

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1957

Ausgegeben am 2. Oktober 1957

62. Stück

214. Verordnung: Straßenbahnverordnung 1957.

214. Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 2. September 1957 über die Straßenbahnen (Straßenbahnverordnung 1957).

Auf Grund der §§ 19 Abs. 4, 21 und 28 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, wird verordnet:

ABSCHNITT I.

Anwendungsbereich.

§ 1. Die Vorschriften dieser Verordnung gelten für Straßenbahnen im Sinne des § 5 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, nicht aber für Oberleitungs-Omnibusbetriebe.

ABSCHNITT II.

Straßenbahnanlagen.

Erhaltung und Untersuchung der Straßenbahnanlagen.

§ 2. (1) Das Straßenbahnunternehmen hat die Straßenbahnanlagen so zu erhalten, daß jede Strecke ohne Gefahr befahren werden kann. Für Strecken, die infolge aufgetretener Mängel vorübergehend mit der für sie zugelassenen Geschwindigkeit nicht ohne Gefahr befahren werden können, hat das Straßenbahnunternehmen bis zur Behebung dieser Mängel betriebliche Maßnahmen (Geschwindigkeits-, Achsdruck-, Belastungsbeschränkungen u. dgl.) zu treffen, damit die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist. Ist es nicht möglich, auf diese Weise die Sicherheit zu gewährleisten, so ist der Betrieb auf dieser Strecke einzustellen.

(2) Das Straßenbahnunternehmen hat die Straßenbahnanlagen regelmäßig auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu untersuchen.

Brücken.

§ 3. (1) Für den Bau neuer Straßenbahnbrücken und Straßenbrücken, die von Straßenbahnen mitbenutzt werden, sowie für die Erhaltung und Überprüfung derartiger, schon bestehender Brücken, ist der jeweilige Stand der technischen Entwicklung maßgebend. Den Berechnungen sind die tatsächlich vorkommenden Verkehrslasten zugrundezulegen, falls diese die genormten überschreiten.

(2) Straßenbahnbrücken und mitbenützte Straßenbrücken sind vom Straßenbahnunternehmen

mindestens alle sechs Jahre auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu überprüfen. Das Straßenbahnunternehmen hat Vorsorge zu treffen, daß Überbrückungen über die Straßenbahn im gleichen Zeitraum überprüft werden.

(3) Bei jeder Änderung der beim Bau der Brücken maßgebend gewesenen Voraussetzungen hat das Straßenbahnunternehmen Nachrechnungen durchzuführen.

(4) Das Straßenbahnunternehmen hat über die Straßenbahnbrücken und die mitbenützten Straßenbrücken Verzeichnisse zu führen, aus denen die für die Prüfung erforderlichen Angaben und die Ergebnisse erfolgter Prüfungen zu entnehmen sind.

Stromversorgung aus bahnfremden Kraftwerken.

§ 4. Von bahnfremden Kraftwerken darf Strom nur bezogen werden, wenn die liefernden Kraftwerke

- a) den Anforderungen des Straßenbahnbetriebes dauernd und sicher entsprechen können und
- b) sich verpflichten, jederzeit Besichtigungen der der Straßenbahnstromversorgung unmittelbar dienenden elektrischen Ausrüstung, wie Gleichrichteranlagen und Schaltanlagen, durch das Straßenbahnunternehmen und die Behörde (§ 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957) zuzulassen.

Haltestellen.

§ 5. (1) Die Haltestellen sind den Erfordernissen des Verkehrs und des Betriebes entsprechend anzulegen. Sie können auch für das gleichzeitige Halten von zwei oder mehr Zügen in derselben Fahrtrichtung (Doppel- oder Mehrfachhaltestellen) ausgestaltet werden.

(2) Die Haltestellen sind durch Haltestellenzeichen kenntlich zu machen, die für jedes Straßenbahnunternehmen einheitlich sein sollen.

(3) Der örtlich zuständige Landeshauptmann ist ermächtigt, die Errichtung und dauernde Verlegung von Haltestellen zu genehmigen.

(4) Aus Gründen der Sicherheit des Betriebes können Sicherheitshaltestellen ohne Fahrgastwechsel errichtet werden. Auf diese finden die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 keine Anwendung.

ABSCHNITT III.

Fahrzeuge.

Allgemeines.

§ 6. (1) Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt werden, müssen Durchfahrten mit einer lichten Höhe von 4,5 m ohne besondere Vorkehrungen durchfahren können.

(2) Ständig miteinander verbundene Fahrzeuge gelten als ein Fahrzeug.

(3) Sofern beim Kuppeln zwischen die Fahrzeuge getreten werden muß, müssen diese so gebaut sein, daß der in der Anlage zu dieser Verordnung angegebene Sicherheitsraum gewährleistet ist.

Räder.

§ 7. (1) Die Räder müssen mit Spurkränzen ausgestattet sein.

(2) Das Straßenbahnunternehmen hat für jede Fahrzeugtype die zulässigen Abnutzungsgrenzen für Spurkränze und Radreifen festzulegen.

Fahrigenschaften.

§ 8. (1) Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Fahrzeuge sind gut abzufedern.

(2) Das Laufwerk, die Federung und die Kuppelung müssen bei Fahrzeugen, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt werden, so ausgebildet sein, daß auch die in Bogenlauf beim Anfahren, Fahren und Bremsen entstehenden Stöße und Schwingungen nur gedämpft und schwingungsarm in den Fahrzeugkasten übertragen werden.

