

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C – 2019/11702]

21 MARS 2019. — Arrêté ministériel relatif à la formation et au certificat de PREV-1, de PREV-2 et de PREV-3 pour les membres du personnel des zones de secours. — Erratum

Au *Moniteur belge* n° 74 du 3 avril 2019, il y a lieu d'apporter la modification suivante:

A la page 33112, dans le texte néerlandais de l'article 8, § 2, les mots "Reactie bij brand en bouwweerstand vóór gebouwen" doivent être lus comme "Reactie bij brand en brandweerstand bij gebouwen".

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C – 2019/11702]

21 MAART 2019. — Ministerieel besluit betreffende de opleiding en het getuigschrift PREV-1, PREV-2 en PREV-3 voor de personeelsleden van de hulpverleningszones. — Erratum

In het *Belgisch Staatsblad* nr. 74 van 3 april 2019, moet de volgende wijziging worden aangebracht:

Op bladzijde 33112, moeten in de Nederlandse tekst van artikel 8, § 2, de woorden "Reactie bij brand en bouwweerstand vóór gebouwen", gelezen worden als "Reactie bij brand en brandweerstand bij gebouwen".

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire

[C – 2019/11635]

21 NOVEMBRE 2017. — Arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 3 novembre 2011 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 21 novembre 2017 modifiant 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 1^{er} décembre 2017).

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

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

Directoraat-generaal Duurzame Mobilité en Spoorbeleid

[C – 2019/11635]

21 NOVEMBER 2017. — Ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 3 november 2011 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 21 november 2017 tot wijziging 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* van 1 december 2017).

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

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

Generaldirektion nachhaltige Mobilitäts- und Eisenbahnpolitik

[C – 2019/11635]

21. NOVEMBER 2017 — Ministerieller Erlass zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Ministeriellen Erlasses vom 21. November 2017 zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen.

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

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

Generaldirektion nachhaltige Mobilitäts- und Eisenbahnpolitik

21. NOVEMBER 2017 — Ministerieller Erlass zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen

Der Minister der Mobilité,

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 und das Personal der belgischen Eisenbahnen, 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;

Aufgrund des Ministeriellen Erlasses vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 60.209/4 des Staatsrates vom 31. Oktober 2016, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Aufgrund der Mitteilung an die Europäische Kommission vom 16. Juni 2017 in Anwendung von Artikel 5 der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft;

In der Erwägung, dass es erforderlich ist, diese technischen Normen in Übereinstimmung mit den technischen Entwicklungen zu bringen,

Erlässt:

Einzigter Artikel - Im Ministeriellen Erlass vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen, werden die Anlagen 1, 2, 3 und 4 ersetzt durch die Anlagen 1, 2, 3 und 4, die dem vorliegenden Erlass beigelegt sind.

Brüssel, den 21. November 2017

Der Minister der Mobilität
Fr. BELLOT

Anlage 1 zum Ministeriellen Erlass vom 21. November 2017 zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen

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

Technische Vorschriften für nicht leuchtende Verkehrsschilder

1.1 VERKEHRSSCHILDER A 45 UND A 47 UND STÜTZE

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 ± 20 mm.

Länge des Armes eines Kreuzes (Verkehrsschilder A 45 und A 47): 1,19 m ± 20 mm.

Länge des Armes eines Winkels (Verkehrsschild A 47): 0,68 m ± 20 mm.

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



Abbildung a) A 45 und Stütze



Abbildung b) A 47 und Stütze

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

1.1.5 Die Stütze des Andreas-Kreuzes ist abwechselnd mit roten und weißen Streifen versehen und befindet sich über einem sichtbaren unteren Teil, der rot gefärbt ist ab dem Sockel der Stütze, über eine Länge zwischen 0,5 m und 1,2 m.

1.1.6 Sollte es nicht möglich sein einen Pfahl wie in den oben gezeigten Abbildungen a) und b) anzubringen, ist es nicht verpflichtend das Stützelement des Andreaskreuzes mit abwechselnd roten und weißen Streifen zu versehen.

1.2 ZUSATZSCHILD „PRIVATER BAHNÜBERGANG“

1.2.1 Die Mindestabmessungen eines Zusatzschildes „Privater Bahnübergang“ sind 0,5 m x 0,25 m.

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

1.2.3 Gegebenenfalls kann dieses Schild auf der Stütze der Verkehrsschilder A 45 oder A 47 angebracht werden.

Beispiel des Zusatzschildes „Privater Bahnübergang“:



Gesehen, um dem Erlass vom 21. November 2017 zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen beigefügt zu werden.

Der Minister der Mobilität
Fr. BELLOT

Anlage 2 zum Ministeriellen Erlass vom 21. November 2017 zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen

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

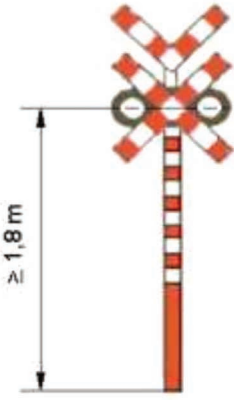
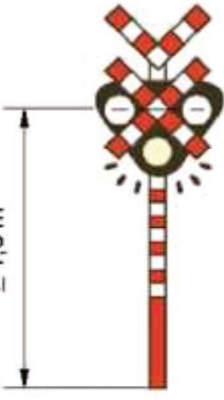
Technische Vorschriften für Lichtzeichen

Zur Anwendung der vorliegenden Anlage ist zu verstehen unter:

- 1 „Phantomlicht“: ein Wahrnehmungseffekt eines falschen Signals, der durch den Einfall des Sonnenlichts auf eine Signaloptik entsteht;
- 2 „Abschirmblende“: eine Einrichtung, die sich über der Signaloptik befindet, um ein Phantomlicht zu verhindern oder das Sichtfeld einzuschränken;
- 3 „Optische Achse einer Signaloptik“: die Achse, in der die ausgestrahlte Lichtstärke am höchsten ist;
- 4 „Divergenz einer Signaloptik“: der an der optischen Achse gemessene Winkel, der angibt, an welcher Stelle die Lichtstärke nur noch die Hälfte der Lichtstärke in der optischen Achse beträgt;
- 5 „Verkehrslightzeichen“: 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 Verkehrslightzeichen.

2.1 BESCHREIBUNG DER VERKEHRSLICHTZEICHEN

2.1.1 Die Achse der Verkehrslightzeichen, die die Durchfahrt verbieten, muss mindestens 1,80 m über dem Niveau der Fahrbahnachse liegen.

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

2.2 KONTRASTSCHIRM FÜR VERKEHRSLICHTZEICHEN

2.2.1 Der Kontrastschirm wird genau hinter die Verkehrslichtzeichen, die die Durchfahrt verbieten oder erlauben angebracht, oder die Lichtzeichen werden in den Kontrastschirm integriert.

2.2.2 Die Farbe des Kontrastschirms ist schwarz, mit einer dreieckigen oder viereckigen Form und abgerundeten Ecken. Der Krümmungsradius der Ecken beträgt $0,2 \text{ m} \pm 20 \text{ mm}$.

2.2.3 Der Kontrastschirm ist maximal $1,05 \text{ m} \pm 10 \text{ mm}$ breit.

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

2.3 VERKEHRSLICHTZEICHEN, DIE DIE DURCHFAHRT VERBIETEN

2.3.1 Das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet, ist symmetrisch im Verhältnis zu den vertikalen und horizontalen Symmetrieachsen des Andreaskreuzes angebracht.

2.3.2 Die Verkehrslichtzeichen, die die Durchfahrt verbieten, gehen vor der Überquerung des Bahnübergangs durch das Eisenbahnfahrzeug an, und wieder aus, sobald alle Eisenbahnfahrzeuge den Bahnübergang verlassen haben. Wenn ein Bahnübergang mit aktiver Beschilderung mit einem Schließsystem ausgerüstet ist, müssen die Verkehrslichtzeichen, die die Durchfahrt verbieten, vor dem Beginn des Schließvorgangs des genannten Systems angehen; und sie erlöschen erst dann, wenn sich das Schließsystem vollständig geöffnet hat.

2.4 VERKEHRSLICHTZEICHEN, DIE DIE DURCHFAHRT ERLAUBEN

Das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt erlaubt:

1. ist symmetrisch angebracht, im Verhältnis zur vertikalen und horizontalen Symmetrieachse des Andreaskreuzes und unterhalb des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt verbietet;
2. darf nicht funktionieren, wenn das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet, an ist.

2.5 BLINKFREQUENZ DER LICHTER DER VERKEHRSLICHTZEICHEN

2.5.1 Die Lichter des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt verbietet, blinken mit einer Frequenz von 60 bis 90 Mal pro Minute und pro Licht.

2.5.2 Das Licht des Verkehrslichtzeichens, das die Durchfahrt erlaubt, blinkt mit einer Frequenz von 30 bis 45 Mal pro Minute.

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 es seine Bedeutung.

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: mehr als 2°;
- vertikale Divergenz: mehr als 1°.

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

- horizontale Divergenz: mehr als 8°;
- vertikale Divergenz: mehr als 1°.

