



Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Abt IV/Sch2 (Oberste Eisenbahn-  
baubehörde)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
T 01 501 65

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b> Fax <b>501 65</b>	Datum
BMVIT- 220.235/1- IV/SCH2/2011	UV/GSt/GL/Gm	Gregor Lahounik	DW 2386 DW 2105	8.11.2011

## Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie mit der die Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung – EisBBV) novelliert wird

Mit vorliegender Verordnung sollen die Bau- und Betriebsvorschriften für Bahnen an die geänderten Rahmenbedingungen, insbesondere an die Schienennetzöffnung aufgrund einschlägiger EU-Bestimmungen, angepasst werden. Die Bundesarbeitskammer (BAK) teilt grundsätzlich die Einschätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), dass Anpassungen erforderlich sind. Die BAK kann der Änderung allerdings nur dann zustimmen, wenn maßgebliche Regelungen durch

- das Garantieren der sicheren Zugabfertigung
- die Sicherstellung zeitgemäßer Konzepte bei außergewöhnlichen Ereignissen (technische Defekte, Zugräumung udglm)
- die Einführung verpflichtender, regelmäßiger Wagenuntersuchungen

ergänzt werden und die notwendigen Abstimmungen mit anderen Regelungen (Eisenbahneignungs- und -prüfverordnung, Eisenbahnschutzvorschriften, EU-Verordnung über Rechte und Pflichten der Fahrgäste) erfolgen.

### Allgemeine Anmerkungen:

#### Normadressat

Normadressat sind die Eisenbahnunternehmen. In zahlreichen Regelungen (vgl §§ 4, 5, 6, 30, 50,70, 77, 86, 90, 101, 102, 104, 116 und 126) wird aber auf andere Gruppen abgestellt. Das ist zu korrigieren.

### **Eisenbahneignungs- und -prüfverordnung (EisbEPV)**

Mit vorliegender Verordnung wird die EisbEPV zum Teil „ausgehebelt“. Das ist auf das entschiedenste abzulehnen, da es die Sicherheit auf der Schiene gefährdet. Hier gilt es (vgl etwa §§ 2, 91, 104, 108, 116, 126 und 129) jedenfalls auf die EisbEPV abzustellen und beide Verordnungen zeitgleich zu erlassen. Die BAK weist darauf hin, dass nur über die EisbEPV dem Sozial- und Ausbildungsdumping Einhalt geboten werden kann.

### **Eisenbahnschutzvorschriften (EisbSV)**

Die hier getroffenen Regelungen stimmen mit der EisbSV nicht überein bzw fehlen in der EisbBBV konkrete Festsetzungen, die den Fahrgästen adäquates Verhalten ermöglichen.

### **EU-Verordnung 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr**

Die EU-VO 1371/2007 ist in vielen Bereichen viel weitgehender. Insbesondere bei den Informationspflichten (vgl Anhang II „anzugebende Mindestinformation“ der EU-VO) für Reisende und bei den Bestimmungen für Fahrgäste mit Behinderung (vgl Kapitel V der EU-VO) ist in der EisbBBV nachzubessern.

Der BAK ist durchaus bewusst, dass eine vollständige Anpassung aller Bahnhöfe und aller Wägen an die Bedürfnisse von Personen mit Behinderungen oder mit eingeschränkter Mobilität, schon alleine aus finanziellen Überlegungen, nur langfristig verwirklicht ist. Dieses langfristige Ziel gehört jedenfalls verankert. So sind, etwa in den §§ 4 und 5, unmittelbar Regelungen zu treffen, die einerseits den Bestimmungen der EU-VO entsprechen und andererseits sicherstellen, dass Eisenbahnen langfristig barrierefrei werden. Die Regelung des § 4 Abs 5 („allgemeine Anforderungen an den Bau“) erscheint hierfür nicht ausreichend. Verbindliche Regelungen für den Betrieb sind quasi inexistent, obwohl auch hier die EU-VO Vorgaben (vgl zB Artikel 21 und Anhang II der EU-VO) macht.

Barrierefrei bedeutet für Menschen mit Behinderungen, dass die Einrichtungen für sie in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und benützbar sind. Entsprechend sind auch speziell aufbereitete Informationen vor Fahrtantritt und während der Zugfahrt bereit zu stellen. Die Anforderungen sind für alle Mobilitätseingeschränkten (davon u.a. umfasst sinneseingeschränkte Personen sowie Menschen mit Lernbehinderungen) gleichermaßen zu berücksichtigen, deren Einbeziehung bei Neu- und Umbauten soll vorgesehen werden.

Insbesondere ist Augenmerk darauf zu legen, dass geeignete (barrierefreie, rollstuhlgerechte) ausreichend große WC-Anlagen, taugliche Einstiegsmöglichkeiten in Wagen (zB durch fahrzeuggebundene Hebelifte oder fahrzeuggebundene Rampen) und ausreichend breiter Platz für Bewegungsmöglichkeiten in den Wagen für Rollstuhlfahrer (und auch Begleitpersonen) sichergestellt werden. Für blinde und sehbeeinträchtigte Personen ist u.a. eine kontrastreiche und taktile Gestaltung der Wagen sowie Kennzeichnungen durch Piktogramme vorzusehen, zusätzliche akustische Informationen sind anzubieten. Für gehörlose Menschen sollten Videos in Gebärdensprache eingesetzt werden.

Einrichtungen für diese Personen sind durch entsprechende Hinweise besonders zu kennzeichnen.

## Zu den einzelnen Punkten

### Betriebsbedienstete § 2 in Kombination mit § 5 (2)

Es geht aus Sicht der BAK nicht klar hervor, was „geeignetes“ Personal ist. Es ist hier eindeutig auf die entsprechende Ausbildung gemäß Eisenbahneignungs- und -prüfverordnung (EisbEPV, derzeit in Begutachtung) abzustellen. Nur so kann sowohl die geistige als auch die körperliche Eignung sichergestellt werden. Es fehlt zudem der Hinweis darauf, dass hier auch Firmen von Drittunternehmen gemeint sind.

§ 2 Definition der Bahnbenützenten stimmt mit der Definition der Bahnbenützenten in der in Begutachtung befindlichen Verordnung über Eisenbahnschutzvorschriften (EisbSV gemäß § 47 c des Eisenbahngesetzes EisbG) nicht überein. Die Definition ist in der EisbSV präziser und daher vorzuziehen.

§ 5 (2) ist dahingehend zu ändern, dass darin klar auf den Normadressaten der Verordnung, das Eisenbahnunternehmen, abgestellt wird:

„Das Eisenbahnunternehmen stellt sicher, dass nur geeignete Betriebsbedienstete eingesetzt werden.“ Als geeignete Bedienstete sind nur solche einzustufen die den Regelungen der EisbEPV entsprechen.

### § 3 (3) Allgemeine Bestimmungen

Bei der Beschilderung der Bahnbereiche wird auf die Kennzeichnungsverordnung verwiesen. Ebendort werden die „klassischen“ Warn-, Ge- und Verbotsschilder (wie „Achtung vor elektrischer Spannung“, „Nicht betreten“, „Schutzhelm tragen“ usw.) normiert. Eine Harmonisierung ist zu begrüßen, um einen Wildwuchs an Schildern zu vermeiden. Es fehlen aber die Regelungen, wie den Reisenden durch die Eisenbahnunternehmen jene Vorschriften leicht(er) verständlich gemacht werden, die nicht selbstexplizit oder nicht in der Kennzeichnungsverordnung enthalten sind. Beispielhaft wird auf die Auslegung der Bedeutung einer „rot schraffierten Fläche“ (§ 18 Abs 4) verwiesen. Neben den für den Betriebsablauf bzw für die Sicherheit wichtigen Hinweisen sollten hier auch „Vorschriften“ für den Fahrgast mit aufgenommen werden. Sind zB Fahrscheinautomaten bzw der Weg zu einem Automaten nicht oder nicht ausreichend beschildert, kann das für Fahrgäste auf einer Selbstbedienungsstrecke zu einer Strafzahlung führen. Dies gilt auch für Fahrkartenentwerter.

Die BAK schlägt hinsichtlich der Mitteilungspflichten an Reisende durch Eisenbahnunternehmen einen neuen Paragraphen „Kommunikation mit den Bahnbenützenten“ vor. Diesbezüglich ist untenstehend („§ 87 neu“) ein Vorschlag zu finden.

### § 4 Allgemeine Anforderungen an den Bau

Einrichtungen sollten nicht nur für Fahrgäste leicht erkennbar, leicht erreichbar und leicht bedienbar sein (vgl § 4 Abs 2). Derartige Bestimmungen sollten auch für die Beschäftigten gelten. Dies ist nachzutragen.

In Abs 5 ist jedenfalls klar auf die Eisenbahnunternehmen abzustellen. Dadurch würde nicht nur der „richtige“ Normadressat erreicht werden, sondern auch den EU-Regelungen (EU-Verordnung 1371/2007) entsprochen werden. In deren Artikel 21 wird eindeutig von Eisen-

bahnunternehmen und Bahnhofsbetreibern gesprochen. „Die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber sorgen durch Einhaltung der TSI für Personen mit eingeschränkter Mobilität dafür, dass die Bahnhöfe, die Bahnsteige, die Fahrzeuge und andere Einrichtungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind.“

### **§ 5 Allgemeine Anforderungen an den Betrieb**

Die Regelung, wonach die hier getroffenen Bestimmungen den Beschäftigten „nachweislich“ zur Kenntnis zu bringen sind, wird ausdrücklich begrüßt.

Aus Sicht der BAK widerspricht Abs 1 dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz. In dessen § 14 wird eine „Unterweisung“ der Beschäftigten gefordert, im § 5 Abs 1 des vorliegenden Entwurfes müssen Bestimmungen nur „zur Kenntnis“ gebracht werden. Zudem ist die Einschränkung auf „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ ebenfalls zu streichen, da ja auch andere Unternehmen die nicht Verkehrsunternehmen sind (etwa gem § 18 EISbG), Verkehre durchführen. Es wird gefordert, wie folgt zu formulieren:

„Die von ihm eingesetzten Bediensteten sind über diese Bestimmungen vom Eisenbahnunternehmen im jeweils erforderlichen Ausmaß nachweislich zu unterweisen.“

Es ist sicher zu stellen, dass Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei den Festlegungen der Abs 3, 4 und 5 auch die Folgen, die sich aus der Ausübung von Zugangsrechten verschiedener Zugangsberechtigter auf ihrer Schieneninfrastruktur ergeben, berücksichtigen.

Die Bestimmungen des Art 29 Abs 2 Z 2 der EU-RL 2001/14 sind national (noch) nicht umgesetzt worden, obwohl sie für eine Optimierung der Störungsbeseitigung auf Infrastrukturen durchaus dienlich sind. Abs 6 des § 5 ist daher wie folgt zu ergänzen:

(...) „Der Betreiber der Infrastruktur kann, wenn er dies für notwendig hält, verlangen, dass die Eisenbahnunternehmen ihm die Mittel zur Verfügung stellen, die seiner Meinung nach am besten geeignet sind, die normale Situation möglichst bald wieder herzustellen.“

### **§ 6 allgemeine Bestimmungen für Signale**

Abs 5 ist dahingehend zu ändern, dass darin klar auf den Normadressaten der Verordnung, das Eisenbahnunternehmen, abgestellt wird:

„Das Eisenbahnunternehmen stellt sicher, dass bei einem ausgefallenen Signal oder bei einem Signal das nicht wahrgenommen werden kann, die Bedeutung angenommen wird, die die höchste Sicherheit gewährleistet.“

### **§ 7 Instandhaltung in Zusammenhang mit §§ 24, 76 und 104**

Ein ausschließliches Abstellen auf ein unternehmensinternes Wagenuntersuchungskonzept ist nach Ansicht der BAK zu wenig, es ist mit einem sicheren Zugbetrieb nicht vereinbar. Der technisch sichere Einsatz von Fahrzeugen ist mehrstufig festzulegen:

- Verpflichtende wiederkehrende Untersuchungen: Für die Schiene gibt es derzeit keine verpflichtenden Fristen (weder zeitlich noch nach Laufleistung) für die regelmäßige Untersuchung von Betriebsmitteln. Ein Pendant zur § 57a Überprüfung bei Straßenfahrzeugen fehlt auf der Schiene und ist nachzutragen. Auch hier gilt, wie beim zugbegleiterlosen Betrieb, dass auf ausdrücklichen Wunsch des BMVIT die

Häufigkeit der Untersuchung von der Bearbeitung durch die EisbBBV-Arbeitsgruppe ausgeklammert wurde.

- Die Fahrzeuguntersuchung bevor ein Zug in Verkehr gesetzt wird ist derzeit nur sehr vage im § 104 der EisbBBV und als Zusatzbestimmung zur ÖBB Betriebsvorschrift V3 geregelt. Hier muss die Häufigkeit und der Umfang der Untersuchung (inkl Einrichtungen für die sichere Beförderung von Personen) und die Mindestqualifikation der ausführenden MitarbeiterInnen zwingend geregelt werden.
- Der Bereich der laufenden Wartung und Instandhaltung ist fahrzeug- und unternehmensabhängig und richtet sich nach den einschlägigen EU-Normen und nach den Bestimmungen des EisbG.

Des Weiteren fehlt die Definition von Wartung, Instandhaltung und Inspektion und gilt es über Stichproben und Schwerpunktaktionen den sicheren Schienenverkehr zu garantieren. Hierfür fehlt es an Mindestnormen. Seitens der BAK wird gefordert, hier Regelungen im EisbG zu treffen und die dafür notwendige Novellierung ehest zu starten.

Die Bestimmungen zu den Vorbereitungen der Zugfahrt (§ 104 des Entwurfs) sind um personenverkehrsspezifische Regelungen zu ergänzen. Beispielhaft wird auf defekte Notbremsen (bis zu 2/3 in manchen Zügen) verwiesen.

#### **§ 14 Lichtraum**

Hier wird beim Lichtraum die Bezugslinie G2 gemäß Anlage 2 zugrunde gelegt. Anlage 2 beinhaltet keine Bezugslinie G2. Es ist auf Anlage 3 zu korrigieren.

Die Novelle des EisbG sieht (mit wenigen Ausnahmen) grundsätzlich vor, Neu- und Ausbauten gemäß den Vorgaben der EU (Interoperabilitätsrichtlinie - TSI) durchzuführen. Diese Vorgaben müssen nicht zwangsläufig mit der Anlage der EisbBBV übereinstimmen.

Die streckenbezogene Festlegung von Begrenzungsmaßen ohne Nennung der Strecken widerspricht der Intention der EU-RL über die Interoperabilität. Ebendort wird die gesamteuropäische Harmonisierung gefordert. Es wird vorgeschlagen, das langfristige Ziel der Verpflichtung zum Ausbau gemäß EU-TSI-RL festzulegen. Nur bei den anderen (nicht TSI-) Strecken könnten Ausnahmen, analog zu den Ausnahmen im EisbG, vom TSI-Ausbau gemacht werden. Ein Verweis auf bzw eine Abklärung mit dem EU-Lichtraum ist jedenfalls erforderlich.

Seitens der BAK wird ebenfalls angeregt, nicht nur die Begrenzungslinien, sondern, gleichermaßen wie in der deutschen EBO, den Lichtraum festzulegen. Die diesbezügliche Anlage der EisbBBV wäre zu ergänzen.

#### **§ 18 (4) Bahnsteige und Rampen**

Hier werden, abhängig von der Geschwindigkeit der Fahrzeuge, Betretungsverbote festgelegt. Es muss durch örtliche Kennzeichnung sichergestellt werden, dass diese Bestimmungen den Bahnbenützenden leicht verständlich und erfassbar kommuniziert werden (vgl dazu auch die Anmerkungen zu § 3 und zu § 87). Dies selbst dann, wenn etwa Markierungen (noch) nicht angebracht sind oder nicht selbstexplizit sind.

Zur Gewährleistung des sicheren Ein- und Ausstiegs von Reisenden ist hier die Definition des maximalen Abstands zwischen Fahrbetriebsmittel und Bahnsteig (Bahnsteigspalt) erforderlich. Die BAK schlägt vor, die Formulierung aus § 30 Abs 8 der Straßenbahnverordnung zu übernehmen:

„Der waagrechte Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugfußboden oder Trittstufen muss möglichst klein sein; er darf im ungünstigsten Fall in der Türmitte 0,25 m nicht überschreiten.“. Behindertenverbände geben das notwendige stufenfreie Maß mit 0,05 m an. Die BAK weist zusätzlich auf die eingangs gemachten Bemerkungen und darauf hin, dass der behindertengerechte Aus- und Umbau ein maßgebliches Ziel der EU-Politik ist und die maßgeblichen EU-Verordnungen diesen Ausbau vorsehen. Es wird auf die EU-VO 1371/2007 sowie den Entwurf zu den TEN-Leitlinien (KOM(2011) 650 endgültig) verwiesen.

### **§ 22 Zugbeeinflussung**

Im Zusammenhang mit der Zugbeeinflussung weist die BAK auf ein grundsätzliches Problem hin: Das EisbG regelt nicht, wer die jeweils „zulässige Geschwindigkeit“ auf Eisenbahnen festlegt. Dies wird auch nicht in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung festgelegt. Die vorliegende Verordnung nimmt aber mehrfach (etwa hier im § 22 Abs 3) auf die „zulässige Geschwindigkeit“ Bezug und leitet daraus Rechtsfolgen – etwa die erforderliche Art der Zugbeeinflussung - ab. Faktisch legt das Infrastrukturunternehmen die zulässige Geschwindigkeit fest. Dadurch entsteht ein Konflikt zwischen der Herstellung einer hohen Netzkapazität, die hohe Investitionen erfordert, und der Notwendigkeit, möglichst sparsam zu wirtschaften.

### **§ 23 Fernmeldeanlagen**

Es sollte grundsätzlich die Ausrüstung mit Notrufstellen auf Bahnsteigen im Interesse der Fahrgäste vorgeschrieben werden. Dies sollte insbesondere auf den Hauptbahnen gelten, wobei Ausnahmen auf besetzten Bahnhöfen möglich sind.

### **§ 28 Abs 3 Vorsignal**

Hier wurde die Regelung falsch aus der derzeit gültigen EisbBBV übernommen. Es gilt „größere“ durch „größtmögliche“ Sicherheit zu ersetzen.

### **§ 30 Geschwindigkeitsanzeiger**

Abs 7 ist dahingehend zu ändern, dass darin klar auf den Normadressaten der Verordnung, das Eisenbahnunternehmen, abgestellt wird:

„Das Eisenbahnunternehmen stellt sicher, dass bei einem verloschenen Lichtsignal Geschwindigkeitsanzeiger, nur der Begriff angenommen wird, der die größte Sicherheit verspricht.“

### **§§ 54 und 133 Zugsignale**

Die Regelungen des § 54 Abs 2 stimmen nicht mit den Regelungen des § 98 Abs 3 überein. Die Regelungen zum Spitzensignal erscheinen in ihrer Gesamtheit (vgl dazu auch die Regelungen der § 4 Abs 7 und § 11 Abs 1 der Eisenbahnkreuzungsverordnung EKVO) verwirrend und sollten angeglichen werden. Die Übergangsbestimmungen im § 133 sind daher auch entsprechend den Vorgaben der EKVO zu ändern.

### **§ 54 Signale an Schienenfahrzeugen**

Der Begriff „besonders vorsichtig“ ist nicht bestimmt genug. Zudem ist nicht sichergestellt, dass hier ausschließlich das Unternehmen Normadressat ist. Es gilt zu formulieren: „Das Unternehmen stellt sicher, dass mit „Wagen besetzt“ gekennzeichnete Wagen (...)“.

### **§ 72 Bremsen**

Unter Abs 3 wird eine Notbremse für Fahrgäste vorgeschrieben. Die erforderliche Anzahl wird nicht definiert. Das ist nachzuholen.

Im letzten Satz des Abs 5 ist der unscharfe Begriff „Wagenserie“ durch „Zug“ oder „Zugfahrt“ zu ersetzen.

### **§ 73 Zug- und Stoßeinrichtungen**

Hier sollte ein technisch eindeutiger Wert im Sinne einer „Mindeststärke“ von Zug- und Stoßeinrichtungen festgelegt werden.

### **§ 75 Ausrüstung**

Die in Abs 4 erfolgte Beschränkung von möglichen Verletzungen auf das Wageninnere ist nicht zielführend, schließlich können auch außen Verletzungen entstehen. Der Begriff „Finger“ ist durch die Wortfolge „Einklemmen von Personen oder Körperteilen“ zu ersetzen.

In Abs 9 sollte die Anzahl der notwendigen funktionsfähigen Ausstiegsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der Anzahl der Reisenden und von den Ergebnissen einer praktischen Überprüfung (vgl dazu die Anmerkungen zu § 87) festgelegt werden, um ein Sparen auf Kosten der Sicherheit zu verhindern.

In § 75 sollte zudem aufgenommen werden, dass Schienenfahrzeuge die für die Fahrgastbeförderung konzipiert sind, über funktionierende Einrichtungen zur Regelung der Temperatur und über benützbare WCs verfügen müssen.

In EU-VO 1371/2007 über die Fahrgastrechte werden im Artikel 5 Anregungen zum Fahrradtransport gemacht. Diese sollten auf der waggonbaulichen Seite – zumindest langfristig – Berücksichtigung finden.

Bei der Ausstattung der Fahrbetriebsmittel werden keine Regelungen getroffen, inwieweit Verschieberaufstiege anzubringen sind. Das ist klarzustellen.

### **§ 78 Eisenbahnunternehmen, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind**

Hier wird das Einhalten der Bestimmungen dieses Abschnitts auf Eisenbahnunternehmen, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, aber Verkehre gem § 18 EisebG durchführen explizit ausgedehnt. Der § 18 des EisebG erlaubt einem Eisenbahnunternehmen Fahrten für den Bau einer Infrastruktur und Verschubfahrten. Dies könnte dahingehend interpretiert werden, dass die anderen Abschnitte (Signale, Bremsen usw.) für derlei Verkehre nicht gelten. Das wäre sachlich nicht nachvollziehbar. Es gilt klarzustellen, dass Verkehre gem § 18 EisebG natürlich alle sicherheitsrelevanten Bestimmungen einzuhalten haben.



### **§ 82 (1) Bedienen von Sicherungsanlagen**

Hier wird festgehalten, dass Sicherungsanlagen zu bedienen sind, sofern sie bedienbar sind. Unklar bleibt allerdings, was zu unternehmen ist, wenn sie nicht „bedienbar“ sind.

### **§ 83 untaugliche Signale**

Hier sollte Abs 1 wie folgt ergänzt werden:

„Untaugliche Signale sollen möglichst den Haltebegriff zeigen und es ist dafür zu sorgen, dass sie unverzüglich, längstens aber innerhalb von zwei Stunden, den Haltebegriff zeigen.“

### **§ 85 Sicherheit auf Bahnsteigzugängen**

Hier bedarf es im § 2 einer Festlegung, dass unter bahnbenützenden Fahrgästen ebenfalls Beschäftigte von Drittfirmen zu subsumieren sind.

Diese Bestimmung gestattet Zugverkehr unter gewissen Einschränkungen selbst dann, wenn Bahnsteige von Reisenden und Beschäftigten nur über schienengleiche Bahnsteigzugänge erreicht werden können. Die Bedingungen für das Erlauben des Zugverkehrs bei ausreichender Sicht auf herannahende Züge erscheinen nicht exekutierbar. Es ist insbesondere unklar, wer festlegt, ob eine ausreichende Sicht im laufenden Betrieb, also auch in der Nacht und bei Nebel, gegeben ist und wie diese Bestimmung den Bahnbenützenden kommuniziert wird.

Das Erlauben von Zugverkehr selbst dann, wenn Bahnsteige nur über schienengleiche Bahnsteigzugänge erreicht werden müssen, sollte auf Nebenbahnen beschränkt werden.

### **§ 86 Sicherheit der Bahnbenützenden bei Fahrgastwechsel**

Die Bestimmung in Abs 1, wonach nur akustische Signale gegeben werden müssen, wenn erkannt wird, dass Bahnbenützende im Begriff sind, auf der falschen Seite auszusteigen oder von fahrenden Zügen auf- bzw abzuspringen, ist schlicht inakzeptabel. Hier wird offensichtlich versucht, mangelnde Sicherheitseinrichtungen durch (andere) Reisende oder durch Beschäftigte zu substituieren. Richtigerweise müsste hier wie folgt Vorsorge getroffen werden:

„Das Eisenbahnunternehmen stellt sicher, dass Türen nur auf der richtigen Seite geöffnet werden können und sichert Türen derart, dass sie erst nach deren Freigabe durch Bahnbedienstete oder durch die Aktivierung der Türnotbetätigung geöffnet werden können.“

Sollten Fahrgäste tatsächlich „auf der falschen Seite“ aussteigen können oder von fahrenden Zügen abspringen können, ist der Wagen unmittelbar aus dem Verkehr zu nehmen, da die Sicherheit der Reisenden nicht mehr gewährleistet ist.

Die Bestimmung, nur akustische Signale abgeben zu müssen, ist daher auf den Fall einzuschränken, in dem versucht wird auf fahrende Züge aufzuspringen. Auch hier gilt es auf den Normadressaten abzustellen („Das Eisenbahnunternehmen stellt sicher, dass ...“).

Die Information in „der betreffenden Betriebsstelle“ ist in jedem Fall missverständlich. Verständigt werden sollten ebenso die Reisenden im Zug.

Seitens der BAK wird die Ergänzung des § 86 vorgeschlagen: „Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen geeignete



Vorkehrungen für das sichere Zusteigen und Verlassen des Zuges, insbesondere für den sicheren Übertritt vom Bahnsteig in den Wagen, zu sorgen. Besondere Sorgfaltspflichten sind für Reisende, die in ihrer Mobilität und/oder ihrer optischen und/oder ihrer akustischen Wahrnehmung eingeschränkt sind, vom Eisenbahnunternehmen zu tragen.“

### § 87 Sicherheit der Reisenden

In Abs 2 bleibt unklar, inwieweit diese Bestimmung eine Fahrgastnotsprechstelle impliziert (vgl dazu auch § 113 Abs 2 Z 4). Diese ist aus Sicht der BAK auf jeden Fall erforderlich. Ausnahmen vom Einbau einer Fahrgastnotsprechstelle sind nur bei Zügen, wo eine direkte Kontaktaufnahme zu ZugbegleiterInnen unmittelbar möglich ist, zuzulassen.

Die Einschränkung, dass nur zu MitarbeiterInnen des Eisenbahnverkehrsunternehmens Kontakt aufgenommen werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Es gibt letztlich nur zwei Beschäftigtengruppen, die tatsächlich Hilfe leisten oder in die Wege leiten können: Jene der Leitstellen (Infrastrukturbeschäftigte) und die ZugbegleiterInnen (Beschäftigte der Verkehrsunternehmen). Jedenfalls gilt es zu vermeiden, hier TriebfahrzeugführerInnen zusätzliche Tätigkeiten zu übertragen, da sie diesen schlicht nicht nachkommen können.

Abs 5 ist richtigerweise, nicht zuletzt um den Regelungen des § 4 Abs 5 entsprechen zu können, zu ergänzen:

„Wagen müssen in Notfällen sicher verlassen werden können. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat im Einvernehmen mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen darüber hinaus alle weiteren notwendigen und geeigneten Vorkehrungen für das sichere Verlassen des Zuges im Notfall zu treffen. Besondere Sorgfaltspflichten sind für Reisende, die in ihrer Mobilität und/oder ihrer optischen und/oder ihrer akustischen Wahrnehmung eingeschränkt sind, vom Eisenbahnunternehmen zu tragen.“

In Abs 6 sollte das Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherstellen, dass Züge nicht überfüllt sind. Dabei könnte es, zumindest bei einem Zug mit ZugbegleiterInnen, eine Regelung derart geben, dass hier taxativ Tatbestände der Überfrequenz (wie Nichterreichen von Feuerlöschern und weiteren Einrichtungen für den Notfall) aufgenommen werden. Hinsichtlich der Überfüllung der Züge wären ebenso Zählungen und Statistiken wünschenswert, um hier rasch Gegenmaßnahmen ergreifen zu können. Seitens der BAK wurde festgestellt, dass Überfüllungen selbst dann vorkommen, wenn grundsätzlich „planbare“ Ereignisse (Ferienbeginn, Großveranstaltungen, „Winter“ usw) eintreten.

Aus Sicht der BAK sind, zusätzlich zu den Bestimmungen in den §§ 85, 86, 87 und 113, folgende Neuregelungen für einen sicheren Zug unbedingt erforderlich:

#### Minimierung des Bahnsteigspaltes

Derzeit ist der Bahnsteigspalt nicht entsprechend genormt. Es gibt häufige Stürze von Reisenden zwischen Wagen und Bahnsteig (s auch Anmerkungen zu §§ 18 und 86),

#### Optimierung der Schienenfahrzeuge

In den Bahnsteigspalt gestürzte oder an den Fahrzeugen „hängengebliebene“ Reisende werden durch ZugbegleiterInnen, nicht aber durch die in der

EisbBBV getroffenen Bestimmungen im § 113 Abs 2 Z 2 (seitenselektive Türsteuerung) und § 113 Abs 2 Z 3 (Türraumüberwachung) erkannt.

Ein Verlassen des Zuges durch die TriebfahrzeugführerInnen (vgl. Regelung § 113 Abs 4) kann derzeit dazu führen, dass die Türen für Fahrgäste ebenfalls (zumindest auf einer Zuglänge) geöffnet werden müssen. Die Bestimmungen der Z 4, wonach Reisenden hier lediglich eine Verhaltensanordnung zu geben sei, erscheint keinesfalls als ausreichend.

Es muss sichergestellt werden, dass Reisende an Fahrzeugen nicht hängenbleiben können. Die Regelung des § 113 wonach nur Türgriffe und Türtaster so beschaffen sein müssen, dass ein unbeabsichtigtes Hängenbleiben hintangehalten wird, ist dafür nicht ausreichend. Einerseits ist „hintangehalten“ durch „ausgeschlossen“ zu ersetzen. Andererseits befinden sich auf Fahrzeugen auch andere Einrichtungen (hervorstehende Bauteile jeglicher Art wie Ventile, Absperrhähne udglm) an denen Reisende hängen bleiben können.

#### Vermeidung der Überfüllung von Zügen

Es ist unklar, wer die Überfüllung von Zügen feststellen kann und wer Maßnahmen dagegen setzen kann, wenn, warum auch immer, kein/e ZugbegleiterIn an Bord ist. Dadurch wird die Sicherheit der Reisenden, des Zugbetriebs und anderer Beschäftigter (Fluchtweg) gefährdet.

#### Notfallskonzepte

Die Notfallkonzepte (Wagenevakuierung, Stillstand auf der Strecke) sind derzeit auf ZugbegleiterInnen abgestellt. Diese müssten jedenfalls überarbeitet werden. Gegebenenfalls müssen bauliche Maßnahmen in Waggons und auf Bahnsteigen gesetzt werden. Speziell geschultes Personal ist zur Seite zu stellen, da die erforderlichen Maßnahmen derzeit nicht durch TriebfahrzeugführerInnen abgedeckt werden können (fehlende Ausbildung, zu umfangreich für eine Person, mangelnde Ausstattung der Fahrzeuge).

#### Fahrzeugüberprüfung

Es ist unklar, wer die Tätigkeit der Fahrzeugüberprüfung (Funktionalität der Wagenverschlüsse, Hindernisse etwa unter dem Fahrzeug wie Hemmschuhe) anstelle der ZugbegleiterInnen durchführen kann.

Seitens der BAK wird angeregt, die Unternehmen seitens der Behörde aufzufordern, die Praxistauglichkeit ihrer Sicherheitsvorkehrungen zu demonstrieren. Dies sollte in Form einer Übung unter „realen“ Verhältnissen erfolgen. Die zu treffenden Vorkehrungen der Eisenbahnunternehmen haben zumindest Räumung und Evakuierung, Freihaltung sämtlicher Fluchtwege (für MitarbeiterInnen wie Reisende), Zugänglichkeit von Löschmitteln mit und ohne ZugbegleiterIn in gleicher Qualität sicherzustellen.

### **§ 87a (neu) Information der Bahnbenützenden; Zusammenwirken EisbBBV, EisbSV und Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG)**

Die BAK schlägt vor, einen § 87a über die Information der Bahnbenützenden aufzunehmen, um dem derzeitigen Informationsdefizit entgegenzuwirken. Neben den sicherheitsrelevanten Bestimmungen (vgl auch die Regelungen in den EisbSV) sollten Bestimmungen zur Sicherstellung der Zugänglichkeit iwS und zur Hebung des Komforts der Reisenden aufgenommen werden. Dies umso mehr, da das Eisenbahnbeförderungsgesetz (EBG) mit dem Fahrgastrechtesgesetz zusammengeführt werden soll. Es ist absehbar, dass die bereits bestehenden Pflichten (vgl zB § 11 EBG) ausgeweitet werden.

Gleiches ist auch bei den Bestimmungen der EU-VO 1371/2007 über Fahrgastrechte (insbesondere Anhang II und Kapitel V) festzustellen. Sowohl in der EU-VO als auch im EBG werden die Eisenbahnunternehmen verpflichtet, Fahrgäste zu informieren. Hierfür sind sehr wohl auch bauliche Maßnahmen wie Fahrplantaafeln in den Bahnhöfen, Durchsagemöglichkeiten in allen Zügen sowie Kenntlichmachung der Ansprechpartner, der Bahnhöfe und der Züge insbesondere für Personen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität erforderlich. Das ist in der vorliegenden EisbBBV nicht umfassend erfolgt.

Es gilt, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen im Einvernehmen mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen sicher zu stellen hat, dass Fahrgäste bei Störungen im Regelbetrieb, bei außerplanmäßigen Halten, beim Ausfall von Aufenthalten, bei Notfällen und sonstigen besonderen Vorkommnissen ehestmöglich, ausreichend und verständlich informiert werden. Reisende müssen über Durchsagen und falls vorhanden über Monitore über sicherheitsrelevante Aspekte, die gesetzten Maßnahmen und nach Möglichkeit über auftretende Wartezeiten und nächstmögliche Anschlüsse informiert werden (vgl dazu auch Anhang II der EU-VO 1371/2007). Ebenso sind lt EU-VO Fahrgäste vor Fahrtantritt darüber zu informieren, ob es Einschränkungen für Personen mit Behinderung und andere Gruppen (Raucher, Fahrradfahrer) gibt.

In der EisbBBV wären grundsätzlich auch jene Vorkehrungen zu treffen, die den Fahrgästen überhaupt erst ermöglichen, den Bestimmungen anderer Verordnungen, insbesondere der Verordnung über den Schutz von Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeuge (EisbSV), adäquat entsprechen zu können. Dabei handelt es sich einerseits um einfache Informationen wie die Ankündigung der Bahnhofssperrzeiten und um Informationen den KundenInnenkomfort betreffend (Wartezeiten, Anschlüsse usw). Andererseits sind auch sicherheitsrelevante Aspekte betroffen. So werden beispielsweise keine Aussagen darüber gemacht, wie die Fahrgäste über das „gewünschte Verhalten“ in Gefährdungsbereichen informiert werden.

Folgende Gegenüberstellung zeigt exemplarisch, dass das Zusammenspiel zwischen EisbBBV und EisbSV im vorliegenden Entwurf nicht ausreichend berücksichtigt wird.

**Regelung EisbSV:**

GZ BMVIT-220.229/0002-IV/SCH2/2010

§ 2 Abs 1 und § 6 Abs 4	Betreten von Bahnanlagen
§ 2 Abs 2	Betreten von Bahnsteigen ohne ausreichende Boden- markierung
§ 2 Abs 5	Sperrzeiten von Bahnhöfen
§ 2 Abs 7	Betreten der Bahnanlagen für Hilfskräfte
§ 3 Abs 1 Z 1	innerbetriebliche Verkehrswe- ge
§ 6 Abs 4 Z 10	Verbot des Verlassens von Zügen bei außerfahrplanmäßi- gen Halten

**Vorkehrungen in EisbBBV:**

Die EisbBBV trifft keine Regelung wie den Rechtsunterworfenen mitgeteilt wird, in welcher Art sie sich bei nicht gekennzeichneten Gefahrenräumen zu verhalten haben bzw wo diese sind.

Reisende müssen weiterhin selbst einschätzen ob die Bodenmarkierung „ausreichend“ ist.

Es gibt keine Verpflichtung die Sperrzeiten den Reisenden zu kommunizieren. Reisende dürfen selbst festlegen, ob sie nun den Bahnsteig betreten dürfen um einen Fahrschein zu kaufen oder einen Fahrplan zu lesen.

Es sind keine Regelungen vorgesehen, wie den Hilfskräften kommuniziert wird, dass ein gefahrloses Betreten möglich ist.

Es gibt keine Bestimmung, die die Kennzeichnung der innerbetrieblichen Verkehrswege vorschreibt.

Es gibt keine Bestimmung die die Eisenbahnunternehmen verpflichtet, außerfahrplanmäßige Halte mitzuteilen, bzw für eine Verriegelung der Türen bei außerfahrplanmäßigen Halten zu sorgen.

Die EisbSV wurde bereits 2010 in Begutachtung geschickt, wurde aber bis dato noch nicht veröffentlicht.

Selbstverständlich sind alle notwendigen (örtlichen) Regelungen, wie eben nicht gekennzeichnete Gefahrenräume, Bedeutung der Markierungen, innerbetriebliche Wege, Sperrzeiten udglm ausreichend und leicht verständlich zu kommunizieren.

**§ 91 (5) Gleissperre**

Hier gilt es, die MitarbeiterInnen entsprechend der EisbEPV zu definieren und festzulegen, unter welchen Umständen eine Gleissperre wieder aufgehoben werden kann.

### **§ 93 gefährdete Rotte**

Die hier getroffenen Regelungen widersprechen den §§ 26 und 26a der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV). Das „Aufweichen“ der Bestimmungen wird, nicht zuletzt aufgrund der hohen Gefährdung, entschieden abgelehnt. Die BAK fordert, die Regelung in der EisbAV zu belassen.

### **§ 94 (1) Sichern von stillstehenden Fahrzeugen**

Die Formulierung im letzten Satz ist zu unbestimmt. Es sollte wie folgt formuliert werden: „Die Durchführung der Sicherung ist von jenem Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten, das das jeweilige Fahrzeug abstellt.“ Ebenso erscheint es zweckdienlich zu verlangen, dass aufgrund der zahlreichen unterschiedlichen Möglichkeiten der Sicherung, seitens des Unternehmens sichergestellt werden muss, dass sämtliche Sicherungsmittel wieder entfernt werden.

### **§ 95 völlig gestörte Verständigung**

Hier bedarf es Regelungen die sicherstellen, dass die Sicherheit des Zugbetriebes (freie Gleisabschnitte usw) gewährleistet sein muss.

### **§ 96 Bau- und Instandhaltungsarbeiten**

Der letzte Satz des Abs 2 widerspricht § 97 Abs 2 und ist daher zu streichen.

Die Sonderbestimmungen wären durch Regelungen hinsichtlich

- der nachweislichen Unterweisung der Betriebsbediensteten und
- der (weiterhin) erforderlichen Abstimmung der Sicherheitsmanagementsysteme

zu ergänzen.

### **§ 97 Allgemeine Bestimmungen für Fahrten**

Abs 2 widerspricht § 96 Abs 2.

Hier fehlt die Klarstellung, dass Fahrten auch Anforderungen an das eingesetzte Personal stellen.

### **§ 98 Allgemeine Bestimmungen für Zugfahrten**

Die Festlegung des § 98 Abs 3, wonach alle Betroffenen zu verständigen sind, impliziert auch die Verständigung der Straßenverkehrsteilnehmer, die die Eisenbahnkreuzung passieren (könnten). Das erscheint nicht durchführbar.

Art und Form des Schlussignals ist nicht definiert. Hinsichtlich des Zugspitzensignals bedarf es einer Abgleichung (vgl die Anmerkungen zu § 54) der einzelnen Rechtstexte.

Im Abs 6 wird es den Unternehmen überlassen, für die Sicherheit von Personen in spezifischen Zügen (Postzüge, Militärzüge und auch Züge, in denen Ladungs- und Transportbegleiter mitfahren) entsprechende Regelungen zu erstellen. Warum diese Personengruppen nicht gänzlich in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, ist sachlich nicht nachvollziehbar. Den Unternehmen die Sicherheit der Reisenden quasi „optional“ zu überlassen ist widersinnig. Dies insbesondere dann, wenn sich zahlreiche Nutzergruppen nur bedingt

freiwillig, etwa bei Militärzügen, in diesen Zügen befinden. Es wird zusätzlich auf die Überalterung der Flotte der ROLA hingewiesen.

**§ 100 (8)** Eine Bremsprobe ist nach einer Bremsstörung nicht „erforderlichenfalls“ sondern „jedenfalls“ durchzuführen.

### **§ 101 Bremsprobe und § 102 Zugbildung**

Die Bestimmung, wonach die Eisenbahnverkehrsunternehmen Regelungen zu erstellen haben, durch welche Betriebsbediensteten die Bremsprobe (§ 101) oder Prüfungen (§ 102) durchzuführen ist, hebt die Eisenbahneignungs- und -prüfverordnung aus und ist abzulehnen.

### **§ 103 Länge der Züge**

Abs 3 ist dahingehend zu ergänzen, dass „die Sicherheit durch betriebliche Anweisungen und technische Einrichtungen gewährleistet ist.“

### **§ 104 Vorbereitung der Zugfahrt**

In den Abs 3 und 4 fehlen die Regelungen für die Einrichtungen für die Sicherheit (Einrichtungen für den Notfall), die Information und den Komfort (WC) der Fahrgäste. Zudem ist es erforderlich die Tätigkeiten durch entsprechend geschultes Personal (EisbEPV) durchführen zu lassen.

Im Abs 6 bleibt unklar, wie die Kennzeichnung der defekten Einrichtungen zu erfolgen hat. Ein Abstellen auf die Kennzeichenverordnung (vgl Anmerkungen zu § 3 allgemeine Bestimmungen), erscheint nicht ausreichend.

### **§ 108 Fahrstraße**

In Abs 3 und 4 ist es erforderlich, die Tätigkeiten durch entsprechend geschultes Personal (EisbEPV) durchführen zu lassen.

### **§ 113 Besetzen der Reisezüge**

Reisezüge sind nicht nur sicher zu bauen, sondern auch sicher zu betreiben. Besonders kritisch sind dabei das sichere Abfertigen des Zuges und die Sicherheit der Reisenden bei außergewöhnlichen Ereignissen. Derzeit vertrauen die Reisenden dabei auf die rasche und kompetente Bewerkstelligung und Hilfe durch die Beschäftigten. Gerade Zugbegleiter erfüllen wichtige Sicherheitsaufgaben für die Fahrgäste (sicheres Abfertigen, Ansprechpartner bei Vorfällen, kompetente Hilfe in Notsituationen bis hin zur Zugräumung) und sind das Sprachrohr und Imageträger des Unternehmens nach außen. Gerade ZugbegleiterInnen schneiden bei KundenInnenbefragungen immer hervorragend ab. Durch aus Kundensicht selten nachvollziehbare Einsparungsmaßnahmen, werden die Ansprechpartner bei den Eisenbahnunternehmen zusehends weniger, ohne dass entsprechende, ausgleichende Maßnahmen gesetzt werden. Dadurch werden Sicherheitslücken geöffnet die zum Teil auch durch die vorliegende Novelle nicht beseitigt werden. Die BAK lehnt jede Gefährdung von Reisenden und von Betriebsbediensteten ab und hat ihre Vorstellungen eines „sicheren Zuges“ obenstehend (vgl Anmerkungen zu §§ 85, 86, 87, 87 neu und „Zur Sicherheit der Reisenden und der Betriebsbediensteten im Allgemeinen“) dargelegt.

### **§ 115 Abfahren von Zügen**

Es sollte im Abs 1 aus Sicht der BAK keine Ausnahmen geben oder diese näher definiert werden.

### **§ 116 (1) Signalbeachtung**

Es ist erforderlich, die Tätigkeiten durch entsprechend geschultes Personal (EisbEPV) durchführen zu lassen.

### **§ 119 Außerfahrplanmäßiges Anhalten**

Hier sollte eine Verständigung der Reisenden erfolgen (vgl dazu die Anmerkungen zu § 3).

### **§ 122 Fahren auf Sicht**

Abs 1 Z 5 ist ersatzlos zu streichen, abgesehen davon, dass bei völlig gestörter Verständigung ein "Fahren auf Sicht" per definitionem nicht angeordnet werden kann.

### **§ 123 Unterlagen**

Im Abs 1 sollte klargestellt werden, dass die Informationen und Unterlagen in deutscher Sprache zur Verfügung gestellt werden müssen.

Die Vereinbarungen im Abs 2 können aus Sicht der BAK nicht auf diese allgemeine Art in einer Verordnung geregelt werden. Stattdessen sind diese näher durch den Gesetzgeber zu definieren. Es sind auch Aufbewahrungsregeln für eine effektive Kontrolle festzulegen.

Mit der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs im Güterverkehr und im grenzüberschreitenden Personenverkehr haben auch Unternehmen mit Sitz außerhalb des österreichischen Bundesgebietes Zugang zum Schienennetz. Dadurch wird eine Überprüfung einschlägiger ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen erschwert bzw faktisch unmöglich gemacht. Dabei handelt es sich in erster Linie um die Überprüfung der Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes (AZG). Entsprechend sind die Eisenbahnunternehmen zu verpflichten, für das gesamte sicherheitsrelevante Personal adäquate Nachweise über die (auch im Ausland) geleistete Arbeitszeit mitzuführen. Die Behörde ist personell derart auszustatten, dass hier entsprechende Kontrollen durchgeführt werden können.

### **§ 126 Sonderbestimmungen**

In Abs 1 erscheint die Bestimmung „(...) es ist Ruhe zu bewahren“ zu unbestimmt. Wer hier der Normadressat ist, ist unklar. Zielführender ist es, Eisenbahnunternehmen zu einem entsprechenden Sicherheitsmanagement (Notfallkonzepte, Ausbildungen, Schulungen und organisatorische Vorsorge) zu verpflichten.

In Abs 2 ist unklar, welche MitarbeiterInnen welchen Unternehmens gemeint sind. Es ist erforderlich die Tätigkeiten durch entsprechend geschultes Personal (EisbEPV) durchführen zu lassen.

Abs 6 ist dahingehend zu ändern, dass darin klar auf den Normadressaten der Verordnung, das Eisenbahnunternehmen, abgestellt wird. Das Eisenbahnunternehmen hat sicher zu stellen, dass eine sofortige Meldung an die betriebssteuernde Stelle erfolgt.



### **§ 127 Begriffsbestimmung**

In Abs 4 sind Beschäftigte „nachweislich“ zu unterweisen.

### **§ 128 Allgemeine Anforderungen an Betriebsbedienstete**

Die Regelungen des Abs 1 Z 4 werden ausdrücklich begrüßt.

### **§ 129 Ausbildung**

Dieser Paragraf ist zu streichen, stattdessen ist auf die EisbEPV zu verweisen.

### **Übergangsbestimmungen**

Die im § 132 gemachten Ausnahmen der Anwendung der EisbBBV bei (bereits bestehenden) Anlagen sind insbesondere in den Bereichen Zugfunk (Abs 4), Markierung der Bahnsteige (Abs 2), Anschriften (Abs 4), schienengleiche Übergänge (Abs 3) und Nostalgiefahrzeuge (Abs 7) höchst problematisch.

Die Bestimmungen des § 133 werden hinsichtlich der „lebenslangen“ Ausnahme für die Adaptierung von spezifischen Signalen (Abs 4) abgelehnt. Die BAK weist zudem darauf hin, dass die erwähnte Kennzeichnungsverordnung (Abs 2) keine Übergangsfristen beinhaltet. Hier also Übergangsfristen von der Anwendung der Kennzeichnungsverordnung vorzusehen, ist abzulehnen.

Die Übergangsfristen für die Adaptierung der Signale und der Betriebsvorschriften im § 134 sind unverhältnismäßig lang.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel  
Präsident  
F.d.R.d.A.

Günther Chaloupek  
iV des Direktors  
F.d.R.d.A.