

## **Erläuterungen zur 1. StrabVO-Novelle**

### **Allgemeiner Teil**

Seit der Erlassung der Straßenbahnverordnung 1999 haben sich beim Stand der Technik und bei den gesetzlichen Grundlagen Anpassungen ergeben. Hiedurch ist der geltende Verordnungstext teilweise schwer verständlich, enthält obsoletere Pflichten (zB über Meldungen an die Eisenbahnbehörden bzw. technische Überwachung) und ergibt sich im technischen Bereich die Notwendigkeit von an sich vermeidbaren Verfahren gemäß § 27 des Eisenbahngesetzes ("Erleichterungen" im Sinne von Ausnahmegenehmigungen).

Von verschiedenen Seiten wurde an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit dem Ersuchen herangetreten, die bewährte Straßenbahnverordnung 1999 punktuell anzupassen bzw. mit Bestimmungen über Oberleitungs-Omnibusse zu ergänzen. Die nunmehr vorgeschlagene Novelle wurde durch eine Arbeitsgruppe unter Beiziehung von externen Fachleuten, insbesondere einer Vertreterin des ÖAR – Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs und Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Straßenbahnunternehmen bzw. des Fachverbandes der Schienenbahnen, vorbereitet.

Die bestehende Straßenbahnverordnung 1999 (StrabVO) ist in weiten Teilen der deutschen Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) nachgebildet, deren betriebliche und technische Vorgaben sich mit den Vorgaben auch in vielen anderen europäischen Staaten decken. Infolge dessen hat sich – wie Rückmeldungen der Straßenbahnunternehmen zeigen – im Straßenbahnbereich, insbesondere für Straßenbahnfahrzeuge, ein entsprechender Markt entwickelt, was zahlreiche Vorteile mit sich bringt. Es wird daher als zweckmäßig angesehen, Änderungen gegenüber den internationalen Standards weiterhin nur dann vorzunehmen, wenn dies aufgrund der unterschiedlichen Rechtsordnung notwendig oder damit sonst ein eindeutig erkennbarer Vorteil verbunden ist.

Neben einer weitergehenden Anpassung an das Vorbild der deutschen BOStrab sollte die Novelle auch dazu genutzt werden, Vereinfachungspotential zu nutzen, zwischenzeitige (vor allem begriffliche) gesetzliche Änderungen (zB Eisenbahngesetz, Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz) zu berücksichtigen, bewährte Regelungen aus Verordnungen zum Vollbahnbereich (zB aus Eisenbahnverordnung, Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung, Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung) zu übernehmen sowie Bestimmungen für Oberleitungs-Omnibusse in die Verordnung aufzunehmen.

Durch die vorgesehenen Anpassungen in der StrabVO werden Pflichten betreffend die Meldungen des Straßenbahnunternehmens an die Behörde (§ 7 StrabVO) bzw. über die Technische Aufsicht (§ 62 StrabVO) beseitigt und verbleiben hierbei nur mehr die (seit Erlassung der StrabVO geänderten) Vorgaben nach dem Eisenbahngesetz 1957. Zusätzlich werden infolge der Anpassung an den Stand der Technik in Zukunft Verwaltungsverfahren nach § 27 EisbG („Erleichterungen“ im Sinne von Ausnahmegenehmigungen) entfallen können, weil von den dann geänderten Regelungen der Straßenbahnverordnung nicht abgewichen wird. Hiedurch sind geringfügige, nicht quantifizierbare Verwaltungsentlastungen sowohl für Unternehmen als auch für Behörden zu erwarten.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Z 2 (§ 1):**

Bislang waren Oberleitungs-Omnibusse vom Geltungsbereich der Straßenbahnverordnung vollständig ausgenommen. Die Novelle wird genutzt, die Geltung von wesentlichen Grundsätzen der Straßenbahnverordnung auch auf Oberleitungs-Omnibusse auszudehnen.

