

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

---

**Jahrgang 2008****Ausgegeben am 19. November 2008****Teil II**

---

**398. Verordnung:** Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung – EisbBBV sowie Änderung der Eisenbahnverordnung 2003 – EisbVO 2003

---

**398. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung - EisbBBV) erlassen wird sowie die Verordnung über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung 2003 – EisbVO 2003) geändert wird**

### Artikel 1

#### **Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung – EisbBBV)**

Auf Grund des § 19 Abs. 4 und 5, § 21a sowie § 49 Abs. 1 und 3 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 125/2006, wird verordnet:

#### **Inhaltsverzeichnis**

##### 1. Abschnitt, Allgemeines

- § 1. Geltungsbereich
- § 2. Allgemeine Anforderungen
- § 3. Ausnahmen

##### 2. Abschnitt, Betriebsanlagen

- § 4. Begriffsbestimmungen
- § 5. Spurweite
- § 6. Entwurfselemente im Grundriss (Gleisbogen)
- § 7. Längsneigung
- § 8. Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke
- § 9. Regellichtraum
- § 10. Gleisabstand
- § 11. Schienengleiche Eisenbahnübergänge
- § 12. Schienengleiche Kreuzungen von Schienenbahnen
- § 13. Bahnsteige, Rampen
- § 14. Signale und Weichen
- § 15. Technische Sicherung der Zugfolge, Zugbeeinflussung
- § 16. Fernmeldeanlagen
- § 17. Wiederkehrende Prüfungen von Betriebsanlagen - Überwachung von gefährdeten Stellen

### 3. Abschnitt, Schienenfahrzeuge

- § 18. Einteilung, Begriffsbestimmungen
- § 19. Radsatzlasten und Fahrzeuggewichte je Längeneinheit
- § 20. Räder und Radsätze
- § 21. Begrenzung der Schienenfahrzeuge
- § 22. Bremsen
- § 23. Zug- und Stoßeinrichtungen
- § 24. Freie Räume und Bauteile an den Enden von Schienenfahrzeugen
- § 25. Ausrüstung und Anschriften
- § 26. Wiederkehrende Prüfung von Schienenfahrzeugen

### 4. Abschnitt, Eisenbahnbetrieb

- § 27. Begriffsbestimmungen - Art und Länge von Zügen
- § 28. Bremsen der Züge
- § 29. Bilden der Züge
- § 30. Ausrüsten der Züge mit Mitteln für die erste Hilfeleistung
- § 31. Zugfolge
- § 32. Fahrgeschwindigkeit
- § 33. Verschieben, Hemmschuhe
- § 34. Sichern stillstehender Schienenfahrzeuge
- § 35. Besetzen der Triebfahrzeuge und Züge

### 5. Abschnitt, Betriebsbedienstete

- § 36. Begriffsbestimmung
- § 37. Allgemeine Anforderungen an Betriebsbedienstete
- § 38. Ausbildung und Prüfung der Betriebsbediensteten
- § 39. Verhalten während des Dienstes
- § 40. Verhalten bei Krankheit und Übermüdung

### 6. Abschnitt, Schlussbestimmungen

- § 41. Übergangsbestimmungen
- § 42. Notifikationshinweis gemäß Artikel 12 der Richtlinie 98/34/EG
- § 43. Inkrafttreten

## **1. Abschnitt**

### **Allgemeines**

#### **Geltungsbereich**

§ 1. (1) Diese Verordnung gilt für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen und für den Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen auf normalspurigen Haupt- und Nebenbahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 des Eisenbahngesetzes 1957. Die Bestimmungen des 5. Abschnitts gelten darüber hinaus für Betriebsbedienstete im Bereich aller Haupt- und Nebenbahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 des Eisenbahngesetzes 1957.

(2) Die in voller Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen dieser Verordnung gelten für Haupt- und Nebenbahnen,

die auf der linken Hälfte einer Seite nur für Hauptbahnen.	die auf der rechten Hälfte einer Seite nur für Nebenbahnen.
--	---

(3) Die Bestimmungen für Neubauten gelten auch für umfassende Umbauten.

(4) Die Bestimmungen für Neubauten sind bei der Instandhaltung so weit zu berücksichtigen, als die hierdurch bedingten Änderungen keine unverhältnismäßig hohen Kosten verursachen.

(5) Die Bestimmungen dieser Verordnung gelten, soweit nicht durch Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) im Sinne der §§ 90 und 106 des Eisenbahngesetzes 1957 einschränkend oder ergänzend etwas anderes bestimmt ist.

(6) Soweit in dieser Verordnung personenbezogene Bezeichnungen wie beispielsweise Betriebsleiter, Triebfahrzeugführer oder Arzt nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

(7) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet „Sicherheit und Ordnung“ „Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen“.

### **Allgemeine Anforderungen**

§ 2. (1) Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge den Bestimmungen dieser Verordnung und, soweit diese Verordnung keine ausdrücklichen Bestimmungen enthält, dem Stand der Technik, insbesondere harmonisierten Normen, entsprechen.

(2) Vom Stand der Technik darf abgewichen werden, wenn die Sicherheit und Ordnung auf andere Weise gewährleistet werden kann.

### **Ausnahmen**

§ 3. Die Behörde kann im Einzelfall andere als in dieser Verordnung vorgeschriebene Vorkehrungen zulassen, wenn vom Eisenbahnunternehmen nachgewiesen wurde, dass die Sicherheit und Ordnung auf andere Weise gewährleistet werden kann.

## **2. Abschnitt**

### **Betriebsanlagen**

#### **Begriffsbestimmungen**

§ 4. (1) Betriebsanlagen sind alle unmittelbar dem Betrieb dienenden Eisenbahnanlagen gemäß § 10 des Eisenbahngesetzes 1957. Mit einer Betriebsanlage können auch die Aufgaben anderer Betriebsanlagen verbunden sein.

(2) Bahnhöfe sind Betriebsanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Zugfahrten beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen. Als Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrsignale oder Trapeztafeln, sonst die Einfahrweichen.

(3) Blockabschnitte sind Gleisabschnitte, in die eine Zugfahrt nur einfahren darf, wenn sie frei von Schienenfahrzeugen sind.

(4) Blockstellen sind Betriebsanlagen, die einen Blockabschnitt begrenzen.

(5) Abzweigstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Zugfahrten von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können.

(6) Überleitstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Zugfahrten auf ein anderes Gleis derselben Strecke übergehen können.

(7) Anschlussstellen sind Betriebsanlagen der freien Strecke, wo Fahrten ein angeschlossenes Gleis als Verschubfahrt befahren können, ohne dass der Blockabschnitt für eine andere Zugfahrt freigegeben wird. Ausweichanschlussstellen sind Anschlussstellen, bei denen der Blockabschnitt nach Ausweichen einer Fahrt in die Ausweichanschlussstelle für eine andere Zugfahrt freigegeben werden kann.

(8) Haltestellen sind Betriebsanlagen ohne Weichen, wo Zugfahrten planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen.

(9) Hauptgleise sind die sicherungstechnisch für Zugfahrten ausgerüsteten Gleise. Durchgehende Hauptgleise sind die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen. Alle übrigen Gleise sind Nebengleise.

### **Spurweite**

§ 5. (1) Die Spurweite ist der kleinste Abstand der Innenflächen der Schienenköpfe im Bereich von 0 bis 14 mm unter Schienenoberkante (SOK).

