

3 NOVEMBRE 2011. — Arrêté ministériel fixant les normes techniques relatives 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 ministériel du 3 novembre 2011 fixant les normes techniques relatives aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées (*Moniteur belge* du 9 novembre 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 - 2013/14048]

3 NOVEMBER 2011. — Ministerieel besluit tot vaststelling van de technische normen met betrekking tot de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het ministerieel besluit van 3 november 2011 tot vaststelling van de technische normen met betrekking tot de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen (*Belgisch Staatsblad* 9 november 2011)

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

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C - 2013/14048]

3 NOVEMBER 2011 — Ministerieller Erlass zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung Ministerieller Erlass zur Festlegung der technischen Normen der 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

3. NOVEMBER 2011 — Ministerieller Erlass zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen

Der Premierminister und der Staatssekretär für Mobilität,

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 11. Juli 2011 über die Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen, Artikel 11 § 2,

Beschließen:

Alleiniger Artikel. Die technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen, die in den Anhängen 1 bis 4 genannt sind, werden angenommen.

Brüssel, 3. November 2011

Y. LETERME

E. SCHOUPPE

**Anlage 1 zum Ministeriellen Erlass vom 3. November 2011
zur Festlegung der technischen Normen
der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen**

ANLAGE 1 — Technische Vorschriften für nicht leuchtende Verkehrsschilder

1.1 VERKEHRSSCHILDER A 45 UND A 47

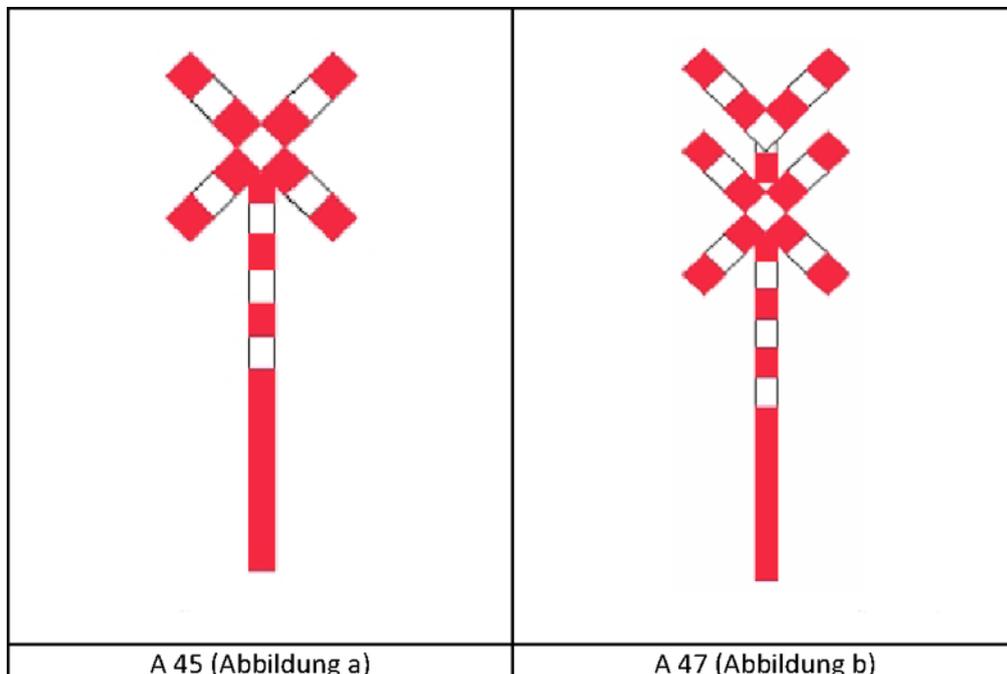
1.1.1 Der tiefste Punkt des Andreaskreuzes befindet sich mindestens 1,50 m über dem Boden.

1.1.2 Die Verkehrsschilder A 45 und A 47 entsprechen den Klassen P2-E2 der Norm NBN EN 12899-1: 2008 oder den nachträglichen Anpassungen (Ortsfeste, vertikale Straßenverkehrszeichen; Teil 1: Ortsfeste Verkehrszeichen) und bestehen aus abwechselnd roten und weißen Streifen, vom Typ retroreflektierend.

1.1.3 Abmessungen eines Streifens: 0,17 m x 0,17 m ± 10%. Länge des Armes eines Kreuzes (Verkehrsschilder A 45 und A 47): 1,19 m ± 10%.

