

Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technologie  
BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wirtschaftskammer Österreich  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 0590900-4966 | F 0590900-243  
E Rp@wko.at  
W <http://wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ. BMVIT-220.235/0001-IV/SCH2	Rp 26672/12/11/DD/Sa	4966	10.11.2011
19.08.2011	Dr. Daniela Domenig		

## Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung - EisBBV); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfs einer Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (EisBBV) und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

### Allgemein:

Die Wirtschaftskammer Österreich steht einer Vereinheitlichung der Verkehrs- und Betriebsvorschriften auf dem österreichischen Schienennetz grundsätzlich positiv gegenüber. Die Ausweitung des Regelungsbereiches bzw. die Novellierung der EisBBV darf allerdings nicht dazu führen, dass es zu Betriebserschwernissen und teilweise beträchtlichen Mehrkosten für die Unternehmen kommt.

Für die meisten vernetzten Nebenbahnen ist es unbedingt erforderlich, dass in der EisBBV auf die vereinfachten Betriebsverhältnisse und den Einsatz teilweise älterer Fahrbetriebsmittel Rücksicht genommen wird. Die meisten Bestimmungen des vorliegenden Verordnungsentwurfes können nicht und manche Bestimmungen nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand erfüllt werden. Daher sind diesbezüglich generelle Ausnahmebestimmungen erforderlich.

Mit dem Verordnungsentwurf wird das System „Vollbahn“ festgeschrieben. Alternative Bahnsysteme, wie sogenannte „Light-Rail-Systems“, werden durch hohen bürokratischen Aufwand für die entsprechenden Ausnahmegewilligungen sowie durch nicht zu rechtfertigende Kosten de facto unmöglich gemacht. Das kostengünstige Betreiben von Nebenbahnen mit Nahverkehrstriebwagen auf einer entsprechenden Infrastruktur wäre bei einer Umsetzung des vorliegenden Entwurfs in Zukunft nicht mehr möglich.

Am **Beispiel der Wiener Lokalbahnen AG (WLB)** stellen wir - ohne Anspruch auf Vollständigkeit - eine Aufstellung der Kosten der Änderungen und Ergänzungen sowie eine Auflistung der nicht umsetzbaren Auflagen zur Verfügung:

Die Übergangsfristen im Entwurf lassen zwar vorerst den Bestand von Anlagen und Fahrzeugen unter gewissen Auflagen - und damit verbunden Mehraufwendungen - bis zur Erreichung der technischen Lebensdauer zu, danach wäre jedoch auch für diese Bahnen der ordnungsgemäße Zustand herzustellen.

<b>Bahnsteige/Bahnhöfe + Haltestellen</b>	
Bahnsteigzugänge erneuern; gem. § 85 nicht erfüllbar	§§ 4, 18
<b>Herstellung Lichtraum Eisenbahninfrastruktur</b>	
Gleisneulagen (Gleisabstand 4,0m)	§ 15
<b>Sicherungstechnik</b>	
Erneuerung - BF SI Anlage IP VD ND, Vorsignale	§ 28
Erneuerung - BF SI Anlage GL TK BJ, Vorsignale	§ 28
Nachrüstung Außenanlage 121 Vorsignale, 40 Verschubsignale	§§ 28, 48
Nachrüstung Schutzweg	§ 106 (5)
Umrüstung Formsignale	§ 26
Geschwindigkeitsanzeiger, -voranzeiger	§§ 30, 31
Oberleitungssignale	§ 43
Weichenblockaden	§ 46
Nachrüstung Formsignale: Haltepunkt, Haltestellentafel	§ 48
EKÜS auf Bremsweglänge	§ 58
<b>Fahrbetriebsmittel</b>	
Zugbeeinflussung	§ 22 (2)
<b>Betrieb</b>	
Änderungen V1, V2, V3 mit ZSB, TV1, DV für EVU	§ 2a
Schulungen	
<b>Nicht umsetzbare Auflagen:</b>	
Radsatz und Spurkranz	§ 70
Bahnsteighöhen Eisenbahninfrastruktur	§ 18
Bahnsteigzugänge Eisenbahn- und Straßenbahninfrastruktur	§ 85
Trassierungsvorschriften Eisenbahninfrastruktur	§§ 11, 12

Die Kosten für die Ergänzungen und Änderungen der Infrastruktur und des Betriebes der WLB betragen, je nach Ausnahmegenehmigung, zwischen 355.000 und 192.000.000 Euro.

Die nicht umsetzbaren Auflagen bedürfen ebenfalls einer Ausnahmegenehmigung. Derartige Kostensteigerungen sind nicht akzeptabel, weshalb der Entwurf allein aus diesem Grunde abzulehnen wäre.

Als mögliche Lösung schlagen wir vor, beim Geltungsbereich der EisbBBV auf den Anwendungsbereich des derzeit in Novellierung befindlichen § 86 EisbG Bezug zu nehmen, der die nationale Umsetzung der EU-Interoperabilitäts-Richtlinie (2008/57/EG) regelt.

#### **Zu den Bestimmungen im Einzelnen:**

##### **Zu § 1:**

Wie unter „Allgemein“ angesprochen, sollte im Geltungsbereich des neuen § 86 Abs. 2 EisbG, soweit dies dort vorgesehen ist, die EisbBBV keine Anwendung finden. Wir treten daher dafür ein, dass die Novelle des EisbG 1957, insb. § 86, in der Fassung der Ministerratsvorlage vom 08.11.2011 vor Erlassung der EisbBBV in Kraft gesetzt wird.

Die EisbBBV sollte in der Folge dahingehend angepasst werden, dass diese lediglich für Bahnen gilt, für die der 8. Teil „Interoperabilität“ des EisbG in der novellierten Fassung zur Anwendung kommt. Dementsprechend wäre daher unter Berücksichtigung der neuen Rechtslage eine weitergehende Umformulierung von § 1 EisbBBV erforderlich.

Um dem Grundsatz der Rechtssicherheit zu entsprechen, sollte in einer eindeutigen Formulierung unter anderem klargestellt werden, dass für Straßenbahnen die EisbBBV nicht gilt.

##### **§ 1 Abs. 1 Z 2**

Hier muss es statt „2. Abschnitt (Signale)“ richtig „3. Abschnitt (Signale)“ lauten.

##### **§ 1 Abs. 1 Z 3**

Hier muss es statt „5. Abschnitt (Betriebsbedienstete)“ richtig „6. Abschnitt (Betriebsbedienstete)“ lauten.

##### **Zu § 2:**

##### **§ 2 Z 1**

Nachdem - ebenso wie die „allgemeinen Anforderungen an den Betrieb“ - auch die „allgemeinen Anforderungen an den Bau“ von der EisbVO in die EisbBBV übertragen werden, erscheint nicht nachvollziehbar, warum zwar die Begriffsdefinition für „Betrieb“ übernommen wird, nicht jedoch jene für „Bau“.

Die Ausbildung der Bediensteten unter „Betrieb“ zu subsumieren ist in Praxis ungebräuchlich.

##### **§ 2 Z 4 lit a**

Da in § 2 Z 3 der Begriff Fahrbetrieb eindeutig definiert ist, sollte, um Missverständnisse zu vermeiden, in § 2 Z 4 lit a der Klammerbegriff „Fahrbedienstete“ gestrichen werden.

##### **§ 2 Z 4 lit c**

Es wird angeregt, die Bestimmung dahingehend zu ergänzen, dass unter Leitende oder Aufsichtsführende die „unmittelbar“ Leitenden oder Ausführenden zu verstehen sind, da bei unveränderter Beibehaltung der gegenständlichen Textierung sonst auch Bedienstete betroffen wären, die über keinen unmittelbaren und direkten Einfluss auch in zeitlicher Hinsicht verfügen.

##### **§ 2 Z 5**

Zur Vermeidung allfälliger Wertungswidersprüche zwischen Gewerbeordnung und EisbBBV wird angeregt, die in den Erläuternden Bemerkungen enthaltenen Präzisierungen des Begriffs Betriebsanlage direkt in den Verordnungstext der EisbBBV einzuarbeiten.

## **§ 2 Z 6**

Die Begriffsdefinition geht insofern zu weit, als sie beispielsweise auch Personen umfasst, die sich in Suizid-Absicht auf Eisenbahnanlagen begeben.

Der Begriff „Bahnbenützer“ wäre außerdem richtigzustellen in „Bahnutzer“.

In der Verordnung wird der Begriff „Reisender“ angeführt (z.B. § 87 Abs. 1), nicht jedoch in den Begriffsbestimmungen.

## **Zu § 3:**

### **§ 3 Abs. 3**

Die Implementierung der „Verordnung des BMVIT über den Schutz von Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen (Eisenbahnschutzvorschriften - EisbSV)“ wäre wünschenswert und erforderlich, damit auch das Verhalten, die Rechte und die Pflichten der Bahnbenützer festgelegt werden.

Weiters wird angeregt, diesen Absatz dahingehend zu ergänzen, dass auch andere als in der Kennzeichnungsverordnung enthaltene geeignete Piktogramme verwendet werden können, da die Kennzeichnungsverordnung in erster Linie auf den Arbeitnehmerschutz abzielt und in anderen Regelungen (z.B.: UIC, TSI) weitere erforderliche Piktogramme enthalten sind.

## **Zu § 5:**

### **§ 5 Abs. 1**

Angeregt wird folgende Fassung des ersten Satzes: *„Bei der Ausübung des Netzzuganges haben Eisenbahnverkehrsunternehmen die vom jeweiligen Infrastrukturunternehmen festgelegten, behördlich genehmigten und im Networkstatement zur Anwendung vorgeschriebenen Bestimmungen im technisch und betrieblich erforderlichen Umfang zu übernehmen.“*

Aufgrund unionsrechtlicher Vorgaben dürfen zum einen nur technisch und/oder betrieblich nötige Bestimmungen vorgeschrieben werden, zum anderen sind diese ausnahmslos im Networkstatement zu veröffentlichen. Dieser Bezug sollte mit der vorgeschlagenen oder einer ähnlichen Formulierung zum Ausdruck gebracht werden, die auch mit dem zweiten Satz („... im jeweils erforderlichen Umfang ...“) korreliert.

Verdeutlichend sollte auch der letzte Satz von § 7 Abs. 5 EisbVO übernommen werden: *„Derartige Dienstvorschriften sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu veröffentlichen und unentgeltlich im Internet bereitzustellen.“* Bleibt es bei der Textierung der Entwurfsfassung, sollte dieser Satz unbedingt übernommen werden.

### **Zu § 5 Abs. 5**

Von der Textierung fällt auf, dass sich die Bestimmung dieses Absatzes im Gegensatz zu jenen der übrigen Absätze des § 5 nicht an das Eisenbahnunternehmen, sondern an die jeweiligen Betriebsbediensteten richtet.

## **Zu § 6:**

Die Erläuternden Bemerkungen enthalten eine Konkretisierung betreffend die Gleichstellung bzw. Vorrangstellung der Anzeigen einer Führerstandssignalisierung mit den Signalen. Es wird daher aus Gründen der Klarstellung und Übersichtlichkeit angeregt, den letzten Halbsatz des zweiten Satzes in § 6 Abs. 1 wie folgt zu ergänzen: *“; sie dürfen die Signale am Fahrweg ersetzen bzw. können Vorrang vor örtlicher Signalisierung haben.“*

### **§ 6 Abs. 3**

Der Beginn einer Langsamfahrstelle wird bei den Steiermärkischen Landesbahnen (STLB) mit einem „A“ gekennzeichnet. Es ist daher notwendig, eine Ausnahmeregelung für Nebenbahnen in die EisbBBV aufzunehmen.