Bahnräume und Fangschutzvorrichtungen.

§ 9. (1) An den Untergestellen der Fahrzeuge sind dicht vor den Rädern Bahnräume oder Fangschutzvorrichtungen anzubringen. Sie dürfen durch andere Fahrzeugteile in ihrer betriebssicheren Wirkung nicht beeinträchtigt werden. Der Höchstabstand der Bahnräume und der Radschützer von der Schienenoberkante soll 100 mm nicht übersteigen.

(2) Bei dem an der Spitze eines Zuges rollenden Fahrzeug muß der Bahnräume oder die Fangschutzvorrichtung an der Kopfseite vor den Rädern der ersten Achse über die ganze Untergestellbreite reichen.

(3) Bei Drehgestellfahrzeugen müssen Bahnräume an den Drehgestellen angebracht sein. Ihre Breite muß derjenigen des Drehgestelles entsprechen. An den übrigen Rädern sind als Bahnräume auch Radschützer ausreichend, die die Räder einzeln umfassen.

Bremsen.

§ 10. (1) Alle Fahrzeuge, die für eine Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h genehmigt werden sollen, sind mit

a) zwei voneinander unabhängigen Betriebsbremsen und

b) einer Handbremse

auszustatten. Eine der Betriebsbremsen muß von der Haftreibung zwischen Rad und Schiene unabhängig sein. Bei Zügen, die aus mehreren Fahrzeugen bestehen, müssen die Betriebsbremsen aller Fahrzeuge vom Fahrerstand des ersten Fahrzeuges aus betätigt werden können.

(2) Mit den Betriebsbremsen muß eine mittlere Bremsverzögerung erreicht werden von

2,0 m/sek² bei vierachsigen und 1,75 m/sek² bei drei- und zweiachsigen Fahrzeugen bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km je Stunde,

2,3 m/sek² bei vierachsigen und 2,0 m/sek² bei drei- und zweiachsigen Fahrzeugen bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km je Stunde,

2,5 m/sek² bei vierachsigen und 2,2 m/sek² bei drei- und zweiachsigen Fahrzeugen bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 60 km je Stunde.

Mit den von der Haftreibung zwischen Rad und Schiene unabhängigen Bremsen müssen mindestens 30% der vorgeschriebenen Bremsverzögerung erreicht werden. Bei der Verwendung der Motorbremse kann am Schluß der Bremsung die Handbremse zum Stillsetzen der Fahrzeuge herangezogen werden. Die Verzögerungen müssen bei ordnungsgemäßer Bremsung vom Beginn der Bremsbetätigung bis zum Stillstand auf trockenen Schienen, auf gerader, ebener Fahrbahn ohne Sandung mit unbeladenen Fahrzeugen erreicht werden. Zur Berechnung der mittleren Verzögerung ist die Formel

$$b = \frac{v^2}{2s}$$

anzuwenden. Dabei bedeutet:

b = Bremsverzögerung in m/sek²,

v = Geschwindigkeit in m/sek,

s = gemessener Bremsweg in m.

(3) Für Fahrzeuge, die für Geschwindigkeiten bis zu 25 km je Stunde zugelassen werden, genügt eine Betriebsbremse und eine Handbremse. Mit der Betriebsbremse muß eine mittlere Bremsverzögerung von mindestens 1 m/sek², mit der Handbremse eine mittlere Bremsverzögerung von mindestens 0,8 m/sek² erreicht werden.

(4) Bei vierachsigen Fahrzeugen, bei denen zwei voneinander unabhängige Betriebsbremsen vorhanden sind, müssen, wenn die von der Haftreibung zwischen Rad und Schiene unabhängige Betriebsbremse auch von der Stromzuführung durch die Oberleitung unabhängig ist, mit der Handbremse allein bei unbesetztem Fahrzeug mindestens 70 Bremsprozent erreicht werden.

(5) Mit der Handbremse des Fahrerstandes muß auf jeden Fall auch der vollbesetzte Zug (§ 15

Abs. 1) im größten Gefälle bei jeder Witterung sicher gehalten werden können. Bei Berechnung der Bremswirkung ist für jede Person ein Gewicht von 70 kg anzunehmen.

(6) Für die Handbremse dürfen die Bremsflächen und die mechanischen Übertragungseinrichtungen einer Betriebsbremse mitbenutzt werden. Die Handbremsen müssen mit einer entsprechenden Sicherung gegen Zurückschlagen der ordnungsmäßig bedienten Betätigungsvorrichtung versehen sein. Die Handbremse muß von jedem Fahrerstand aus zu bedienen sein. Bei Zweirichtungsbeiwagen muß die Handbremse von beiden Plattformen aus, bei Einrichtungsbeiwagen von mindestens einer leicht zugänglichen Stelle des Fahrzeuginnern aus betätigt werden können.

(7) Bei unbesetzten Fahrzeugen muß die mittlere Bremsverzögerung einer allenfalls vorhandenen zusätzlichen Druckluftbremse mindestens $0,8 \text{ m/sek}^2$ betragen.

(8) Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt worden sind, müssen bis spätestens 1. Jänner 1961 den Vorschriften der Abs. 1 bis 3 entsprechen.

S a n d s t r e u u n g.

