



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

Notifizierungsnummer : 2025/0145/PL (Poland)

## **Verordnung des Ministers für Infrastruktur vom ... 2025 über die technischen Bedingungen, die durch Kreuzungen von Eisenbahnstrecken und Gleisanschlüssen mit Straßen und deren Lage zu erfüllen sind, sowie über die technischen Bedingungen für ihre Nutzung**

Eingangsdatum : 14/03/2025

Ende der Stillhaltefrist : 17/06/2025

### **Message**

Mitteilung 001

Mitteilung der Kommission - TRIS/(2025) 0735

Richtlinie (EU) 2015/1535

Notifizierung: 2025/0145/PL

Mitteilung eines Entwurfstextes eines Mitgliedstaats

Notification - Notificación - Notifizierung - Нотификация - Oznámení - Notifikation - Γνωστοποίηση - Notificación - Teavitamine - Ilmoitus - Obavijest - Bejelentés - Notifica - Pranešimas - Paziņojums - Notifika - Kennisgeving - Zawiadomienie - Notificação - Notificare - Oznámenie - Obvestilo - Anmälan - Fógra a thabhairt

Does not open the delays - N'ouvre pas de délai - Kein Fristbeginn - Не се предвижда период на прекъсване - Ne zahajuje prodlení - Fristerne indledes ikke - Καμμία έναρξη προθεσμίας - No abre el plazo - Viivituste perioodi ei avata - Määräaika ei ala tästä - Ne otvara razdoblje kašnjenja - Nem nyitja meg a késésekét - Non fa decorrere la mora - Atidējimai nepradedami - Atlikšanas laikposms nesākas - Ma jiftaħ il-perijodi ta' dewmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Nu deschide perioadele de stagnare - Nezačína oneskorenia - Ne uvaja zamud - Inleder ingen frist - Ní osclaíonn sé na moilleanna

MSG: 20250735.DE

1. MSG 001 IND 2025 0145 PL DE 14-03-2025 PL NOTIF

2. Poland

3A. Ministerstwo Rozwoju i Technologii, Departament Obrotu Towarami Wrażliwymi i Bezpieczeństwa Technicznego, Plac Trzech Krzyży 3/5, 00-507 Warszawa, tel.: (+48) 22 411 93 94, e-mail: notyfikacjaPL@mrit.gov.pl

3B. Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury; ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa, tel.: 22 630 13 00, e-mail: sekretariatDTK@mi.gov.pl

4. 2025/0145/PL - T30T - Eisenbahnverkehr

5. Verordnung des Ministers für Infrastruktur vom ... 2025 über die technischen Bedingungen, die durch Kreuzungen von



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

Eisenbahnstrecken und Gleisanschlüssen mit Straßen und deren Lage zu erfüllen sind, sowie über die technischen Bedingungen für ihre Nutzung

6. Erforderliche technische Bedingungen für andere Bauwerke, einschließlich technischer Bedingungen in Bezug auf ihren Standort, und technische Bedingungen für die Nutzung von Bauwerken.

7.

8. In dem Verordnungsentwurf werden die regulatorischen Bestimmungen systematisiert. Es wurde eine Bestimmung eingeführt, wonach bei der Planung, dem Bau, dem Wiederaufbau und der Renovierung von Kreuzungen von Eisenbahnstrecken und Gleisanschlüssen mit Straßen sowie bei deren Nutzung den mit dem Klimawandel verbundenen Risiken, einschließlich der Anfälligkeit dieser Kreuzungen für den Klimawandel, Rechnung getragen werden muss. Eine Bewertung der Anfälligkeit von Investitionen (Exposition und Resilienz) gegenüber Unfällen oder Katastrophen und des Risikos ihres Auftretens sowie der Wahrscheinlichkeit des Auftretens erheblicher negativer Auswirkungen auf die Umwelt war von entscheidender Bedeutung. Die oben genannte Bewertung wurde in Artikel 66 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe g des Gesetzes vom 3. Oktober 2008 über die Bereitstellung von Informationen über die Umwelt und ihren Schutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die Umweltverträglichkeitsprüfung (Gesetzblatt 2024, Pos. 1112, in der geänderten Fassung) berücksichtigt.