(2) Das Grundmaß der Spurweite beträgt 1 435 mm (Normalspur).

(3) Die Spurweite darf im unbelasteten Gleis nicht größer sein als

1 465 mm in Hauptgleisen,		1 470 mm;
1 470 mm in Nebengleisen;		

sie darf nicht kleiner sein als 1 430 mm.

(4) In Bogen mit Radien unter 175 m darf die Spurweite folgende Werte nicht unterschreiten:

Bogenradien [m]	Spurweite [mm]
unter 175 bis 150	1 435
unter 150 bis 125	1 440
unter 125 bis 100	1 445

#### **Entwurfselemente im Grundriss (Gleisbogen)**

§ 6. (1) Die Linienführung muss bei Neubauten möglichst gestreckt sein. Die Anzahl der Trassierungselemente ist dabei möglichst gering zu halten. Im Grundriss sind die Trassierungselemente Gerade, Kreisbogen und Übergangsbogen anzuwenden.

(2) Der Bogenradius in durchgehenden Hauptgleisen darf bei Neubauten nicht weniger als

300 m		180 m
-------	--	-------

betragen.

(3) Die Richtung durchgehender Hauptgleise darf sich in der Regel nur stetig ändern. Wo erforderlich, sind Übergangsbogen anzulegen.

(4) In den Bogen der durchgehenden Hauptgleise muss in der Regel die äußere Schiene höher liegen als die innere (Überhöhung). Die Überhöhung ist in Abhängigkeit von der Beschaffenheit des Oberbaus, von der Bauart der Schienenfahrzeuge sowie von der Ladung und deren Sicherung festzulegen. Die Überhöhung darf unter Einbeziehung der sich im Betrieb einstellenden Abweichungen 180 mm nicht überschreiten.

(5) Jede Änderung der Überhöhung ist durch eine Überhöhungsrampe zu vermitteln, deren Neigung nicht größer sein darf als

1:400.		1:300.
--------	--	--------

#### **Längsneigung**

§ 7. (1) Die Längsneigung muss bei Neubauten möglichst gering gewählt werden. Die Anzahl der Neigungswechsel ist dabei möglichst gering zu halten.

(2) Die Längsneigung von Gleisen darf bei Neubauten

12,5 v.T.		40 v.T.
-----------	--	---------

nicht überschreiten.

(3) Die Längsneigung von Gleisabschnitten, die für das Abstellen von Schienenfahrzeugen vorgesehen sind, darf bei Neubauten 2,5 v.T. nicht überschreiten.

(4) Neigungswechsel in Hauptgleisen sind auszurunden.

#### **Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke**

§ 8. (1) Oberbau und Bauwerke müssen Schienenfahrzeuge mit der jeweils zugelassenen Radsatzlast und der jeweils zugelassenen Meterlast bei der zugelassenen Geschwindigkeit aufnehmen können, mindestens aber Schienenfahrzeuge

mit einer Radsatzlast von 20 t und einer Meterlast von 6,4 t/m.		mit einer Radsatzlast von 16 t und einer Meterlast von 5 t/m.
--	--	--

(2) Der Oberbau muss beim Neubau und bei der Erneuerung zusammenhängender Gleisabschnitte so hergestellt werden, dass er Radsatzlasten von 22,5 t aufnehmen kann.

(3) Bauwerke müssen beim Neubau und bei der Erneuerung mindestens für Radsatzlasten von 25 t und für Meterlasten von 8 t/m bemessen werden.

### **Regellichtraum**

§ 9. Der Regellichtraum ist der zu jedem Gleis gehörende, freizuhaltende Raum. Der Regellichtraum setzt sich aus dem für die ungehinderte Fahrt der Schienenfahrzeuge erforderlichen Raum und zusätzlichen Räumen für bauliche und betriebliche Zwecke zusammen.

### **Gleisabstand**

§ 10. (1) Der Gleisabstand ist der Abstand von Mitte zu Mitte benachbarter Gleise.

(2) Auf der freien Strecke muss bei Neubauten der Gleisabstand mindestens 4,00 m betragen. Bestehende Gleisabstände von 4,00 m und weniger dürfen nicht verringert werden.

(3) In Bahnhöfen muss der Gleisabstand bei Neubauten mindestens 4,50 m betragen. Bestehende Gleisabstände von 4,50 m und weniger dürfen nicht verringert werden. Durchgehende Hauptgleise ohne dazwischenliegendem Bahnsteig dürfen im Gleisabstand der freien Strecke durch den Bahnhof geführt werden. Wird der Gleisabstand der freien Strecke vergrößert, so darf der Gleisabstand im Bahnhof bis zum Umbau der Gleisanlagen bestehen bleiben.

(4) Die in den Absätzen 2 und 3 genannten Gleisabstände müssen bei Gleisen mit Radien unter 250 m entsprechend vergrößert werden.

### **Schienengleiche Eisenbahnübergänge**

§ 11. (1) Schienengleiche Eisenbahnübergänge sind Eisenbahnkreuzungen im Sinne des § 1 lit. a der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge. Übergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen und schienengleiche Bahnsteigzugänge gelten nicht als schienengleiche Eisenbahnübergänge.

(2) Auf Strecken mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h sind schienengleiche Eisenbahnübergänge sowie Übergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen und schienengleiche Bahnsteigzugänge unzulässig.

### **Schienengleiche Kreuzungen von Schienenbahnen**

§ 12. Neue schienengleiche Kreuzungen von Schienenbahnen dürfen außerhalb der Bahnhöfe oder der Hauptsignale von Abzweigstellen nicht angelegt werden.

### **Bahnsteige, Rampen**

§ 13. (1) Bei Neubauten von Bahnsteigen müssen in der Regel die Bahnsteigkanten auf eine Höhe von 0,55 m über Schienenoberkante gelegt werden; Höhen von unter 0,38 m und über 0,76 m sind unzulässig. In Gleisbogen ist auf die Überhöhung Rücksicht zu nehmen.

(2) Feste Gegenstände auf Bahnsteigen (Säulen und dergleichen) müssen bis zu einer Höhe von 3,05 m über Schienenoberkante mindestens 3,00 m von der Gleisachse entfernt sein. Bei bestehenden Anlagen mit geringem Verkehr darf das Maß von 3,00 m bis auf 2,70 m unterschritten werden.

(3) Auf Bahnsteigen mit befestigter Oberfläche sind, sofern dies von der Breite her möglich ist, die bei der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen freizuhaltenden Flächen zu kennzeichnen.

(4) Auf Bahnsteigen an Gleisen, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h befahren werden, sind die bei der Vorbeifahrt von Schienenfahrzeugen freizuhaltenden Flächen rot einzufärben. Bei mehr als 200 km/h sind Vorkehrungen zu treffen, dass sich keine Bahnbenutzer im Gefahrenbereich auf den Bahnsteigen aufhalten.

(5) Für den Schutz von Bahnbenutzern, die schienengleiche Bahnsteigzugänge überschreiten müssen, ist zu sorgen.

(6) Seitenrampen, an denen Güterwagen mit nach außen aufschlagenden Türen be- oder entladen werden sollen, dürfen nicht höher als 1,10 m über Schienenoberkante sein. Die Höhe darf 1,00 m nicht überschreiten, wenn dort nach außen aufschlagende Einsteigtüren von Reisezugwagen geöffnet werden müssen. Andere Seitenrampen zum Be- oder Entladen von Wagen dürfen - ausgenommen an Hauptgleisen - bis zu 1,20 m über Schienenoberkante hoch sein.