§ 11. (1) Triebfahrzeuge müssen sicher wirkende Sandstreuvorrichtungen besitzen, die vom jeweils vorderen Fahrerstand aus bedienbar sind. Sie müssen so eingerichtet sein, daß der Sand auf beide Schienen vor die ersten gebremsten Räder fällt.

(2) Bei Fahrzeugen, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt werden, hat der Inhalt jedes Sandkastens mindestens 40 dm^3 zu betragen.

F a h r z e u g a u f b a u e n.

§ 12. (1) Der tragende Teil des Aufbaues der für die Beförderung von Personen bestimmten Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt werden, muß aus Metall oder besonders widerstandsfähigen, schwer entflammaren und nicht splittbaren Baustoffen so ausgeführt sein, daß der größtmögliche Schutz für die Insassen gewährleistet ist. Dies gilt auch für die Erneuerung der Fahrzeugkasten.

(2) Bei den der Personenbeförderung dienenden, nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigten Fahrzeugen, ist für sämtliche Verglasungen, mit Ausnahme der Abschlußgläser auf den Scheinwerfern, Zielschildern, Außenleuchten, Rückstrahlern und Instrumenten, ein Stoff zu verwenden, dessen Bruchstücke keine ernststen Verletzungen erwarten lassen (Sicherheitsglas). Scheiben aus Sicherheitsglas sollen mit einem auch in eingebautem Zustand sichtbaren Genehmigungszeichen versehen sein. Fehlt dieses Genehmigungszeichen, so ist der Nachweis, daß die Scheiben aus Sicherheitsglas bestehen, auf

andere Art zu erbringen. Bei Fahrzeugen, die nicht der Personenbeförderung dienen, müssen wenigstens die Scheiben der Fahrerstände aus solchen Stoffen bestehen.

(3) Bei Fahrzeugen, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt worden sind, müssen die Scheiben, die quer zur Fahrtrichtung liegen, bis spätestens 1. Jänner 1961 den Vorschriften des Abs. 2 entsprechen.

(4) Der Fahrerstand muß so ausgebildet sein, daß der Fahrer in der Ausübung seines Dienstes nicht behindert wird. Ferner muß der Fahrer gegen Witterungseinflüsse sowie gegen Blendung von außen und aus dem Fahrzeuginnern geschützt sein. An der Frontverglasung muß bei Fahrzeugen, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt werden, ein automatischer Scheibenwischer angebracht sein.

(5) Die Plattformen der zur Personenbeförderung bestimmten Fahrzeuge müssen Außentüren oder Abschlußvorrichtungen besitzen. Diese müssen absperrbar sein und sich in den Endstellungen selbst halten. Bei Fahrzeugen, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt werden, dürfen die Außentüren nicht von selbst zuschlagen können.

(6) Die lichte Türöffnung der zur Personenbeförderung dienenden Fahrzeuge darf eine Breite von 600 mm nicht unterschreiten.

(7) Im Fahrzeuginnern müssen so viele Anhaltevorrichtungen vorhanden sein, daß die Fahrgäste während der Fahrt jederzeit sicheren Halt finden.

(8) Für jeden Sitzplatz ist der Breite nach ein Mindestraum von 450 mm vorzusehen. Wenn mehr als zwei Sitzplätze nebeneinander angeordnet werden, so hat der Mindestraum für jeden Sitzplatz 480 mm zu betragen.

(9) Die Gepäckträger müssen mindestens eine Neigung von 1:7 haben. Über querstehenden Sitzen angeordnete Längsgepäckträger dürfen mit ihrer vorderen Gepäckträgerkante nicht tiefer als 1900 mm über dem Fußboden liegen.

(10) Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung bestimmt sind und die nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt werden, sind mit einer elektrischen Heizung auszustatten.

A u s r ü s t u n g m i t W a r n u n g s- u n d V e r s t ä n d i g u n g s e i n r i c h t u n g e n.

§ 13. (1) Auf jedem Triebfahrzeug muß eine Läutevorrichtung zur Abgabe von Warnsignalen vorhanden sein. Außerdem können weitere akustische Warnvorrichtungen, allenfalls auch optische (Scheinwerfer) eingebaut werden. Die Laut- beziehungsweise Lichtstärke der Warnvorrichtungen hat sich nach den örtlichen Verhältnissen zu richten.

(2) Jedes Triebfahrzeug ist mit einer vom Fahrerstand aus zu bedienenden Einrichtung zur Anzeige von Richtungsänderungen, die auch bei

Tageslicht voll wirksam sein muß, auszustatten. Die Fahrtrichtungsanzeiger sind an der seitlichen Außenwand in der Höhe von 2'0 m bis 2'3 m über der Schienenoberkante anzubringen. An der Rückseite zusätzlich als Blinklichter angebrachte Fahrtrichtungsanzeiger müssen mindestens 0'4 m und dürfen höchstens 1'2 m über der Schienenoberkante liegen.

(3) Alle Fahrzeuge müssen mit Einrichtungen versehen sein, die bei Verwendung mehrerer Bediensteter diesen die Möglichkeit bieten, sich untereinander akustisch zu verständigen. Daneben können auch Einrichtungen zu einer zusätzlichen optischen Zeichengebung bestehen.

Beleuchtung der Fahrzeuge.