Der Projektträger hat auf die Bestimmungen über die schädlichen Auswirkungen von Vibrationen auf Gebäude in unmittelbarer Nähe von Kreuzungen und Vibrationen und Lärm verzichtet, denen Personen, die sich in diesen Gebäuden aufhalten, ausgesetzt wären, da die Kreuzungen von Eisenbahnstrecken und Bahngleisen mit Straßen diesbezüglich den allgemein geltenden Vorschriften unterliegen.

Die Begriffsliste wurde durch die Definition „Forststraße“ und „Straße von defensiver Bedeutung“ aufgrund der Einführung von Einschlüssen in Bezug auf Bahnübergänge der Klasse F und Fußgängerübergänge ergänzt.

Um die Einhaltung der Bestimmungen des Straßenverkehrsgesetzes vom 20. Juni 1997 (Gesetzblatt 2024, Pos. 1251) zu gewährleisten, wurde die Definition des Begriffs „Fußgängerbahnübergang“, die aus einer Erweiterung des Katalogs von Fahrzeugen und Personen besteht, aktualisiert und die Definition des Begriffs „Verkehrssignal“ hinzugefügt.

Um die Einhaltung der Bestimmungen des Gesetzes über öffentliche Straßen vom 21. März 1985 (Gesetzblatt 2024, Pos. 320 in der geänderten Fassung) zu gewährleisten, wurde die Definition des Begriffs „Straßenprisma“ im Verordnungsentwurf nicht präzisiert. Gleichzeitig wurde der Begriff „Bahnübergangsbreite“ näher spezifiziert.

In den Bestimmungen des neuen Verordnungsentwurfs hat sich der Projektträger dafür entschieden, den Begriff „Fußgängerweg“ und nicht den Begriff „Gehweg“ zu verwenden, wie es bisher der Fall war.

Darüber hinaus werden mit dem Verordnungsentwurf Bestimmungen eingeführt, die sich aus den Empfehlungen der Staatlichen Kommission für die Untersuchung von Eisenbahnunfällen (PKBWK, auf Polnisch), den Schlussfolgerungen des Präsidenten des Amtes für Eisenbahnverkehr (UTK, auf Polnisch) und den Forderungen der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und der Nutzer von Gleisanschlüssen ergeben.

Im Einklang mit dem Verordnungsentwurf gelten die Bestimmungen über technische und verteidigungstechnische Anforderungen an öffentliche Straßen von defensiver Bedeutung für den Bau oder den Wiederaufbau einer Eisenbahnstrecke, die Teil eines Bahnübergangs ist, auf dem eine Straße von defensiver Bedeutung oder ein Abschnitt davon verläuft, sowie für die technischen Bedingungen für Spurweiten unter einem Eisenbahnfahrkanal. Die Bestimmungen über Straßen von defensiver Bedeutung finden sich insbesondere im Gesetz über öffentliche Straßen vom 21. März 1985, in der Verordnung des Ministers für Infrastruktur vom 24. Juni 2022 über technische Vorschriften und Bauvorschriften für öffentliche Straßen (Gesetzblatt, Pos. 1518), in der Verordnung des Ministerrats vom 25. Juli 2023 über die Bedingungen und die Art der Vorbereitung und Nutzung des Verkehrs für staatliche Verteidigungszwecke sowie für die Landesverteidigung im Kriegsfall und die Zuständigkeit der Behörden in diesen Angelegenheiten (Gesetzblatt, Pos. 1660) und in der Verordnung Nr. 21 des Ministers für Infrastruktur vom 4. Juni 2024 über die Umsetzung der technischen und verteidigungstechnischen Anforderungen an öffentliche Straßen von defensiver Bedeutung (Amtsblatt des Ministeriums für Infrastruktur, Pos. 28).

