

Wien, am 16. Jänner 2019

Straßenbahnverordnung 1999 (StrabVO)

Durchführungserlass

Durch die mit BGBl. II Nr. 127/2018 kundgemachte Novellierung der Straßenbahnverordnung 1999 (1. StrabVO-Novelle), wurden zahlreiche Bestimmungen der StrabVO 1999 angepasst. Im Zuge der Vorbereitung dieser Novelle wurden an die Oberste Eisenbahnbehörde auch mehrere Rechtsunsicherheiten mit dem Ersuchen um Stellungnahme herangetragen.

Im Interesse einer einheitlichen und richtigen Vollziehung sollen durch einen Durchführungserlass nähere Ausführungen zu einzelnen Bestimmungen der Verordnung angeboten werden. Soweit in diesem Erlass nicht anders angegeben, beziehen sich Verweise auf die StrabVO 1999 idF der 1. StrabVO-Novelle.

Dieser Durchführungserlass gibt lediglich die Rechtsansicht der Obersten Eisenbahnbehörde zu den einzelnen Themenbereichen wieder bzw. zeigt Zweckmäßigkeitserwägungen auf. Über Gesetz und Verordnung hinausgehende Rechte und Pflichten können daraus nicht abgeleitet werden.

Zu § 2 Z 5 lit. d (Allgemeine Begriffsbestimmungen):

Aufgrund der erheblichen Bedeutung der Instandhaltung für einen sicheren Betrieb wurden in die Definition zusätzlich Bedienstete aufgenommen, die bei der Instandhaltung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge leitend tätig sind. Sofern ein fachlich zuständiger Betriebsleiter für den Bereich der Instandhaltung bestellt wurde, wäre dieser sowohl nach lit. c als auch nach lit. d als Betriebsbediensteter anzusehen.

Zu § 5 (Allgemeine Anforderungen an den Betrieb):

Die Bestimmung, wonach nur geeignete Betriebsbedienstete eingesetzt werden dürfen, bezieht sich auch auf ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache, um die innerbetriebliche Kommunikation und jene mit Kundinnen und Kunden gewährleisten zu können.

Zu § 5a („Barrierefreiheit“):

Die Bestimmung tritt allgemein zu den Bestimmungen für Betriebsanlagen und Fahrzeuge hinzu, die in diesem Sinne auszulegen sind und sinngemäß für den Oberleitungs-Omnibus gelten (zB ist bei der Bemessung von Bahnsteigen auch der in § 5a genannte Personenkreis entsprechend zu berücksichtigen).

Der Personenkreis „Menschen mit Behinderung“ knüpft an § 3 des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes, BGBl. I Nr. 82/2005 an, wonach Behinderung „die Aus-

wirkung einer nicht nur vorübergehenden körperlichen, geistigen oder psychischen Funktionsbeeinträchtigung oder Beeinträchtigung der Sinnesfunktionen ist, die geeignet ist, die Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu erschweren. Bei „sonstigen in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen“ ist beispielweise an Personen mit Gepäck zu denken.

Zu den zu berücksichtigenden Bereichen zählen insbesondere:

- Barrierefreie Erschließung von Haltestelle und Fahrzeug;
- Gewährleistung von Mindestbewegungsräumen und Platzerfordernissen in Haltestelle und Fahrzeug;
- Gewährleistung von freibleibenden Mindestbewegungsflächen im Aus- und Einstiegsbereich zwischen Einstiegshilfen, dem Fahrzeug und den Elementen der Haltestellenmöblierung;
- Absicherung von Hindernissen und Gefahrenbereichen;
- Taktile Bodeninformationen im Haltestellenbereich;
- Sicherheitsabstände von den Aktionsflächen (Bewegungsraum) beidseitig des Blindenleitsystems zu Gefahrenstellen, Bahnsteigkanten, Randsteinen und dgl;
- Sicherheitsabstände in Abhängigkeit zur Durchfahrtsgeschwindigkeit von optischen Sicherheitslinien (Bewegungsraum) zu Gefahrenstellen, Bahnsteigkanten, Randsteinen und dgl;
- 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 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:

- 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).

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 § 7 (Betriebsleiter):

Die Erreichbarkeit des Betriebsleiters bezieht sich dabei darauf, dass dieser 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: Grundsätzlich sind vom Straßenbahnunternehmen im Sinne des § 5 Abs. 1 Vorkehrungen so zu treffen, dass außergewöhnliche Ereignisse unabhängig von der Erreichbarkeit des Betriebsleiters beherrscht werden können.

Zu § 8 (Betriebsaufsicht):

Unter Beachtung des Prinzips, große und kleinere Straßenbahnunternehmen in gleicher Weise zu berücksichtigen, werden 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 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.

Zu § 9 (Anforderungen an den Betriebsleiter):

Die Ausbildung eines Betriebsleiters ist wie bei jedem anderen Betriebsbediensteten allgemein in § 12 geregelt. Aufgrund der besonderen Situation des Betriebsleiters trifft die Verordnung Regelungen über die Ausbildungsinhalte, wobei der Begriff „Grundlagen“ klarstellt, dass es sich um kein Detailwissen handeln muss. Die Verordnung setzt die Anforderungen an das Fachwissen des verantwortlichen Betriebsleiters eher niedrig an, geht aber davon aus, dass der Betriebsleiter aufgrund seines Wissens jedenfalls in der Lage ist, zu erkennen, dass Fachleute zur Beurteilung bestimmter Fragen beigezogen werden müssen, um allfällige Problemstellungen anhand der Erläuterungen durch diese nachzuvollziehen und anhand dieser Erläuterungen die richtigen Schlüsse ziehen zu können. Diese Regelung der Anforderungen an das Fachwissen ist im Zusammenhang mit § 6 Abs. 2 zu sehen, wonach das Eisenbahnunternehmen dem verantwortlichen Betriebsleiter die zur ordnungsgemäßen Erfüllung seiner Aufgaben notwendigen Ressourcen und Informationen zur Verfügung stellen muss.

Die angeführten Fachgebiete umfassen die wesentlichen Grundzüge insbesondere aus folgenden Wissensgebieten:

- Trassierungsgrundsätze,
- Einwirkungen auf Bahnbauwerke und Bahnkörper, deren Entwurf, Berechnung (insbesondere Grenzzustände), Bemessung und Ausführung,
- Einrichtung und Sicherung von Baustellen,
- Brandschutz,
- Gestaltung und Ausrüstung der Haltestellen,
- Trag- und Spurführungstechniken,
- Zugsicherungs- und Nachrichtentechnik,
- Energieversorgung,
- Instandhaltung von Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmitteln,
- Fahrzeugarten und Betriebsweisen,
- Lastannahmen und Gestaltung der Fahrbetriebsmittel,
- Laufwerke,
- Antrieb und Bremsen,
- Fahrzeugsteuerung,
- Fahrzeugausrüstung,
- Grundsätze des Fahrbetriebes,
- Streckenleistungsfähigkeit, Zugabstände, zulässige Geschwindigkeiten,
- Netzentwicklung und Fahrzeitermittlung,
- Fahrplanarten und Fahrplangestaltung,
- Ausbildung, Prüfung und Überwachung der Betriebsbediensteten,
- Einsatz der Betriebsbediensteten sowie Dienstplangestaltung,
- Verhalten bei Unfällen und Betriebsstörungen,
- Fahrgastbedienung,
- Unfallverhütung,
- Sicherung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen.

Diese sind auf den Oberleitungs-Omnibus entsprechend angepasst anzuwenden.

Bei den nach Abs. 1 Z 2 erforderlichen Praxiszeiten wird 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 inländischen Straßenbahnunternehmen anerkannt.

Zu § 10 Abs. 5 (Allgemeine Anforderungen an Betriebsbedienstete):

Die Pflicht – und iSd Datenschutzgesetzes 2000 auch die Ermächtigung – zur Führung von Aufzeichnungen gilt nur für Bedienstete gemäß § 2 Z 5, die ständig, vorübergehend oder vertretungsweise im Fahrbetrieb (lit. a) oder bei der Steuerung und Überwachung des Betriebsablaufes (lit. b) tätig sind. Die Führung von Aufzeichnungen, aus denen insbesondere ihre Tauglichkeit, Ausbildung, Ergebnisse von Prüfungen, Beaufsichtigungen, Unterweisun-

gen und Nachschulungen ersichtlich sein müssen ist erforderlich, um das personenbezogene Sicherheitsrisiko durch Überwachung weitgehend auszuschalten.

Zu § 12 Abs. 5 (Ausbildung und Prüfung der Betriebsbediensteten):

Nach bestandener Eignungsprüfung ist ein vom Betriebsleiter oder dessen Beauftragten gefertigter Ausweis, welcher auch in geeigneter elektronischer Form vorliegen darf, auszustellen, aus dem hervorgeht, für welche Tätigkeit der Betriebsbedienstete befähigt ist. Dieser Ausweis ist vom Betriebsbediensteten während der Ausübung seines Dienstes mit sich zu führen. Der Ausweis ist einzuziehen, wenn die Voraussetzungen für seine Ausstellung nicht mehr gegeben sind.

Ein Ausweis in geeigneter elektronischer Form liegt vor, wenn dieser ohne extra Auslesegerät lesbar und weitgehend fälschungssicher ist. Auslesungsgeräte (zB Tablets) können als „backup“ bei Funkausfall dienen.

Zu § 15 (Streckenführung):

Haltestellen sind im Sinne des Abs. 2 nach Möglichkeit in der Geraden zu situieren. Sollte in einem besonderen Fall keine Möglichkeit gegeben sein, die Haltestelle in der Geraden anzuordnen, so wäre dies entsprechend nachvollziehbar zu begründen.

Die Formulierung „Strecken anderer öffentlicher Eisenbahnen“ in Abs. 3 bezieht sich auf Haupt- und Nebenbahnen im Sinne des § 1 Z 1 lit. a und b EisebG. Höhengleiche Kreuzungen mit Anschluss- oder Materialbahnen sind von der Bestimmung daher nicht umfasst. Von der gegenständlichen Bestimmung, wonach Straßenbahnstrecken Strecken anderer öffentlicher Eisenbahnen nicht kreuzen dürfen, kann durch die Behörde bei entsprechenden Vorkehrungen eine Erleichterung nach § 27 EisebG gewährt werden, soweit dadurch die Sicherheit des Betriebes dieser Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf diesen Eisenbahnen und des Verkehrs auf diesen Eisenbahnen nicht gefährdet ist und private Rechte oder öffentliche Interessen nicht entgegenstehen.

Zu § 19 (Sicherheitsräume):

Die Bestimmung des Abs. 1 steht einer Lösung, bei der zwei unmittelbar nebeneinander liegende Gleise (auch Abstellgleise) auch jeweils auf den Außenseiten Sicherheitsräume haben, nicht entgegen.

Die Bestimmung des Abs. 5 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.

Sofern ein Gleis zwischen zwei Bahnsteigen liegt, muss nach Abs. 6 nur unter einem Gleis ein Sicherheitsraum vorhanden sein.

Zu § 22 Abs. 3:

Durch das Straßenbahnunternehmen ist demnach festzulegen, ob bzw. welche Maßnahmen bei Aufbau einer Sprechverbindung durch einen Fahrgast eingeleitet werden. So kann bei Betätigung der nachrichtentechnischen Einrichtung auf einem Bahnsteig in Abhängigkeit von der Entfernung zu diesem Bahnsteig ein Nothalt oder eine Betriebsbremsung für heranfahrende Züge eingeleitet werden.

Zu § 24 Abs. 6 (Fahrleitungsanlagen):

Bei der Abnutzung von Fahrdrähten ist auf die aufzunehmenden Belastungen abzustellen. 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 § 30 (Haltestellen):

Neben den allgemeinen Bestimmungen für Haltestellen finden sich Spezialbestimmungen, die nur für Bahnsteige gelten und bei „Gehsteighaltestellen“ nicht eingehalten werden müssen bzw. nicht eingehalten werden können (zB Querneigung des Bahnsteiges, maximaler Bahnsteigspalt zwischen Bahnsteig und Fahrzeug, Bahnsteigmindestbreite, Vorbeugen der Gefahr des Abstürzens an Bahnsteiggrenzen, die keine Bahnsteigkante sind). So kommt daher die Bestimmung des Abs. 7 letzter Satz, wonach die Querneigung des Bahnsteiges so auszuführen ist, dass sie mit mindestens 2 von Hundert zur Bahnsteigkante hin ansteigt, dann nicht zum Tragen, wenn gar kein Bahnsteig errichtet wird, sondern das Einsteigen über den öffentlichen Gehsteig bzw. die Fahrbahn erfolgen soll. In diesem Sinne besteht auch kein Widerspruch darin, dass Gehsteige zur Oberflächenentwässerung grundsätzlich von der Bebauung weg fallend ausgeführt werden.

Insbesondere bei Haltestellen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen (beispielsweise an Standorten mit einer hohen Anzahl von schulpflichtigen Kindern und Jugendlichen) sind im Sinne des Abs. 10 zweiter Satz bei „Haltestelleninseln“ Schutzgeländer zur Fahrbahn zu errichten, um ein unbeabsichtigtes Betreten der Fahrbahn zu verhindern.

Beispielsweise geben die Planungsrichtlinien nach dem Projektierungshandbuch „Öffentlicher Raum“ – Kapitel 2 „Öffentlicher Verkehr – Blatt 5“ der Stadt Wien wertvolle Hinweise über die bei der Dimensionierung der Breite von Haltestellen zu berücksichtigenden Faktoren.

Blindenleitsysteme in Haltestellen sind durch einen ausreichenden Abstand zur Bahnsteigkante (vgl. ÖNORM V2102) so zu gestalten, dass betroffene Personen nicht gefährdet werden.

Im Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Haltestellen ist auch an die Bestimmungen der Eisenbahnschutzvorschriften, BGBl. II Nr. 219/2012, zu verweisen, wonach der Aufenthalt im durch Bahnsteigkante und Bodenmarkierung (Warnstreifen) gekennzeichneten Gefahrenraum auf jenes Ausmaß zu beschränken ist, das nach dem Anhalten von Zügen und vor dem Türschließwarnsignal oder der Abfertigungsansage für das Aus- und Einsteigen notwendig ist.

Zu § 31 (Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige):

Die Erneuerung von Aufzügen, Fahrtreppen und Fahrsteigen hat auch bei genehmigungsfreien Vorhaben gemäß § 36 EisbG grundsätzlich nach dem Stand der Technik gemäß § 9b EisbG zu erfolgen.

Zu § 31 (Fahrzeuggestaltung):

Für die in Abs. 2 festgelegten Nutzlastannahmen bei Straßenbahnfahrzeugen ist die Begriffsdefinition des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 – KFG 1967 nicht maßgeblich. Für Berechnungen bei Schienenfahrzeugen bietet die ÖNORM EN 15663 entsprechende Hilfestellungen. Die Lastannahmen dienen ausschließlich der Festigkeitsbemessung und enthalten Sicherheitszuschläge.

Zu § 33 (Haltestangen):

Haltestangen und Sitzgelegenheiten sind im Sinne des § 5a nach Möglichkeit in ausreichendem Kontrast zur Innenausstattung der Fahrzeuge und zur Umgebung zu gestalten um durch die optische Kontrastierung das Auffinden für sehbehinderte Menschen zu erleichtern.