Angemerkt wird weiters, dass die Erläuternden Bemerkungen betreffend § 6 Abs. 3 einen unzutreffenden Verweis enthalten. Anstatt der Anlage 1 sollte in den Erläuternden Bemerkungen nach Ansicht der ÖBB-Infrastruktur AG richtigerweise die *Anlage 5* genannt werden.

### **Zu § 7:**

#### **§ 7 Abs. 2**

Der Hinweis auf die „ÖNORM“ sollte entfallen, zumal die Norm in Ermangelung einer Aufnahme in die Verordnung nicht verbindlich ist; in eventu sollte der Text wie folgt abgeändert werden: *„Grundlagen für Wartung, Inspektion und Instandsetzung können beispielsweise der ÖNORM EN 13306 entnommen werden“*

#### **§ 7 Abs. 5**

Bei anhängigen Verfahren sollte die Aufbewahrung der Aufzeichnungen auch über die Außerbetriebsetzung hinaus erfolgen. Die Formulierung wäre um das Wort „zumindest“ zu ergänzen und sollte lauten: *„... fünf Jahre, diejenigen über die Inspektionen zumindest bis zu Außerbetriebsetzung...“*.

### **Zu § 8:**

Es wird angeregt, vereinfachende Instrumente zur Gewährung von Ausnahmen zu prüfen. Insbesondere wäre hilfreich, wenn eine Ausnahme als genehmigt gelten würde, wenn seitens der Behörde nicht binnen eines angemessenen Zeitraumes (z.B. 4 Wochen) ab dem Zeitpunktes des Antrages ein Ermittlungsverfahren eingeleitet wird. Alternativ könnte ein reines Anzeigeverfahren normiert werden. Eine derartige Regelung wäre zumindest für jene Vorhaben denkbar, die - abgesehen von der Ausnahmepflicht - genehmigungsfrei im Sinne von § 36 EisbG ausgeführt werden können oder es sich lediglich um Montagen von ortsfesten eisenbahn-technischen Einrichtungen handelt, die keine sicherungstechnischen Einrichtungen darstellen.

### **Zu § 9:**

#### **§ 9 Abs. 1**

Da es auch Bahnhöfe ohne Weichen gibt, wird angeregt, für bestehende Bahnhöfe ohne Weichen eine Ausnahmebestimmung (Bestandschutz) in den Verordnungstext aufzunehmen.

Die EisbBBV enthält lediglich die Begriffe „Bahnhof“ und „Haltestelle“. Unbesetzte Verkehrsstellen werden in der genehmigten Betriebsvorschrift der STLB als „Verkehrsstelle unbesetzt“ bezeichnet. Es sollte dieser Begriff auch in Zukunft beibehalten werden können.

#### **§ 9 Abs. 8**

Wir regen wir die Anpassung an die in Praxis und die im Abs. 16 gebrauchte Bedeutung an und empfehlen folgenden Wortlaut:

*„Hauptgleise sind die sicherungstechnisch für Zugfahrten ausgerüsteten, Nebengleise die übrigen Gleise der Bahnhöfe. Die Fortsetzung der Gleise der freien Strecke (Streckengleise) in den Bahnhöfen sind die durchgehenden Hauptgleise.“*

#### **§ 9 Abs. 10**

Abhängigkeit liegt vor, wenn ortsbediente Weichen auf der freien Strecke technisch in der erforderlichen Stellung festgehalten sind, solange sich ein Ausfahrtsignal (Blocksignal) in

Freistellung befindet, ein besetzter Blockabschnitt angezeigt wird oder der Fahrdienstleiter im Besitz der Weichenschlüssel ist.

**§ 9 Abs. 11**

Zur klaren Abgrenzung des Begriffes Flankenschutz wird vorgeschlagen, diesen Absatz wie folgt zu ändern: *Flankenschutz soll verhindern, dass Schienenfahrzeuge in die Flanke des Fahrweges einer Zugfahrt gelangen können.*

**§ 9 Abs. 16**

Es sollte die Möglichkeit geschaffen werden, dass bei Bedarf seitens des Infrastrukturbetreibers die örtlich zulässige Geschwindigkeit auch für andere Hauptgleise möglich sein sollte, um auf künftige Infrastrukturentwicklungen in der Infrastrukturnutzung reagieren zu können. Wir ersuchen daher, § 9 Abs. 16 wie folgt zu ergänzen:

*Die örtlich zulässige Geschwindigkeit ist jene vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegte Geschwindigkeit, die unter Berücksichtigung aller technischen Gegebenheiten der Infrastruktur für die Streckengleise und zumindest durchgehenden Hauptgleise zur Erstellung der Fahrplangrundlagen herangezogen wird.*

**Zu § 10:**

**§ 10 Abs. 4**

Analog zu § 10 Abs. 3 (neu) sollte in Abs. 4 auch nur der Stand der Technik erwähnt werden (durch die Änderung des ursprünglichen Abs. 3 ist die Grundlage für die geplante Formulierung des neuen Abs. 4 weggefallen):

*„Das Grundmaß der Spurweite in Bogen mit Radien unter 175 m ist nach dem Stand der Technik zu erweitern.“*

**Zu § 11:**

Einleitend darf ausgeführt werden, dass die einschlägigen internationalen Vorgaben (TSI) keine konkreten Vorgaben betreffend Mindestradius enthalten. Auch aufgrund der in Österreich gegebenen Bedingungen sollte diese Bestimmung entsprechend den einschlägigen internationalen Vorgaben keine dahingehenden Mindestanforderungen enthalten. Dies würde auch zu einer Minimierung des Verwaltungsaufwandes bei Ausnahmegenehmigungsverfahren gemäß § 3 EisBBV führen.

**§ 11 Abs. 2**

Diese Bestimmung sieht vor, dass bei Nebenbahnen im Zuge von Neubauten der Bogenradius nicht weniger als 180 m betragen darf. Im Zuge von Ausbauten geringeren Umfanges muss es möglich sein, sofern die örtlichen Verhältnisse es erfordern, auch geringere Bogenradien anzuwenden.

**§ 11 Abs. 5**

Um Unklarheiten zu vermeiden, sind die Worte „Grundmaß der“ nicht aufzunehmen bzw. zu streichen.

**Zu § 13:**

**13 Abs. 1**

In Abs. 1 sind Satz 2 und 3 zu tauschen. Der Grund hierfür ist, dass dynamische Kräfte auch unter 200 km/h abhängig von Fahrzeugart und Geschwindigkeit sind.

Im Übrigen sind in der zitierten und die Anlage 8 bildenden ÖNORM EN 15528 die Streckenklassen zwar angeführt, aber nicht definiert.

Weiters ist ein entsprechender Bestandschutz vorzusehen.

**§ 13 Abs. 2**

Da § 13 Abs. 1 vom Geltungsbereich sowohl den Neubau als auch den Bestand erfasst, kann Abs. 2 ersatzlos entfallen. Weiters weisen wir darauf hin, dass § 13 Abs. 1 für Nebenbahnen von § 13 Abs. 2 abweicht, da hier unterschiedliche Mindestanforderungen enthalten sind und dies bei Beibehaltung Abs. 3 widerspricht.

**§ 13 Abs. 3**

In Abs. 3 wird angeregt, in Bezug auf die Streckenklasse die Klassifizierung E 4 wegzulassen, da dies in Abs. 1 umfassend geregelt ist. Bei Beibehaltung würde sich außerdem ein Widerspruch zwischen Abs. 1 und Abs. 3 ergeben. Streckenklasse E 4 ist außerdem in Zusammenhang mit Absatz 1 überdimensioniert. Im Übrigen erschiene eine Streckenklasse E 4 bei Nebenbahnen überschießend und wäre für diese auch nicht erforderlich.

**Zu § 14:**

**§ 14 Abs. 1**

Aus der derzeitigen Darstellung ist noch keine Bewertung gemäß der Vorschrift „ZOV 7“ möglich.

**§ 14 Abs. 3**

Einleitend wird festgehalten, dass Abs. 3 nur für Neubauten gilt. Es erscheint jedoch eine dahingehende Klarstellung zweckmäßig, dass für bestehende Lichtraumprofile Bestandschutz gegeben ist. Die Anlage 2 betrifft Räder und Radsätze und enthält keine „Bezugslinie G2“.

**Zu § 17:**

**§ 17 Abs. 2**

Die Formulierung „... außerhalb ... der Hauptsignale von Abzweigstellen ...“ ist unverständlich.

**Zu § 18:**

**§ 18 Abs. 2**

Aufgrund des vorliegenden Verordnungsentwurfs ist der derzeitige Bestandschutz nicht mehr gegeben. Dies hätte umfangreiche und kostenintensive Adaptierungen bzw. allenfalls sogar Neubauten zur Folge. Es wird somit dringend ersucht, den ursprünglichen Bestandschutz beizubehalten ist. Diesbezüglich wird auch auf die Ausführungen zu § 132 Abs. 2 verwiesen.

**§ 18 Abs. 5**

§ 18 Abs. 5 ist nahezu wortgleich mit § 85 Abs. 2 und könnte daher, bei entsprechender Adaption desselben, entfallen.

**Zu § 19:**

Hier wird auf ein redaktionelles Versehen hingewiesen; richtigerweise muss es an Stelle von „Hektometertafeln“ vielmehr Hektometertafeln heißen.

Aus Einheitlichkeitsgründen sollte entweder von Fahrleitungs- oder von Oberleitungsmasten gesprochen werden. Nachdem die „Kilo-/Hektometertafeln“ nicht zu den Signalen zählen (siehe 3. Abschnitt), erhebt sich die Frage nach Aufstellungs- und Sichtbarkeitskriterien für die Tafeln.

**Zu § 20:**

**§ 20 Abs. 1 Z 4**

Die Signalbezeichnung lautet richtig „Rückfallweiche befahren erlaubt“.

#### **§ 20 Abs. 1 Pkt 4 iVm § 46**

Auf der von der Raaberbahn betriebenen Strecke der Neusiedler Seebahn wird die Weichenblockade auch bei Weichen eingesetzt, die keine Rückfallweichen sind. Der Vorteil dieser Einrichtung liegt darin, dass sowohl die anliegende, als auch die abstehende Weichenzunge, gesichert werden kann und keine Schlosseinrichtung benötigt wird. Ein eventueller Missbrauch wäre insofern folgenlos, als der Zug ohnehin von auftretenden Störungen verständigt wird. Zudem ist ein derartiger Fall bislang nie aufgetreten. Müsste anstelle der Weichenblockade eine Sicherung mittels Weichenschloss mit Schubriegel durchgeführt werden, wäre der Aufwand für die Einholung und Verwahrung des Schlüssels mit einem weit höheren Aufwand verbunden. Es wird daher angeregt, die Weichenblockade bei Nebenbahnen auch für Weichen einsetzen zu dürfen, die keine Rückfallweichen sind.

#### **§ 20 Abs. 1**

Das Signal „Weichenblockade“ ist bei der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH (StH) nicht eingeführt.