Ein weiterer Unterschied zwischen den bestehenden Bestimmungen über die technischen Bedingungen, die durch Kreuzungen von Eisenbahnstrecken und Gleisanschlüssen mit Straßen und deren Lage zu erfüllen sind, und den Bestimmungen des Verordnungsentwurfs besteht darin, dass die Möglichkeit, Fußgängerübergänge mit Drehkreuzen zu



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

sichern, aufgegeben wurde, weil sie die Anforderungen für Menschen mit Behinderungen nicht erfüllen. Gleichzeitig wurde das Verfahren zur Einrichtung von Sicherheitslabirynthen an Fußgängerübergängen über Eisenbahnstrecken festgelegt und angegeben, wann Sicherheitsbarrieren an Fußgängerübergängen verwendet werden können.

Bei Bahnübergängen der Klasse C ist es möglich, nichtautomatische Bahnübergangssysteme zu verwenden, die von autorisierten Mitarbeitern des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur, von Gleisanschlussnutzern oder von Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben werden, und bei Schmalspurbahnstrecken auch an Bahnübergängen der Klasse B.

Fußgängerübergänge der Klasse E müssen so gesichert sein, dass sie von Menschen mit Behinderungen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität sicher genutzt werden können. Darüber hinaus müssen Bahnübergänge der Klasse E die Gemeinschaftsanforderungen erfüllen, die in den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM) festgelegt sind.

In Bezug auf Bahnübergänge der Klasse F sind Bahnübergänge und Fußgängerübergänge auf Bahnstrecken mit geringer Spurweite und Gleisanschlüssen an Forststraßen und Binnenstraßen ausgeschlossen (§ 12).

Gemäß § 14 Absatz 3 werden Messungen des Straßen- und Schienenverkehrsvolumens auf Antrag der zuständigen Behörden, der Staatlichen Kommission für die Untersuchung von Eisenbahnunfällen oder der Eisenbahnkommission gemäß Artikel 28m des Eisenbahnverkehrsgesetzes vom 28. März 2003, eines Straßenbetreibers oder eines Eisenbahnbetreibers durchgeführt. Es sei darauf hingewiesen, dass der Begriff „zuständige Behörden“ als die Behörden zu verstehen ist, die die Ermittlungen durchführen, d. h. die Polizei, die Staatsanwaltschaft. Der Präsident des Amtes für Eisenbahnverkehr hat auch das Recht, im Rahmen seines Kontrollrechts gemäß dem Eisenbahnverkehrsgesetz vom 28. März 2003 eine Überprüfung des Straßen- und Schienenverkehrsvolumens zu beantragen.

Der § 17 wurde präzisiert, indem der Umfang der Haftung von Straßenbetreibern, Eisenbahninfrastrukturbetreibern und Nutzern von Gleisanschlüssen im Hinblick auf die Gewährleistung der Sichtbarkeit an den in Anhang 3 der Verordnung aufgeführten Bahnübergängen und Fußgängerübergängen festgelegt wurde.

Nach dem Wortlaut von § 22 muss der Zugang zu Bahnübergängen der Klasse B streng so gesichert sein, dass die Verkehrsteilnehmer nicht an einem geschlossenen Schrankenbaumtor vorbeifahren können, entweder durch Verkehrsinseln oder Trennvorrichtungen, deren Bauweise es ermöglicht, sie im Notfall zu passieren. Die geltenden Regelungen machten die Anwendung der oben genannten Schutzmaßnahmen von den örtlichen Gegebenheiten abhängig.

Die Bestimmungen des § 23 wurden um die Verpflichtung ergänzt, den technischen Zustand eines Bahnübergangs nach Störungen zu überprüfen, die sich aus Fehlfunktionen von Eisenbahnverkehrsleiteinrichtungen ergeben, die Verkehrsteilnehmer nicht vor einem sich einem Bahnübergang oder einem mit einem Bahnübergangssystem ausgestatteten Fußgängerübergang nähernden Zug warnen und schützen.