2.7.3 Jedes Licht wird derart ausgerichtet, dass die Intensität des Verkehrslichtzeichens am höchsten ist, gesehen von einem Punkt aus, der in der Mitte der Fahrbahn liegt auf die es sich bezieht, in einem Abstand von höchstens 100 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 ERSCHEINUNGSBILD DER SIGNALOPTIKEN

2.9.1 Die eingeschaltete Signaloptik hat die Form einer kreisförmigen Scheibe mit einem Durchmesser von $0,2 \text{ m} \pm 20 \text{ mm}$.

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 $0,2 \text{ m} \pm 20 \text{ mm}$ Durchmesser passt.

2.10 SCHUTZ GEGEN PHANTOMLEUCHTEN

Die Signaloptiken der Verkehrslichtzeichen müssen gegen das Auftreten von durch die Sonne verursachtem Phantomleuchten geschützt werden.

Die Lichtzeichen müssen der Klasse 3 zugehörig sein, gemäß der Norm NBN 12368 - *Traffic control equipment - Signal heads*.

Falls die Klasse des Lichtzeichens nicht bestimmt werden kann, müssen alle Lichter des Zeichens mit einer Abschirmblende ausgestattet sein, die die folgenden Merkmale aufweist:

- Länge der Abschirmblende: $0,25 \text{ m} \pm 20 \text{ mm}$;
- Durchmesser der Krümmung der Abschirmblende: $0,26 \text{ m} \pm 20 \text{ mm}$;
- Höhe der Abschirmblende: $0,155 \text{ m} \pm 20 \text{ mm}$.

Gesehen, um dem Erlass vom 21. November 2017 zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen beigefügt zu werden.

Der Minister der Mobilität

Fr. BELLOT

Anlage 3 zum Ministeriellen Erlass vom 21. November 2017 zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen

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

Technische Vorschriften für Schallzeichen

3.1 Wenn ein Bahnübergang mit aktiver Beschilderung mit einem Schließsystem ausgerüstet ist, muss vor Beginn und während des gesamten Schließvorgangs ein Schallzeichen ertönen. Das Schallzeichen verstummt, wenn der Schließvorgang beendet ist.

Wenn keinerlei Schließsystem vorhanden ist, ertönt das Schallzeichen solange das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet, brennt.

3.2 Das Frequenzspektrum des Schallzeichens liegt zwischen 300 Hz 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 Erlass vom 21. November 2017 zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen beigefügt zu werden.

Der Minister der Mobilität

Fr. BELLOT

Anlage 4 zum Ministeriellen Erlass vom 21. November 2017 zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen





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

Technische Vorschriften für Schließsysteme

4.1 Das Schließsystem besteht aus einer Schranke, ihrem Träger, sowie ihrem Steuerungs- und Antriebsmechanismus. Ein System, das einen Bahnübergang komplett schließt, kann auch aus anderen Elementen bestehen als aus Schranken.

4.2 Das Schließsystem wird eingeschaltet nachdem das Verkehrslichtzeichen, das die Durchfahrt verbietet, in Betrieb gesetzt worden ist und wird 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.

	
<p>Beispiel eines Systems mit kompletter Schließung, bestehend aus 2 Schranken (Abbildung a)</p>	<p>Beispiel eines Systems mit kompletter Schließung, bestehend aus 4 Schranken (Abbildung b)</p>
	
<p>Beispiel eines Systems mit partieller Schließung (Abbildung c)</p>	<p>Beispiel eines Systems mit partieller Schließung - Draufsicht (Abbildung d)</p>

4.4 Jede Schranke eines Systems mit partieller Schließung muss einen freien Durchgang von mindestens 2,80 m Breite auf der Straße lassen, außer bei Bahnübergängen für Fußgänger und Radfahrer, hier muss der freie Durchgang mindestens 0,9 m betragen.

4.5 Die Schranken eines Systems mit kompletter Schließung, das über 4 Schranken verfügt, schließen in folgender Reihenfolge:

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

4.6 Technische Merkmale der Schranken:

1. Die Schranken sind mit abwechselnd roten und weißen Streifen versehen und bestehen aus retroreflektierendem Material. Die Farben, der Remissionsgrad und der Koeffizient der Retroreflektion der verwendeten retroreflektierenden Materialien entsprechen den Vorschriften der Klasse CR1 und RA2 der Norm NBN EN 12899-1: 2008 oder deren 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 Schranke), und eine Breite von 490 mm \pm 10 mm;
2. Die Schranken sind in einer Höhe von 0,8 m bis 1,2 m über dem Boden angebracht.

Gesehen, um dem Erlass vom 21. November 2017 zur Abänderung des Ministeriellen Erlasses vom 3. November 2011 zur Festlegung der technischen Normen der Sicherheitseinrichtungen von Bahnübergängen an Bahngleisen beigelegt zu werden.

Der Minister der Mobilität

Fr. BELLOT