§ 14. (1) Das erste Fahrzeug eines jeden Zuges muß an der Stirnseite mit mindestens einer helleuchtenden Lampe ausgerüstet sein, deren Unterkante nicht höher als 1 m und bei bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeugen nicht höher als 1'20 m über der Schienenoberkante liegen darf. Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt werden, müssen mit abblendbaren Scheinwerfern ausgerüstet sein. Mit dieser Beleuchtungseinrichtung muß die Gleiszone so ausgeleuchtet werden können, daß auf die Länge des aus der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit sich ergebenden Bremsweges Menschen oder Gegenstände in der Gleiszone noch deutlich erkennbar sind. Es dürfen nur Scheinwerfer mit weißem oder schwachgelbem Licht verwendet werden.

(2) Die Rückseite des letzten Fahrzeuges eines jeden Zuges muß mit zwei Rückstrahlern oder einem roten Schlußlicht ausgestattet sein, das bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter zu beleuchten ist. Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt werden, sind mit Schlußlichtern und Rückstrahlern auszurüsten. Zweirichtungstriebfahrzeuge, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt werden, sind nur mit Schlußlicht auszustatten. Die Unterkanten der Schlußlichter sollen nicht höher als 1'20 m über der Schienenoberkante liegen. Die Rückstrahler müssen in gleicher Höhe und in gleichem Abstand von der Fahrzeugmitte möglichst tief, höchstens 1 m über der Schienenoberkante, angebracht werden. Rückstrahler können auch zugleich als Schlußlichter ausgebildet sein.

(3) Fahrzeuge, die nach Inkrafttreten dieser Verordnung genehmigt werden, müssen überdies hinten mit ein oder zwei gelbroten Bremslichtern ausgestattet sein, die nicht höher als 1'20 m über der Schienenoberkante angebracht werden dürfen.

(4) Die Beleuchtungsstärke im Fahrzeuginnern soll, gemessen in 1 m Höhe über dem Fahrzeugfußboden, 150 Lux betragen; sie darf im Fahrzeuginnern im Bereich der Sitz- und Stehplätze 75 Lux nicht unterschreiten.

Besetzung der Fahrzeuge.

§ 15. (1) Für ein Fahrzeug dürfen nur so viele Sitz- und Stehplätze vorgesehen sein, als von den Fahrgästen ohne Behinderung der Betriebsbediensteten und ohne eigene Gefährdung eingenommen werden können. Der Berechnung der Stehplatzanzahl ist für jeden Stehplatz auf der Plattform 0'20 m², im Fahrzeuginnern 0'25 m² benutzbare Bodenfläche zugrunde zu legen.

(2) Vorübergehend ist eine stärkere als die errechnete Besetzung zulässig, wenn die stärkere Besetzung aus Verkehrsgründen unvermeidbar ist und durch sie das Zugpersonal nicht gehindert ist, neben seinen Dienstverrichtungen noch für die Sicherheit der Fahrgäste zu sorgen. Werden ausschließlich Kinder mit ihren Aufsichtspersonen befördert, ist eine entsprechend höhere Besetzung zulässig.

(3) Die Benützbarkeit der Durchgänge, Aus- und Einstiege und der Betriebseinrichtungen darf durch Gepäckstücke nicht beeinträchtigt werden.

Beschriftung der Fahrzeuge.

§ 16. (1) An den Fahrzeugen sind anzuschreiben:

1. Die Firma oder das Geschäftszeichen des Unternehmens,
2. die Fahrzeugnummer,
3. das Eigengewicht,
4. das Ladegewicht bei Fahrzeugen, die nicht der Personenbeförderung dienen,
5. der Zeitpunkt der letzten umfassenden Untersuchung,
6. die Anzahl der Sitz- und Stehplätze.

(2) Diese Anschriften müssen eindeutig, gut sichtbar und deutlich lesbar sein.

Einzelfälle.

§ 17. Die Behörde (§ 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957) kann zum Zwecke der Erprobung oder in Ausnahmefällen Fahrzeuge, bei denen nach der besonderen Art ihrer Verwendung vom Standpunkt der Betriebssicherheit aus keine Bedenken bestehen, auch dann genehmigen, wenn sie den in den §§ 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13 und 14 getroffenen Vorschriften über die Beschaffenheit und Ausrüstung nicht entsprechen. Die Genehmigung kann jederzeit widerrufen werden.

ABSCHNITT IV.

Personal.

Verantwortlicher Betriebsleiter.

§ 18. (1) Der verantwortliche Betriebsleiter und sein Stellvertreter müssen ihre Eignung (§ 21 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957) insbesondere nachweisen durch:

- a) die mit Erfolg abgelegte Abschlußprüfung an der maschinenbaulichen oder elektrotechnischen Fakultät einer Technischen Hochschule;

bei Straßenbahnunternehmen, die durchschnittlich weniger als 50 Trieb- und Beiwagen verwenden, die mit Erfolg abgelegte Abschlußprüfung an der höheren Abteilung maschinen- oder elektrotechnischer Fachrichtung einer Bundesgewerbeschule oder einer dieser gleichzuhaltenden Schule;

b) eine mindestens siebenjährige Tätigkeit bei Straßenbahnen; von dem Erfordernis einer siebenjährigen Tätigkeit kann teilweise Abstand genommen werden, wenn der Nachweis der praktischen Eignung auf andere Weise erbracht wird;

c) die Kenntnis der für das Straßenbahnwesen in Betracht kommenden Rechtsvorschriften.

