

# 1 GRUNDLEGENDE DEFINITIONEN IM EISENBAHNWESEN

## 1.1 Eisenbahnwesen

Die **Eisenbahn** ist ein spurgebundenes, aber nicht notwendigerweise schienengebundenes Verkehrssystem<sup>27</sup> für den Transport von Gütern und Personen.

Einschränkend ist Eisenbahn ein Schienenfahrzeug oder eine Gruppe von Fahrzeugen dieses Verkehrssystems, also ohne die Summe aller Bahnanlagen und ohne den Bahnbetrieb.

Schienenfahrzeuge der Eisenbahn werden als Züge geführt, die aus einem oder mehreren hintereinander gekuppelten Eisenbahnwagen bestehen (umgangssprachlich „Waggons“). Ein solcher Zug wird meistens von einer oder von mehreren Lokomotiven gezogen oder geschoben. Ein Triebzug hat eine eigene Antriebsanlage, die sich entweder im Kopf- und/oder Endwagen (Triebkopf) befindet oder über die Wagen verteilt ist (dann bezeichnet als Triebwagenzug). Lokomotiven, Triebköpfe und Triebwagen werden zusammengefasst unter dem Begriff Triebfahrzeug.

Die Bahnanlagen bilden die Eisenbahninfrastruktur, bestehend aus Schienennetz, technischen Anlagen und Gebäuden.<sup>28</sup>

Das Eisenbahnwesen (englisch treffend: „railroad **industry**“) ist gemäß Duden „*alles, was zur Eisenbahn gehört*“<sup>29</sup> und eine Form des Oberflächenverkehrswesens (jenes bestehend aus Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Seilbahn-<sup>30</sup> und Schifffahrtswesen) im Gegensatz zum Luftverkehrswesen.

Diese Studie beschäftigt sich ausschließlich mit Schienenbahnen, die nicht als Straßenbahnen verwendet werden.<sup>31</sup> Oberleitungs-Omnibusse gelten gemäß § 5 Abs 3 EibG als Straßenbahnen

---

<sup>27</sup> Erklärung siehe sogleich unten (auch Oberleitungs-Omnibusse sind nämlich im eisenbahnrechtlichen Sinn Eisenbahnen)

<sup>28</sup> Siehe zu all dem *Wikipedia*, [de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahn)

<sup>29</sup> *Duden*, [www.duden.de](http://www.duden.de)

<sup>30</sup> Bis zur EibG-Novelle 2003 waren auch Seilbahnen durch das EibG erfasst, siehe *Kuntner/Waglechner*, Eisenbahnrecht<sup>3</sup>, EibG § 1Rz 3

<sup>31</sup> Auch Straßenbahnen sind nämlich Eisenbahnen, siehe § 1 Z 1 lit c EibG

und finden in dieser Studie daher ebenfalls keine Berücksichtigung.<sup>32</sup> Straßenbahnunternehmen haben zur Führung ihres Betriebes nämlich wesentlich geringere technische, organisatorische und personelle Herausforderungen und Maßnahmen iSd § 3 Abs. 3 Z 2 VbVG zu bewältigen als die „eigentlichen“ Eisenbahnunternehmen; dies wegen des zum Betrieb der Straßenbahn nicht erforderlichen, arbeitsteiligen Zusammenwirkens der Straßenbahnbediensteten, des ausschließlichen Fahrens auf Sicht, der geringen Geschwindigkeiten und Massen, der kurzen Bremswege etc. Straßenbahnen passen sich in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs an.<sup>33</sup> Sie sind daher den straßenpolizeilichen Vorschriften unterworfen und fahren somit nach der StVO.<sup>34</sup>

Untergrundbahnen sind zwar straßenunabhängige Bahnen und sind fahrdynamisch Eisenbahnen iS, fallen gemäß § 5 Abs 2 EisbG aber dennoch unter den Begriff der Straßenbahnen.<sup>35</sup>

## 1.2 Industrialisierter Verkehr und die damit bedingten technischen, organisatorischen und personellen Vorkehrungen

Im individualisierten Straßenverkehr (inklusive Straßenbahnverkehr) laufen direkt beim Führer (= Lenker) des Fahrzeuges sämtliche Informationen zusammen, die er für das unfallfreie Bedienen des Fahrzeuges benötigt.

In den „**industrialisierten Formen des Verkehrs**“, also im Eisenbahn-, Schifffahrts- und Luftverkehrswesen, verfügt der Führer des Fahrzeuges regelmäßig nur über einen Teil der notwendigen Informationen. Er ist aufgrund des notwendigen, arbeitsteiligen Zusammenwirkens in der Form präzise geplanter Arbeitsschritte zumindest zeitweise von einem zweiten Menschen „ferngesteuert“ (Kapitän – Ausguck – Lotse, Pilot – Lotse, Triebfahrzeugführer – Verschieber – Fahrdienstleiter).

Den industrialisierten Verkehrsformen ist folgendes gemein:

- Es bedarf während des Betriebes der Fahrzeuge zum Zwecke der Ortsveränderung grundsätzlich des Zusammenwirkens mehrerer Menschen.

---

<sup>32</sup> Der Oberleitungs-Omnibus, auch Obus, Trolley-Bus, ursprünglich auch gleislose Bahn bezeichnet, ist eine Mischform zwischen einer spurgebundenen Bahn – das heißt einer Eisenbahn oder Straßenbahn – und einem Omnibus – das heißt einem Kraftfahrzeug – dar. Dies macht sich auch juristisch bemerkbar – in den nationalen Rechtsgebungen wird er zumeist als Eisenbahn behandelt. Oberleitungs-Omnibusse gelten als Straßenbahnen nur hinsichtlich ihrer Fahrleitungen. Die Obusfahrzeuge selbst unterliegen dem KFG und gelten auch als Kraftfahrzeuge und werden nach den Bestimmungen der StVO betrieben (siehe hierzu *Kuntner/Waglechner Eisenbahnrecht*<sup>3</sup>, EisbG § 5 Abs 3 Rz 1)

<sup>33</sup> Siehe hierzu auch den Gesetzeswortlaut des § 5 Abs 1 Z 1 lit b EisbG

<sup>34</sup> *Kuntner/Waglechner Eisenbahnrecht*<sup>3</sup>, EisbG § 5 Abs 1 und 3, jeweils Rz 1

<sup>35</sup> Gemäß Art 2 Abs 2 lit a der RL 2004/49/EG („Eisenbahnsicherheits-RL“) können die nationalen Gesetzgeber Straßenbahnen inklusive Untergrundbahnen von bestimmten Maßnahmen ausgenommen werden (siehe hierzu *Kuntner/Waglechner Eisenbahnrecht*<sup>3</sup>, EisbG § 5 Abs 1 Rz 5)