#### **§ 20 Abs. 2**

Der zweite Satz muss richtigerweise lauten: *„Für ortsbediente Weichen und Sperrschuhe von Anschlussstellen kann an Stelle der Signalabhängigkeit Abhängigkeit eingerichtet werden.“*

#### **§ 20 Abs. 4**

Die aktuell in Geltung stehende Bestimmung sieht vor, dass Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge, die unter anderem § 14 Abs. 10 nicht entsprechen, nicht an diese Bestimmungen angepasst werden müssen. Der derzeit geltende § 14 Abs. 10, welcher nunmehr § 20 Abs. 4 entspricht, wurde jedoch in den zweiten Abschnitt überführt, sodass nunmehr keine generelle Ausnahmebestimmung bzw. Bestandschutz besteht. Der derzeit bestehende Bestandschutz sollte jedenfalls beibehalten werden. Andernfalls wird auf die Folgen, dargestellt in den Ausführungen zu § 18 Abs. 2 verwiesen, bzw. wäre dies allenfalls mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 160 km/h verbunden, was beispielsweise auf der Westbahn eine erhebliche Einschränkung der Fahrplanattraktivität zur Folge hätte.

Weiters wäre klarzustellen, dass auch bei Neubauten aktive Flankenschutzeinrichtungen nur dann vorzusehen sind, wenn im Hinblick auf die konkrete Gefährdungssituation nicht mit anderen Mitteln (passiver Flankenschutz) ausreichende Sicherheit erzielt werden kann. Darüber hinaus sollte generell auf Flankenschutzeinrichtungen (Schutzweiche und Sperrschuh) verzichtet werden können, wenn Sicherheitserwägungen (z.B. Neigungsverhältnisse) nicht entgegenstehen bzw. durch andere betriebliche Vorkehrungen die Sicherheit gewährleistet werden kann. Diesem risikobasierten Ansatz folgt auch die CSM-Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 352/2009 über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Art. 6 Abs. 3 lit a der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates). Durch diese Maßnahme wird eine betriebssichere und effiziente Betriebsführung ermöglicht. Daher sollte dieser risikobasierte Ansatz in § 20 Abs. 4 entsprechend berücksichtigt werden. Andernfalls wäre bei Neubauprojekten sowie größeren Umbaumaßnahmen mit unverhältnismäßig hohen Kosten zu rechnen. Weiters würde der Verwaltungsaufwand durch die Anwendung der Ausnahmeregelung gemäß § 3 deutlich erhöht.

#### **§ 20 Abs. 7**

Auf Hauptgleisen dürfen keine Sperrschuhe errichtet werden. Wir halten Ausnahmen für signalabhängige Sperrschuhe sowie bei Strecken, die mit Fahren auf Sicht befahren werden, für erforderlich.



#### **Zu § 21:**

In der Textgegenüberstellung wäre sowohl die geltende Fassung (dort § 15 Abs. 1) als auch die Entwurfsfassung richtigzustellen.

#### **Zu § 22:**

In den Abs. 2, 3 und 7 muss es anstatt „Hauptgleise“ jeweils richtig „Gleise“ heißen.  
In Abs. 6 ist richtigzustellen: „... *sind auch die Streckengleise dazwischen ...*“; „*beide*“ streichen.  
In Abs. 7 ist richtigzustellen: „*Gleise, auf denen ...*“; „*außerdem*“ streichen.

#### **§ 22 Abs. 4 Z 2**

Derzeit erfolgt eine Absicherung erst bei einem dauernden Geschwindigkeitsbruch um mindestens 30 km/h. Bei einer Änderung dieses Wertes (Unterpunkt 2) auf mehr als 20 km/h würden sich bei Nachrüstung des Bestandes sowie auch bei Neu- und Umbauten erhebliche Mehrkosten ergeben. Daher wird angeregt, den Verordnungstext dahingehend zu ändern: „*dauernde Geschwindigkeitsbrüche mit Herabsetzung der Geschwindigkeit um mindestens 30 km/h;*“.

#### **§ 22 Abs. 4**

Bei Light-Rails-Systemen kann Z 2 auf Grund der begrenzten Infrastruktur und der dadurch sehr guten Streckenkenntnis entfallen.

#### **§ 22 Abs. 5**

Bei Light-Rails-Systemen können in einer Betriebsstelle Zugbeeinflussungssysteme auf folgende Punkte beschränkt werden:

- a) Hauptsignale,
- b) Einfahrtsignale,
- c) Ausfahrtsignale (auch Gruppenausfahrtsignale).

#### **Zu § 23:**

#### **§ 23 Abs. 2**

Für kurzfristige Baumaßnahmen soll keine Aufzeichnung der fernmündlichen Zugmeldungen erforderlich sein. Diese Bestimmung wäre nur unter Einsatz beträchtlicher Finanzmittel erfüllbar, die in keinem Verhältnis zum Nutzen stehen.  
Es sollte eine entsprechende Klarstellung, dass unter Zugfunkeinrichtung auch Zugleitfunk oder Mobilfunk zu verstehen ist, in den Verordnungstext aufgenommen werden.  
Weiters wird angemerkt, dass bis dato gemäß den Erläuterungen Mobilfunk (GSM) dem Zugfunk gleichzusetzen ist. Dies soll auch künftig der Fall sein, weil das bestehende System GSM durchaus zuverlässig ist.

#### **§ 23 Abs. 3**

Anstatt von Zugfunkeinrichtungen ist auch die Nutzung von Mobiltelefonen zulässig, wenn die Aufzeichnung durch Sprachspeicher sichergestellt ist.

Die besonderen betrieblichen Gespräche sind durch zB: „Zugmeldung“ oder „Zuglaufmeldung“ zu beginnen.

#### **Zu § 25 - Abschnitt Signale**

Der Bestand der Signale in der genehmigten Form ist auch über die technische Lebensdauer zu erhalten, da andernfalls die Erneuerung einer Signalart die Änderung aller anderen Signale nach sich zieht.

**§ 25 Abs. 4**

Anstelle des Begriffes „die Errichtung“ wäre der Begriff „den Standort“ treffender.

**Zu § 26:**

**§ 26 Abs. 4**

Da es auch hinsichtlich der Höhe keine Einschränkung gibt und die Sichtbarkeit der Signale ohnehin gewährleistet sein muss, kann Abs. 4 entfallen.

**Zu § 27 - § 67:**

Geprüft werden sollte, die Regelungen der §§ 27 bis 67 in die Anlage 5 zu den dazugehörigen Signalen der ÖBB zu verschieben, da diese eine Einheit bilden.

In der Anlage 5 könnten bei den anderen österreichischen Bahnen die Signalordnungen bzw. die gegebenenfalls nötigen Betriebsordnungen entsprechend aufgenommen werden.

Die Abweichungen werden bei StH in der „Zusatzsignalvorschrift ZSV-StH“ geregelt.

In einer EisbBBV für vernetzte Light-Rail-Systeme sind gemeinsame, einfache und sichere sowie verwechslungsfreie Signale in Abstimmung mit den betroffenen Eisenbahnunternehmen zu definieren.

**Zu § 27:**

**§ 27 Abs. 1**

Die Einfahrtsgeschwindigkeit kann ohne ES > 40 km/h sein, wenn nur eine Rückfallweiche im Einfahrtsweg liegt, diese sich in der Geraden befindet und deren Grundstellung durch das Weichenüberwachungssignal angezeigt wird.

**§ 27 Abs. 1 Z 4**

Es wird angeregt, den Begriff „Zugleitbetrieb“, durch „*Zugleitbereich*“ zu ersetzen, um großflächige Anpassungen der bisherigen einschlägigen ÖBB-internen Regelwerke zu vermeiden.

**§ 27 Abs. 2**

Die Ausfahrtsgeschwindigkeit kann ohne AS > 40 km/h sein, wenn nur eine Weiche im Ausfahrtsweg liegt und sich diese in der Geraden befindet oder mit einer größeren Geschwindigkeit befahrbar ist.

**§ 27 Abs. 4**

Bei StH gilt gemäß Betriebsvorschrift bei Zugleitbetrieb als Blockstellenende das Bahnsteigende bzw. die Weichenspitze der Anschlussweiche. Da fast alle Betriebsstellen Zuglaufmeldestellen sind, würde die Bestimmung zu einem Wald von Trapeztafeln führen.

**§ 27 Abs. 5 Z 1**

Das Wort „Hauptsignal“ sollte durch die Begriffe „*Ausfahrtsignal und Zwischensignal*“ ersetzt werden, da das dieser Vorgabe zugrunde liegende Gefährdungspotenzial für Einfahrtssignale und Deckungssignale nicht gegeben ist.

**§ 27 Abs. 5 Z 3 lit b**

Diese Bestimmung sollte wie folgt ergänzt werden:

*„bei Einfahrten auf ein Stumpfgleis, sofern die zulässige Geschwindigkeit nicht mit einem Geschwindigkeitsanzeiger Kennziffer 4 (KZ 4) im Weichenbereich herabgesetzt wird oder“*,  
Mit dieser Ergänzung würden unnötige Kapazitätseinschränkungen und Fahrzeitverluste vermieden.

**§ 27 Abs. 7**

Es fehlt eine Definition für „Signalgruppe“.

**§ 27 Abs. 8 Z 1**

Richtig „... zwischen den Signalschildern ...“. Aus Einheitlichkeitsgründen sollte entweder von „rechtwinkelig“ (Abs. 9) oder „senkrecht“ (hier) gesprochen werden. Der Begriff senkrecht wird auch in § 29 Abs. 3 Z 1 verwendet.

**§ 27 Abs. 9**

Es fehlt eine Definition von Streckenquerschnitten.

**Zu § 28:**

**§ 28 Abs. 1**

Bei Geschwindigkeiten bis 60 km/h sind Vorsignalatrappen ausreichend. Die Bestimmung sollte dahingehend ergänzt werden: *„Das Signal ist zur Ankündigung eines Hauptsignals zu errichten, ausgenommen für das erste angetroffene Ausfahrtsignal bzw. Zwischensignal von Kopfbahnhöfen und aus Gleisen, aus denen Züge nur starten können bzw. nach einem Signal Trapeztafel.“* Die praktische Umsetzung der ursprünglichen Formulierung ist aus technischen Gründen nicht möglich.

**§ 28 Abs. 2**

Auch wenn die Textierung aus der deutschen EBO entnommen ist, scheint „verbinden“ in der Bedeutung unpräzise. Unser Vorschlag wäre: *„Zu Hauptsignalen, die ..., sind Vorsignale zu errichten.“*

**§ 28 Abs. 4 Z 2 lit a**

„Jeweils“ ist zu streichen.

**§ 28 Abs. 4 Z 2 lit d**

Die Bestimmung korreliert nicht mit § 31 Abs. 2.

**§ 28 Abs. 4 Z 3, Abs. 7 Z 2 sowie § 33 Abs. 5**

Es fehlen die Definitionen der Begriffe „Verzweigungseinrichtungen“, „Verzweigungsweichen“ und „Fahrwegverzweigungen“.

**§ 28 Abs. 5**

Eine Festlegung auf mindestens 400 m ist abzulehnen. In der behördlich genehmigten Dienstvorschrift wird zwar grundsätzlich von einer Bremsweglänge von 400 m ausgegangen, jedoch kann diese in Ausnahmefällen auf bis zu 250 m verringert werden. Damit kommt bei den STLB auch eine 250 m -Bremstafel zum Einsatz.

Diese Ausnahmebestimmung ist äußerst wichtig, da andernfalls massive Kosten für den Umbau von Einschaltstrecken, z.B. bei Lichtzeichenanlagen, anfallen würden.

Wenn es auf Grund der örtlichen Verhältnisse erforderlich ist, sollte (wie schon bisher praktiziert) die Möglichkeit bestehen, die Mindestvorgabe von 400 m zu unterschreiten.

Es könnte daher eine Ergänzung dahingehend vorgehen werden, dass dem Infrastrukturbetreiber die Möglichkeit geboten wird, die Unterschreitung dieses Wertes durch andere Maßnahmen (Erhöhung Bremsausmaß, Herabsetzung der Geschwindigkeit, etc.) auszugleichen.

**§ 28 Abs. 6**

Wir ersuchen um Aufnahme einer generellen Ausnahmemöglichkeit zur Unterschreitung der 100 m in Fällen, bei welchen dies örtlich zwingend notwendig ist.

### **§ 28, Anlage 5**

Da bereits heute im Bestand alleinstehende Vorsignale weiß umrandet sein dürfen, ersuchen wir, die Bedeutung des Signals „Vorsignal-Vorsicht“ wie folgt zu ändern: *„Am zugehörigen Hauptsignal ist „Halt“ zu erwarten. Bei Ankündigung eines haltzeigenden Schutzsignals mit einem Geschwindigkeitsbegriffs von mehr als 40 km/h ist das Signalschild des innerhalb des Fahrweges liegenden Vorsignals weiß umrandet“.*

### **§ 28, Anlage 6**

Es wird in Zusammenhang mit den Ausführungen zu § 28 Abs. 5 um Streichung des Merkers 1 ersucht.

### **Zu § 30:**

#### **§ 30 Abs. 1, § 31 Abs. 1**

Auf Nebenbahnen ist nicht einzusehen, dass zusätzliche Signale aufgestellt werden sollen. Im Straßenverkehr ist man derzeit dabei, den „Schilderwald“ zu durchforsten und zu reduzieren (z.B. „Shared Space-Projekte“). Im Übrigen müssen die Betriebsbediensteten ohnehin Orts- und Streckenkenntnis erwerben. Außerdem ist im Buchfahrplan die Geschwindigkeit angegeben.

#### **§ 30 Abs. 2**

Im Abs. 2 sollte die Formulierung analog zu Abs. 1 lauten (Das Signal kann errichtet werden).

#### **§ 30 Abs. 7**

Es sollte klargestellt werden, an welchem Signal der Begriff anzuzeigen ist, der die größere Sicherheit gewährleistet.

### **Zu § 31:**

#### **§ 31 Abs. 1**

Es sollte klargestellt werden, dass die Geschwindigkeit ab dem Standort eines Hauptsignals herabgesetzt oder nicht herabgesetzt wird.

#### **§ 31 Abs. 3**

Es sollte klargestellt werden, dass die Geschwindigkeit ab dem Standort eines Schutzsignals herabgesetzt wird. Die Formulierung lässt vermuten, dass ein Schutzsignal mit einem zugehörigen Vorsignal angekündigt wird.

#### **§ 31 Abs. 9**

Das Wort „sich“ ist zu streichen.

#### **§ 31 Abs. 11**

Es sollte klargestellt werden, an welchem Signal der Begriff anzuzeigen ist, der die größere Sicherheit gewährleistet.

### **Zu § 32:**

Es wird angeregt, diese Bestimmung zu streichen, da sie nur als Übergangsbestimmung gedacht war.

### **Zu § 33:**

#### **§ 33 Abs. 1, § 35 Abs. 1**

Siehe Ausführungen zu § 30 und § 31.

**§ 33 Abs. 6**

Das Wort „aufgestellt“ sollte durch „errichtet“ ersetzt werden.

**§ 33 Abs. 7 Z 2**

Die Formulierung sollte wie folgt lauten:

*„zusätzlich zu den Bestimmungen des § 26 (Aufstellung von ortsfesten Signalen), auf derselben Seite zu errichten.“*

**Zu § 34, Anlage 5 (8):**

In § 34 und Anlage 5 (8) wird beim Erlaubnissignal lediglich die „Anzeige der Zustimmung zur Abfahrt“ erwähnt. Das Signal sollte auch bei Durchfahrt angewendet werden dürfen. Daher wird ersucht, dies auch entsprechend in der Verordnung vorzusehen.

**Zu § 35:**

Entsprechend der derzeit bestehenden Regelungen gemäß ÖBB DV V2 wird um zusätzliche Aufnahme folgenden Absatzes, der weiterführende Ausnahmen im Zusammenhang mit einem Vorsignal mit zwei gelben Rückstrahlflächen gemäß § 28 Abs. 4 Z 4 regelt, gebeten:  
*„Abweichend von Abs. 1 kann bei Vorsignalen mit zwei gelben Rückstrahlflächen gemäß § 28 Abs. 4 Z 4 bei örtlich zulässigen Geschwindigkeiten bis einschließlich 60 km/h die Abstandstafel entfallen.“*

**§ 35 Abs. 8**

In der dritten Zeile ist das Wort „auf“ zu streichen.

**§ 35 Abs. 9**

Es wird angeregt, den zweiten Teil des zweiten Satz wie folgt zu formulieren:

*„; in diesem Fall darf der Abstand zwischen der letzten Abstandstafel und dem Vorsignal sowie der Abstand zwischen den Abstandstafeln zwischen 50 m und 140 m betragen“.*

**§ 35 Abs. 10**

Das Wort „jeweils“ ist zu streichen. Der letzte Satz sollte unter Berücksichtigung des Abs. 9 überprüft werden.

**§ 35 Abs. 12**

Es wird angeregt, diesen Absatz wie folgt zu formulieren:

*„Werden zu einem Vorsignal mehrere Abstandstafeln errichtet, sind diese zusätzlich zu den Bestimmungen des § 26 (Aufstellung von ortsfesten Signalen) auf derselben Seite zu errichten.“*

**Zu § 36:**

**§ 36 Abs. 3**

Es wird angeregt, die erste Zeile wie folgt zu formulieren: *„Die Beachtung des Signals „Signal außer Betrieb“ ist dem Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Auftrag vorzuschreiben.“*

**§ 36 Abs. 3 Z 1 und 2**

Es sollte klargestellt werden, dass der Triebfahrzeugführer anzuhalten hat.

**Zu § 37:**

**§ 37 Abs. 1**

Es wird angeregt, die dritte und vierte Zeile wie folgt zu formulieren: *„der bestehenden Eisenbahnsicherungsanlage nicht möglich oder dieses Haupt- oder Schutzsignal mit Vorsichtssignal ausgerüstet ist.“*

**§ 37, Anlage 5**

Der rote Lichtpunkt ist in der Darstellung zu entfernen. Dies soll Missverständnissen vorbeugen, da das Ersatzsignal auch bei verloschenem Signal zulässig ist.

**Zu § 38:**

**§ 38 Abs. 4**

Aufgrund der Bedeutung des Vorsichtssignales (Auftrag zum Fahren auf Sicht im nachfolgenden Gleisabschnitt, der auch durch ein Schutzsignal begrenzt sein kann) ist diese Bestimmung nicht erforderlich und daher zu streichen.

**§ 38, Anlage 5**

Aufgrund oben angeführter Ausführungen zu § 28 Abs. 4 ist in diesem Punkt die Bedeutung dahingehend anzupassen, dass bis zum nächsten Hauptsignal *oder Schutzsignal* die Bestimmungen des Fahrens auf Sicht einzuhalten sind.

**Zu § 39:**

Es wird angeregt, den ersten Satz wie folgt zu formulieren: *„Die Beachtung des Signals „Vorbeifahrt erlaubt“ ist dem Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Auftrag vorzuschreiben.“* Im zweiten Satz sollte klargestellt werden, dass der Triebfahrzeugführer anzuhalten hat.

**§ 39, Anlage 5**

Beim Signal „Vorbeifahrt erlaubt“ sollte in der Spalte Beschreibung bei der bildhaften Darstellung kein Übergangssignal (Formhauptsignal) dargestellt werden. Hier sollte ein Lichtsignal als Hauptsignal, wie dies der ÖBB-Infrastruktur AG mit Bescheid GZ BMVIT-222.110/0021-IV/SCH5/2008 vom 14.9.2011 genehmigt wurde, dargestellt werden.

**Zu § 40:**

Es wird angeregt, im ersten Satz das Wort „oder“ durch das Wort „und“ zu ersetzen.

**§ 40 Abs. 2**

Da ein Hauptsignal mit einem Vorsignal angekündigt wird, sollte dieser Absatz überprüft werden.

Die „Kennzeichnung“ ist ein Signal. Es stellt sich die Frage, warum die „Ankündigungen“ keine Signale sind. Die „Abstandstafeln“, die für das Vorsignal den „Ankündigungen“ entsprechen, sind ebenfalls Signale.

**§ 40 Abs. 3**

Es wird angeregt, den zweiten Teil des zweiten Satz wie folgt zu formulieren: *„; in diesem Fall darf der Abstand zwischen der letzten Ankündigung und dem Hauptsignal sowie der Abstand zwischen den Ankündigungen zwischen 30 m und 140 m betragen“.*

Unter Berücksichtigung des § 35 Abs. 9 sollte der Mindestabstand von 30 m überprüft werden.

**Zu § 41:**

**§ 41 Abs. 1**

Aufgrund der einfachen Verhältnisse ist bei Nebenbahnen die Verpflichtung Sperrschuhe und Gleisbrückenwaagen mit Sperrsignalen auszurüsten nicht nachvollziehbar. Es sollten daher, wie bisher bei Nebenbahnen, Ausnahmeregelungen möglich sein.

**§ 41 Abs. 1 Z 3**

Der Begriff „Gleisbrückenwaagen ohne Gleisunterbrechung“ ist unserer Ansicht nach unzutreffend. Hier sollte richtigerweise „*Gleisbrückenwaagen mit absenkbarer Waagbrücke*“ verwendet werden.

**Zu § 42:**

**§ 42 Abs. 5**

Es wird angeregt, den Absatz wie folgt zu formulieren: „*Wird gemäß § 26 Abs. 2 bei der Aufstellung des Signals von der Aufstellungsseite abgewichen, ....*“

**Zu § 44:**

**§ 44 Abs. 1**

Das Thema Nahbedienung sollte im Zusammenhang mit dieser Bestimmung kein Kriterium darstellen. Wir ersuchen um Neuformulierung des Abs. 1 zweiter Satz wie folgt:  
*„Fernbediente Weichen sind mit Weichensignalen auszurüsten, wenn sie regelmäßig durch Verschubfahrten befahren werden und nicht in Verschubstraßen liegen.“*

**§ 44 Abs. 4**

§ 44 Abs. 4 ist ersatzlos zu streichen, da elektrische Weichensignale unabhängig von der Umstelleinrichtung an geeigneter Stelle situiert werden.

**§ 44, Anlage 5**

Die Beschreibung ist dahingehend abzuändern, dass auch Weichensignale in Lichtsignal-ausführung zulässig sind.

**Zu § 45:**

**§ 45 Abs. 1**

Es wird angeregt, das Wort „Ordnungsstellung“ durch das Wort „*Grundstellung*“ zu ersetzen.

**§ 45 Abs. 2 bis 4**

Das zusätzliche Aufstellen einer Kreuztafel mit blauem Dreieck erhöht aus unserer Sicht nicht die Sicherheit und ist daher auf Nebenbahnen entbehrlich.

**§ 45 Abs. 2**

Das Signal kann zusätzlich zur Anzeige der Befahrbarkeit der Weiche auch für die Fahrt nach der Spitze aufgestellt werden.

**§ 45 Abs. 3**

Es wird angeregt, in der letzten Zeile „aufgestellt sein“ durch „*errichtet werden*“ zu ersetzen.

**Zu § 46:**

**§ 46 Abs. 5**

Es wird angeregt, „im Gleis“ zu streichen.

**Zu § 47:**

**§ 47 Abs. 1**

Dieser Abs. sollte unter Berücksichtigung des Abs. 5 überprüft werden.

**§ 47 Abs. 2**

§ 47 Abs. 2 normiert, dass im Fall von Weichenstörungen oder fehlender Weichenüberwachung taugliche Signale „Weiche gesichert“ zu verwenden sind, wenn die jeweilige Weiche von Zugfahrten gegen die Spitze befahren wird. Die Bestimmung könnte dahingehend ausgelegt werden, dass alle Weichen mit dem Signal „Weiche gesichert“ ausgerüstet werden müssten. Dies ist teilweise technisch nicht möglich bzw. würde einen erheblichen finanziellen Aufwand bedeuten. Zudem ist dies für die sichere Betriebsführung nicht erforderlich. Wir ersuchen daher um Klarstellung dieser Bestimmung dahingehend, dass der Infrastrukturbetreiber festlegen kann, auf welchen Weichen er diese Ausrüstung verwendet.

**§ 47, Anlage 5**

Die Bedeutung dieses Signals sollte sich nur auf die gesicherte Endlage dieser Weiche beziehen. Daher ersuchen wir im Feld Bedeutung um Streichung des Zusatzes [...] *gegen die Spitze*“.

**Zu § 48:**

**§ 48 Abs. 2**

Diese Bestimmung sollte dahingehend ergänzt werden, dass als Flankenschutz für Verschiebfahrten auch das *Formsignal* Verschiebverbot gültig sein darf.

**§ 48, Anlage 5**

Die Bedeutung sollte dahingehend ergänzt werden, dass die gesondert festgelegte Stelle nur durch den Infrastrukturbetreiber festgelegt werden kann, da andernfalls jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen andere Festlegungen treffen könnte.

**Zu § 50:**

**§ 50 Abs. 3**

Die Formulierung „so lange zu geben, bis sie durch ein anderes Signal abgelöst werden“ trifft auf das Signal „Verschiebhalt“ nicht zu, da danach die Verschiebbewegung beendet ist. Es wird angeregt, das Hand-Verschiebsignal „Verschiebhalt“ aus dieser Aufzählung zu streichen.

**§ 53, Anlage 5:**

Zu dieser Bestimmung ist allgemein festzustellen, dass der Abfertigungsprozess in den letzten Jahren auf Grund zahlreicher Vorfälle im Zusammenhang mit der Abfertigung von Zügen und daraus resultierenden Signalüberfahrungen in Abstimmung mit dem BMVIT überarbeitet und neu geregelt wurde. Dabei wurde auch der verstärkten Führung von Zügen in 0:0-Betrieb und der Weiterentwicklung der technischen Möglichkeiten zur Verständigung zwischen Zugmannschaft und Triebfahrzeugführer Rechnung getragen. Letztlich wurde der Prozess auf zwei grundlegende Säulen mit eindeutiger Verantwortung gestellt.

Die Zustimmung zur Abfahrt obliegt dem Infrastrukturbetreiber und wird durch Freistellung des nächst erreichten Haupt-/Schutzsignales an den Triebfahrzeugführer gegeben (bzw. kann unter bestimmten Voraussetzungen entfallen). Die Zustimmung zur Abfahrt bedeutet, dass die infrastrukturseitigen Voraussetzungen zur Abfahrt gegeben sind (Fahrweg gesichert, ...). Die Meldung der Abfahrtsbereitschaft des Zuges obliegt dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und wird in der Regel durch das Signal „Fertig“ (Winkscheibe, fernmündlich, mittels technischer



Einrichtung am Zug, ...) an den Triebfahrzeugführer gegeben. Die Fertigmeldung bedeutet, dass die fahrzeugseitigen Voraussetzungen zur Abfahrt gegeben sind (Fahrgastwechsel beendet, ...). Im Zuge dieser Neuausrichtung wurde das Signal „Abfahren“ (entspricht dem heutigen Signalbild „Abfahren erlaubt“) grundsätzlich entbehrlich. Lediglich aus dem Umstand heraus, dass teilweise die Sicht auf das zustimmende Signal in einigen Betriebsstellen fehlte, wurde das Signalbild beibehalten und die Bedeutung dahingehend geändert, dass nunmehr das Signal „Abfahren erlaubt“ die Zustimmung UND Fertigmeldung inkludiert. Die Bedienung obliegt dem Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Für die Sicherstellung der Qualität am Netz ist die Verwendung des Signals „Abfahren erlaubt“ aber im Grunde die schlechteste Wahl. Der Zugbegleiter muss sich nach Herstellen der Abfahrbereitschaft von der zu diesem Zeitpunkt offenen Türe in Richtung der Einschaltstelle des Signals entfernen und das Signal einschalten. Anschließend wirkt je nach Anlage eine Zeitverzögerung von bis zu 20 Sekunden (das soll gewährleisten, dass der Zugbegleiter wieder den Zug erreicht). In Summe führt dieses Prozedere zu häufigen Haltezeitüberschreitungen. Weiters ist die Bedienung der Einschaltvorrichtung bei im 0:0-Betrieb geführten Zügen gar nicht möglich. Die ÖBB-Infrastruktur AG errichtet daher seit einigen Jahren keine neuen Abfahrauftragsanlagen und ist darüber hinaus bestrebt, bestehende Anlagen zurückzubauen.

Es wird daher um

- ersatzlose Streichung des § 53 Abs. 1
- ersatzlose Streichung der Erläuterung in der Anlage 5 zum Signal „Fertig“ und
- ersatzlose Streichung der Erläuterung in der Anlage 5 zum Signal „Abfahren erlaubt“

ersucht.

Weiters sollte die Erläuterung in der Anlage 5 zum Signal „Abfahrbereit“ wie folgt geändert werden (Änderung *kursiv* dargestellt): „Das Signal wird vom entferntesten Zugbegleiter beginnend, der Reihe nach in Richtung zu dem an der Spitze befindlichen Zugbegleiter gegeben, der nachfolgend *die Bereitschaft zur Abfahrt des Zuges* an den Triebfahrzeugführer gibt.“ Damit soll der Umstand berücksichtigt werden, dass die Bereitschaft zur Abfahrt neben dem Signal „Fertig“ auch auf andere Weise dem Triebfahrzeugführer (z.B. mündlich, fernmündlich, mittels technischer Einrichtung am Zug, etc.) übermittelt werden kann.

**Zu § 57:**

#### **§ 57 Abs. 1 Z 2**

Hier wird der „außergewöhnliche Haltepunkt“ zitiert. Dies sollte auf „vorzeitiges Anhalten“ geändert werden. Weiters wird angemerkt, dass es nicht zwingend sein darf, dass das „vorzeitige Anhalten“ immer mit einer Haltscheibe zu kennzeichnen ist. Dies wurde der ÖBB Infrastruktur AG mit Bescheid GZ BMVIT-222.110/0002-IV/SCH5/2009 vom 15.9.2011 genehmigt.

#### **§ 57 Abs. 4**

Der zweite Satz dieser Bestimmung („Das Signal „Signalhinweis“ ist nicht über dem Gleis zu errichten.“) kann ersatzlos gestrichen werden, da der Signalhinweis grundsätzlich dort aufgestellt werden sollte, wo sich das zugehörige Signal befinden sollte. Da sich auch das zugehörige Signal über dem Gleis befinden kann, würde die Bestimmung diesem Grundsatz widersprechen.

#### **§ 57 Abs. 11**

Bei StH gilt das Signal Haltepunkt für alle haltenden Züge (wegen Sicherung der Reisenden im Kreuzungsbahnhof bei Kopf an Kopf Stellung).

### **§ 57 Abs. 13**

Es ist nicht nachzuvollziehen, warum bei einfachen Verhältnissen auf Nebenbahnen dieses Signal aufgestellt werden soll. Es wird auf die Orts- und Streckenkenntnis des eingesetzten Betriebspersonals verwiesen. Aus diesem Grund ist diese Verpflichtung bei Nebenbahnen, sofern es die Sicherheit und Ordnung zulässt, entbehrlich.

Das Signal Haltestellentafel ist bei StH nicht eingeführt. Dies könnte auch wegen seinem Aussehen (lange liegende Tafel) auf Grund der beengten Platz- und Grundstücksverhältnisse gar nicht aufgestellt werden. Außerdem kann dieses Signal bei Light-Rail-Systemen bereits auf Grund der begrenzten Infrastruktur und der dadurch sehr guten Streckenkenntnis entfallen.

### **§ 57, Anlage 5 - Signal Fahrwegende**

Die Definition in der Spalte „Bedeutung“ widerspricht den Ausführungen in § 57 Abs. 12, wonach das Signal auch in Betriebsstellen mit Trapeztafel errichtet werden kann. Wir ersuchen daher um Streichung des Satzteil „mit Einfahrsignal“. Weiter wäre nach „Schutzsignal“ die Wortfolge „oder ein Sperrsignal für Stumpfgleisabschlüsse“ einzufügen.

### **Zu §§ 58 und 59:**

Vorweg wird angemerkt, dass diese Bestimmungen teilweise auch in der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO) enthalten sind. Es wird daher angeregt, die Bestimmungen der EKVO dahingehend anzupassen, um Doppelgleisigkeiten und widersprüchliche Regelungen zu vermeiden.

### **§ 58 Abs. 1**

Bei StH sind genehmigte Bremstafeln für 100 m, 200 m, 250 m, 300 m und 400 m in Verwendung. Diese werden alle durch die oft sehr knappen Anlageverhältnisse (z.B. Haltestellenabstände) zur Anwendung gebracht.

### **§ 58 Abs. 2**

Es wird angeregt, statt des Begriffes der handgeschalteten Anlagen jenen der *Anlagen mit handbewirkter Einschaltung* und statt des Begriffes der zugeschalteten Anlagen jenen der *Anlagen mit fahrtbewirkter Einschaltung* zu verwenden, da es sich bei den im Entwurf verwendeten Begriffen nicht um eisenbahnfachspezifische Begriffe handelt.

### **§ 59 Abs. 1 und 2**

Aufgrund der Dichte an Eisenbahnkreuzungen würde diese Bestimmung zu einer Verwirrung des eingesetzten Betriebspersonals führen und keinen zusätzlichen Informationsgehalt bieten. Aus diesem Grund ist diese Verpflichtung bei Nebenbahnen, sofern es die Sicherheit und Ordnung zulässt, entbehrlich.

### **§ 59 Abs. 4-6**

Anstelle des Wortes „Pfeifpflock“ sollte stets die Wortfolge „Signal Pfeifpflock“ verwendet werden.

### **§ 59 Abs. 5, 7, 9**

Es wird angeregt, „zu errichten“ durch „anzubringen“ zu ersetzen.

### **§ 59 Abs. 10**

Es wird angeregt, im zweiten Satz „Aufstellung“ durch „Errichtung“ zu ersetzen.

**Zu § 65:**

Seit Jahrzehnten besteht die Ausnahmeregelung, wonach das rückstrahlende Material bei Sperrsignalen entfallen kann. Diese Ausnahme hat sich bewährt und ist daher auch in die EisBBV aufzunehmen. Ein Austausch der vorhandenen Sperrsignale würde zu einem beträchtlichen Aufwand führen.

**Zu § 67:**

**§ 67 Abs. 1**

Das Wartesignal ist bei einfachen Betriebsverhältnissen nicht erforderlich, deshalb ist die Muss-Bestimmung in eine Kann-Bestimmung umzuwandeln.

**Zu § 68:**

Die Begrifflichkeit „Nebenfahrzeuge“ ist durch „Sonderfahrzeuge“ zu ersetzen, um eine Übereinstimmung mit der TSI OPE zu erzielen.

**§ 68 Abs. 1**

Zusätzlich können auf vernetzten Light-Rail-Systemen auch Light-Rail-Fahrzeuge eingesetzt werden. Light-Rail-Fahrzeuge sind grundsätzlich ein- oder mehrteilige Trieb- oder Beiwagen.

**Zu § 69:**

**§ 69 Abs. 1**

In § 69 Abs. 1 sollte nach der bestehenden Wortfolge „[...] (siehe Anlage 8)“, die Konkretisierung „abhängig von Fahrzeugart und Geschwindigkeit (siehe auch § 111)“, eingefügt werden. Damit wird die Verbindung zwischen Streckenklasse und Fahrzeugart hinsichtlich der Geschwindigkeit verdeutlicht.

Ergänzend müssen Light-Rail-Fahrzeuge hinsichtlich Ihrer Beschaffenheit dem vorhandenen Oberbau und Bauwerken entsprechen.

**Zu § 70:**

**§ 70 Abs. 1**

Die Räder und/oder Radsätze von Light-Rail-Fahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass die auf dem vernetzten Light-Rail-System vorherrschenden Bögen einwandfrei durchfahren werden können.

**Zu § 71:**

**§ 71 Abs. 1**

Es wird ersucht den ersten Satz des § 71 Abs. 1 wie folgt zu ändern: „Für die Abmessungen der Schienenfahrzeuge gelten die kinematischen Bezugslinien G1 und G2 nach Anlage 3.“

**Zu § 72:**

**§ 72 Abs. 1**

Eine durchgehende Bremse liegt ebenfalls vor, wenn Fahrzeuge von vernetzten Light-Rail-Systemen autarke Bremssysteme aufweisen, die jedoch von dem führenden Fahrzeug bei Zugbildung gesteuert werden.

### **72 Abs. 2**

Zusätzlich liegt die Selbständigkeit auch vor, wenn bei Fahrzeugen von vernetzten Light-Rail-Systemen mit autarken Bremssystemen bei Störungen der Bremssteuerung und/oder bei Zugtrennung eine selbstständige Bremsung in allen Zugteilen wirksam wird.

### **§ 72 Abs. 3**

Der Begriff „Personen“ in § 72 Abs. 3 sollte durch „*Reisenden*“ ersetzt werden. Andernfalls wäre eine große Anzahl von Sonderfahrzeugen und Dienstwagen mit Notbremseinrichtungen und entsprechenden Überbrückungen auszurüsten. Dies wäre mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden.

Sollte dieser Anregung nicht näher getreten werden, so wird angeregt, die Bestimmung des § 72 Abs. 3 in die Übergangsbestimmung des § 132 Abs. 2 aufzunehmen. § 132 Abs. 2 würde sohin wie folgt lauten (Änderungen kursiv dargestellt): „Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge, die den § 18 Abs. 1, 2 und 6 sowie § 72 Abs. 1 und § 72 Abs. 3 nicht entsprechen, müssen nicht an diese Bestimmungen angepasst werden.“

### **Zu § 75:**

#### **§ 75 Abs. 1**

Einzelne Fahrzeuge älteren Baujahres verfügen über einen Schienenräumer, nicht jedoch über einen Bahnräumer. Es sollte möglich sein, im Rahmen des Bestandschutzes die Fahrzeuge in der derzeitigen Ausstattung einsetzen zu können.

#### **§ 75 Abs. 1 Z 4 b**

Wir schlagen folgende Textänderung zu bestehender Rechtslage vor: „zwischen 50 km/h bis zu 100 km/h beträgt und die Schienenfahrzeuge auf Strecken mit Zugbeeinflussung verkehren“.

#### **§ 75 Abs. 1 Z 9**

Es wird angeregt, das Wort „Abgabe“ durch das Wort „Darstellung“ zu ersetzen.

#### **§ 75 Abs. 2**

Einzelne Fahrzeuge älteren Baujahres verfügen nicht über eine derartige Einrichtung. Um diese Fahrzeuge weiterhin einsetzen zu können, ist die Möglichkeit zu schaffen, dass durch andere Maßnahmen die Sicherheit und Ordnung gewährleistet ist.

Die Erleichterungen, die für Nostalgiefahrzeuge gelten, müssen auch für jene Fahrbetriebsmittel zur Anwendung kommen, die als Reservefahrzeuge nur sporadisch bei Ausfall des Standardfahrzeuges zum Einsatz kommen.

#### **§ 75 Abs. 15**

Unklar ist, welche Anschriften und Zeichen für „Sicherheit und Ordnung“ erforderlich sind. Die Erläuterungen nennen den Grund dieser Änderung nicht.

### **Zu § 77:**

#### **§ 77 Abs. 1**

Unklar ist, ob von auch Triebzüge bzw. Triebwagen (z.B. ist der ET 4024/4124 keine gekuppelte Gruppe von Regelfahrzeugen) umfasst sind.

### **Zu §§ 84 ff:**

In den §§ 84ff ist der Begriff "Betriebssteuernd" durchgängig groß geschrieben. Hier handelt es sich offensichtlich um ein redaktionelles Versehen.

## Zu § 85:

Bei Nebenbahnen ist auf die örtlichen Verhältnisse Rücksicht zu nehmen, damit auch Mittelbahnsteige, die keinen stirnseitigen Zugang haben, ebenfalls möglich sind, sofern die Sicherheit und Ordnung gewährleistet ist.

Es sollte auch möglich werden, dass der Zugang zu Bahnhöfen durch Beschilderung auf bestimmte Zeiten (z.B. 4.30 Uhr bis 22 Uhr) eingeschränkt werden kann, damit Nachtgüterzüge Bahnhöfe mit einer höheren Geschwindigkeit als 40 km/h durchfahren können. Durch das Abbremsen von schweren Güterzügen ist eine beträchtliche Energieverschwendung und Lärmbelästigung gegeben.

Eine Begriffbeschreibung "Bahnbenützer" wurde nicht gefunden. Im Zusammenhang mit der Ausübung der Tätigkeit des Betriebsbediensteten sollte eine Abgrenzung erfolgen.

## § 85 Abs. 2

In Abs. 2 Z 1 stellt das Wort „stirnseitig“ ein Problem dar.

Der Begriff „signalisiert“ in Abs. 2 Z 4 sollte durch den Begriff „zulässige“ ersetzt werden, da die Sicherstellung von 40 km/h im Bereich des Überganges auch beispielsweise durch die örtlich zulässige Geschwindigkeit gemäß dem Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten (VzG) gegeben sein kann.

In Abs. 2 Z 5 stellt die Wortfolge „nicht das durchgehende Hauptgleis“ ein Problem dar.

Es stellt sich auch die Frage, warum nicht an jedem Ende des Mittelbahnsteiges ein Zugang bestehen können soll. Dies gilt umso mehr, wenn sich unter Umständen auf Grund der örtlichen Gegebenheiten die Zugänge jeweils im Ausfahrweg der Züge befinden.

Es wird angeregt, § 85 Abs. 2 jedenfalls wie folgt zu ändern:

*Müssen Zugfahrten über schienengleiche Bahnsteigzugänge zugelassen werden, sind die schienengleichen Bahnsteigzugänge zu beaufsichtigen oder zu sperren. Die Beaufsichtigung oder Sperrung kann entfallen, wenn*

- 1. der Übergang über nicht mehr als ein Hauptgleis führt,*
- 2. die zulässige Geschwindigkeit im Bereich beiderseits des Überganges 40 km/h nicht überschreitet und*
- 3. die Bahnbenützer mit dem Gefahrenhinweis „Achtung Zugverkehr“ gemäß Anlage 7 auf die Möglichkeit der beidseitigen Annäherung von Schienenfahrzeugen hingewiesen werden.*

Dieser Textvorschlag entspricht inhaltlich den genehmigten Bestimmungen der ÖBB-Dienstvorschrift V3 (DV V3) und berücksichtigt nicht nur die Neuerrichtung, sondern auch die bestehenden Infrastrukturanlagen.

Sollte dem Textvorschlag nicht nähergetreten werden und der Verordnungsentwurf unverändert umgesetzt werden, ist eine Aufrechthaltung einiger der derzeitigen Halteangebote nicht möglich.

Die im Verordnungstext implizierten bauausführenden Bestimmungen (stirnseitiger Zugang, nur ein Mittelbahnsteig, nur nicht durchgehendes Hauptgleis, etc.) sollten an einer anderen geeigneten Stelle geregelt werden.

Weiters wird angeregt, eine zusätzliche Bestimmung dahingehend aufzunehmen, dass die Beaufsichtigung oder Sperrung auch bei Fahrten außerhalb der verlautbarten Öffnungszeiten entfallen kann.

**Zu § 86:**

**§ 86 Abs. 3**

Die schriftliche Beauftragung der Zugfahrt zur Einholung der Reisenden bei Bahnsteigwechsel ist bei Sprachaufzeichnung entbehrlich.

**Zu § 87:**

**§ 87 Abs. 5**

Dass das EVU geeignete Vorkehrungen treffen muss bzw. das EIU in den SNNB ist nachvollziehbar. Wie jedoch das „Einvernehmen“ herzustellen ist, ist unklar.

**Zu § 88:**

**§ 88 Abs. 2 Z 5**

Es wird ersucht, anstatt der Namensangabe auch eine Identifikation zuzulassen, aus welcher die Namensangabe des Verfassers des betrieblichen Auftrages rückverfolgt werden kann. Eine solche Regelung stünde im Einklang mit der TSI OPE.

**§ 88 Abs. 2 letzter Satz**

Es wird darauf hingewiesen, dass es Vorschriften gibt, die sich über den gesamten Zuglauf erstrecken (z.B. Vmax-Einschränkungen), die sich nicht in die Reihenfolge des Antreffens integrieren lassen.

**§ 88 Abs. 3**

Die Einholung der Zustimmung des Triebfahrzeugführers zur Übermittlung von Dienstaufträgen erscheint entbehrlich.

**Zu § 90:**

**§ 90 Abs. 7**

Der Ausfall der Fahrleitungsspannung soll nicht zu einem „unverzöglichen Anhalten“ des Zuges führen. Der Zug sollte nicht hindernd, z.B. nicht auf Eisenbahnkreuzungen bzw. Weichengruppen zum Stillstand gebracht werden.

**Zu § 93:**

**§ 93 Abs. 1**

Bei einfachen Verhältnissen hat sich das Signal „Warnpflock“ bewährt und ist seit Jahrzehnten auch behördlich genehmigt. Wandert die Baustelle weiter, wandert auch der Warnpflock mit. Dieser Warnpflock bietet eine doppelte Sicherheit. Sollte das Zugpersonal nicht informiert worden sein, so ergibt sich aufgrund des Signals Warnpflock für den Triebfahrzeugführer die Verpflichtung, ein bestimmtes Verhalten an den Tag zu legen. Aus diesem Grund wäre es sehr zweckmäßig, das Signal weiterhin verwenden zu können. Weiters muss sichergestellt werden, dass bei entsprechenden örtlichen Verhältnissen (Übersichtlichkeit, Länge der Baustelle) der Örtliche betriebliche Koordinator (ÖbK) und Sicherungsposten (SIPO) diese Funktion in einer Person wahrnehmen können.