(2) Dem verantwortlichen Betriebsleiter und seinem Stellvertreter sind vom Straßenbahnunternehmen alle Befugnisse einzuräumen, die zur sicheren und ordnungsmäßigen Leitung des Betriebes und Verkehrs notwendig sind.

(3) Falls sich der verantwortliche Betriebsleiter durch seinen Stellvertreter vertreten läßt, hat er diesem die Betriebsleitung ausdrücklich zu übergeben. Nur in unvorhergesehenen Fällen hat der Stellvertreter auch ohne Übergabe die Betriebsleitung auszuüben.

Betriebsbedienstete.

§ 19. (1) Betriebsbedienstete im Sinne dieser Verordnung sind Bedienstete, die ständig, vorübergehend oder vertretungsweise im Fahr- oder Bahnhofsdienst, bei der Erhaltung der Bahnanlagen, der bahneigenen Stromerzeugungs-, Stromverteilungs- und Leitungsanlagen und sonstigen technischen Einrichtungen sowie der Fahrbetriebsmittel tätig sind.

(2) Betriebsbedienstete müssen für die Verwendung im Betriebsdienst tauglich und mindestens 21 Jahre alt sein. Zur Tauglichkeit gehören außer der körperlichen und geistigen Eignung und der Zuverlässigkeit auch die durch eine Prüfung festgestellte fachliche Eignung nach erfolgter Ausbildung.

(3) Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nur für Arbeiten verwendet werden, die keine Gefährdung der Sicherheit des Betriebes und des Verkehrs besorgen lassen. Sie müssen aber mindestens 18 Jahre alt sein. Personen unter 18 Jahren dürfen nur in geschlossenen Werkstätten beschäftigt werden.

(4) Die Feststellung der körperlichen und geistigen Eignung der Betriebsbediensteten erfolgt durch die Untersuchung eines vom Straßenbahnunternehmen beauftragten Arztes. Eine neuerliche Untersuchung ist vorzunehmen, wenn Zweifel an der vollen Diensttauglichkeit bestehen, insbesondere nach schweren Krankheiten. Nach dem vierzigsten Lebensjahr sind Wiederholungsuntersuchungen vorzunehmen. Das Er-

gebnis der Untersuchungen ist in den Personalakten zu vermerken.

(5) Betriebsbedienstete müssen von zuverlässigen und geeigneten Lehrbediensteten ausgebildet werden. Vor Beginn einer selbständigen Tätigkeit ist der Betriebsbedienstete in seinem Dienstzweig vom Straßenbahnunternehmen auf seine fachliche Eignung zu prüfen. Personen, die den Betriebsbediensteten ausgebildet haben, dürfen die Prüfung nicht abnehmen. Nach bestandener Prüfung ist vom Straßenbahnunternehmen ein vom verantwortlichen Betriebsleiter oder dessen Stellvertreter gefertigter Ausweis auszustellen, aus dem hervorgeht, für welchen Dienstzweig der Betriebsbedienstete befähigt ist. Der Ausweis ist einzuziehen, wenn die Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind. Soll die Tätigkeit des Betriebsbediensteten auf andere Dienstzweige ausgedehnt werden, so ist auch hierfür eine weitere Ausbildung und Prüfung erforderlich.

(6) Der verantwortliche Betriebsleiter ist im Sinne des § 45 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 ermächtigt, Aufsichtsorgane in Eid zu nehmen.

(7) Das Straßenbahnunternehmen hat über jeden Betriebsbediensteten einen Personalakt zu führen. Der Personalakt hat insbesondere zu enthalten: Vorname, Zuname, Geburtsdaten, früherer Beruf, Zeugnisabschriften, polizeiliches Führungszeugnis, Dienst Eintritt, Dienstnummer, Nachweis über die Ausbildung und das Prüfungsergebnis. Im Personalakt müssen alle disziplinarischen, verwaltungsbehördlichen und gerichtlichen Bestrafungen eingetragen werden.

(8) Im Fahrdienst beschäftigte Betriebsbedienstete müssen Dienstkleidung, sonstige im Außendienst verwendete Betriebsbedienstete mindestens eine Dienstkappe tragen. Betriebsbedienstete, die bei Ausübung ihrer Pflichten durch den Straßenverkehr gefährdet werden können, haben Warnkleider zu tragen oder sind durch Warnzeichen zu sichern.

(9) Leidet ein im Fahrdienst beschäftigter Betriebsbediensteter oder ein Mitglied seiner häuslichen Gemeinschaft an einer ansteigepflichtigen (ansteckenden) Krankheit, so darf er im Betriebsdienst nur dann verwendet werden, wenn er durch ärztliches Zeugnis nachweist, daß keine Gefahr der Übertragung der Krankheit besteht.

Zugpersonal.

§ 20. (1) Das Zugpersonal besteht aus Fahrern und Schaffnern. Bei besonderen Betriebsverhältnissen können statt Schaffnern Zugbegleiter verwendet werden. Zum Zugpersonal sind auch die etwa dem Zuge zugeteilten Bremser zu rechnen.

(2) Das Zugpersonal muß bei der Übernahme des Dienstes und während des gesamten Dienstes zur Ausübung seiner Dienstobliegenheiten voll geeignet sein, insbesondere darf es nicht unter

der Wirkung von geistigen Getränken und Rauschgiften stehen.