In § 25 wird die Möglichkeit eingeführt, Kreuzungen in einer Entfernung von weniger als 3 km zu belassen, wenn eine neue Kreuzung, die eine Kreuzung derselben Gleise mit derselben Straße darstellt, aber mit besseren technischen/sicherheitstechnischen Bedingungen neben einer bestehenden Kreuzung gebaut wird.

In § 28 werden die Kreuzungswinkel der Straßenachse mit der Gleisachse einer Eisenbahnstrecke oder eines Abstellgleises für Bahnübergänge einer anderen Klasse als D erweitert. Ferner wird die Bedingung für Bahnübergänge, die einem Wiederaufbau unterzogen werden, so festgelegt, dass sich der Kreuzungswinkel, wenn er nicht den Anforderungen des § 28 Absätze 1 bis 3 entspricht, im Vergleich zu den Bedingungen vor dem Wiederaufbau nicht verschlechtert.

Die Einführung der unter § 56 fallenden Vorschriften ermöglicht den Einsatz moderner Methoden zur Erkennung von Hindernissen an Bahnübergängen, zu denen Induktionsschleifen, ein Radarsystem, Infrarot-Wärmebildungs- und Ultraschallsensoren gehören. Eine der Lösungen für das Funktionieren des Überwachungsteilsystems ist die Übertragung eines visuellen Signals und eines Alarmsignals an lokale Verkehrsleitstellen, deren Mitarbeiter entscheiden, ob sie einen entgegenkommenden Zug anhalten oder nicht. Eine weitere Lösung ist ein Alarmsignal, das vom Überwachungsteilsystem an das Verarbeitungsteilsystem gesendet wird und das die Zugbremsung einleitet, indem entweder ein Haltesignal an den innerhalb der Kreuzung befindlichen Anschlussstellen gegeben wird oder indem eine Alarmmeldung per Funk an den Fahrstand des Triebfahrzeugführers gesendet wird, der die Entscheidung zur Durchführung der Zugbremsung trifft. Das Hinderniserkennungssystem für Bahnübergänge ist in diesem Fall an die Eisenbahnverkehrsleiteinrichtungen angeschlossen.

Mit der Änderung des § 60 hinsichtlich der Vorwarnzeit an Bahnübergängen der Klasse A mit Schrankenbaumtoren oder



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

Fußgängerbahnübergängen mit Schrankenbaumtoren wird eine Unterscheidung in Vorwarnzeiten eingeführt, die davon abhängt, ob der Bahnübergang oder Fußgängerbahnübergang von seinem Standort aus oder aus der Ferne betrieben wird. Bei der Änderung handelt es sich um eine Empfehlung der Staatlichen Kommission für die Untersuchung von Eisenbahnunfällen, die in den Bericht über die Untersuchung eines signifikanten Eisenbahnunfalls der Klasse A18 vom 2. August 2018 auf einer Eisenbahnkreuzung der Klasse A auf der Strecke Pierzyska-Gniezno bei 43,141 km der Eisenbahnstrecke Nr. 353 Poznań Wschód – Skandawa aufgenommen wurde (Bericht Nr. PKBWK/04/2019).

In § 71 Absatz 2 wurde der Zustand der Aktivierung von Verkehrssignalen zu den Zuständen hinzugefügt, die in Stationsverkehrsregelungsanlagen in automatischen Bahnübergangssystemen abhängig sind.

Auf Antrag der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur und der Nutzer von Gleisanschlüssen verlangt § 79 nun, dass an Bahnübergängen der Klassen B und C ein Schild T-7 unter den Schildern A-9 „Eisenbahnübergang mit Schranke“ und A-10 „Eisenbahnübergang ohne Schranke“ angebracht wird, das die Anordnung der Gleise und der Straße an der Kreuzung angibt und die Verkehrsteilnehmer darüber informiert, dass das Verkehrssignal an der betreffenden Kreuzung automatisch erfolgt.