Länge des Armes eines Winkels (Verkehrsschild A 47): 0,68 m ± 10%.

Der Abstand zwischen der Mitte des Verkehrsschild-Kreuzes und unterem Teil des Winkels beträgt zwischen 0,20 und 0,60 m.



1.1.4. Die Farben, der Remissionsgrad und der Koeffizient der Retroreflektion der verwendeten retroreflektierenden Materialien entsprechen den Vorschriften für die Klasse CR1 und RA2 der Norm NBN EN 12899-1: 2008 oder den späteren Anpassungen (Ortsfeste, vertikale Straßenverkehrszeichen; Teil 1: Ortsfeste Verkehrszeichen).

1.2 HINWEISSCHILD "PRIVATER BAHNÜBERGANG"

1.2.1 Die Mindestabmessungen eines Hinweisschildes "Privater Bahnübergang" sind 0,5 m x 0,25 m.

1.2.2 Das Hinweisschild befindet sich mindestens 1,25 m über Bodenhöhe und mindestens 1,60 m von der nächsten Schiene entfernt.

1.2.3 Gegebenenfalls kann das Hinweisschild auf dem Träger der Verkehrsschilder A 45 oder A 47 angebracht werden.



Gesehen, um dem Ministeriellen Erlass vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen beigelegt zu werden.

Y. LETERME

E. SCHOUPPE

Anlage 2 zum Ministeriellen Erlass vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen

ANLAGE 2 — Technische Vorschriften für Lichtzeichen

Zur Anwendung der vorliegenden Anlage ist zu verstehen unter:

1. "Leuchtfläche":

a) entweder das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet und das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt erlaubt;

b) oder, wenn es alleine vorhanden ist, das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet.

2. "Ankündigungszone": Zone, in der die Präsenz eines Schienenfahrzeugs die Schließung des Bahnübergangs mit aktiver Beschilderung zur Folge hat.

3. "optische Achse einer Signallaterne": die Achse, in der die ausgestrahlte Helligkeit am stärksten ist.

4. "Divergenz einer Signallaterne": der an der optischen Achse gemessene Winkel, der angibt, an welcher Stelle die Helligkeit nur noch die Hälfte der Helligkeit in der optischen Achse beträgt.

5. "Verkehrslichtzeichen": die unter Artikel 64.2 und 64.3 des Königlichen Erlasses vom 1. Dezember 1975 zur Festlegung der allgemeinen Ordnung über den Straßenverkehr und die Benutzung der öffentlichen Straße definierten Verkehrslichtzeichen.

2.1 BESCHREIBUNG DER VERKEHRSLICHTZEICHEN

2.1.1 Der tiefste Punkt der Leuchtfläche der Verkehrslichtzeichen muss mindestens 1,80 m über dem Niveau der Fahrbahnachse liegen.

2.2 KONTRASTSCHIRM FÜR VERKEHRSLICHTZEICHEN

2.2.1 Die Verkehrslichtzeichen, die die Durchfahrt verbieten oder erlauben, sind unlösbar innerhalb eines Kontrastschirms befestigt.

2.2.2 Die Farbe des Kontrastschirms ist schwarz, mit einer dreieckigen oder viereckigen Form und abgerundeten Kanten. Der Biegeradius der Winkel beträgt 200 mm \pm 10%.

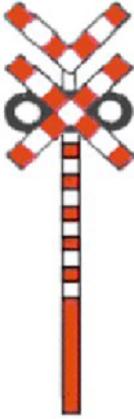
2.2.3 Der Kontrastschirm ist maximal 1,05 m breit und muss über einen Rand von mindestens 100 mm um die roten Lichter und das weiße Licht verfügen.

2.2.4 Der Kontrastschirm ist symmetrisch im Verhältnis zur vertikalen Symmetrieachse des Andreaskreuzes angebracht.

2.3 VERKEHRSLICHTZEICHEN, DIE DIE DURCHFABRT VERBIETEN

2.3.1 Das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet, ist symmetrisch im Verhältnis zur vertikalen und horizontalen Symmetrieachse des Andreaskreuzes angebracht.

2.3.2 Das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet, geht an, sobald ein Schienenfahrzeug in die Ankündigungszone eintritt und geht wieder aus, wenn alle Schienenfahrzeuge die Ankündigungszone wieder verlassen haben. Das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet, muss vor der Schließung der Bahnschranken angehen; das Verkehrslichtzeichen erlischt erst, wenn sich die Bahnschranken vollständig geöffnet haben.

	
<p>Verkehrsschild A 47 + 1 Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet</p>	<p>Verkehrsschild A 47 + 1 Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet + 1 Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt erlaubt</p>

2.4 VERKEHRSLICHTZEICHEN, DIE DIE DURCHFAHRT ERLAUBEN

Das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt erlaubt:

1. ist symmetrisch angebracht, im Verhältnis zur vertikalen Symmetrieachse des Andreaskreuzes und unterhalb des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt verbietet;

2. darf nicht funktionieren, wenn das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt erlaubt, an ist.

2.5 BLINKFREQUENZ DER LICHTER DER VERKEHRSLICHTZEICHEN

2.5.1 Die Lichter des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt verbietet, blinkt mit einer Frequenz von 60 bis 90 mal pro Minute und pro Licht, $\pm 10\%$.

2.5.2 Das Licht des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt erlaubt, blinkt mit einer Frequenz von 30 bis 45 mal pro Minute, $\pm 10\%$.

2.5.3 Wenn das Licht des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt verbietet, als Folge von Störungen durchgehend leuchtet oder mit einer anderen Frequenz als der vorgesehenen blinkt, behält die Bedeutung des Verkehrslichtzeichens seine Gültigkeit.

2.6 FARBE DER LICHTER DER VERKEHRSLICHTZEICHEN

2.6.1 Die Farbe der Lichter des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt verbietet, ist Rot, gemäß der Norm CIE S 004/E-2001 - Colours of Light Signals Klasse A.

2.6.2 Die Farbe des Lichts des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt erlaubt, ist Mondweiß, gemäß der Norm CIE S 004/E-2001 - Colours of Light Signals Klasse A.

2.7 OPTIK DER LICHTER DER VERKEHRSLICHTZEICHEN

2.7.1 Die Divergenz der Lichter des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt verbietet, muss folgenden Bedingungen entsprechen:

- horizontale Divergenz (je Mast-Verkehrslichtzeichen): zwischen 2° und 25° ;
- vertikale Divergenz: zwischen 1° und 10° .

2.7.2 Die Divergenz des Lichtes des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt erlaubt, muss folgenden Bedingungen entsprechen:

- horizontale Divergenz (je Mast-Verkehrslichtzeichen): zwischen 8° und 25° ;
- vertikale Divergenz: zwischen 1° und 10° .

2.7.3 Jedes Licht wird derart ausgerichtet, dass die Intensität des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt verbietet, am höchsten ist, gesehen von einem Punkt aus, der in der Mitte der Fahrbahn liegt auf die sich das Verkehrslichtzeichen bezieht, in einem Abstand von höchstens 150 m Luftlinie zu diesem Verkehrslichtzeichen und einer Höhe von 1,50 m.

2.8 LICHTSTÄRKE DER LICHTER DER VERKEHRSLICHTZEICHEN

2.8.1 Die Lichter des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt verbietet, haben eine Lichtstärke zwischen 200 und 800 cd in der optischen Achse.

2.8.2 Das Licht des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt erlaubt, hat eine Lichtstärke zwischen 100 und 400 cd in der optischen Achse.

2.9 ERSCHENUNGSBILD DER SIGNALOPTIK

2.9.1 Die eingeschaltete Signaloptik hat die Form einer kreisförmigen Scheibe mit einem Durchmesser von 200 mm $\pm 10\%$.

2.9.2 Die Form kann gegebenenfalls von der Kreisform abweichen, muss aber die Form eines gleichmäßigen Vielecks mit mindestens sechs Seiten aufweisen, das in einen Kreis von 200 mm $\pm 10\%$ Durchmesser passt.

Gesehen, um dem Ministeriellen Erlass vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen beigefügt zu werden.

Y. LETERME

E. SCHOUPPE

**Anlage 3 zum Ministeriellen Erlass vom 3. November 2011
zur Festlegung der technischen Normen
der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen**

ANLAGE 3 — Technische Vorschriften für Schallzeichen

3.1 Ein Schallzeichen muss vor dem Schließen der Bahnschranken und während des gesamten Vorgangs ertönen. Das Schallzeichen verstummt, wenn alle Bahnschranken geschlossen sind. Wenn keinerlei Bahnschranken vorhanden sind, ertönt das Schallzeichen solange das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet, brennt.