(3) Zur Vornahme der Vorbereitungs- und Abschlußarbeiten ist dem Zugpersonal eine ausreichende Zeit zur Verfügung zu stellen.

(4) Das Zugpersonal ist während des Fahrdienstes (Fahrt und Aufenthalt) einem Betriebsbediensteten (dem Zugführer) zu unterstellen.

ABSCHNITT V.

Betrieb.

Zugbildung.

§ 21. (1) Züge, die der Personenbeförderung dienen, dürfen aus einem Triebfahrzeug, aus mehreren Triebfahrzeugen oder aus Triebfahrzeug und Beiwagen bestehen. Züge, die aus mehreren Fahrzeugen zusammengesetzt werden, sind so zu bilden, daß stets ein Fahrerstand an die Spitze des Zuges kommt. Bei der Festsetzung der Zuglänge sind die Betriebsverhältnisse der Straßenbahn sowie die Straßenverkehrsverhältnisse in Betracht zu ziehen. Die Zuglänge darf bei Stadtlinien höchstens drei, bei Vorortlinien höchstens vier Fahrzeuge betragen. Für Strecken auf eigenem Bahnkörper gilt diese Beschränkung nicht.

(2) Den Zügen für den öffentlichen Personenverkehr dürfen Fahrzeuge, die nicht der Personenbeförderung dienen, nur am Schluß und nur dann angeschlossen werden, wenn sie eine durchgehende Bremse besitzen oder die Handbremsen besetzt sind. Hievon kann bei Fahrzeugen mit geringem Gesamtgewicht abgesehen werden. Nicht der Personenbeförderung dienende Fahrzeuge müssen als solche deutlich erkennbar sein. Sie dürfen von Fahrgästen nicht benützt werden.

(3) Bei Güterzügen hat sich das Triebfahrzeug an der Spitze des Zuges zu befinden. Die Zuglänge richtet sich, sofern die Züge nicht ausschließlich auf Strecken mit eigenem Bahnkörper verkehren, nach den Straßenverkehrsverhältnissen.

Zugfolge.

§ 22. (1) Ein Zug darf einem anderen nur in einem solchen Abstand folgen, daß er selbst bei unvermutetem Halten des vorausfahrenden Zuges und bei ungünstigen Strecken-, Sicht- und Witterungsverhältnissen rechtzeitig zum Stehen gebracht werden kann.

(2) Unter besonderen Betriebsverhältnissen können die zur Sicherung des Verkehrsablaufes erforderlichen Maßnahmen getroffen werden, soweit dadurch die Sicherheit des Betriebes nicht gefährdet wird.

Bremsproben und Bremsbedienung.

§ 23. (1) Die Bremsrichtungen der Fahrzeuge sind bei jedem Betriebsbeginn und bei

jeder Änderung der Zusammensetzung vom Zugpersonal zu prüfen. Die Erprobung der Bremsen hat sich auf alle Bremsrichtungen zu erstrecken.

(2) Der Fahrer hat sich bei jedem Betriebsbeginn auch vom ordnungsgemäßen Funktionieren des Sandstreuers und davon zu überzeugen, daß ein ausreichender Sandvorrat vorhanden ist. Wenn der Fassungsraum des Sandkastens nicht genügt, ist Sand im Fahrzeug bereitzuhalten, sofern nicht Sandvorratsbehälter auf der Strecke vorhanden sind.

(3) Wenn sich während des Betriebes herausstellt, daß die Wirkung der vom Fahrer bedienten Bremsen nicht den Anforderungen genügt, insbesondere bei Störungen der durchgehenden Bremsen, hat der Fahrer den Triebfahrzeugschaffner und dieser die Beiwagenschaffner zu verständigen, daß sie die Handbremsen der Beiwagen betätigen oder sich zu deren Betätigung bereithalten.

Schieben der Züge.

§ 24. (1) Beim Schieben eines Zuges muß sich ein Betriebsbediensteter an der Zugspitze befinden, der die Fahr- und Warnsignale geben und die Bremse bedienen kann; diese Signale können auch von einem außerhalb des Zuges an der Zugspitze befindlichen Bediensteten gegeben werden. Nach seinen Anweisungen haben die übrigen Betriebsbediensteten zu handeln, die jeweils die in der Fahrtrichtung vordere Plattform ihres Fahrzeuges, der Fahrer nach Möglichkeit den vorderen Fahrerstand, einzunehmen haben.

(2) Eine größere Geschwindigkeit als 10 km/h darf außer auf selbständigem Gleiskörper oder eigenem Bahnkörper nur gefahren werden, wenn der Zug von dem vorderen Fahrerstand des in Fahrtrichtung ersten Triebfahrzeuges aus gesteuert werden kann.

Stillstehende Fahrzeuge.

§ 25. (1) Abgestellte Fahrzeuge sind gegen unbeabsichtigtes Abrollen oder unbefugtes Ingangsetzen den örtlichen Verhältnissen entsprechend durch Anziehen der Bremse, nötigenfalls auch durch Vorlegekeile wirksam zu sichern.