Der Verordnungsentwurf enthält eine Bestimmung (§ 82), die es Straßenbetreibern ermöglicht, Bahnübergänge zusätzlich mit aktiven Schildern, Wechselverkehrszeichen oder Wechseltextanzeigen zu kennzeichnen und horizontale Schilder in Form von Rüttelstreifen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und zusätzlichen Straßenoberflächenfarben zu verwenden.

Diese Bestimmung wurde auf Ersuchen des Präsidenten des Amtes für Eisenbahnverkehr eingeführt, der darauf hinwies, dass der variable Inhalt der angezeigten Nachrichten die Aufmerksamkeit der Fahrer auf sich zieht, die Konzentration erhöht und das Fahren aus dem Gedächtnis verhindert. Darüber hinaus kann die Verwendung einer horizontalen Bahnübergangsmarkierung durch verkehrsberuhigende Linien (Rüttelstreifen), Geschwindigkeitsbegrenzungen oder eine zusätzliche Färbung der Straßenoberfläche die Sicherheit an Bahnübergängen erhöhen. Die Aufstellung von Temposchwellen und Schildern, die aus Materialien hergestellt sind, welche akustische Effekte und Vibrationen in dem Moment hervorrufen, in dem sie angesteuert werden, beeinflusst die Wahrnehmung der Fahrer, erhöht ihre Aufmerksamkeit und führt folglich dazu, dass sie den Bahnübergang vorsichtiger befahren. Die Verwendung besonderer Farben auf Straßen- und Fußgängeroberflächen direkt auf Bahnübergängen kann ebenfalls zur Verbesserung der Sicherheit beitragen.

Tabelle 1 in Anhang 3 der Verordnung ergänzt die Sichtbarkeit von Bahnübergängen für Fahrzeugführer bei Geschwindigkeiten von weniger als 60 km/h.

Darüber hinaus wurden aufgrund der aufkommenden Auslegungsbedenken in Bezug auf Sichtdreiecke Fragen im Zusammenhang mit Sichtdreiecken an Kreuzungen der Klasse D geklärt.

Die Rechtsvorschriften, die neue Lösungen darstellen oder bestehende Lösungen in diesem Bereich ändern, werden die Anwendung höherer technischer Standards ermöglichen, was zu einem höheren Sicherheitsniveau im Eisenbahnverkehr und zu einer Verbesserung der Sicherheit des Eisenbahn- und Straßenverkehrs an Bahnübergängen und Fußgängerübergängen führen wird.

Gemäß § 91 des Verordnungsentwurfs tritt er 14 Tage nach seiner Veröffentlichung gemäß Artikel 4 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2000 über die Veröffentlichung normativer Rechtsakte und bestimmter anderer Rechtsakte (Gesetzblatt 2019, Pos. 1461) in Kraft.

Entsprechend den in der Verordnung festgelegten Übergangsbestimmungen gelten die bestehenden Bestimmungen für Kreuzungen von Eisenbahnstrecken oder Gleisanschlüssen mit Straßen, für die vor Inkrafttreten der Verordnung folgende Arten von Anträgen gestellt wurden: für eine Baugenehmigung, für eine gesonderte Entscheidung über die Genehmigung eines Grundstücks oder eines Bauvorhabens oder eines Architektur- und Bauvorhabens, für eine Änderung einer Baugenehmigung sowie für den Fall, dass eine Entscheidung über eine Baugenehmigung oder eine gesonderte Entscheidung über die Genehmigung eines Grundstücks oder eines Bauvorhabens oder eines Architektur- und Bauvorhabens erlassen wurde und wenn eine Mitteilung über Bauarbeiten oder andere Bauarbeiten vorgelegt wurde, wenn keine Baugenehmigungsentscheidung erforderlich ist, oder wenn eine Entscheidung über die Legalisierung gemäß Artikel 49 Absatz 4 des Baugesetzes vom 7. Juli 1994 und die in Artikel 51 Absatz 4 dieses Gesetzes genannten Entscheidungen erlassen wurden. Die neuen Bestimmungen der Verordnung können jedoch auf Antrag eines Investors, der innerhalb von 21 Tagen nach Inkrafttreten der Verordnung bei der zuständigen Architektur- und Bauverwaltungsbehörde eingereicht wird, früher angewandt werden.