### **Signale und Weichen**

§ 14. (1) Den Signalen am Fahrweg sind entsprechende Anzeigen im Führerstand gleichwertig; sie dürfen die Signale am Fahrweg ersetzen.

(2) Die Einfahrten in Bahnhöfe sind

bei einer Einfahrtgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h

durch Hauptsignale (Einfahrtssignale) zu sichern.

(3) Die Ausfahrten aus Bahnhöfen sind

bei einer Ausfahrgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h

durch Hauptsignale (Ausfahrtsignale) zu sichern.

(4) Die Grundstellung für Hauptsignale ist die Stellung „Halt“, eine andere Stellung ist zulässig

1. bei Hauptsignalen in Gleisabschnitten mit selbsttätiger Streckenblockung oder
2. bei Hauptsignalen in Betriebsanlagen, die für längere Dauer oder in regelmäßig wiederkehrenden Zeitabschnitten an der Regelung der Zugfolge nicht beteiligt sind.

(5) Blockstellen, Abzweigstellen und Überleitstellen sind durch Hauptsignale zu sichern.

Bei Zugleitbetrieb dürfen Blockstellen mit Trapeztafeln angezeigt werden.

(6) Schienengleiche Kreuzungen von Haupt- oder Nebenbahnen sind durch Hauptsignale in gegenseitiger Abhängigkeit zu sichern.

(7) Auf der freien Strecke liegende Weichen und damit zusammenhängende Gleiskreuzungen sind durch Signale zu sichern. Weichen von Anschlussstellen dürfen auch durch Signale benachbarter Zugfolgestellen gesichert werden, wenn zwischen Anschlussweichen, Flankenschutzeinrichtungen und Signalen Abhängigkeit besteht.

Weichen von Anschlussstellen sind technisch zu sichern. Eine Sicherung durch Hauptsignale ist auf Strecken ohne technische Sicherung der Zugfolge nicht erforderlich.

(8) Weichen,

die mit mehr als 40 km/h befahren werden,

müssen von den für die Zugfahrt gültigen Signalen derart abhängig sein, dass die Signale nur dann in Freistellung gebracht werden können, wenn die Weichen in der für den Fahrweg richtigen Stellung technisch festgehalten sind (Signalabhängigkeit). Die technische Festhaltung ferngestellter Weichen muss aufrecht bleiben, bis sie freigefahren sind.

(9) Ist die Signalabhängigkeit von Weichen, die von Zügen gegen die Spitze befahren werden nicht gegeben, so sind sie technisch zu sichern oder zu bewachen.

Davon ausgenommen sind Rückfallweichen.

(10) Für Zugfahrten sind Flankenschutzvorkehrungen zu treffen. Der Flankenschutz für Gleise, die mit mehr als 160 km/h befahren werden, muss in Bahnhöfen und auf Anschlussstellen durch Schutzweichen, aus Nebengleisen durch Schutzweichen oder Sperrschuhe, gewährleistet sein.

(11) Mit den Einfahrtsignalen und den Hauptsignalen auf der freien Strecke sind Vorsignale zu verbinden. Der am Vorsignal angezeigte Begriff muss mit dem Begriff am zugehörigen Hauptsignal korrespondieren. Ist dies nicht möglich, ist der Begriff anzuzeigen, der die größtmögliche Sicherheit gewährleistet.

(12) Der Abstand zwischen dem Hauptsignal und dem zugehörigen Vorsignal muss mindestens so groß sein wie die Bremsweglänge (§ 28 Abs. 2 und 3).

(13) Für nicht an ein elektrisches oder elektronisches Stellwerk angeschlossene Weichen ist eine Grundstellung zu bestimmen, wenn Fahrten über diese Weichen Fahrten auf den Hauptgleisen gefährden können.

(14) Weichen sind mit Weichensignalen auszurüsten. Davon ausgenommen sind Weichen in Verschubstraßen, wenn diese Weichen nicht zur Nahbedienung freigegeben werden können.

(15) Zwischen zusammenlaufenden Gleisen muss eine Grenzmarke vorhanden sein, bis zu der ein Gleis ohne Gefährdung von Schienenfahrzeugen im Nachbargleis besetzt sein darf.

#### **Technische Sicherung der Zugfolge, Zugbeeinflussung**

§ 15. (1) Folge- und Gegenzugfahrten in denselben Blockabschnitt sind

wenn es die Sicherheit und Ordnung erfordert,

durch technische Sicherung auszuschließen.

(2) Strecken, auf denen bis zu 100 km/h zugelassen sind, müssen

wenn es die Sicherheit und Ordnung erfordert

mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann.

(3) Strecken, auf denen mehr als 100 km/h bis höchstens 160 km/h zugelassen sind, müssen mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann.

(4) Strecken, auf denen mehr als 160 km/h zugelassen sind, müssen mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann.

#### **Fernmeldeanlagen**

§ 16. (1) Zugfolgestellen

| und Zuglaufmeldestellen

sind durch Fernmeldeanlagen zu verbinden. Schrankenposten und Streckenfernsprecher sind in die Verbindung einzuschalten.

(2) Fernmündliche Zugmeldungen sowie Zuglaufmeldungen sind durch Sprachspeicher aufzuzeichnen.

(3) Strecken sind mit Zugfunkeinrichtungen auszurüsten.

(4) Bahnsteige an Gleisen, die mit mehr als 160 km/h befahren werden, sind mit Lautsprecheranlage und mit automatischer Warnansage sowie optischer Anzeigeeinrichtung auszurüsten.

#### **Wiederkehrende Prüfungen von Betriebsanlagen - Überwachung von gefährdeten Stellen**

§ 17. (1) Die Betriebsanlagen sind planmäßig auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit wiederkehrend zu prüfen. Art, Umfang und Häufigkeit der wiederkehrenden Prüfung haben sich nach Zustand und Belastung der Betriebsanlagen sowie nach der zugelassenen Geschwindigkeit zu richten. Über die wiederkehrenden Prüfungen der Betriebsanlagen sind Aufzeichnungen zu führen.

(2) Gefährdete Stellen sind so zu überwachen, dass Betriebsgefährdungen rechtzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen getroffen werden können.

### **3. Abschnitt**

#### **Schienenfahrzeuge**

##### **Einteilung, Begriffsbestimmungen**

§ 18. (1) Die Schienenfahrzeuge werden entsprechend ihrer Zweckbestimmung unterschieden in Regelfahrzeuge und Nebenfahrzeuge. Regelfahrzeuge müssen den nachstehenden Bestimmungen dieser Verordnung entsprechen. Nebenfahrzeuge müssen diesen Bestimmungen nur insoweit entsprechen, als es für den Sonderzweck, dem sie dienen sollen, erforderlich ist.

(2) Die Regelfahrzeuge werden eingeteilt in Triebfahrzeuge und Wagen.

(3) Die Triebfahrzeuge werden eingeteilt in Lokomotiven und Triebwagen.

(4) Die Triebfahrzeuge werden entweder unmittelbar bedient oder gesteuert. Steuerung ist die Regelung der Antriebs- und Bremskraft durch eine Steuereinrichtung von einem führenden Schienenfahrzeug aus oder durch Fernsteuerung.

(5) Die Wagen werden eingeteilt in Reisezugwagen und Güterwagen.

