

B e u r t e i l u n g s r i c h t l i n i e n

für den Entfall des Wagenbegleiters

1. Für Pendelbahnen sind die Richtlinien in Abschnitt 25,23 der SBB 20/76 angeführt, die auch weiterhin angewendet werden sollen. Ausnahme: allenfalls Entfall der Tragseilbremse, hierzu siehe gesonderte Richtlinien.
2. Wenn bei Umlaufbahnen Wagen mit einem Fassungsraum von mehr als 6 Personen verwendet werden, sind die vorgenannten Richtlinien sinngemäß anzuwenden. Diese Seilbahnen weisen jedoch gegenüber Pendelbahnen Besonderheiten auf, die bei der Beurteilung entsprechend zu berücksichtigen sind.
 - a) Zweiseilbahnen bei Entfall der Tragseilbremse: hierzu siehe gesonderte Richtlinien.
 - b) Umlaufbahnen bei Entfall der bei Pendelbahnen üblichen Signalverbindung zu den Wagen:

Als Informationsmöglichkeiten für die Fahrgäste sind Einsprechmöglichkeiten in jeden einzelnen Wagen erforderlich, wofür auch Funkeinrichtungen geeignet erscheinen.
 - c) Bei Zweiseilbahnen ist die Freigängigkeit der Wagen gemäß Abschn. 23,21 der SBB 20/76 für unbegleitete Wagen mit 20 % zu wählen, wobei noch ein Sicherheitsabstand von 0,5 m zu Stützenkonstruktionsteilen einzuhalten ist. Bei Vorhandensein von Wagenkastenführungen kann dieser Sicherheitsabstand zu Konstruktionsteilen entfallen. Bei Einseilbahnen sind die Richtlinien für die Freigängigkeit der Wagen an den Stützen gemäß Abschn. 23,4 der SBB 20/76 anzuwenden.
 - d) Hinsichtlich der Bergemöglichkeiten liegen bei Umlaufbahnen mit großen Wagenabständen ähnliche Verhältnisse wie bei Pendelbahnen vor. Es können daher die bei Pendelbahnen angewendeten Beurteilungsrichtlinien berücksichtigt werden. Die Bergemöglichkeit wird daher im Einzelfall auf Grund des Geländes und des zu erwartenden Bodenabstandes zu beurteilen sein. Als Grundforderung muß jedoch gelten, daß der Bergevorgang innerhalb etwa drei Stunden durchgeführt werden kann, und daß es dem Bediensteten bei passivem Verhalten der Fahrgäste an jeder Trassenstelle möglich sein muß, in die Wagen zu gelangen. Zur Erleichterung des Bergevorganges erscheint es zweckmäßig in jedem Wagen (in jeder Wagengruppe) eine geeignete Bergeeinrichtung mitzuführen.

Erläuterungen:

zu Pkt. 2 b):

Mit Rücksicht auf den größeren Wagenfassungsraum sind die Informationsmöglichkeiten für die Fahrgäste gegenüber konventionellen Umlaufbahnen wesentlich zu verbessern, um die Verständlichkeit der Durchsagen zu erhöhen und im Störfall die Gefahr einer Panik unter den Fahrgästen zu verringern. Daher erscheint eine Einsprechmöglichkeit in jeden einzelnen Wagen erforderlich. Auf die Einrichtung von Gegensprecheinrichtungen kann verzichtet werden, da durch gleichzeitige Betätigung in mehreren Wagen die Situation nach Eintritt eines Störfalles eher verschärft würde, und da derartige Einrichtungen gegen Mißbrauch und Beschädigung schwerer zu schützen wären.

zu Pkt. 2 d):

Hinsichtlich der Bergemöglichkeiten liegen bei Umlaufbahnen, insbesondere bei Zweiseilumlaufbahnen mit großen Wagenabständen günstigere Bedingungen als bei konventionellen Umlaufbahnen mit einer wesentlich größeren Anzahl von Fahrzeugen, zu denen der Bergemann nacheinander gelangen muß, vor. Es können daher die bei Pendelbahnen angewendeten Beurteilungsrichtlinien berücksichtigt werden.