(2) Auf öffentlichen Verkehrsflächen abgestellte Fahrzeuge müssen außerdem von einem Betriebsbediensteten beaufsichtigt oder abgeschlossen werden. Sie sind bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter durch Beleuchtung des Fahrzeuginnern, durch Schlußlichter oder eine Notbeleuchtung an der Stirnwand kenntlich zu machen, sofern die Fahrzeuge nicht durch andere Lichtquellen ausreichend beleuchtet sind.

(3) Bei haltenden Zügen hat der Fahrer dafür zu sorgen, daß ein unbeabsichtigtes Abrollen des Zuges verhindert wird.

(4) Ist der Fahrer befugt, das Fahrzeug zu verlassen, so hat er nicht nur das Fahrzeug festzustellen, sondern auch die abnehmbaren Bedienungshebel, insbesondere für Fahrshalter, Bremse und Umschalter, an sich zu nehmen.

Verständigungsmittel.

§ 26. (1) Im ganzen Streckennetz muß den Betriebsbediensteten Gelegenheit geboten sein, sich durch Fernsprecher oder andere Nachrichtsmittel mit der Betriebsleitung, den Betriebsbahnhöfen und anderen Betriebsstellen zu verständigen. Wenn bahneigene Nachrichtsmittel nicht vorhanden sind, ist eine Verständigungsmöglichkeit über andere Fernsprechstellen sicherzustellen.

(2) In Fahrzeugen eingebaute Lautsprecheranlagen dürfen nur zu betrieblichen Zwecken durch das Zugpersonal verwendet werden. Die Benützung der Lautsprecheranlagen zu anderen Zwecken ist nur bei Sonderfahrten gestattet, sofern sich die Lautsprecheranlagen nach außen hin nicht auswirken.

Liniensignale, Zielschilder und Fahrtstreckenbezeichnung.

§ 27. (1) Das erste Fahrzeug eines fahrplanmäßigen, der Personenbeförderung dienenden Zuges muß an der vorderen Stirnwand und an der Rückseite an der höchsten Stelle in der Mitte oder rechts seitlich ein Liniensignal tragen. Dieses muß so beleuchtbar sein, daß es bei klarer Sicht auch bei aufgeblendeten Scheinwerfern des Fahrzeuges auf 100 m Entfernung deutlich erkennbar ist.

(2) Jedes solche Fahrzeug muß ein Zielschild oder eine Stirnwandtafel tragen. Das Zielschild oder die Stirnwandtafel müssen das Endziel der jeweiligen Fahrt oder bei den nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Zügen den Zweck der Fahrt erkennen lassen.

(3) An jedem Fahrzeug eines fahrplanmäßigen, der Personenbeförderung dienenden Zuges ist seitlich eine Fahrtstreckenbezeichnung anzubringen.

(4) An der Rückseite des letzten Fahrzeuges eines solchen Zuges ist das Endziel erkenntlich zu machen.

(5) Wird das Fahrtziel und die Fahrtstrecke der Züge durch optische oder akustische Einrichtungen auf den Haltestellen bekanntgegeben, so finden die Vorschriften der Abs. 2 bis 4 keine Anwendung.

Signale des Zugpersonales.

§ 28. (1) Der Fahrer muß folgende Signale geben:

- a) Warnsignale,
- b) Signale für Richtungsänderungen im Straßenverkehr.

(2) Als Warnsignale sind Schallsignale zu verwenden. Außerhalb des verbauten Gebietes kön-

nen auch Blinksignale (Scheinwerfer) gegeben werden. Signale dürfen nur so weit abgegeben werden, als sie erforderlich sind.

(3) Das Signal für Richtungsänderung ist sowohl beim Abbiegen, als auch dann zu geben, wenn das Gleis seine Richtung ändert und dadurch eine Verminderung der Fahrbahnbreite eintritt. Bei Strecken mit eigenem Bahnkörper ist die Richtungsänderung dann anzuzeigen, wenn das Gleis in den Verkehrsraum der Straße einmündet oder ihn überquert.

(4) Beim Schieben von Fahrzeugen und Rückwärtsfahren sind die erforderlichen Signale von dem Betriebsbediensteten zu geben, der sich an der Zugspitze befindet (§ 24 Abs. 1).

(5) Zur Verständigung der Schaffner untereinander und der Schaffner mit dem Fahrer sind akustische Signale zu verwenden, die auch von optischen Signalen begleitet werden können:

- a) ein kurzes Signal: Abfahren oder an der nächsten Haltestelle durchfahren;
- b) zwei kurze Signale: Widerruf des Signales nach lit. a;
- c) zweimal zwei kurze Signale: Halten auf freier Strecke, Zug durch Betriebsbremsung anhalten;
- d) drei oder mehr kurze Signale in rascher Folge: Notsignal, Zug schnellstens zum Halten bringen.

(6) Diese Signale sind in der Regel mit den fest eingebauten Signaleinrichtungen zu geben.

(7) Das Notsignal dient auch zur Verständigung der Schaffner durch den Fahrer, wenn dieser den Zug nicht mehr allein rechtzeitig zum Halten bringen kann. Dieses Signal ist vom Schaffner des ersten Fahrzeuges sofort an die Schaffner der Beiwagen mit der fest eingebauten Signallvorrichtung, oder, wenn dies nicht möglich oder mit Rücksicht auf die gebotene Eile unzumutbar ist, mit der Signalpfeife weiterzugeben, worauf die Schaffner der Beiwagen unverzüglich die Handbremsen zu betätigen haben.

(8) Der Fahrer darf nur auf Grund des Abfahrtsignals abfahren, das von dem hiezu bestellten Betriebsbediensteten gegeben wird.

Betriebsunfälle und Störungen.

§ 29. (1) Das Straßenbahnunternehmen hat dafür Sorge zu treffen, daß bei Betriebsunfällen schnellstens Hilfe geleistet wird.

(2) Das Straßenbahnunternehmen hat alle Betriebsunfälle und -störungen unverzüglich zu untersuchen.

(3) Das Straßenbahnunternehmen hat, unbeschadet einer allenfalls nach anderen Rechtsvorschriften bestehenden Meldepflicht, der Behörde (§ 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957) unverzüglich Mitteilung zu machen über

- a) Unfälle, bei denen eine Person getötet oder schwer verletzt oder die Bahnanlage

- oder Fahrbetriebsmittel erheblich beschädigt worden sind;
- b) Vorkommnisse, die größeres öffentliches Aufsehen erregt haben;
- c) Betriebsstörungen von längerer Dauer als 24 Stunden.

ABSCHNITT VI.

Straßenbahnen besonderer Art.

§ 30. Die Behörde (§ 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957) kann für Straßenbahnen, die ausschließlich auf eigenem Bahnkörper betrieben werden, oder besondere Neigungen aufweisen, Ausnahmen von den §§ 9, 10, 11, 12 Abs. 1

und 4, 13 Abs. 2 und 3, 14 Abs. 1, 2 und 3, 21 Abs. 1 und 3, 22, 23 Abs. 3, 24, 27 und 28 gewähren, soweit diese zur Anpassung an die besonderen Betriebs- und Anlageverhältnisse erforderlich sind und das Straßenbahnunternehmen andere Maßnahmen trifft, um die Sicherheit des Betriebes zu gewährleisten.

ABSCHNITT VII.

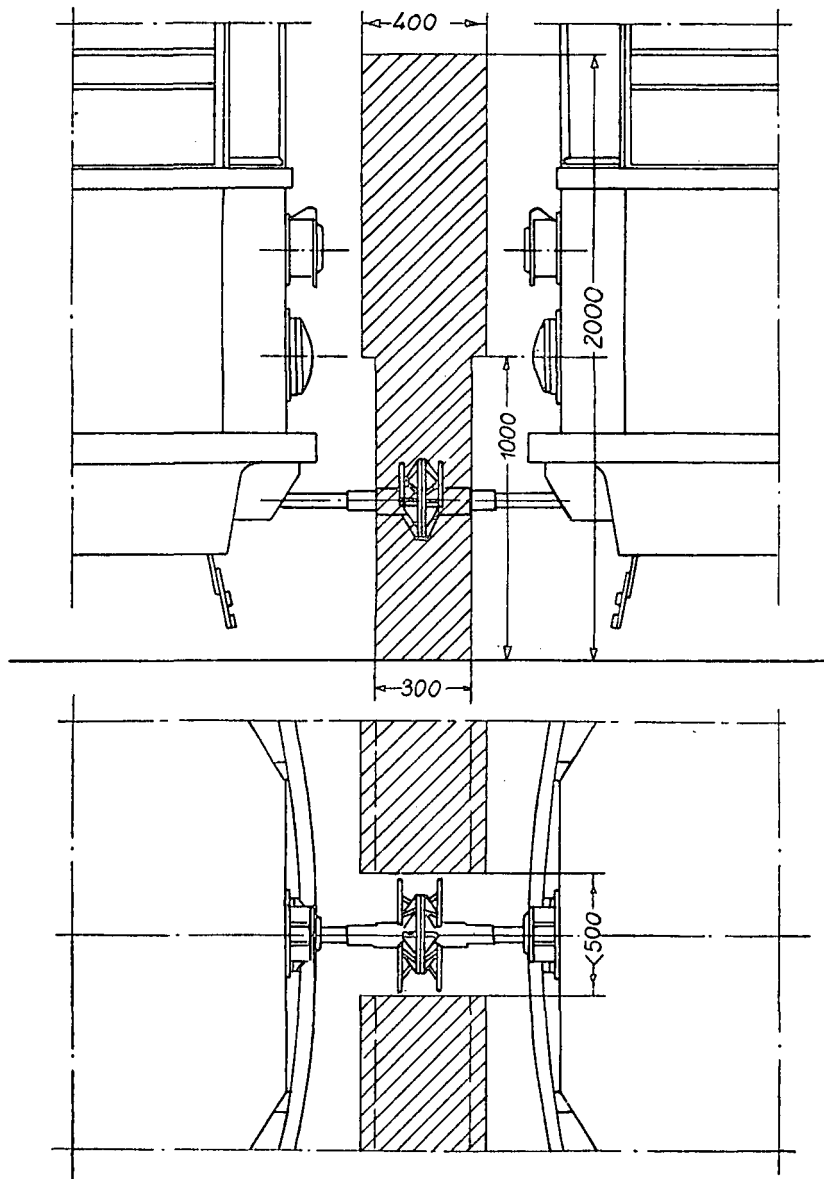
Wirksamkeitsbeginn.

§ 31. Diese Verordnung tritt mit dem 1. November 1957 in Kraft.

Waldbrunner

Anlage

Freizuhaltende Räume an den Enden der Fahrzeuge



Druck der Österreichischen Staatsdruckerei.