#### **Zu Z 3 (§ 2 Z 7):**

Diese rein begriffliche Anpassung (Ersetzung von „Fahrbetriebsmittel“ durch „Schienenfahrzeug“) berücksichtigt entsprechende Änderungen des Eisenbahngesetzes.

#### **Zu Z 4, Z 5, Z 16 und Z 23:**

Hier erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die neue deutsche Rechtsschreibung.

#### **Zu Z 6 und Z 8 (§ 4 Abs. 5 und § 5a):**

Die bisher geltende Bestimmung des § 4 Abs. 5 wird im Sinne der Bestimmung des § 6 EisbBBV um betriebliche Anforderungen erweitert und an die seither eingetretenen Änderungen der Gesetzeslage (insbesondere der Erlassung des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes) angepasst. Daraus ergibt

sich systematisch die Notwendigkeit, die Bestimmung aus § 4 („Allgemeine Anforderungen an den Bau“) herauszulösen. Die Bestimmung tritt wie bisher allgemein zu den Bestimmungen für Betriebsanlagen und Fahrzeuge hinzu, die in diesem Sinne auszulegen sind (zB sind bei der Bemessung von Bahnsteigen auch auf in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen entsprechend zu berücksichtigen).

Eine inhaltliche Änderung erfolgt hiedurch nicht. An Stelle der Anführung von bestimmten Personengruppen soll künftig auf „in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen“ verwiesen werden. Diese bilden im öffentlichen Personennahverkehr einen sehr großen Teil der beförderten Personen.

Zu den zu berücksichtigenden Bereichen zählen insbesondere:

- Stufenlose Erschließung von Haltestelle und Fahrzeug;
- Gewährleistung von Mindestbewegungsräumen und Platzerfordernissen in Haltestelle und Fahrzeug;
- Absicherung von Hindernissen und Gefahrenbereichen;
- Taktile Bodeninformationen im Haltestellenbereich;
- Barrierefreie Ausführung visueller Leitsysteme, Anzeigen und Informationen;
- Ausreichende Beleuchtung sowie kontrastreicher Gestaltung von Haltestelle, Fahrzeug und Fahrzeuginnerem;
- Verfügbarkeit aller Informationen, Signale, Bedienelemente und Notrufeinrichtungen für Fahrgäste und Fußgänger gemäß dem Zweisinne- Prinzip.

Grundlagen für barrierefreies Bauen finden sich beispielsweise in der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM). Hierbei ist aber zu beachten, dass die TSI PRM nur für den Vollbahnbereich gilt und daher systembedingte Unterschiede zum Straßenbahnbereich zu berücksichtigen wären. Weitere Anhaltspunkte zur Berücksichtigung der Barrierefreiheit finden sich darüber hinaus vor allem in nachstehenden technischen Normen und Richtlinien:

- RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr
- RVS 02.02.36 Alltagsgerechter barrierefreier Straßenraum
- RVS 03.06.13 Eisenbahnkreuzungen – Sicherung und Ausstattung, Bedachtnahme auf behinderte Menschen
- ÖNORM B 1600 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen
- ÖNORM A 3012 Visuelle Leitsysteme für die Öffentlichkeitsinformation
- ÖNORM EN 12464 Angewandte Lichttechnik – Arbeitsstättenbeleuchtung
- ÖNORM EN 81-70 Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge – Teil 70: Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen
- ÖNORM V 2100 Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Taktile Markierungen an Anmeldetableaus für Fußgänger
- ÖNORM V 2101 Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Akustische und tastbare Hilfssignale an Verkehrslichtsignalanlagen
- ÖNORM V 2102 – 1 Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Taktile Bodeninformationen – Teil 1: Für Wege in Baulichkeiten und im öffentlichen Raum bei Fahrgeschwindigkeiten bis max. 80 km/h
- ÖNORM V 2103 Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Tragbare Sender zur Aktivierung von Hilfseinrichtungen für behinderte Menschen
- ÖNORM V 2104 Technische Hilfen für sehbehinderte, blinde und mobilitätsbehinderte Menschen – Baustellen- und Gefahrenbereichsabsicherungen
- ÖNORM V 2105 Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Tastbare Beschriftungen und Informationssysteme

Eine übersichtliche Zusammenstellung zu den Anforderungen bietet auch der „Leitfaden für barrierefreien öffentlichen Verkehr – Anforderungen an barrierefreie Straßenbahnen“ ([http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/barrierefreiheit/downloads/leitfaden\\_strassenbahn.pdf](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/barrierefreiheit/downloads/leitfaden_strassenbahn.pdf)).

Bei Fragestellungen, zu denen sich in den Regelwerken und Leitfäden keine ausreichenden Hinweise finden, besteht auch die Möglichkeit Interessenvertretungen von Menschen mit Behinderungen zu konsultieren und eventuelle Maßnahmen mit ihnen abzustimmen.

Werden vom Straßenbahnunternehmen bei der Planung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen auch die Hilfestellung durch Personal als Maßnahme vorgesehen, um in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen die Benützung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge zu ermöglichen oder zu erleichtern, so muss die tatsächliche Anwesenheit dieses Personals auch sichergestellt sein.

**Zu Z 7 (§ 5 Abs. 1a):**

Die Bestimmung wurde aus § 5 Abs. 2 EisbBBV übernommen.

**Zu Z 9 (§§ 6 bis 9):**

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit den geringfügig adaptierten Bestimmungen in der EisbVO 2003 sollen diese – in an die besonderen Verhältnisse des Straßenbahnbetriebes geringfügig angepasster Form – nunmehr in die StrabVO übernommen werden.

Die Erreichbarkeit des Betriebsleiters bezieht sich dabei darauf, dass dieser grundsätzlich bei außergewöhnlichen Ereignissen in vertretbarer Zeit erreichbar sein muss. Dies kann etwa dadurch gewährleistet werden, dass die Kontaktdaten, über die der Betriebsleiter indirekt (zB eine hierfür bestimmte Organisationseinheit, bei der sich der Betriebsleiter bei Ausfall der Mobilfunkverbindung regelmäßig melden kann) zu erreichen ist, den Betriebsbediensteten bekannt sind. Der Betriebsleiter muss jedoch nicht ununterbrochen sofort persönlich verfügbar sein.

Unter Beachtung des Prinzips, große und kleinere Straßenbahnunternehmen in gleicher Weise zu berücksichtigen, wurden die für die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs notwendigen Maßnahmen allgemein der Betriebsaufsicht zugewiesen, die unter der Leitung und im Auftrag des Betriebsleiters tätig wird.

Während in kleineren Straßenbahnunternehmen der Betriebsleiter einen Großteil der Aufgaben allein wird erfüllen können bzw. erfüllen müssen und somit als Einzelperson bereits als „Betriebsaufsicht“ im Sinne der Verordnung anzusehen ist, werden Betriebsleiter eines größeren Straßenbahnunternehmens den Zielsetzungen eher durch die Leitung der Betriebsaufsicht gewährleisten. Der Begriff „Betriebsaufsicht“ stellt dabei (bei großen Straßenbahnunternehmen) auf eine Organisationseinheit innerhalb des Straßenbahnunternehmens, der bestimmte Personen angehören (bzw. bei kleinen Straßenbahnunternehmen zumindest eine Person – nämlich der Betriebsleiter selbst – angehört), und gleichzeitig auf einen Tätigkeitsbereich ab.

Ein Betriebsleiter kann in einem großen Straßenbahnunternehmen nur dann effektiv im Sinne des Eisenbahngesetzes tätig werden, wenn ihm eine entsprechende Organisation zur Verfügung steht: Bei großen Straßenbahnunternehmen wird der Betriebsleiter nicht sämtliche Aufgaben allein bewältigen können und daher Unterstützung durch Dritte (sowohl unternehmensinterne als auch Externe; allfällige beigezogene Externe zählen aber nicht zur Betriebsaufsicht) benötigen. In diesem Zusammenhang ist auf die Pflicht des Straßenbahnunternehmens zu verweisen, durch betriebliche Maßnahmen (zB Organisation) sicherzustellen, dass der Betriebsleiter seine Aufgaben erfüllen kann. Bei den zur Unterstützung zur Verfügung stehenden und in seinem Auftrag handelnden Bediensteten ist vor allem an fachlich zuständige Betriebsleiter, Eisenbahnaufsichtsorgane oder im Verzeichnis eisenbahntechnischer Fachgebiete gemäß § 40 EisbG geführte Personen zu denken.

Die Verordnung regelt nicht, dass sämtliche Angehörige der Betriebsaufsicht ausschließlich der Betriebsaufsicht angehören oder nur dem verantwortlichen Betriebsleiter unterstellt sein dürfen. Es ist demnach auch möglich, dass Personen, die in die Linienorganisation des Straßenbahnunternehmens eingebunden sind, im Einzelfall auch Aufgaben für den Betriebsleiter erfüllen. Bei der Bemessung der Angehörigen der Betriebsaufsicht wird daher auch diesem Umstand Rechnung getragen werden müssen und die Betriebsaufsicht nicht bloß von „dienstzugehörigen“ Angehörigen der Linienorganisation des Straßenbahnunternehmens gebildet werden können.

Die Grundlagen für die bislang in § 7 vorgesehenen Meldepflichten wurden im Eisenbahngesetz zwischenzeitlich dahingehend verändert, dass die Meldung an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zu erfolgen hat. Dementsprechend konnte die Regelung in § 7 vollständig entfallen.

Durch klarere Vorgaben hinsichtlich des Inhaltes der straßenbahnspezifischen Ausbildung von Betriebsleitern als Betriebsbedienstete nach § 2 Z 5 lit. c in § 9 Abs. 1 Z 3 in Ergänzung zu in § 12 allgemein geregelten Ausbildung können gegenüber der bisherigen Rechtslage Anpassungen bei den sonstigen Anforderungen vorgenommen werden. Bei den erforderlichen Praxiszeiten wird nunmehr nach der Dauer der berufsvorbereitenden Ausbildung differenziert und eine gegenüber einem Studium kürzere

Ausbildung an einer höheren technischen Lehranstalt durch eine entsprechend längere Praxiszeit ausgeglichen. Da ein Betriebsleiter die entsprechende Praxis im Rahmen der geltenden Rechtsordnung benötigt, werden nur Praxiszeiten bei einem inländischen Straßenbahnunternehmen anerkannt.

Die klare Festlegung der erforderlichen Nachweise für die Bestellung zum Betriebsleiter in Abs. 3 berücksichtigt die positiven Erfahrungen mit den Bestimmungen der EisbVO 2003.

**Zu Z 10:**

Hier erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die neue deutsche Rechtsschreibung.

**Zu Z 11 (§ 12 Abs. 6):**

Die geltende Bestimmung sieht „*in regelmäßigen Abständen, mindestens aber einmal jährlich*“ Nachschulungen vor. Es wird im Hinblick auf die Regelungen in der EisbEPV nunmehr als zweckmäßiger angesehen, allgemein von „Weiterbildung“ zu sprechen und diese nicht rein auf den Zeitablauf abzustellen. Um auch Maßnahmen aufgrund von Gefahr im Verzug entsprechend zu berücksichtigen, orientiert sich die Bestimmung daher an § 16 Abs. 2 EisbEPV.

**Zu Z 12 (§ 13 Abs. 4):**

Die Anpassung dient der besseren Verständlichkeit.

**Zu Z 13 und Z 25:**

Hier erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die neue deutsche Rechtsschreibung.

**Zu Z 14 (§ 15 Abs. 2):**

Da die Anordnung von Haltestellen in Kurven erhebliche Nachteile mit sich bringt, soll eine entsprechende Klarstellung in die Verordnung aufgenommen werden. Sollte in einem besonderen Fall keine Möglichkeit gegeben sein, die Haltestelle in der Geraden anzuordnen, so wäre dies entsprechend nachvollziehbar zu begründen..

**Zu Z 15 (§ 17 Abs. 5 bis 7):**

Abweichend von international vergleichbaren Bestimmungen sind in den Abs. 5 bis 7 Detailregelungen zu den allgemeinen Zielsetzungen der Abs. 1 bis 4 im Verordnungstext direkt enthalten. Durch dieses starre System können in Einzelfällen Bedürfnisse des Betriebes nicht hinreichend berücksichtigt werden. Es soll daher künftig auf die Detailregelungen verzichtet und den Straßenbahnunternehmen die Möglichkeit eingeräumt werden, entweder auf entsprechende technische Regelwerke (vgl. hierzu etwa die „Richtlinien zur BOStrab“ bzw. ab 2006 die „Technischen Regeln zur BOStrab“), die differenzierte Betrachtungen anstellen, zurückzugreifen oder entsprechende Nachweise im Einzelfall selbst zu führen.

**Zu Z 17:**

Hier erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die neue deutsche Rechtsschreibung.

**Zu Z 18 (§ 19 Abs. 3) und Z 32 (§ 30 Abs. 3):**

Bislang finden sich für Größenangaben unterschiedliche Ansätze hinsichtlich der Genauigkeit. Durch die Novelle soll die Genauigkeit von Größenangaben vereinheitlicht werden.

**Zu Z 19 (§ 19 Abs. 5):**

Durch die Änderung wird es ermöglicht, unmittelbar im Sicherheitsraum neben dem Lichtraum zB Parkplätze im Verkehrsraum öffentlicher Straßen zu belassen.

Dies entbindet das Straßenbahnunternehmen aber nicht von der Pflicht, auch für derartige Situationen durch betriebliche Vorkehrungen nach § 5 Abs. 4 Sorge zu tragen, dass Betriebsstörungen zügig beseitigt und bei Unfällen und Bränden unverzüglich Hilfe geleistet wird bzw. eine umgehende Evakuierung der Fahrzeuge möglich bleibt. Bei der Festlegung dieser betrieblichen Vorkehrungen wird entsprechend auch zu berücksichtigen sein, ob bzw. inwieweit der Sicherheitsraum durch Straßenfahrzeuge bzw. durch welche Art von Straßenfahrzeugen verstellt werden darf.

**Zu Z 20 und Z 21:**

Hier erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die neue deutsche Rechtsschreibung.

**Zu Z 22 und Z 24 (§ 23) sowie Z 29 (§ 27 Abs. 3):**

Die Bestimmung des § 23 Abs. 2 StrabVO kann entfallen, weil ohnehin nur die in Abs. 1 bereits angeführten Möglichkeiten der Energieversorgung durch eigene Anlagen zur Erzeugung elektrischer Energie oder durch elektrische Energie aus fremden Netzen bestehen.

Durch die Anpassungen in Abs. 4 (künftig Abs. 3) kann Abs. 5 und § 27 Abs. 3 entfallen.

**Zu Z 25 (§ 23 Abs. 5 neu Z 2 lit. a) und Z 28 (§ 26 Abs. 4 und 5):**

Der verwendete Begriff „Sicherheitsbeleuchtung“ für die netzunabhängige Beleuchtung wird im Hinblick auf die Vorgaben in der Elektrotechnikverordnung als verbindlich erklärte ÖVE/ÖNORM E 8002-1:2007 bzw. die aktuellen Begriffsbestimmungen nach der ÖNORM EN 1838:2013 angepasst und nunmehr der umfassendere Begriff „Notbeleuchtung“ verwendet. Hinsichtlich der Anforderungen an eine derartige Beleuchtung treten keine Änderungen ein.

**Zu Z 26 (§ 24 Abs. 1):**

Da die festgelegte Zielsetzung für alle Fahrleitungsanlagen (also auch Oberleitungsanlagen) in gleicher Weise wie für Stromschienen gelten, wird die Bestimmung angepasst.

**Zu Z 27 (§ 24 Abs. 6):**

Es hat sich nicht bewährt, den Restquerschnitt auf 60 von Hundert des Nennquerschnittes (für den in der Verordnung keine detaillierten Vorgaben existieren) festzulegen. Aus diesem Grund soll auf die aufzunehmenden Belastungen abgestellt werden. Bei elektrischen Anforderungen ist etwa an Energietransport, Kurzschlussbelastung und Kontaktkräfte, bei mechanischen Anforderungen etwa an Zugbeanspruchung oder Bruchfestigkeit mit Sicherheitszuschlag zu denken. Wertvolle Hinweise zur Auslegung finden sich in der ÖNORM EN 50149 (2013 idF 2015).

**Zu Z 30 und Z 31:**

Hier erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die neue deutsche Rechtsschreibung.

**Zu Z 33 (§ 30 Abs. 4):**

Da sich in der Praxis Abgrenzungsprobleme ergeben haben, ab welcher Rampenhöhe beim Zugang zu einer Haltestelle von einer solchen „in Hoch- oder Tieflage“ ausgegangen werden muss, soll künftig die Erreichbarkeit von Haltestellen in Hoch- oder Tieflage nicht nur über Aufzüge, sondern auch über Rampen zulässig sein.

**Zu Z 34 (§ 30 Abs. 7):**

Mit dieser Festlegung wird das Ziel verfolgt, Unfälle durch unbeabsichtigt weggrollende Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen ins Gleis zu vermeiden und gleichzeitig eine ausreichende Querentwässerung sicherzustellen. Die Bestimmung gilt nach den Übergangsbestimmungen des § 65 Abs. 5 nicht für bestehende Bahnsteige, sodass sich aus dieser Bestimmung keine Verpflichtung zum Umbau bestehender Bahnsteige ergibt.

**Zu Z 35 (§§ 31 und 32):**

Die bisherigen Regelungen zu Fahrtreppen und Fahrsteigen in § 31 StrabVO und zu Aufzügen in § 32 StrabVO können infolge von Änderungen der Rechtslage stark vereinfacht und in einem Absatz zusammengefasst werden. Die Erneuerung von Fahrtreppen, Fahrsteigen oder Aufzügen hat natürlich jeweils nach dem Stand der Technik zu erfolgen.

**Zu Z 36 bis Z 38:**

Hier erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die neue deutsche Rechtsschreibung.

**Zu Z 39 (§ 36 Abs. 11):**

Durch die Neufassung wird die Erleichterung geschaffen, dass eine notwendige Notbremsüberbrückung (weil von der Straßenbahnlinie auch Tunnel befahren werden) auch auf solchen Streckenteilen der Straßenbahnlinie wirksam bleiben darf, bei denen eine Notbremsüberbrückung nicht notwendig und im Sinne des ersten Satzes daher auch nicht zulässig wäre. Es steht den Straßenbahnunternehmen natürlich frei, bei derartigen Linien die Notbremsüberbrückung auf Streckenabschnitten außerhalb von Tunneln auch abzuschalten. Im Bereich von Haltestellen muss die Fahrgast-Notbremsung jedenfalls wirksam sein.

**Zu Z 40 (§ 36 Abs. 12):**

Die bereits in der geltenden StrabVO enthaltenen Bestimmungen zum Fahrbetrieb ohne Fahrzeugführer soll durch weitere Klarstellungen ergänzt werden.

**Zu Z 41 (§ 37):**

Um nach dem Stand der Technik den Einsatz von anderen Streumitteln als Sand zu berücksichtigen, wird die Formulierung geringfügig angepasst.

**Zu Z 42 (§§ 41 und 42):**

Die bisherigen Bestimmungen in §§ 41 und 42 enthielten einige Sonderregelungen gegenüber den international üblichen Bestimmungen, woraus sich Nachteile bei der Fahrzeugbeschaffung ergaben, die

durch die vorgeschlagene Anpassung dieser Bestimmungen im neuen § 41 beseitigt werden sollen. Aus der Neufassung ergibt sich kein Anpassungsbedarf für bestehende Fahrzeuge.

**Zu Z 43 (§ 46 Abs. 4):**

Da bei Einsatz von Kameras und Monitoren wesentlich bessere Überblickbarkeit der Situation erreicht werden kann, sollen diese Einrichtungen auch zulässig sein. Beim Einsatz von Kameras und Monitoren müssen freilich deren einwandfreie technische Funktion sichergestellt (kein wahrnehmbarer zeitlicher Versatz bei der Darstellung, entsprechende Auflösung, etc.) sowie entsprechende Vorkehrungen für den Ausfall dieser Einrichtungen getroffen sein. Der Einsatz von Rückblickspiegel (auch als Rückfallebene) bleibt durch die allgemein gehaltene Formulierung grundsätzlich auch bei Neufahrzeugen weiterhin zulässig.

**Zu Z 44 (§§ 48 und 49):**

Auch diese Bestimmungen werden im Sinne der Vereinheitlichung mit internationalen Standards angepasst.

§ 48 regelt Ausrüstungsvorschriften für die Fahrzeuge. Die Bestimmung stünde daher der Anzeige des tatsächlichen Fahrziels bei Abweichungen im Betrieb vom sonst gültigen „Endpunkt der Linie“ im Sinne des Abs. 1 Z 1 nicht entgegen.

Bei der in § 48 Abs. 3 Z 1 angeführten Einrichtungen zur Ansage der nächsten Haltestelle und „sonstiger betrieblicher Hinweise“ ist zu beachten, dass sich betriebliche Hinweise auch an außerhalb des Fahrgastraumes befindliche Fahrgäste richten können. Es ist daher eine Beschallungsanlage, die nach innen und auch nach außen wirkt, erforderlich.

Bei § 48 Abs. 5 ist etwa an Beiwagen bzw. an einzelne geschlossene Wagen bei nicht durchgehenden U-Bahn-Fahrzeugen zu denken.

**Zu Z 45 bis Z 47:**

Hier erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die neue deutsche Rechtsschreibung.

**Zu Z 48 (§ 57):**

Nähere Bestimmungen zu nachrichtentechnischen Anlagen finden sich in § 22 StrabVO.

Den Straßenbahnunternehmen zufolge besteht durch Werbeeinnahmen die Möglichkeit der Finanzierung besonders hochwertiger Informationseinrichtungen, wodurch den Fahrgästen wesentlich weitergehende Informationen zur Verfügung gestellt werden können. Es soll daher die bestehende Regelung, wonach Informationseinrichtungen nur für betriebliche Zwecke verwendet werden dürfen, entfallen. Die Notwendigkeit der Ausstattung mit Informationseinrichtungen (nach künftig § 48) wird hiedurch nicht berührt.

**Zu Z 49 (§ 58):**

Durch die Einfügung soll klargestellt werden, dass die Längenbeschränkung von 75 m beim Sonderfall einer Bergungsfahrt (zB ein liegengebliebenes Schienenfahrzeug wird durch ein anderes geschoben/gezogen) nicht gilt.

**Zu Z 50:**

Hier erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die neue deutsche Rechtsschreibung.

**Zu Z 51 und 52 (§ 62):**

Die geltende Bestimmung des § 62 „Technische Aufsicht“ ist durch zwischenzeitige Anpassungen im Eisenbahngesetz (vgl. hierzu insbesondere die Änderung in § 13 EIsbG sowie die regelmäßig wiederkehrenden Überprüfungen nach § 19a EIsbG bzw. allenfalls eingeführte Sicherheitsmanagementsysteme nach § 39 EIsbG) überholt und kann ersatzlos entfallen. Die derzeitige Bestimmung des § 63 erhält daher die Bezeichnung § 62. Der Streichung der Bestimmung des § 62 ist durch Anpassung der Überschrift des Abschnittes und den Entfall der Überschriften Rechnung zu tragen.

**Zu Z 54 (§ 63):**

Zu den Oberleitungs-Omnibussen ist vorweg anzumerken, dass diese keine Schienenfahrzeuge sind und daher auch keiner Bauartgenehmigungspflicht nach §§ 32 ff EIsbG unterliegen. Für diese Kraftfahrzeuge (vgl. § 2 Abs. 1 Z 1 KFG) gelten neben den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen aber auch die Bestimmungen des KFG.

Durch die gegenständliche Novelle sollen auf ausdrücklichen Wunsch der beiden betroffenen Straßenbahnunternehmen Oberleitungs-Omnibusse in den Geltungsbereich der StrabVO aufgenommen werden.

Hiezu erfolgt in Abs. 1 eine kurze Definition von Oberleitungs-Omnibussen. Bei den hilfsweise ohne Antriebsenergie zurückgelegten kurzen Strecken wird hierbei nicht unterschieden, ob diese mittels eines weiteren Hilfsantriebs oder mittels Batterien zurückgelegt werden können.

In Abs. 2 werden die auf Oberleitungs-Omnibussen sinngemäß anwendbaren Abschnitte der Verordnung taxativ angeführt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bei den angeführten Bestimmungen der anderen Abschnitte der sonst in § 2 Z 7 definierte Begriff „Fahrzeug“ im Sinne der Definition von „Oberleitungs-Omnibussen“ in Abs. 1 zu lesen wäre. In gleicher Weise beziehen sich damit Bestimmungen über „Züge“ oder „Personenzüge“ auf auf Oberleitungs-Omnibusstrecken übergehende Fahrzeugeinheiten.

Soweit in den in Abs. 2 angeführten Abschnitten jedoch nicht auf „Fahrzeuge“ sondern ausdrücklich auf „Schienenfahrzeuge“ Bezug genommen wird, ist eine sinngemäße Anwendung ausgeschlossen.

In Abs. 3 bis 5 finden sich einzelne Sonderbestimmungen für Betriebsanlagen von Oberleitungs-Omnibussen, für die Oberleitungs-Omnibusse selbst und für den Betrieb mit Oberleitungs-Omnibussen, wobei auch hier auf einzelne für Schienenbahnen geltende Bestimmungen verwiesen wird.

**Zu Z 55 (§ 64):**

Die Bestimmung des § 59 Abs. 2 EisbG findet sich infolge von Novellierungen des EisbG nunmehr in § 173 Abs. 2 EisbG. Die damit ohnehin erforderliche Anpassung wurde dazu genutzt, die einzelnen Bestimmungen klarer zu fassen, Zitate bzw. Verweise anzupassen und infolge Zeitablaufs obsoletere Übergangsbestimmungen überhaupt entfallen zu lassen.

Eigene Übergangsbestimmungen für die durch die gegenständliche Novelle geänderten Bestimmungen sind für die neu aufgenommenen Oberleitungs-Omnibusse sowie die Bestimmung des § 30 Abs. 7 (betreffend Querneigung von Bahnsteigen) erforderlich.

**Zu Z 56 (§ 66 Abs. 3):**

Für allfällige Anpassungen wird eine Frist von maximal drei Monaten ab Kundmachung vorgesehen.