3.2 Das Frequenzspektrum des Schallzeichens liegt zwischen 300 und 3000 Hz und besteht aus mindestens 4 Frequenzkomponenten.

3.3 Für alle Punkte, die sich in 0,7 m Entfernung einer akustischen Warnvorrichtung befinden (in jede Richtung), muss die Lautstärke zwischen 80 und 110 dBA liegen.

Gesehen, um dem Ministeriellen Erlass vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen beigefügt zu werden.

Y. LETERME

E. SCHOUPE

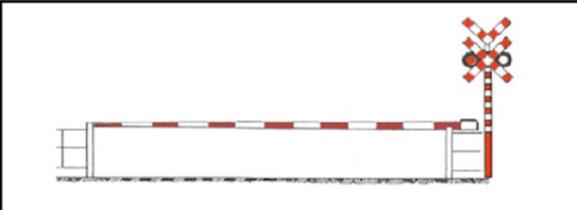
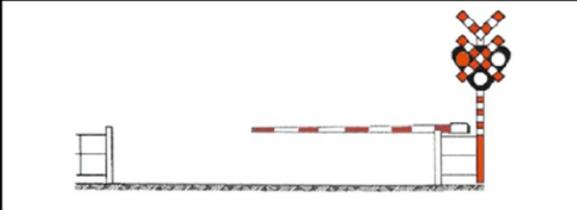
**Anlage 4 zum Ministeriellen Erlass vom 3. November 2011
zur Festlegung der technischen Normen
der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen**

ANLAGE 4 — Technische Vorschriften für Schließsysteme

4.1 Die Schließsysteme bestehen aus Schranken, ihren Trägern, sowie ihren Steuerungs- und Antriebsmechanismen. Bei Systemen die einen Bahnübergang komplett schließen, können auch andere Elemente als Schranken verwendet werden.

4.2 Die Schließsysteme werden eingeschaltet nachdem das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet, aktiviert worden ist und werden ausgeschaltet, bevor dieses Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet, ausgeht.

4.3 Es wird unterschieden zwischen Systemen mit kompletter Schließung (siehe Abbildungen a und b unten), mit partieller Schließung (siehe Abbildungen c und d unten) und mit zusätzlicher Schließung für Fußgänger und Radfahrer.

	
Beispiel System mit kompletter Schließung, bestehend aus 2 Schranken (Abbildung a)	Beispiel System mit kompletter Schließung, bestehend aus 4 Schranken (Abbildung b)
	
Beispiel System mit partieller Schließung (Abbildung c)	Beispiel System mit partieller Schließung - Draufsicht (Abbildung d)

4.4 Jedes System mit partieller Schließung muss einen freien Durchgang von mindestens 2,80 m Breite auf der Straße lassen, außer bei einem Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer, hier muss der freie Durchgang mindestens 0,9 m betragen.

4.5 Ein System mit kompletter Schließung, das über 4 Schranken verfügt, schließt in folgender Reihenfolge:

1. zuerst die Schranken rechts von der Fahrbahn, im Verhältnis zur von den Benutzern der öffentlichen Straße gefolgten Richtung und den Schranken des Systems mit zusätzlicher Schließung für Fußgänger und Radfahrer;
2. anschließend alle anderen Schranken.

4.6 Technische Merkmale der Schranken:

1. Die Schranken bestehen aus abwechselnd roten und weißen Streifen aus retroreflektierendem Material. Die Farben, der Remissionsgrad und der Koeffizient der Retroreflektion der verwendeten retroreflektierenden Materialien entsprechen den Vorschriften für die Klasse CR1 und RA2 der Norm NBN EN 12899-1: 2008 oder den nachträglichen Anpassungen (Ortsfeste, vertikale Straßenverkehrszeichen; Teil 1: Ortsfeste Verkehrszeichen). Die farbigen Streifen haben eine sichtbare Höhe zwischen 80 und 120 mm (abhängig von der Länge der Schranken), und eine Breite von 490 mm ± 10%;

2. Die Schranken sind in einer Höhe von 0,80 m bis 1,20 m über dem Boden angebracht.

Gesehen, um dem Ministeriellen Erlass vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen beigefügt zu werden.

Y. LETERME

E. SCHOUPE