**Zu § 94:**

**§ 94 Abs. 1**

Der Verordnungsentwurf sieht in § 94 Abs. 1 zweiter Satz vor, dass „die Sicherung so vorzunehmen ist, dass mindestens das Festhaltebremsgewicht aufgebracht wird“. Diese Formulierung würde in der Praxis zu Verzögerungen im Produktionsablauf führen. Daher wird

ersucht, nach dem oben zitierten Absatz einzufügen: „*Die für die Sicherung erforderliche Anzahl von Handbremsen oder Hemmschuhen ist vorzugeben.*“

**Zu § 97:**

**§ 97 Abs. 4**

Da bei einfachen Verhältnissen die unbedingte Verständigung des Örtlichen betrieblichen Koordinators den Ablauf des Warnvorganges aufwändiger macht, wird vorgeschlagen, nach „Örtlichen betrieblichen Koordinator“ einzufügen: „bzw. dem Sicherungsposten“.

**Zu § 98:**

**§ 98 Abs. 2**

Für Mess-, Probe- und Überstellfahrten soll kein eigener Fahrplan vorgeschrieben werden; es genügt die Anordnung „Fahren gem. VzG bzw. Tafel B1“.

Um die bereits geübte Praxis näher zu beschreiben wird angeregt anzufügen: „Für gleichartige Zugfahrten (z.B. Taktverkehr) können Fahrplanmuster erstellt werden.“

**§ 98 Abs. 3**

Diese Bestimmung würde bedeuten, dass jeder Zug, bei dem das Spitzensignal fehlt oder unvollständig ist, im nächsten Bahnhof anzuhalten hat. Diese Regelung ist nicht zweckmäßig und nicht praktikabel. Es sollte die alte Regelung des § 27 Abs. 6 beibehalten werden.

**§ 98 Abs. 6**

Es wird angeregt, im dritten Satz das Wort „*allgemeinen*“ durch das Wort „*öffentlichen*“ zu ersetzen. Aufgrund dieser Regelung gelten Leerpersonenzüge als Güterzüge. Fraglich ist, ob diese von der Konzession der ÖBB-Personenverkehr AG (konzessioniertes Personenverkehrsunternehmen) umfasst sind. Wenn nicht, sollte eine entsprechende Ausnahmeregelung für Leerpersonenzüge geschaffen werden.

**§ 99 Abs. 4**

Es wird angeregt, die Wortfolge „*Die Grenzbelastung ziehender Triebfahrzeuge (Zughakengrenzlast)*“ durch die Wortfolge „*Die Zughakengrenzlast ziehender Triebfahrzeuge*“ zu ersetzen.

**Zu § 100:**

**§ 100 Abs. 1**

Eine durchgehende Bremse liegt ebenfalls vor, wenn Fahrzeuge von vernetzten Light-Rail-Systemen autarke Bremssysteme aufweisen, die jedoch von dem führenden Fahrzeug bei Zugbildung gesteuert werden.

**§ 100 Abs. 2**

In der Bremstafel ist nicht die Bremsleistung dargestellt, sondern das Maß für die Bremsleistung (Bremsleistung). Es wird angeregt, das Wort „*Bremsleistung*“ durch die Wortfolge „*Maß für die Bremsleistung*“ zu ersetzen; dies gilt sinngemäß auch für die Abs. 6, 7 und 8.

Wir ersuchen zudem um Aufnahme einer Bremstafel für Güterzüge, die komplett in der Bremsstellung G gefahren werden (analog der Regelung in Deutschland).

In behördlich genehmigten Dienstvorschriften wird zwar grundsätzlich von einer Bremsweglänge von 400 m ausgegangen, jedoch kann sie in Ausnahmefällen auf bis zu 250 m verringert werden.

Damit kommt bei den STLB auch eine 250 m-Bremstafel zum Einsatz. Eine Veränderung wäre mit massiven Kosten verbunden.

Die in Anlage 6 beigefügte Bremstafel weist folgenden Fehler auf: In der Spalte m.G. erfolgt ein Sprung von 14 auf 13, dies müsste 16 heißen.

#### **§ 100 Abs. 3**

Für vernetzte Light-Rail-Systeme ist grundsätzlich eine Bremsweglänge von 400 m einzuhalten. Für Fahrten im öffentlichen Straßenraum sind mit allen Regelbremseinrichtungen (Betriebsbremsen) die Werte gemäß Tabelle 1 und für Gefahrenbremsungen die Werte gemäß Tabelle 2 des Anhangs 1 der StrabVO einzuhalten. Werden die maximalen Verzögerungswerte nicht erreicht, sind die Geschwindigkeiten gemäß der Tabellen für die jeweiligen Fahrzeuge ausschließlich für Fahrten im öffentlichen Straßenraum zu begrenzen.

#### **§ 100 Abs. 4**

Es ist nicht nachvollziehbar, wieso gerade bei einer Neigung von 40 v.T. allgemeine Anordnungen zu erlassen sind. Es sollten nur Steilstrecken ab 45 v.T. einbezogen werden.

#### **§ 100 Abs. 5**

Die TSI-Konformität sollte bestehen (Stichwort „Nachläufer“).

#### **§ 100 Abs. 9**

Um Unklarheiten zu vermeiden, sollte der Bahnhof, bis in den die Fahrt fortgesetzt werden darf, bestimmt werden (z.B. *nächster Bahnhof*).

Es wird angeregt, das Wort „*unwirksamer*“ durch das Wort „*untauglicher*“ zu ersetzen.

#### **§ 100 Abs. 12**

Da Bremsen, bei denen Untauglichkeit erkennbar ist, als untauglich gekennzeichnet werden müssen, regen wir an, die Wortfolge „... *und Bremsen, bei denen die Untauglichkeit erkennbar ist,*“ zu streichen.

#### **Zu § 101:**

##### **§ 101 Abs. 1**

Bei Light-Rail-Fahrzeugen kann auf die Bremsprobe verzichtet werden, wenn alle Fahrzeuge mit wirksamer Federspeicherbremse ausgerüstet sind und deren Bremszustand im Führerstand signalisiert wird.

##### **§ 101 Abs. 1 Z 2**

Es wird angeregt, nach dem Wort „*dass*“ die Wortfolge „*Schienenfahrzeuge nur am Schluss abgehängt werden*“ durch die Wortfolge „*bei gezogenen Zügen Schienenfahrzeuge nur am Schluss bzw. bei geschobenen Zügen nur an der Spitze abgehängt werden*“ zu ersetzen.

#### **Zu § 102:**

##### **§ 102 Abs. 5, § 104 Abs. 1**

§ 102 Abs. 5 bestimmt die Verantwortlichkeit für die Zugbildung. § 104 Abs. 1 bestimmt die Verantwortlichkeit für die Vorbereitung der Zugfahrt. Dabei fällt auf, dass nur hier, nicht aber auch zu § 102 Abs. 5, auf die Möglichkeit der Wahrnehmung dieser Leistungen durch andere „Eisenbahnunternehmen“ hingewiesen wird.



**Zu § 103:**

**§ 103 Abs. 1**

Es wird angeregt, dass Wort „*ihnen*“ durch das Wort „*ihm*“ zu ersetzen.

**§ 103 Abs. 3**

Es wird angeregt, das Wort „*Bahnbenützenden*“ durch das Wort „*Fahrgäste*“ zu ersetzen.

**Zu § 104:**

**§ 104 Abs. 1**

Es wird angeregt, das Wort „*jeweilige*“ zu streichen.

**§ 104 Abs. 4 Z 1**

Um klarer darzustellen, dass die Erprobung der Bremsen Voraussetzung für die Bremsberechnung ist, regen wir folgende Formulierung an: „*die Erprobung der Bremsen und die Bremsberechnung durchgeführt ist,*“

**§ 104 Abs. 6 und 7**

Es wird angeregt, diese Bestimmungen inhaltlich zu prüfen, da im Abs. 6 bereits Tätigkeiten „nach der Abfahrt des Zuges“ geregelt sind, und gemäß Abs. 7 die Abfahrbereitschaftsmeldung nach Erfüllung der Voraussetzungen gemäß Abs. 2 bis 6 zu melden ist.

Im Abs. 7 sollte der letzte Satz („Bei Reisezügen, die ohne Zugbegleiter geführt werden, hat der Wortlaut: „Zug ... (Zugnummer)... in ... (Betriebsstelle)... ohne Zugbegleiter abfahrbereit.“ zu lauten.“) gestrichen werden, da dies bei der Meldung der Abfahrbereitschaft irrelevant erscheint.

**Zu § 106:**

**§ 106 Abs. 5**

Wir weisen darauf hin, dass derzeit die in diesem Absatz bestimmten Schutzwegbestimmungen eine Projektierung für ETCS nicht zulassen. Es wird daher ersucht, diesen Umstand in der Verordnung entsprechend zu berücksichtigen.

**Zu § 107:**

Im Zusammenhang mit dem vorgeschriebenen Wortlaut „Zug fährt ohne Ausfahrtsignal aus“ stellt sich die Frage, inwieweit Abkürzungen in schriftlichen Befehlen zulässig sind (Im konkreten Fall: „AS“ anstelle von „Ausfahrtsignal“). Es sollte in der Verordnung ein Verzeichnis der zulässigen Abkürzungen aufgenommen werden.

**Zu § 108:**

**§ 108 Abs. 1 Z 1**

Die Begriffsbestimmung sollte wie folgt ergänzt werden (Änderungen kursiv hervorgehoben): „Zugstraßen: Fahrstraßen für die die Freistellung eines Haupt- oder Schutzsignals erfolgt. Die richtige Stellung und Sicherung der zur jeweiligen Fahrstraße gehörenden Weichen- und Flankenschutzeinrichtungen wird *ab dem Startsignal* durch die Eisenbahnsicherungsanlage gewährleistet.“

**§ 108 Abs. 4**

Es wird angeregt, die Wortfolge „*die Durchführung durch einen geeigneten Betriebsbediensteten*“ durch die Wortfolge „*hierfür ein geeigneter Betriebsbediensteter*“ zu ersetzen.

**§ 108 Abs. 5**

Es wird angeregt, das Wort „*Einfahrweg*“ durch das Wort „*Fahrweg*“ zu ersetzen.

**Zu § 110:**

**§ 110 Abs. 3**

Es wird angeregt, im zweiten Satz das Wort „*beansprucht*“ durch das Wort „*besetzt*“ zu ersetzen.

**§ 110 Abs. 4**

Bezüglich „benachbarten Zugfolgestelle“ wäre zu erläutern, dass im Fernsteuerbetrieb oder Zugleitbetrieb die Zustimmung entfallen kann, wenn für die benachbarte Zugfolgestelle der gleiche Fahrdienstleiter zuständig ist.

**Zu § 112:**

**§ 112 Abs. 6**

Es wird angeregt, im zweiten Satz die Wortfolge „*mit mehreren Triebfahrzeugführern besetzt*“ durch die Wortfolge „*aus mehreren mit Triebfahrzeugführern besetzten Triebfahrzeugen, gebildet*“ zu ersetzen.

Da hier festgelegt ist, dass der Triebfahrzeugführer (bei mehreren mit Triebfahrzeugführern besetzten Triebfahrzeugen derjenige des führenden Triebfahrzeuges) der Ansprechpartner für alle die Zugfahrt betreffenden Aufträge ist, regen wir an, den Entwurf der gesamten Verordnung dahingehend zu überprüfen; insbesondere:

- Schriftliche Aufträge an Fahrten (§ 88 Abs. 1 und 2)
- Schriftliche Beauftragung der Züge (§ 111 Abs. 10)
- Schriftlicher Auftrag an die Zugfahrt (§§ 107, § 108 Abs. 7)

**Zu § 113:**

**§ 113 Abs. 1**

Es wird angeregt, im ersten Satz das Wort „*Züge*“ durch das Wort „*Reisezüge*“ zu ersetzen.

Es ist unklar, wie ein „Einvernehmen“ herzustellen ist.

**§ 113 Abs. 2**

Fahren ohne Zugbegleiter ist demnach nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Fahrzeuge älteren Baujahres erfüllen diese Voraussetzungen jedoch nicht. Es ist durch Bestandschutz sicherzustellen, dass auch diese Fahrzeuge entsprechend ihrer derzeitigen behördlichen Genehmigung eingesetzt werden können. In diesem Zusammenhang ist von ein- oder zweigliedrigen Triebwagen die Rede. Dieser Begriff ist unklar, da das Wort „-gliedrig“ als technischer Begriff nicht zutrifft. Jedes Gelenkfahrzeug ist bereits ein mehrgliedriges Fahrzeug. Es müsste geklärt werden, ob es sich um zweiteilige Fahrzeuge handelt oder Einfach- und Doppeltraktion gemeint ist.

Bei selektiven Türsteuerungen kann auch ein Kurzbahnsteig (Bahnsteig kürzer als Türbereiche des Zuges) genutzt werden, wenn sichergestellt ist, dass nur die Türen freigegeben werden, die sich im Bahnsteigbereich befinden. Bei Fahrten im Straßenraum können Bahnsteige entfallen.

Die dort eingesetzten Fahrzeuge müssen so ausgerüstet sein, dass ein gefahrloser Ein- und Ausstieg für Fahrgäste möglich ist.

Sind Einrichtungen gemäß Z 3 bis 5 nicht vorhanden oder nicht tauglich, dürfen nur ein- oder mehrgliedrige Triebwagen geführt werden.

Es wird angeregt, in der vorletzten Zeile das Wort „Anhaltebahnhof“ durch das Wort „Haltebahnhof“ zu ersetzen.

**§ 113 Abs. 3**

Es wird angeregt, im letzten Satz ist die Wortfolge „den Zug erst in Gang setzen“ durch die Wortfolge „erst abfahren“ zu ersetzen.

**§113 Abs. 4 Z 3**

Es wird angeregt, diese Ziffer zu streichen. Bei jeder Wende (Wechsel des Führerstandes) wäre die Betriebssteuernde Stelle zu verständigen.

**Zu § 114:**

**§ 114 Abs. 3**

Die Bestimmung scheint zu weit gefasst, zumal beispielsweise einem EVU im Verspätungsfalle nicht bekannt ist, welche anderen EVU zeitnah dieselbe Strecke befahren und daher betroffen sind. Zudem scheint die Abgrenzung Änderung / Abweichung unklar. Es wird angeregt, diesen Absatz wie folgt zu formulieren: *„Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben einander wechselseitig im erforderlichen Umfang und zum ehesten Zeitpunkt von Änderungen im Zugverkehr zu verständigen.“*

**Zu § 115:**

**§ 115 Abs. 2 Z 3**

Es wird angeregt, das Wort „in“ durch das Wort „auf“ zu ersetzen und vor dem Wort „Gruppenhauptsignalen“ das Wort „mit“ einzufügen.

**§ 115 Abs. 3 Z 1**

Hier ist neben dem Verweis auf Absatz 2 Z 1 auch die Z 2 aufzunehmen.

**§ 115 Abs. 5**

Es wird angeregt, das Wort „Anfahren“ durch das Wort „Abfahren“ zu ersetzen.

**Zu § 116:**

**§ 116 Abs. 2**

In Analogie zu § 126 Abs. 1 regen wir an, in der zweiten Zeile das Wort „Ereignissen“ durch das Wort „Situationen“ zu ersetzen.

**§ 116 Abs. 3**

Diese Bestimmung erscheint nicht mehr zeitgemäß. Es wird daher angeregt, dem aktuellen technischen Stand Rechnung zu tragen.

**Zu § 118:**

**§ 118 Abs. 2 Z 2**

Es wird angeregt, das Wort „Bahnbenützenden“ durch das Wort „Reisenden“ und das Wort „Wagen“ durch das Wort „Reisezugwagen“ zu ersetzen.

**§ 118 Abs. 3**

Um eine sichere und schnelle Abwicklung des Güterverkehrs zu gewährleisten, wird ersucht, die Verwendung der Orientierungstafeln von Reisezügen analog bei Güterzügen zuzulassen.

**§ 118 Abs. 4**

Es wird angeregt, das Wort „*Befehlsbeigabe*“ durch das Wort „*Auftragserteilung*“ zu ersetzen.

**Zu § 119:**

**§ 119 Abs. 2 Z 2**

Neben den Ausfahr- und Zwischensignalen in Stellung „Halt“ wäre das Schutzsignal in Stellung „*Fahrverbot*“ zu ergänzen, da dieses zwecks Beauftragung zum außerplanmäßigen Halten bereits in Verwendung steht.

**§ 119 Abs. 3**

Da bei Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal kein Ausfahrvor- oder Zwischenvorsignal vorhanden ist, ersuchen wir um entsprechende Adaptierung.

**§ 119 Abs. 6 Z 4**

Wir regen an, die Wortfolge „*in Bahnhöfen*“ durch die Wortfolge „*für Bahnhöfe*“ zu ersetzen.

**Zu § 121:**

**§ 121 Abs. 3**

Zu Beginn des zweiten Satzes sollte eingefügt werden: „Ist eine Verständigung mittels Funk nicht möglich, dann darf ...“

**Zu § 122:**

**§ 122 Abs. 1**

Wir ersuchen um Ergänzung der Aufzählung um folgenden Punkt: „*Aufklärungsfahrten*“. Dies soll dem Infrastrukturbetreiber ermöglichen, bei vermuteten Schäden oder Einschränkungen des Lichtraumes, eine Fahrt zur Aufklärung des Sachverhalts durchzuführen.

**Zu § 124:**

**§ 124 Abs. 1**

In Analogie zu § 98 Abs. 1 regen wir an, nach dem Wort „sind“ die Wortfolge „*durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen*“ aufzunehmen.

**Zu § 126:**

**§ 126 Abs. 2**

Da der zweite Halbsatz in Abs. 2 („wenn entsprechend streckenkundige Betriebsbedienstete beigegeben werden“) der offenbar intendierten Regelung, auch Betriebsbedienstete ohne Streckenkenntnis in Ausnahmefällen verwenden zu können, widerspricht, wird angeregt, diesen Halbsatz ersatzlos zu streichen.

Wir ersuchen weiters um Aufnahme folgenden Satzes in Abs. 2:

*„Zur Aufrechterhaltung eines Notverkehrs (z.B. Umleitung, ...) darf ein Triebfahrzeugführer auf Strecken ohne Streckenkenntnis bis zu einer Stellung eines streckenkundigen Triebfahrzeugführers mit der maximalen Geschwindigkeit (Vmax) 60 km/h bei PZB-Betrieb*

*(Punktförmige Zugbeeinflussung), sonst mit Vmax 40 km/h weiterfahren. Bei tauglicher Führerraumsignalisierung darf diesfalls mit Fahrplangeschwindigkeit gefahren werden.“*

**Zu § 127:**

**§ 127 Abs. 3**

Die Änderung besteht inhaltlich in der nunmehr erforderlichen Nachweislichkeit. Diese Regelung ist gegenüber der derzeitigen Rechtslage verschärfend und im angedachten Umfang nicht praktikabel. Zumindest sollte es dem Eisenbahnunternehmen möglich sein, zwischen nachweislich zur Kenntnis zu bringenden und anderen Anweisungen zu unterscheiden. Dies gilt sinngemäß auch für § 130 Abs. 1.

**Zu § 129:**

Hier muss sichergestellt sein, dass die definierten Inhalte mit jenen der EisbEPV korrelieren.

**Zu § 130:**

**§ 130 Abs. 2**

Aus Praktikabilitätsgründen sollte es dem Eisenbahnunternehmen möglich sein, vorzuschreiben, welche Unterlagen mitzuführen sind.

**Zu § 132:**

**§ 132 Abs. 2**

Zu § 132 wird allgemein angemerkt, dass Bestandschutz - soweit dieser in der derzeit geltenden EisbBBV, BGBL II Nr. 398/2008 enthalten ist - auch in der gegenständlichen Novelle der EisbBBV enthalten sein sollte.

Es darf darauf hingewiesen werden, dass Bestimmungen, welche ursprünglich in Abschnitt 3 der derzeit in Geltung stehenden EisbBBV enthalten sind, im gegenständlichen Verordnungsentwurf nunmehr in Abschnitt 2 zu finden sind. Aus diesem Grund ist bei einigen vormals bestandgeschützten Bestimmungen kein Bestandschutz mehr gegeben.

Es wird daher angeregt, den vorliegenden Verordnungsentwurf dahingehend zu überarbeiten, dass für die ursprünglich unter Bestandschutz stehenden Bestimmungen (z.B. § 18 Abs. 3 - neu sowie § 20 Abs. 4 - neu, etc.) weiterhin Bestandschutz gegeben ist.

**§ 132 Abs. 8**

In § 132 Abs. 8 wird unter anderem auf § 75 Abs. 1 Z 3 verwiesen. Der Verweis müsste jedoch richtigerweise auf § 75 Abs. 1 Z 4 lauten. Weiters enthält diese Übergangsbestimmung Verweise auf Abs. 2, 7 und 8. Dies beruht offenbar auf einem Versehen.

**Zu Anlage 5:**

Bei guten Sichtverhältnissen besteht laut genehmigten Betriebsvorschriften die Möglichkeit, das Signal „Kommen“ mit dem Spitzensignal des Kreuzungszuges zu geben. Diese Möglichkeit muss auch weiterhin gegeben sein, da es die Kreuzungsabwicklung wesentlich erleichtert und die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebs in keiner Weise beeinträchtigt ist.

Aufgrund der einfachen Betriebsverhältnisse auf Nebenbahnen werden derzeit folgende zusätzliche Signale verwendet:

- Form - Versubsignal,
- Kreuztafel in der Eigenschaft als Ankündigung eines Hauptsignals,

- Grenzmarke in der Eigenschaft als Kennzeichnung der Fahrstraßenzugschlussstelle,
- Verschiebungsgrenzmarke,
- Schutzsignal mit außermittig lotrechten Streifen in niedriger Ausführung.

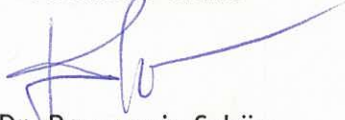
Diese Signale haben sich seit Langem bewährt und sollten auch weiterhin im Rahmen des Bestandschutzes verwendet werden dürfen. Auf der Strecke der Raaberbahn und der von ihr betriebenen Neusiedler Seebahn sind neben den hier angeführten Weichensignalen auch Weichensignale ungarischer Bauart per Bescheid genehmigt worden. Diese Ausnahmegenehmigung ist bis zum Ende der Lebensdauer dieser Signale weiterhin erforderlich und in der Verordnung zu verankern.

**Zu Anlage 6:**

Bei StH sind genehmigte Bremstafeln für 100 m, 200 m, 250 m, 300 m und 400 m in Verwendung. Diese werden alle durch die oft sehr knappen Anlageverhältnisse (z.B. Haltestellenabstände) zur Anwendung gebracht.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße



Dr. Rosemarie Schön  
Abteilungsleiterin