Zu § 36 Abs. 11 (Bremseinrichtungen):

Eine notwendige Notbremsüberbrückung (weil von der Straßenbahnlinie auch Tunnel befahren werden) darf auch auf solchen Streckenteilen der Straßenbahnlinie wirksam bleiben bei denen eine Notbremsüberbrückung nicht notwendig und im Sinne des Abs. 11 erster Satz 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. Von den Unternehmen sind allgemeine Vorgaben bezüglich der Vorgehensweise in Notfällen festzulegen. In diesen ist jedenfalls auch festzulegen, ob bei der Betätigung eines Notrufes auch automatisch eine Notbremsung eingeleitet wird.

Zu § 41 (Signaleinrichtungen):

Bei der Beleuchtung der Fahrzeuge ist es auch möglich, das Zugspitzensignal durch den Einsatz von Tagfahrlicht (also nicht durch die Hauptscheinwerfer) abzubilden.

Zu § 46 Abs. 4 (Fahrzeugführerplatz):

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 § 47 (Innenbeleuchtung, Heizung und Lüftung):

Die Trittstufenbereiche von Personenfahrzeugen und sämtliche Kanten in Fahrzeugen von Personenfahrzeugen müssen im Sinne des § 5a so ausgeleuchtet werden können und optisch kontrastierend sein, dass die Stufen gut erkennbar sind.

Zu § 48 Abs. 1 und 2 (Informationseinrichtungen):

Die Bestimmung über Einrichtungen der Personenfahrzeuge enthält Ausrüstungsvorschriften. Im Betrieb kann etwa bei Abweichungen vom sonst gültigen „Endpunkt der Linie“ das jeweilige Fahrzeug ausgewiesen werden. Die Einrichtungen nach Abs. 1 sind für Betriebe, die keine Linienbezeichnung führen (beispielsweise die Straßenbahn in Gmunden) entbehrlich. Die Stellen, die für eine Liniennummer angedacht sind, können in diesem Fall für eine bessere Auflösung und Erkennbarkeit des Endpunktes verwendet werden. In diesem Zusammenhang wird auf die Bestimmung des § 57 Abs. 4 verwiesen.

Bei den in Abs. 5 genannten „Personenfahrzeuge eines Zuges, die nicht mit einem Betriebsbediensteten besetzt sind“ ist beispielsweise an Beiwagen bzw. an die einzelnen abgetrennten Wagen bei den nicht durchgehenden U-Bahn-Fahrzeugen zu denken.

Zu § 49 (Beschriftung und Sinnbilder):

Die Vorschriften werden unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Entwicklung aus dem bisher geltenden Recht übernommen. Nach Abs. 2 Z 2 sind an den Sitzplätzen, die für ältere Personen, Menschen mit Behinderung, Schwangere, Kinder und Fahrgäste mit kleinen Kindern sowie in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen vorzusehen sind, Sinnbilder anzubringen. Die Pflicht der Unternehmer, solche Plätze vorzusehen, ergibt sich aus § 5a. Die Fensterscheiben der Fahrzeuge müssen soweit von Beschriftungen freigehalten werden, dass von den Fahrgasträumen eine Durchsicht nach außen vorhanden ist und müssen so gefertigt sein, dass im Notfall ein ein- oder zerschlagen der für Notfälle und Evakuierungen vorgesehenen Fensterscheiben möglich ist.

Zu § 52 Abs. 3 (Fahrordnung):

Ein – von Abs. 2 Z 2 lit. b abweichendes – Fahren auf Sicht ist zulässig in kurzen Tunneln straßenabhängiger Bahnen, wenn der Anhalteweg bei einer Betriebsbremsung einsehbar ist.

Ein Tunnel, bei dem aufgrund der Länge im Sinne des § 29 Abs. 5 Notausstiege erforderlich werden, wird nicht mehr als „kurzer Tunnel“ anzusehen sein. Von der Möglichkeit der Behörde gemäß § 62 im Einzelfall andere als in dieser Verordnung vorgeschriebene Vorkehrungen zuzulassen, wenn den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes zumindest in gleichem Maß Rechnung getragen wird (Abs. 1) bzw. im Einzelfall Maßnahmen vorzuschreiben, die über die Bestimmungen dieser Verordnung hinausgehen (Abs. 2) sowie auf die Möglichkeit der Gewährung von „Erleichterungen“ gemäß § 27 EisbG wird hingewiesen.

Zu § 55 (Einsatz von Betriebsbediensteten):

Mit dieser Bestimmung wird die zunehmende Verwendung von Personen, die Mitarbeiter des Straßenbahnunternehmens, jedoch keine Betriebsbedienstete sind, und Dritter, die dem Straßenbahnunternehmen nicht angehören, berücksichtigt. Notwendige Voraussetzung für den Einsatz ist, dass die unterwiesenen Befugten aufgrund ihrer fachlichen Ausbildung, Erfahrung und Kenntnisse der einschlägigen Vorschriften in der Lage sind, ihnen übertragene Aufgaben auszuführen und mögliche Gefahren zu erkennen.

Durch die Verordnung wird somit nicht ausgeschlossen, dass auch an sich Betriebsfremde, zB auf Grund vertraglicher Vereinbarung, mit sicherheitsrelevanten Aufgaben betraut werden; dies setzt jedoch voraus, dass diese Personen als Betriebsbedienstete iSd Verordnung betrachtet werden und den für Betriebsbedienstete geltenden Vorschriften, insbesondere § 10, unterworfen sind.

Zu § 57 Abs. 4 und 5 (Fahrbetrieb):

In Verwirklichung des „Zwei-Sinne-Prinzips“ und im Zusammenhang mit § 5a sind Haltestellennamen und Umsteigemöglichkeiten in den Zügen (ausgenommen bei zielreinem Verkehr) rechtzeitig optisch und akustisch bekanntzugeben. Der Zeitpunkt der Stationsansage ist möglichst kurz nach der Abfahrt aus der letzten Station durchzusagen, um die Ansage bei höheren Geschwindigkeiten und dem damit verbundenen Verkehrslärm zu verhindern. Weiters sind die Fahrgäste über Betriebsstörungen von längerer Dauer an den Haltestellen und in den Zügen optisch und akustisch zu informieren und ist auf Schienenersatzverkehr oder Umleitungen hinzuweisen.

Zu den nachrichtentechnischen Anlagen in Abs. 6 wird auf die Bestimmungen des § 22 Abs. 1 verwiesen.

Zu § 61 Abs. 3 (Instandhaltung):

Die angegebenen Fristen beziehen sich auf Inspektionen, nicht auf Instandsetzungsmaßnahmen. Festgelegt wird hiebei das Maximalintervall für eine vollständige Inspektion der jeweiligen Anlagen bzw. Fahrzeuge. Die hierzu erforderlichen Untersuchungen können in mehreren Schritten oder an einem einzigen Termin durchgeführt und mit vorbeugender Instandsetzung verbunden werden; eine Verpflichtung zu dieser Verbindung ergibt sich aus der Verordnung jedoch nicht.

9. Abschnitt – Oberleitungs-Omnibusse:

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

In § 63 Abs. 1 erfolgt eine kurze Definition von Oberleitungs-Omnibussen. Bei den hilfsweise ohne Antriebsenergie zurückgelegten kurzen Strecken wird nicht unterschieden, ob diese mittels eines weiteren Hilfsantriebs oder mittels Batterien zurückgelegt werden können.

In Abs. 2 sind die auf Oberleitungs-Omnibussen sinngemäß anwendbaren Abschnitte der Verordnung taxativ angeführt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bei den Bestimmungen der angeführten 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“ auch 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.