(6) Die Nebenfahrzeuge werden eingeteilt in Kleinwagen und Schwerkleinwagen. Nebenfahrzeuge mit einer Radsatzlast von mindestens 3,5 t sind Schwerkleinwagen, alle übrigen Nebenfahrzeuge sind Kleinwagen.

(7) Zweivegefahrzeuge sind Nebenfahrzeuge.

##### **Radsatzlasten und Fahrzeuggewichte je Längeneinheit**

§ 19. (1) Bei stillstehenden Schienenfahrzeugen, deren Radsatzabstände 1 500 mm nicht unterschreiten, sind Radsatzlasten

bis zu 20 t		bis zu 16 t
und Meterlasten		

bis zu 6,4 t/m		bis zu 5 t/m
----------------	--	--------------

zulässig. Höhere Radsatzlasten und Meterlasten sind zulässig, wenn sie vom Oberbau und von den Bauwerken sicher aufgenommen werden können. Bei Radsatzabständen unter 1 500 mm sind die zulässigen Radsatzlasten und Meterlasten entsprechend der Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke einzuschränken.

Darüber hinaus dürfen vom Fahrzeug nicht mehr dynamische Kräfte ausgeübt werden, als vom Oberbau und von den Bauwerken sicher aufgenommen werden können.

(2) Zusätzlich zu den in Abs. 1 genannten Anforderungen dürfen von bewegten Schienenfahrzeugen nicht mehr dynamische Kräfte ausgeübt werden, als vom Oberbau und von den Bauwerken sicher aufgenommen werden können.

(3) Die Radsatzlast ist der auf einen Radsatz, die Meterlast ist der auf 1,00 m Schienenfahrzeuglänge (Länge über Puffer gemessen) entfallende Anteil der Gesamtlast eines Schienenfahrzeuges.

#### **Räder und Radsätze**

§ 20. (1) Die Räder und Radsätze der Schienenfahrzeuge müssen so beschaffen und gelagert sein, dass Gleisbogen mit 150 m Radius und 1 435 mm Spurweite einwandfrei durchfahren werden können. Die Räder eines Radsatzes müssen Spurkränze haben und dürfen auf der Radsatzwelle seitlich nicht verschiebbar sein. Spurwechselradsätze sind zulässig.

(2) Für Räder und Radsätze gelten die Maße der Anlage 2. Hiervon darf abgewichen werden, wenn nachgewiesen ist, dass die Räder und Radsätze die Schienenfahrzeuge im Gleis sicher führen.

(3) Bei Rädern, die aus einem Stück gefertigt sind, muss die Mindestdicke des Radkranzes durch eine auf der äußeren Stirnfläche eingedrehte Rille gekennzeichnet sein (Anlage 2). Ausgenommen davon sind Räder,

1. bei denen durch andere geeignete Vorkehrungen sichergestellt ist, dass die Mindestdicke festgestellt werden kann, oder
2. deren Radscheibe gleichzeitig Bremsscheibe ist.

#### **Begrenzung der Schienenfahrzeuge**

§ 21. (1) Für die Abmessungen der Schienenfahrzeuge, die freizügig im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden sollen, gilt die Bezugslinie G 1 nach Anlage 3, für die Abmessungen der übrigen Schienenfahrzeuge die Bezugslinie G 2 nach Anlage 3. Schienenfahrzeuge, die der Bezugslinie nach Anlage 3 Bild 3 entsprechen, dürfen Gleisbremsen in Bremsstellung oder sonstige aktivierte Verschub- oder Abbremsvorrichtungen nicht befahren.

(2) Für die Berechnung der Schienenfahrzeugabmessungen sind die Maße der Bezugslinien entsprechend dem Stand der Technik einzuschränken.

(3) Für gesenkte Stromabnehmer gilt die Bezugslinie, die dem Schienenfahrzeug zugrunde liegt. Angehobene Stromabnehmer müssen die Bezugslinie für Stromabnehmer (Anlage 3 Bild 4) einhalten.

(4) Entkuppelte Schrauben- und Leitungskupplungen müssen so aufgehängt oder eingeschraubt werden können, dass sie die zulässigen Abmessungen des Schienenfahrzeuges nicht überschreiten.

#### **Bremsen**

§ 22. (1) Die Schienenfahrzeuge müssen mit durchgehender selbsttätiger Bremse ausgerüstet sein. Diese muss in beliebiger Reihung mit den Bremsbauarten derjenigen Schienenfahrzeuge zusammenarbeiten, mit denen eine Verbindung vorgesehen ist.

(2) Eine durchgehende Bremse ist selbsttätig, wenn sie bei jeder unbeabsichtigten Unterbrechung der Bremsleitung wirksam wird.

(3) Schienenfahrzeuge, in denen Personen befördert werden, müssen leicht sichtbare und erreichbare Notbremsgriffe haben, durch die eine Notbremsung eingeleitet werden kann. Die Notbremseinrichtung kann so beschaffen sein, dass sie überbrückt werden kann.

(4) Die Triebfahrzeuge und andere führende Schienenfahrzeuge müssen eine Feststellbremse haben.

(5) Die Reisezugwagen müssen mit einer vom Wageninneren aus bedienbaren Feststellbremse ausgerüstet sein. Eine genügende Anzahl von Güterwagen einer Wagenseerie ist mit Feststellbremse auszurüsten.

#### **Zug- und Stoßeinrichtungen**

§ 23. (1) Die Schienenfahrzeuge müssen an beiden Enden federnde Zug- und Stoßeinrichtungen haben.

(2) Schienenfahrzeuge, die im Betrieb dauernd verbunden bleiben, gelten hinsichtlich der Ausrüstung mit Zug- und Stoßeinrichtungen als nur ein Schienenfahrzeug.

(3) Zug- und Stoßeinrichtungen müssen so beschaffen sein, dass sie die auftretenden Kräfte aufnehmen können, die Laufsicherheit des Fahrzeuges nicht beeinträchtigen, die erforderlichen Verbindungen herstellen und gefahrlos gekuppelt werden können.

### **Freie Räume und Bauteile an den Enden von Schienenfahrzeugen**

§ 24. (1) Die Schienenfahrzeuge müssen so gestaltet sein, dass ein gefahrloses Kuppeln möglich ist. Bei Schienenfahrzeugen mit Schraubenkupplungen und Seitenpuffern müssen die dafür erforderlichen Räume (Anlage 4) von festen Teilen frei sein, wenn sich die Zugeinrichtung in Mittelstellung befindet; elastisch verformbare Teile der Übergangseinrichtungen und Verbindungsleitungen dürfen in diese Räume hineinragen. Im Bereich unterhalb der Puffer dürfen keine festen Teile den Zugang behindern.

(2) Feste Teile an den Stirnseiten der Schienenfahrzeuge müssen von der Stoßebene der ganz eingedrückten Puffer mindestens 40 mm entfernt sein. Hiervon darf abgewichen werden, wenn gefährliche Berührungen der Schienenfahrzeuge ausgeschlossen sind.

(3) Tritte an den Schienenfahrzeugseiten müssen von der Stoßebene der ganz eingedrückten Puffer mindestens 150 mm entfernt sein.

(4) An den Güterwagen müssen die Stirnseiten mit Stützen zur Aufnahme der Schlussignalmittel versehen sein, soweit die Wagen dafür geeignet sind. An den übrigen Schienenfahrzeugen sind die Stirnseiten in der Regel mit zwei fest eingebauten Schlussignalen, sonst mit zwei Signalstützen auszurüsten. Erforderlichenfalls müssen Aufstiegitritte und Handgriffe für das Anbringen der Signalmittel vorhanden sein.

### **Ausrüstung und Anschriften**

§ 25. (1) Die Triebfahrzeuge und andere führende Schienenfahrzeuge müssen folgende Ausrüstung haben:

1. Einrichtungen zum Geben hörbarer Signale mit zwei verschiedenen Tönen,
2. Bahnräumer,
3. Geschwindigkeitsanzeiger,
4. Zugbeeinflussung, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann, wenn die zulässige Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge
  - a) mehr als 100 km/h bis höchstens 160 km/h beträgt oder
  - b) bis zu 100 km/h beträgt und die Schienenfahrzeuge auf Strecken mit Zugbeeinflussung verkehren,
5. Zugbeeinflussung, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann, wenn die zulässige Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge mehr als 160 km/h beträgt,
6. Sicherheitsfahrerschaltung, die bei Geschwindigkeiten von 20 km/h und mehr anspricht und bei Dienstunfähigkeit des Triebfahrzeugführers selbsttätig das Anhalten bewirkt, sofern das Triebfahrzeug nicht mit einem zweiten Betriebsbediensteten, der in Bezug auf Leistungsabschaltung und Schnellbremsung des Triebfahrzeuges unterwiesen wurde, besetzt ist,
7. Zugfunkeinrichtungen,
8. Funkenfänger und verschließbare Aschkasten, wenn feste Brennstoffe verfeuert werden und
9. abblendbare Scheinwerfer.

(2) Einstiegstüren in den Seitenwänden der Reisezugwagen müssen über sicher wirkende Verschlusseinrichtungen verfügen. Diese müssen so beschaffen sein, dass die Türen - ausgenommen im Notfall - während der Fahrt von innen nicht geöffnet werden können. Nach außen aufschlagende Einstiegstüren in den Seitenwänden der Reisezugwagen müssen Verschlusseinrichtungen haben, bei denen durch Zuschlagen der Tür ein doppelter Verschluss selbsttätig herbeigeführt wird. Der doppelte Verschluss muss durch zwei getrennte Verschlusssteile herbeigeführt werden oder durch einen Verschlusssteil, der in zwei Stufen schließt.

(3) Stirntüren müssen sicher verschließbar sein.

(4) Öffnungen der Einstiegstüren müssen im Innern der Reisezugwagen mit Schutzeinrichtungen gegen das Einklemmen der Finger versehen sein.

(5) Fernbetätigte oder automatisch schließende Türen müssen so beschaffen sein, dass bei ihrer Betätigung Personen nicht gefährdet werden.

(6) Seitliche Schiebetüren der Gepäckwagen und Gepäckabteile müssen gegen unbeabsichtigtes Schließen der Türen gesichert sein. Die dabei freizuhaltende Öffnung muss mindestens 300 mm betragen.

(7) Glasscheiben in Schienenfahrzeugen, in denen Personen befördert werden, müssen aus Sicherheitsglas bestehen.

(8) Die Schienenfahrzeuge müssen so gebaut und ausgerüstet sein, dass die Entstehung und Ausbreitung von Bränden erschwert werden.

(9) Schienenfahrzeuge, in denen Personen befördert werden, müssen in ausreichender Anzahl Ausstiegsmöglichkeiten für Notfälle haben.

(10) An den zum Öffnen eingerichteten Seitenfenstern der Reisezugwagen muss eine Warnung vor dem Hinauslehnen angebracht sein.

(11) Reisezugwagen, die auf Strecken mit Oberleitung verkehren, müssen so eingerichtet sein, dass ein Besteigen des Daches oder hochgelegener Tritte und Leitern bei im Betrieb regelmäßig vorkommenden Arbeiten, wie Aufstecken der Signalmittel oder Füllen der Wasserbehälter, nicht erforderlich ist.

(12) Unter Puffern von Schienenfahrzeugen, unter denen Arbeitnehmer zum Kuppeln gebückt hindurchgehen müssen, müssen Kupplerhandgriffe angebracht sein.

(13) Einrichtungen zum Mitfahren bei Verschiebbewegungen müssen so beschaffen und bemessen sein, dass die Arbeitnehmer genügend Raum für ihre Tätigkeit haben und sich gegen Absturz sichern können. Wenn dies für Verschiebbewegungen erforderlich ist, müssen Schienenfahrzeuge auf jeder Langseite mindestens einen Verschieberauftritt und einen Verschieberhandgriff haben.

(14) Die Bestimmungen dieser Verordnung für die Ausrüstung von Reisezugwagen gelten auch für Triebwagen.

(15) Die Schienenfahrzeuge müssen die für Betrieb, Instandhaltung und Arbeitnehmerschutz erforderlichen Anschriften und Zeichen tragen.

#### **Wiederkehrende Prüfung von Schienenfahrzeugen**

§ 26. Die Schienenfahrzeuge sind planmäßig auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit wiederkehrend zu prüfen. Art, Umfang und Häufigkeit der wiederkehrenden Prüfung haben sich nach Zustand und Belastung der Schienenfahrzeuge sowie nach der zugelassenen Geschwindigkeit zu richten. Über die wiederkehrenden Prüfungen der Schienenfahrzeuge sind Aufzeichnungen zu führen.

### **4. Abschnitt Eisenbahnbetrieb**

#### **Begriffsbestimmungen - Art und Länge von Zügen**

§ 27. (1) Züge sind die in der Regel auf die freie Strecke übergehenden, aus Regelfahrzeugen bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten und einzeln fahrende Triebfahrzeuge. Züge dürfen auch innerhalb eines Bahnhofes verkehren. Geeignete Nebenfahrzeuge dürfen wie Züge behandelt oder in Züge eingestellt werden.

(2) Wendezüge sind vom Führerstand an der Spitze aus gesteuerte Züge, deren Leistung abgebende Triebfahrzeuge beim Wechsel der Fahrtrichtung den Platz im Zug beibehalten.

(3) Geschobene Züge sind Züge, deren Leistung abgebende Triebfahrzeuge nicht an der Spitze laufen und die nicht von der Spitze aus gesteuert werden.

(4) Nachgeschobene Züge sind Züge, deren Leistung abgebende Triebfahrzeuge an der Spitze laufen oder die von der Spitze aus gesteuert werden und die ein weiteres Leistung abgebendes Triebfahrzeug nachschiebt.

(5) Nachschiebende Triebfahrzeuge müssen untereinander und mit dem Zug gekuppelt sein.

(6) Züge müssen Signale führen, die den Schluss sowie die Spitze erkennen lassen. Die Spitze geschobener Züge muss nur bei Dunkelheit oder wenn Tagsignale nicht auf mindestens 100 m eindeutig erkennbar sind gekennzeichnet sein.

(7) Züge werden in Reisezüge und Güterzüge eingeteilt. Güterzüge in denen Reisende befördert werden gehören im Sinne dieser Verordnung zu den Reisezügen.

(8) Ein Zug darf nicht länger sein, als es seine Bremsverhältnisse, Zug- und Stoßeinrichtungen, die im Zug auftretenden Längs- und Querkräfte und die Betriebsanlagen zulassen. Reisezüge dürfen nur dann länger als die Bahnsteige sein, wenn die Sicherheit der Reisenden durch betriebliche Anweisungen gewährleistet ist.

#### **Bremsen der Züge**

§ 28. (1) Züge müssen mit durchgehender Bremse gefahren werden.

(2) Die Bremsverhältnisse eines Zuges müssen sicherstellen, dass der Zug innerhalb der zulässigen Bremsweglänge zum Halten gebracht werden kann; sie werden mit Hilfe der Brems tafeln ermittelt.

(3) Als größte Bremsweglänge sind 1 500 m zulässig. Für Züge, die mit Zugbeeinflussung gemäß § 15 Abs. 3 geführt werden, gelten besondere Bremswege.

(4) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben über das Bremsen auf Strecken mit einer Neigung von mehr als 40 v.T. allgemeine Anordnungen im Sinne des § 21a des Eisenbahngesetzes 1957 zu erlassen.

(5) Das letzte oder vorletzte sowie das erste Schienenfahrzeug eines Zuges muss eine wirkende Bremse haben. Hat das letzte Schienenfahrzeug keine wirkende Bremse, so darf es nicht mit Reisenden besetzt sein.

(6) Bevor ein Zug den Zugausgangsbahnhof verlässt, ist eine Bremsprobe vorzunehmen. Die Bremsprobe ist zu wiederholen, so oft der Führerstand gewechselt oder der Zug ergänzt oder getrennt wird, es sei denn, dass Schienenfahrzeuge nur am Schluss abgehängt werden.

#### **Bilden der Züge**

**§ 29.** (1) Die Radsatzlast und die Meterlast von Schienenfahrzeugen dürfen nicht größer sein, als es für die zu befahrende Strecke zugelassen ist.

(2) Schienenfahrzeuge mit außergewöhnlicher

1. äußerer Abmessung oder
2. Radsatzlast oder
3. Meterlast oder
4. Beschaffenheit oder
5. Beladung

(Außergewöhnliche Schienenfahrzeuge) dürfen in Züge nur eingestellt werden, wenn entsprechende Maßnahmen festgelegt sind.

#### **Ausrüsten der Züge mit Mitteln für die erste Hilfeleistung**

**§ 30.** Reisezüge sind mit Mitteln für die erste Hilfeleistung auszurüsten.

#### **Zugfolge**

**§ 31.** (1) Die Folge der Zugfahrten wird durch Zugfolgestellen geregelt. Örtlich nicht besetzte Zugfolgestellen sind einer besetzten Zugfolgestelle zuzuordnen. Zu den Zugfolgestellen zählen Bahnhöfe, Blockstellen, Überleitstellen und Abzweigstellen.

(2) Bei Zugleitbetrieb wird die Zugfolge über Zuglaufmeldestellen geregelt. Die Zugfolge wird durch Zuglaufmeldungen festgelegt.

(3) Zugfahrten dürfen einander nur im Abstand der Zugfolgestellen folgen. Der befahrene Gleisabschnitt darf nicht durch eine Fahrt der Gegenrichtung beansprucht sein.

Von den Bestimmungen des ersten Satzes darf bei Störungen abgewichen werden, wenn die Zugfahrt beauftragt ist, die Geschwindigkeit so festzulegen, dass vor Hindernissen angehalten werden kann (Fahren auf Sicht).

(4) Die Ein-, Aus- oder Durchfahrt einer Zugfahrt darf nur zugelassen werden, wenn ihr Fahrweg frei ist. Wenn bei gestörter Gleisfreimeldeanlage das Freisein des Fahrwegs nicht durch Augenschein festgestellt werden kann, oder wenn der Einfahrweg in einem besetzten Gleis endet, muss die Sicherheit durch betriebliche Anweisungen oder technische Einrichtungen gewährleistet sein.

(5) An Haltsignalen dürfen Zugfahrten nur mit besonderem Auftrag vorbeifahren.

(6) Die Annäherung der Zugfahrten ist Schrankenwärtern, Bewachern von Eisenbahnkreuzungen und bei Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen der Sicherheitsaufsicht (Örtlich Aufsichtsführenden von Gefährdeten Rotten) vor Zulassung der Zugfahrt in den jeweiligen Abschnitt anzukündigen.

(7) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben für den Fall gestörter Verständigung zwischen den Zugfolgestellen allgemeine Anordnungen im Sinne des § 21a des Eisenbahngesetzes 1957 zu erlassen.

(8) Gleisabschnitte, auf denen die örtlich zulässige Geschwindigkeit herabgesetzt werden muss, sind dem Triebfahrzeugführer schriftlich bekannt zu geben und durch Signale zu kennzeichnen. Bei unvorhergesehenem Auftreten ist bis zur Aufstellung der Signale die schriftliche Bekanntgabe alleine ausreichend, in diesem Fall ist die Aufstellung der Signale ehestmöglich nachzuholen.

(9) Unbefahrbare Gleisabschnitte sind zu sperren, auch wenn kein Zug erwartet wird.

(10) Schienenfahrzeuge, die nicht als Zugfahrt verkehren, dürfen nur mit Zustimmung der benachbarten Zugfolgestellen auf die freie Strecke gelassen werden. Ihre Annäherung ist Schrankenwärtern, Bewachern von Eisenbahnkreuzungen und bei Bauarbeiten im Gefahrenraum von Gleisen der Sicherheitsaufsicht (Örtlich Aufsichtsführenden von Gefährdeten Rotten) vor Zulassung der Zugfahrt in den jeweiligen Abschnitt anzukündigen.

#### **Fahrgeschwindigkeit**

**§ 32.** (1) Die Geschwindigkeit, mit der ein Zug höchstens fahren darf (zulässige Geschwindigkeit), ist abhängig von

1. der Bauart der einzelnen Schienenfahrzeuge,
2. der Art und Länge der Züge (§ 27),
3. den Bremsverhältnissen (§ 28),
4. den Streckenverhältnissen,
5. den betrieblichen Verhältnissen und
6. den Bestimmungen der folgenden Absätze.

(2) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt

1. für Reisezüge mit durchgehender Luftbremse
  - a. 250 km/h, wenn Strecke und führende Schienenfahrzeuge mit Zugbeeinflussung mit der ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann (§ 15 Abs. 4, § 25 Abs. 1 Z 5) ausgerüstet sind und diese wirksam ist, oder
  - b. 160 km/h, wenn Strecke und führende Schienenfahrzeuge mit Zugbeeinflussung (§ 15 Abs. 3, § 25 Abs. 1 Z 4) ausgerüstet sind und diese wirksam ist,
  - c. sonst 100 km/h;
2. für Güterzüge mit durchgehender Luftbremse
  - a. 120 km/h, wenn Strecke und führende Schienenfahrzeuge mit Zugbeeinflussung mit der ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann (§ 15 Abs. 2, § 25 Abs. 1 Z 4) oder mit Zugbeeinflussung mit der ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann (§ 15 Abs. 4, § 25 Abs. 1 Z 5) ausgerüstet sind und diese wirksam ist,
  - b. sonst 100 km/h;

(3) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 50 km/h,

1. wenn führende Triebfahrzeuge sowie Steuerwagen ausnahmsweise vom hinteren Führerstand aus bedient werden müssen und der vordere Führerstand mit einem Betriebsbediensteten besetzt ist, der den Zug zum Halten bringen kann;
2. bei einmännig besetzten führenden Schienenfahrzeugen bis in den nächsten Bahnhof, wenn die Sicherheitsfahrerschaltung gestört ist;

(4) Die Einschränkung des Abs. 3 Z 2 gilt nicht bei tauglicher Zugbeeinflussung, mit der ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann (§ 15 Abs. 4 und § 25 Abs. 1 Z 5).

(5) Geschobene Züge dürfen

1. höchstens 25 km/h,
2. wenn der Mitarbeiter an der Spitze die Bremsung mit der durchgehenden Luftbremse selbst einleiten kann höchstens 40 km/h,

fahren.

(6) Die maximale Geschwindigkeit in Gleisbögen ergibt sich aus dem Bogenradius und dem festgelegten Überhöhungsfehlbetrag. Der Überhöhungsfehlbetrag ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Abhängigkeit von der Beschaffenheit des Oberbaus, von der Bauart der Schienenfahrzeuge sowie von der Ladung und deren Sicherung festzulegen; er soll für Fahrzeuge ohne oder mit nicht aktivierter Wagenkastenneigung nicht größer sein als 150 mm.

#### **Verschieben, Hemmschuhe**

**§ 33.** (1) Verschubbewegungen, die andere Fahrten gefährden können, sind nicht zulässig.

(2) Verschubbewegungen über die Verschubhalttafel - in Bahnhöfen ohne Einfahrsignal über die Grenzmarke der Einfahrweiche - hinaus sind nur mit Zustimmung der benachbarten Zugfolgestellen und nach Setzen entsprechender Schutzmaßnahmen zulässig.

(3) Die Höhe der Hemmschuhe darf das Maß von 125 mm über Schienenoberkante nicht überschreiten.

#### **Sichern stillstehender Schienenfahrzeuge**

**§ 34.** (1) Stillstehende Schienenfahrzeuge sind gegen unbeabsichtigte Bewegung zu sichern, wenn es die Sicherheit erfordert.

(2) Triebfahrzeuge müssen beaufsichtigt werden, solange sie durch eigenen Kraftantrieb bewegungsfähig und gegen unbeabsichtigte Bewegung nicht besonders gesichert sind.

#### **Besetzen der Triebfahrzeuge und Züge**

**§ 35.** (1) Arbeitende Triebfahrzeuge müssen während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein; gesteuerte Triebfahrzeuge (§ 18 Abs. 4) dürfen unbesetzt sein.

(2) Der Triebfahrzeugführer muss sich während der Fahrt bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerständen im vorderen Führerstand, bei Triebfahrzeugen, die von einem führenden Fahrzeug aus gesteuert werden, an der Spitze des Zuges aufhalten. Bei Vershubfahrten oder bei kurzen Rückwärtsbewegungen braucht er den Führerstand nicht zu wechseln; ferngesteuerte Vershubfahrten dürfen unbesetzt sein.

(3) Sofern in den Absätzen 4 und 6 nichts anderes bestimmt ist, sind führende Schienenfahrzeuge außerdem mit einem Betriebsbediensteten, der in Bezug auf Leistungsabschaltung und Schnellbremsung des Triebfahrzeuges unterwiesen wurde, zu besetzen, wenn sie keine wirksame Sicherheitsfahrhaltung haben.

(4) Arbeitende Dampflokomotiven sind, soweit erforderlich, mit einem Heizer zu besetzen.

(5) In den Führerständen der Triebfahrzeuge und Steuerwagen darf außer den dienstlich dazu berechtigten Personen niemand ohne Erlaubnis der zuständigen Stellen mitfahren.

(6) Das vorderste Schienenfahrzeug geschobener Züge ist mit einem Betriebsbediensteten zu besetzen. Der Betriebsbedienstete muss sich mit dem Triebfahrzeugführer verständigen können. Kann der Mitarbeiter an der Spitze nicht am ersten Schienenfahrzeug mitfahren, so muss er dem Zug vorausgehen. Bei planmäßigen Fahrten soll das erste Fahrzeug zur Mitfahrt, zur Anbringung des Spitzensignals, zur Notbremsung mit der durchgehenden Luftbremse (z.B. Luftbremskopf) und zur Abgabe von Achtungssignalen eingerichtet sein.

(7) Reisezüge sind mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen, sofern dessen betriebliche Aufgaben nicht von einem anderen geeigneten Betriebsbediensteten oder von technischen Einrichtungen übernommen werden. Sie dürfen ohne Zugbegleiter verkehren, wenn das Schließen der Wagentüren auf den Fahrgastwechsel abgestimmt und das Geschlossensein der Wagentüren vor Abfahrt dem Triebfahrzeugführer angezeigt wird oder bei ausreichenden Sichtverhältnissen von ihm festgestellt werden kann.

## **5. Abschnitt**

### **Betriebsbedienstete**

#### **Begriffsbestimmung**

**§ 36.** (1) Betriebsbedienstete sind Bedienstete, die ständig, vorübergehend oder vertretungsweise

1. beim Einstellen und Sichern der Fahrwege, beim Abfertigen, Begleiten und Führen der Züge sowie beim Verschieben (Fahrbedienstete),
2. bei der Steuerung und Überwachung des Betriebsablaufes oder
3. als Leitende oder Aufsichtsführende über Bedienstete gemäß Z 1 und 2

tätig sind.

(2) Die Betriebsbediensteten sind zur sicheren und ordnungsgemäßen Durchführung des Eisenbahnbetriebs zu verpflichten, wobei der Sicherheit der Vorzug zu geben ist.

(3) Die Betriebsbediensteten sind in der für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb erforderlichen Anzahl einzusetzen.

(4) Den Betriebsbediensteten sind die Anweisungen über ihre dienstlichen Pflichten zur Kenntnis zu bringen und zugänglich zu machen.

(5) Über Betriebsbedienstete sind Aufzeichnungen zu führen, aus denen insbesondere ihre Art der Verwendung, Tauglichkeit, Ausbildung, Ergebnisse von Prüfungen, Beaufsichtigungen, Unterweisungen und Nachschulungen ersichtlich sein muss.

#### **Allgemeine Anforderungen an Betriebsbedienstete**

**§ 37.** (1) Als Betriebsbediensteter darf nur tätig sein, wer

1. mindestens 18 Jahre alt ist,
2. geistig und körperlich tauglich ist und
3. nicht durch Tatsachen belastet ist, die ihn für die Tätigkeit als unzuverlässig erscheinen lassen.

(2) Die Tauglichkeit des Betriebsbediensteten ist vor erstmaliger Aufnahme der Tätigkeit unter Berücksichtigung der Art der Verwendung durch einen vom Eisenbahnunternehmen beauftragten Arzt festzustellen.

(3) Zur Tauglichkeit gehören auch ein ausreichendes Seh- und Hörvermögen. Betriebsbedienstete, die bei ihrer Tätigkeit farbige Signale zu beachten haben, müssen ausreichendes Farbunterscheidungsvermögen besitzen. Insbesondere muss ein Betriebsbediensteter

1. ohne oder mit Sehhilfe (Brillen, Kontaktlinsen) eine Sehschärfe nach Snellen von mindestens 0,5 auf einem Auge und mindestens 0,3 auf dem anderen Auge haben und
2. die Umgangssprache auf einem Ohr mindestens auf fünf Meter und auf dem anderen Ohr mindestens auf drei Meter verstehen.

Das Seh- und Hörvermögen ist durch praktische Prüfung festzustellen.

(4) Betriebsbedienstete müssen bis zum vollendeten 50. Lebensjahr alle fünf Jahre, danach alle drei Jahre auf ihre körperliche Tauglichkeit untersucht werden, sofern nicht der vom Eisenbahnunternehmen beauftragte Arzt im Einzelfall eine kürzere Frist festsetzt.

(5) Bestehen begründete Zweifel am Weiterbestehen der Tauglichkeit, insbesondere nach schwerer Krankheit, darf der Betriebsbedienstete als solcher erst weiterbeschäftigt werden, wenn seine Tauglichkeit durch einen Arzt gemäß Abs. 2 erneut festgestellt worden ist.

(6) Die Betriebsbediensteten müssen die besonderen Eigenschaften haben, die ihr Dienst erfordert; dies kann durch Eignungsuntersuchungen festgestellt werden.

(7) Fahrbedienstete, die Züge führen, begleiten oder abfertigen, müssen für die Leistung erster Hilfe entsprechend ausgebildet sein.

#### **Ausbildung und Prüfung der Betriebsbediensteten**

**§ 38.** (1) Das Eisenbahnunternehmen hat für Ausbildung und Prüfung der Betriebsbediensteten zu sorgen.

(2) Betriebsbedienstete sind unter Aufsicht von zuverlässigen und geeigneten Lehrbediensteten für ihre Tätigkeit auszubilden.

(3) Während der Ausbildung ist der Lehrbedienstete dafür zuständig, dass Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge ordnungsgemäß bedient werden.

(4) Nach Abschluss der Ausbildung hat der Betriebsleiter oder ein von ihm beauftragter geeigneter Betriebsbediensteter durch eine Prüfung die Eignung des Ausgebildeten für die vorgesehene Tätigkeit festzustellen.

(5) Nach bestandener Eignungsprüfung ist ein vom Betriebsleiter oder dessen Beauftragten gefertigter Ausweis auszustellen, aus dem hervorgeht, für welche Tätigkeit der Betriebsbedienstete befähigt ist. Dieser Ausweis ist vom Betriebsbediensteten während der Ausübung seines Dienstes mit sich zu führen. Der Ausweis ist einzuziehen, wenn die Voraussetzungen für seine Ausstellung nicht mehr gegeben sind.

(6) Betriebsbedienstete sind nach Abschluss ihrer Ausbildung in regelmäßigen Abständen, mindestens aber einmal jährlich, nachzuschulen.

(7) Für die Ausbildung und Prüfung von Triebfahrzeugführern gelten abweichend von den Abs. 1 bis 6 die Bestimmungen der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999.

#### **Verhalten während des Dienstes**

**§ 39.** (1) Betriebsbedienstete haben bei der Bedienung von Betriebsanlagen und Schienenfahrzeugen jene Sorgfalt anzuwenden, die eine sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung gewährleistet.

(2) Betriebsbedienstete haben sich besonnen und rücksichtsvoll zu verhalten.

(3) Betriebsbediensteten ist es untersagt, während des Dienstes und der Dienstbereitschaft alkoholische Getränke oder andere die dienstliche Tätigkeit beeinträchtigende Mittel zu sich zu nehmen oder den Dienst anzutreten, wenn sie unter der Wirkung solcher Getränke oder Mittel stehen.

(4) Fahrbediensteten ist es untersagt, während des Fahrbetriebes Empfangs- und Wiedergabegeräte für Ton oder Bild zu anderen als betrieblichen Zwecken zu benützen.

#### **Verhalten bei Krankheit und Übermüdung**

**§ 40.** (1) Betriebsbedienstete, die durch Krankheit oder Übermüdung bei der Dienstausbübung beeinträchtigt sind, dürfen vom Eisenbahnunternehmen nicht eingesetzt werden.

(2) Fahrbedienstete, die Züge führen, begleiten oder abfertigen, oder Betriebsbedienstete, die Fahrgäste bedienen, dürfen für diese Tätigkeit nicht eingesetzt werden, solange sie oder ein Mitglied ihrer häuslichen Gemeinschaft an einer anzeigepflichtigen Krankheit leiden und die Gefahr einer Übertragung der Krankheit im Eisenbahnverkehr besteht.

### **6. Abschnitt**

#### **Schlussbestimmungen**

#### **Übergangsbestimmungen**

**§ 41.** (1) Die Bestimmungen der folgenden Absätze gelten für Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge, für die vor in Kraft treten dieser Verordnung

1. eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder Bauartgenehmigung vorliegt oder beantragt worden ist, oder
2. die auf Grund des § 36 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 genehmigungsfrei errichtet worden sind, oder
3. auf die § 36 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 gemäß § 133a Abs. 18 des Eisenbahngesetzes 1957 anzuwenden ist.

(2) Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge, die den § 13 Abs. 1, 2 und 6, § 14 Abs. 2 bis 14 und § 22 Abs. 1 nicht entsprechen, müssen nicht an diese Bestimmungen angepasst werden

(3) Betriebsanlagen, die § 11 Abs. 2 nicht entsprechen, müssen nicht an diese Bestimmung angepasst werden, wenn es sich dabei um Übergänge handelt, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen und geeignete Vorkehrungen getroffen sind.

(4) Betriebsanlagen und Schienenfahrzeuge, die den § 13 Abs. 3, § 16 Abs. 2 und 3 und § 25 Abs. 1 Z 7 nicht entsprechen, müssen diesen Bestimmungen spätestens bis zum Ablauf des 31. Dezember 2013 entsprechen.

(5) Schienenfahrzeuge, die § 21 Abs. 1 nicht entsprechen, müssen nicht an diese Bestimmung angepasst werden, wenn es sich dabei um Außenspiegel an führenden Schienenfahrzeugen handelt.

(6) Schienenfahrzeuge, die § 25 Abs. 1 Z 1 nicht entsprechen, müssen nicht an diese Bestimmung angepasst werden, wenn sie mit Einrichtungen zum Geben hörbarer Signale mit einem Ton ausgerüstet sind.

(7) Schienenfahrzeuge, bei denen ein museales oder ein anderes fachlich begründetes Interesse an der Beibehaltung oder Herstellung eines historischen Zustandes besteht (Nostalgieschienenfahrzeuge), die § 25 Abs. 1 Z 3, Abs. 2, 7 und 8 nicht entsprechen, müssen nicht an diese Bestimmungen angepasst werden.

(8) Schienenfahrzeuge, die § 25 Abs. 1 Z 4 lit. b nicht entsprechen, müssen nicht an diese Bestimmung angepasst werden, wenn sie mit einem zweiten Triebfahrzeugführer besetzt sind oder die Geschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt wird.

#### **Notifikationshinweis gemäß Artikel 12 der Richtlinie 98/34/EG**

**§ 42.** Diese Verordnung wurde unter Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie 98/34/EG über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften, welches das Verfahren nach der Richtlinie 83/189/EWG kodifiziert, unter der Notifikationsnummer 2008/0336/A notifiziert.

#### **Inkrafttreten**

**§ 43.** Diese Verordnung tritt mit 1. Jänner 2009 in Kraft.

**Artikel 2**  
**Änderung der Eisenbahnverordnung 2003**

Die Verordnung über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung 2003 – EisebVO 2003), BGBI. II Nr. 209/2003, zuletzt geändert durch BGBI. II Nr. 104/2005, wird wie folgt geändert:

Die §§ 15 bis 19 treten mit Ablauf des 31. Dezember 2008 außer Kraft.

**Faymann**