Die bestehenden Bestimmungen gelten für Eisenbahninvestitionen, die den Bau oder die Sanierung von Kreuzungen von Eisenbahnstrecken oder Gleisanschlüssen mit Straßen umfassen, für die das Ausschreibungsverfahren zur Vergabe eines Projekt- oder Bauauftrags vor dem Inkrafttreten des Verordnungsentwurfs abgeschlossen wurde. Die Bestimmungen der



## EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs  
Single Market Enforcement  
Notification of Regulatory Barriers

vorgeschlagenen Verordnung werden jedoch auf Antrag eines Investors, der innerhalb von 21 Tagen nach Inkrafttreten der Verordnung bei der zuständigen Architektur- und Bauverwaltungsbehörde eingereicht wird, früher angewandt. Der Projektträger weist ferner darauf hin, dass Eisenbahninfrastrukturbetreiber, Gleisanschlussnutzer und Straßenbetreiber die Bahnübergänge und Fußgängerübergänge innerhalb von 7 Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung an die Anforderungen des Verordnungsentwurfs anpassen müssen. Der oben genannte Zeitrahmen ist durch die Tatsache gerechtfertigt, dass es in Polen mehr als 10 000 Bahnübergänge und Fußgängerübergänge gibt, und ihre Anpassung an die Anforderungen des Verordnungsentwurfs wird mit einem erheblichen organisatorischen Aufwand verbunden sein. Es wird geschätzt, dass es unmöglich wäre, dies in kürzerer Zeit zu tun. Es ist zulässig, vor Inkrafttreten der Verordnung an Bahnübergängen vorhandene Straßenneigungen beizubehalten. Bei wiederverwendeten Kreuzsystemen, die vor dem Inkrafttreten der vorgeschlagenen Verordnung errichtet wurden, können im Falle einer Änderung des Standorts der Systeme die Bestimmungen angewandt werden, nach denen sie gebaut wurden, wenn sie die in den Kapiteln 5 bis 7 der Verordnung festgelegten Anforderungen nicht erfüllen.

9. Die Notwendigkeit, den Verordnungsentwurf des Ministers für Infrastruktur über die technischen Bedingungen, die durch Kreuzungen von Eisenbahnstrecken und Gleisanschlüssen mit Straßen und deren Lage zu erfüllen sind, sowie über die technischen Bedingungen für ihre Nutzung zu erlassen, ergibt sich aus dem Wortlaut von Artikel 66 des Gesetzes vom 19. Juli 2019 über die Gewährleistung der Zugänglichkeit für Personen mit besonderen Bedürfnissen (Gesetzblatt 2024, Pos. 1411) (im Folgenden „Barrierefreiheitsgesetz“). Diese Bestimmung verpflichtet den Minister für Verkehr zur Ausstellung, im Einvernehmen mit dem Minister für Bau, Planung und räumliche Entwicklung und Wohnraum, von Durchführungsbestimmungen gemäß Artikel 7 Absatz 2 Nummer 2 und Absatz 3 Nummer 2 des Baugesetzes vom 7. Juli 1994 (Gesetzblatt 2024, Pos. 725 in der geänderten Fassung) innerhalb von 84 Monaten nach Inkrafttreten des Barrierefreiheitsgesetzes.

10. Verweise auf Referenztexte: 2023/0445/PL

Im Rahmen der vorherigen Mitteilung wurden Referenztexte übermittelt:  
2023/0445/PL

11. Nein

12.

13. Nein

14. Nein

15. Ja

16.

TBT-Aspekt: Nein

SPS-Aspekt: Nein

\*\*\*\*\*

Europäische Kommission

Allgemeine Kontaktinformationen Richtlinie (EU) 2015/1535

email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu