

Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV)

Änderung vom 4. November 2009

*Der Schweizerische Bundesrat
verordnet:*

I

Die Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983¹ wird wie folgt geändert:

Art. 5 Abweichungen von den Vorschriften

¹ Das Bundesamt für Verkehr (BAV) kann in Ausnahmefällen Abweichungen von Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Ausführungsbestimmungen anordnen, um Gefahren für Menschen, Sachen oder wichtige Rechtsgüter abzuwenden.

² Es kann in Einzelfällen Abweichungen bewilligen, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass:

- a. der gleiche Grad an Sicherheit gewährleistet ist; oder
- b. kein inakzeptables Risiko entsteht und alle verhältnismässigen risikoreduzierenden Massnahmen ergriffen werden.

Art. 6 Abs. 3 und 4

³ Das BAV beurteilt die Unterlagen risikoorientiert. Es kann Unterlagen selbst prüfen oder durch Sachverständige prüfen lassen sowie vom Gesuchsteller Nachweise und Prüfberichte von Sachverständigen verlangen.

⁴ Es kann im Rahmen der Plangenehmigung festlegen, für welche Bauten oder Anlagen oder Teile davon Sicherheitsnachweise nach Artikel 8a einzureichen sind.

Art. 6a Fahrzeuge

Pflichtenheft und Typenskizze sind vor Baubeginn der Fahrzeuge dem BAV einzureichen. Dieses prüft, ob die Vorschriften dieser Verordnung und ihrer Ausführungsbestimmungen eingehalten sind.

Art. 23 Abs. 2

Aufgehoben

¹ SR 742.141.1

*Gliederungstitel vor Art. 25***3. Abschnitt: Unterbau, Kunstbauten und Schutzeinrichtungen***Art. 27* Bauten an, über und unter der Eisenbahn

¹ Bauten an, über und unter der Eisenbahn sind so zu erstellen oder zu schützen, dass sie für Reisende sowie Benützer der Bauten einen angemessenen Schutz gegen die Gefahren entgleister und abkommender Schienenfahrzeuge aufweisen.

² Erhöht sich das Anprallrisiko für eine bestehende Baute durch Änderung der Eisenbahninfrastruktur oder des Eisenbahnbetriebs erheblich, so muss das Eisenbahnunternehmen für einen angemessenen Schutz sorgen.

³ Erhöht sich das Anprallrisiko für eine bestehende Baute durch Änderung der Baute oder ihrer Nutzung erheblich, so muss der Eigentümer für einen angemessenen Schutz sorgen.

⁴ Wo die Gefahr droht, dass Strassenfahrzeuge oder davon abkommende Ladungen auf das Eisenbahntrasse geraten können, muss der Eigentümer der Strassen- oder Eisenbahnanlage, der die Gefahr verursacht, für geeignete Schutzeinrichtungen sorgen.

⁵ Rohrleitungsanlagen an, über und unter der Eisenbahn sind so zu erstellen, dass statische, dynamische, elektrische oder elektrochemische Einwirkungen die Sicherheit der Eisenbahn nicht beeinträchtigen.

Art. 28 Tunnel und Galerien

In Tunneln und Galerien sind in regelmässigen Abständen Schutznischen für das Personal anzubringen und gut sichtbar zu kennzeichnen. Es darf darauf verzichtet werden, wenn die Sicherheit des Personals mit anderen Massnahmen gewährleistet ist.

*Art. 32 Abs. 2**Aufgehoben**Art. 34 Abs. 4*

⁴ Perrons sind so zu gestalten und auszurüsten, dass sie von der Öffentlichkeit sicher benützt werden können.

Art. 37c Abs. 3 Bst. b, bbis und c sowie 4 und 4bis

³ Folgende Ausnahmen von Absatz 1 sind möglich:

- b. An Bahnübergängen mit schwachem Strassenverkehr kann eine Blinklichtsignalanlage oder eine Bedarfsschrankenanlage erstellt werden.

- b^{bis}. An Bahnübergängen über eingleisige Strecken mit sehr schwachem Strassenverkehr und genügenden Sichtverhältnissen kann eine Lichtsignalanlage ohne Schlagbäume mit fehlersicherer Sperrung des Strassenverkehrs erstellt werden.
- c. An Bahnübergängen können, falls die Sichtverhältnisse genügend sind oder die Schienenfahrzeuge bei zeitweise ungenügenden Sichtverhältnissen zweckdienliche Achtungssignale abgeben, Andreaskreuze als einziges Signal angebracht werden, sofern:
1. die Strasse oder der Weg nur für den Fussgängerverkehr geöffnet und dieser schwach ist,
 2. der Strassenverkehr schwach und der Schienenverkehr langsam ist, oder
 3. die Strasse oder der Weg nur der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung dient (Feldweg), keine bewohnte Liegenschaft erschliesst und aufgrund der Signalisation nur einem beschränkten Personenkreis offensteht; die Infrastrukturbetreiberin hat diesen Personenkreis zu instruieren.

⁴ Anstelle von Blinklichtsignalen können Lichtsignale eingesetzt werden, sofern der Bahnübergang:

- a. mit einer Bahnübergangsanlage ohne Schlagbäume versehen ist und in einer durch Lichtsignale geregelten Verzweigung liegt; oder
- b. beidseits des Bahntrassees mit einer Schranken- oder Bedarfsschrankenanlage versehen ist.

^{4bis} An Bahnübergängen mit Halbschrankenanlagen dürfen die Blinklichtsignale durch Lichtsignale ergänzt werden, sofern der Bahnübergang in einer durch Lichtsignale geregelten Verzweigung liegt.

Art. 37d Bahnübergangsanlagen

Für Anlagen zur Steuerung und Überwachung von Bahnübergängen gelten die Artikel 38 und 39. Ausgenommen sind Lichtsignalanlagen zur Ergänzung von Bahnübergängen nach Artikel 37c Absatz 5.

Art. 37e

Aufgehoben

*Gliederungstitel vor Art. 38***7. Abschnitt: Sicherungsanlagen und Telematikanwendungen***Art. 38* Grundsätze

¹ Sicherungsanlagen und Telematikanwendungen sind so zu planen, zu erstellen, zu betreiben und instand zu halten, dass ein sicherer und zuverlässiger Eisenbahnbetrieb ermöglicht wird.

² Für Telematikanwendungen gelten die Bestimmungen dieses Abschnitts nur für Anwendungen, die in direktem Zusammenhang mit der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Eisenbahnbetriebs stehen.

³ Das BAV kann, soweit es dem Ziel der Sicherheit des Eisenbahnsystems oder anderen übergeordneten Zielen dient, verfügen:

- a. auf welchen Strecken und Fahrzeugen welche Arten von Sicherungsanlagen und Telematikanwendungen zum Einsatz kommen;
- b. inwieweit die Sicherungsanlagen und Telematikanwendungen mit anderen Anlagen oder Anwendungen und mit Fahrzeugen kompatibel sein müssen.

Art. 39 Sicherungsanlagen

¹ Fahrten auf Gleisanlagen sind mit Sicherungsanlagen zu steuern und zu sichern.

² Sicherungsanlagen sind so zu planen, zu erstellen, zu betreiben und instand zu halten, dass die Steuerung und Sicherung der Zugfahrten und Rangierbewegungen sicher und zuverlässig erfolgen. Dabei:

- a. sind die betrieblichen Verhältnisse sowie die bahnsystemtechnischen und baulichen Gegebenheiten zu berücksichtigen;
- b. sind die voraussehbaren Gefährdungen zu berücksichtigen;
- c. ist eine hohe Verfügbarkeit zu gewährleisten;
- d. ist zu gewährleisten, dass der Eisenbahnbetrieb konform zu den Betriebsprozessen und -vorschriften gesteuert und überwacht werden kann.

³ Sicherungsanlagen dienen insbesondere der:

- a. Fahrwegsteuerung und -sicherung;
- b. Signalisierung;
- c. Zugbeeinflussung;
- d. Umstellung und Sicherung von Weichen;
- e. Gleisfreimeldung und Zugortung;
- f. Steuerung und Überwachung von Bahnübergängen.

Art. 40–43

Aufgehoben

Gliederungstitel vor Art. 44

8. Abschnitt: Personenwarnsysteme im Gleisbereich

Art. 44

¹ Warnsysteme für Arbeiten im Gleisbereich müssen gewährleisten, dass:

- a. das Personal auf den Arbeitsstellen bei Einhaltung der Vorschriften vor Gefährdungen durch den Eisenbahnbetrieb geschützt wird; und
- b. die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs im Bereich der Arbeitsstellen nicht beeinträchtigt wird.

² Für mobile Warnsysteme ist eine Betriebsbewilligung des BAV erforderlich.

Art. 45

Aufgehoben

Art. 48 Abs. 8 und 9

⁸ Stromabnehmer sind so zu positionieren, dass sie eine möglichst kleine Kurven-erweiterung im Lichtraumprofil zur Folge haben.

⁹ Die Anforderungen an die auf den Fahrzeugen installierten Sicherungsanlagen und Telematikanwendungen richten sich nach den Artikeln 38 und 39.

Art. 49 Abs. 1 und 1^{bis}

¹ Die Bremsen der Eisenbahnfahrzeuge müssen:

- a. jederzeit das sichere Anhalten der Fahrzeuge gewährleisten;
- b. das sichere Fahren mit der zulässigen Geschwindigkeit erlauben;
- c. das unbeabsichtigte Wegrollen der Fahrzeuge verhindern.

^{1bis} Die Eisenbahnfahrzeuge sind in der Regel mit folgenden Bremsen auszurüsten:

- a. mit einer automatischen Bremse:
 1. mit der jederzeit angehalten werden kann,
 2. die bei Zugtrennung auf jedem Zugteil selbsttätig wirkt,
 3. die von jedem Fahrzeug aus betätigt werden kann, auf dem sich während der Fahrt Personen befinden, und
 4. die unabhängig von einer Energiequelle ausserhalb des Fahrzeugs ausreichend lange wirksam ist;

- b. mit einer Feststellbremse, mit der das Fahrzeug gegen unbeabsichtigtes Wegrollen gesichert werden kann; für Fahrzeuge des internationalen Verkehrs gelten die entsprechenden Vereinbarungen.

Art. 55 Sicherheitssteuerung und Zugbeeinflussung

¹ Zugskompositionen müssen in der Regel eine Sicherheitssteuerung aufweisen, die bei Dienstunfähigkeit des Triebfahrzeugführers oder der Triebfahrzeugführerin den Zug auf jedem Streckenabschnitt zum Stillstand bringen kann.

² Auf den entsprechend ausgerüsteten Streckenabschnitten muss die Zugbeeinflussung den Zug zum Stillstand bringen können.

³ Geeignete Massnahmen müssen bewirken, dass nach Ansprechen von Sicherheitssteuerung oder Zugbeeinflussung die dadurch ausgelöste Bremswirkung ausreichend lange erhalten bleibt.

⁴ Eine Fahr- und Bremsautomatik darf die Wirkung der Sicherheitseinrichtungen nicht beeinträchtigen.

Art. 71

Aufgehoben

II

Diese Änderung tritt am 1. Juli 2010 in Kraft.

4. November 2009

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Hans-Rudolf Merz

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova