jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

§ 89 EisbKrV Triebfahrzeugführerüberwachung

EisbKrV - Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012

Berücksichtigter Stand der Gesetzgebung: 12.10.2023

1. (1)Die Triebfahrzeugführerüberwachung darf angewendet werden, wenn die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn zwischen der Einschaltstelle und der Eisenbahnkreuzung beziehungsweise zwischen dem Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal und der Eisenbahnkreuzung 100 km/h nicht überschreitet.
2. (2)Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal hat anzuzeigen, ob die Eisenbahnkreuzung befahren werden darf. Die Eisenbahnkreuzung darf nur dann befahren werden, wenn am Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal keine Störung gemäß § 91 angezeigt wird.
3. (3)Wird am Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal 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 Überwachungsstelle vom Vorliegen der Störung zu verständigen. Diese Überwachungsstelle hat gemäß den Bestimmungen des § 95 über die Maßnahmen im Störungsfall vorzugehen und weiters unverzüglich die Behebung der Störung zu veranlassen.
4. (4)Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, ist in der Regel auf Bremsweglänge vor der Eisenbahnkreuzung oder aus Gründen der Sichtbarkeit des Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignals entsprechend weiter entfernt vor der Eisenbahnkreuzung aufzustellen. Für die Bremsweglänge ist die Geschwindigkeit auf der Bahn am Standort des Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignals maßgebend. Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal muss in der Regel auf einer Wegstrecke, die einer Signalbeobachtungszeit von mindestens 9 Sekunden vor dem Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal entspricht, sichtbar sein. Ist dies auf Grund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich, muss das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal auf einer Wegstrecke, die einer Signalbeobachtungszeit von mindestens 7 Sekunden vor dem Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal entspricht, sichtbar sein.
5. (5)Soll das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, nicht auf Bremsweglänge, sondern entweder unmittelbar vor der Eisenbahnkreuzung oder aus Gründen der Sichtbarkeit des Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignals 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 Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal 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 Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal auf einer Wegstrecke, die einer Signalbeobachtungszeit von mindestens 7 Sekunden vor dem Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal entspricht, sichtbar sein.
6. (6)Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, 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 Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal vom Haltepunkt aus nicht erkennbar ist. Ist ein planmäßiges Anhalten aller Schienenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung vorgesehen, ist ein vom Haltepunkt aus erkennbares Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal vor der Eisenbahnkreuzung aufzustellen.

7. (7)Folgen auf eine Eisenbahnkreuzung weitere Eisenbahnkreuzungen, deren Abstand zueinander kürzer als die Bremsweglänge ist, kann für diese Gruppe von Eisenbahnkreuzungen ein Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, auf Bremsweglänge vor der ersten Eisenbahnkreuzung aufgestellt werden. Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal 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. (8)Folgen auf eine Eisenbahnkreuzung weitere Eisenbahnkreuzungen, deren Abstand zueinander kürzer als die Bremsweglänge ist, kann für diese Gruppe von Eisenbahnkreuzungen ein Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, 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 Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignals entsprechend weiter entfernt ein Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal 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. (9)Bei Verschub darf das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, mit dem die Überwachung der ordnungsgemäßen Funktion erfolgt, entweder unmittelbar vor der Eisenbahnkreuzung oder aus Gründen der Sichtbarkeit des Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignals 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. (10)Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal, 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 Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignals erforderlich ist, entsprechend weiter entfernt vor der Einschaltstelle, aufzustellen.
11. (11)Das Eisenbahnkreuzungsüberwachungssignal 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 StVZVO 1998 in gelber Farbe anzubringen.

In Kraft seit 10.10.2023 bis 31.12.9999

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at