

Verordnung zur Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Vom 14. August 1953.

Auf Grund des § 39 des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 in der Fassung vom 6. Dezember 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1319) in Verbindung mit Artikel 129 Abs. 1 Satz 1 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 13. November 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1247) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 wird folgender Absatz 3 hinzugefügt:

„(3) Die Zulassung von Bahnanlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen inländischer Herstellung kann von der Anwendung Deutscher Normen oder solcher Normen und Regeln, die von den Fachverbänden der Straßenbahnen vorgeschlagen werden, abhängig gemacht werden.“

2. § 2 erhält folgende Fassung:

„§ 2

Straßenbahnen besonderer Bauart

Bei Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen, Zahnradbahnen oder Seilbahnen, die nach dem Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande genehmigt sind oder genehmigt werden, kann die oberste Landesverkehrsbehörde der Eigenart dieser Betriebe entsprechende Auflagen machen oder in Einzelfällen Ausnahmen von den Vorschriften dieser Verordnung zulassen, in Fällen von grundsätzlicher Bedeutung im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr.“

3. § 3 erhält folgende Fassung:

„§ 3

Aufsicht

Die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen wird von der zuständigen Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) des Landes ausgeübt. Hierdurch wird die Verantwortung des Unternehmers für die ordnungsmäßige Betriebsführung nach den gesetzlichen Vorschriften nicht berührt.“

4. In § 4 Abs. 3 werden die Worte „Reichsstraßen und Straßen erster Ordnung“ ersetzt durch „Bundesstraßen und Landstraßen erster Ordnung“.

5. a) In § 5 Abs. 1 Satz 1 werden hinter dem Wort „ist“ die Worte „bei der Genehmigung“,
b) in Absatz 2 hinter „Grenzmaße“ die Worte „von der Technischen Aufsichtsbehörde“ eingefügt.

6. In § 7 Satz 1 ist vor dem Wort „festzulegen“ einzusetzen „auf Vorschlag des Betriebsleiters von der Technischen Aufsichtsbehörde“.

7. § 8 erhält folgende Fassung:

„§ 8

Signale, Kennzeichen und Nachrichtennittel

(1) Die Signale und Kennzeichen für den Straßenbahnbetrieb werden in einer vom Bundesminister für Verkehr zu erlassenden Signalordnung festgelegt.

(2) Für die Ausführung der Haltestellenzeichen gilt die Verordnung über die Einführung einheitlicher Haltestellenzeichen für Straßenbahnen und Kraftfahrlinien vom 19. Juli 1939 (Deutscher Reichsanzeiger und Preußischer Staatsanzeiger Nr. 172 vom 28. Juli 1939). Für die Aufstellung der vorgeschriebenen Haltestellenzeichen können die Aufsichtsbehörden mit Zustimmung der Straßenverkehrsbehörden eine Frist bis zum 1. September 1955 gewähren.

(3) Im ganzen Streckennetz eines Straßenbahnbetriebes muß ausreichende Möglichkeit gegeben sein, daß die Betriebsbediensteten sich durch Fernsprecher oder andere Nachrichtennittel mit der Betriebsleitung, den Betriebshöfen oder anderen Betriebsstellen verständigen können.“

8. § 9 erhält folgende Fassung:

„§ 9

Haltestellen

Haltestellen für den öffentlichen Verkehr sollen, soweit es die verkehrlichen Rücksichten gestatten, betrieblich und wirtschaftlich günstig angelegt werden. Sie werden im Einvernehmen mit den Straßenverkehrsbehörden festgelegt. In Zweifelsfällen entscheidet die oberste Landesverkehrsbehörde.“

9. § 10 erhält folgende Fassung:

„§ 10

Kreuzungen mit Bahnen

(1) Höhengleiche Kreuzungen mit Gleisen der Deutschen Bundesbahn sind nur mit Genehmigung des Bundesministers für Verkehr und solche mit Gleisen anderer Bahnen oder mit Oberleitungsomnibuslinien nur mit Genehmigung der obersten Landesverkehrsbehörde zulässig.

(2) Auf höhengleiche Kreuzungen mit Eisenbahnen finden die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung über die Kreuzung mit Bahnen Anwendung.“

10. § 11 erhält folgende Fassung:

„§ 11

Bahnübergänge

Anordnungen über die Aufstellung von Warnkreuzen nach den Vorschriften der §§ 3 und 3a der Straßenverkehrs-Ordnung treffen die Straßenverkehrsbehörden mit Zustimmung der beteiligten obersten Landesbehörden. Die Technischen Aufsichtsbehörden können nach Lage der örtlichen Verhältnisse von dem Unternehmer weitergehende Sicherheitsmaßnahmen verlangen.“

11. a) In § 14 Abs. 1 wird das Wort „Reichsverkehrsminister“ ersetzt durch „Bundesminister für Verkehr“,
b) in Absatz 3 entfällt Satz 2 und 3.
12. a) In § 15 entfällt Absatz 2,
b) Absatz 3 wird Absatz 2.
13. § 18 erhält folgende Fassung:

„§ 18

Bremsen

(1) Alle Fahrzeuge, die für eine Geschwindigkeit von mehr als 25 Kilometern je Stunde zugelassen werden, müssen

- a) zwei voneinander unabhängige Betriebsbremsen,
b) eine Feststellbremse

haben. 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

- 1,8 m/sek² bei vierachsigen und 1,6 m/sek² bei drei- und zweiachsigen Fahrzeugen, bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 25 Kilometern je Stunde,
2,3 m/sek² bei vierachsigen und 2,0 m/sek² bei drei- und zweiachsigen Fahrzeugen, bei Ausgangsgeschwindigkeiten von 40 Kilometern je Stunde und darüber.

Die Verzögerungen müssen bei ordnungsmäßiger Bremsung vom Beginn der Bremsbetätigung bis zum Stillstand auf trockenen Schienen, auf gerader ebener Fahrbahn ohne Sandung mit unbeladenen Fahrzeugen erreicht werden. Das Meßverfahren zur Feststellung der vorgeschriebenen Bremsverzögerungen legt der Bundesminister für Verkehr fest. Zur Berechnung der mittleren Verzögerung ist die Formel

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

anzuwenden.

- b = Bremsverzögerung in m/sek²,
v = Geschwindigkeit in m/sek,
s = Bremsweg in m.

Für Beiwagen, bei denen das Leergewicht im Verhältnis zum zulässigen Gesamtgewicht besonders niedrig ist, kann die Technische Aufsichtsbehörde besondere Maßnahmen fordern.

(3) Für Fahrzeuge, die für Geschwindigkeiten bis zu 25 Kilometern je Stunde zugelassen werden, genügt eine Betriebsbremse und eine Feststellbremse. Mit der Betriebsbremse muß bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 15 Kilometern je Stunde eine mittlere Bremsverzögerung von 1,0 m/sek² erreicht werden.

(4) Die Feststellbremse muß ausschließlich durch mechanische Mittel das beladene Fahrzeug auf der größten im Streckennetz vorkommenden Steigung am Abrollen hindern können und gegen Nachlassen der Bremskraft gesichert sein. Für die Feststellbremse dürfen die Bremsflächen und die mechanischen Übertragungseinrichtungen einer Betriebsbremse mit benutzt werden.

(5) Die Technische Aufsichtsbehörde kann bei besonderen Betriebsverhältnissen Auflagen machen.

(6) Bisher zugelassene Fahrzeuge, die diesen Vorschriften nicht genügen, müssen bis spätestens 1. Januar 1960 vorschriftsmäßig umgebaut sein.“

14. § 20 erhält folgende Fassung:

„§ 20

Fahrzeugaufbauten

(1) Für die Beförderung von Personen bestimmte Fahrzeuge dürfen ab 1. September 1953 nur zugelassen werden, wenn der tragende Teil des Aufbaues in Ganzmetallbauweise so ausgeführt ist, daß der nach dem jeweiligen Stand der Technik erreichbare Schutz für die Insassen gewährleistet ist. Anstelle von Metallen können auch andere, schwer entflammare und splitterfreie Baustoffe verwendet werden.

(2) Sämtliche Scheiben müssen aus Sicherheitsglas bestehen.

(3) Die Plattformen müssen Abschlußvorrichtungen haben.

(4) Der Fahrerstand muß mit Scheibenwischer ausgerüstet und so ausgebildet sein, daß der Fahrer bei Ausübung seines Dienstes nicht behindert werden kann. Ferner muß der Fahrer gegen Witterungseinflüsse sowie gegen Blendung von außen und aus dem Wageninnern geschützt sein.

(5) Bisher zugelassene Fahrzeuge, die den Vorschriften nach den Absätzen 3 und 4 nicht genügen, müssen bis spätestens 1. Januar 1960 vorschriftsmäßig umgebaut oder ausgerüstet sein. In den Fahrzeugen müssen die Scheiben, die quer zur Fahrtrichtung liegen, bis spätestens 1. Januar 1955 und die übrigen Scheiben bis spätestens 1. Januar 1958 aus Sicherheitsglas bestehen.“

15. a) § 23 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Alle Fahrzeuge, die für Geschwindigkeiten von mehr als 25 Kilometern je Stunde zugelassen sind, müssen,

a) wenn sie vor dem 1. Januar 1927 erstmals zugelassen worden sind, nach Zurücklegung von 200 000 Kilometern, mindestens aber alle vier Jahre,

b) wenn sie nach dem 31. Dezember 1926 erstmals zugelassen worden sind, nach Zurücklegung von 250 000 Kilometern, mindestens aber alle fünf Jahre

einer eingehenden Untersuchung (Hauptuntersuchung) unterzogen werden. Alle Fahrzeuge, die für Geschwindigkeiten von weniger als 25 Kilometern je Stunde zugelassen sind, müssen mindestens alle fünf Jahre eingehend untersucht werden.“

- b) In § 23 wird folgender Absatz 4 hinzugefügt:

„(4) Für abgestellte Fahrzeuge kann die Technische Aufsichtsbehörde auf Antrag des Betriebsleiters die Untersuchungsfrist verlängern.“

16. § 24 erhält folgende Fassung:

„§ 24

Betriebsleitung

(1) Der Unternehmer hat unbeschadet seiner eigenen Verantwortlichkeit einen Betriebsleiter zu bestellen, der für die sichere und ordnungsmäßige Betriebsführung und für die Einhaltung der für den Bau und Betrieb geltenden Vorschriften verantwortlich ist. Für den Betriebsleiter ist ein Stellvertreter zu bestellen.

(2) Betriebsleiter und Stellvertreter bedürfen der Bestätigung durch die Technische Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Genehmigungsbehörde. Die Bestätigung darf nur erteilt werden, wenn persönliche und fachliche Eignung sowie Betriebserfahrung nachgewiesen sind. Ab 1. Januar 1954 muß der Nachweis durch eine Prüfung erbracht werden. Bei Übergang eines Betriebsleiters oder Stellvertreters in einen anderen Betrieb kann die Technische Aufsichtsbehörde von einer Wiederholung der Prüfung absehen. Die Technische Aufsichtsbehörde kann die Bestätigung aus wichtigen Gründen widerrufen.“

17. In § 25 Abs. 1 Satz 1 wird das Wort „unbescholten“ durch „zuverlässig“ ersetzt.

18. § 26 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Technische Aufsichtsbehörde legt fest, welche Wegübergänge oder anderen Teile der Bahnanlagen der Unternehmer zu bewachen oder zu sichern hat.“

19. a) In § 27 Abs. 2 Satz 1 werden die Worte „besetzten Handbremsen“ durch „Feststellbremsen“ ersetzt; der letzte Satz entfällt.

b) In § 27 Abs. 3 ist anstelle von „besetzte Handbremsen“ zu setzen „Feststellbremsen“; der letzte Satz entfällt.

20. § 28 erhält folgende Fassung:

„§ 28

Beleuchtung des Zuges

(1) Jeder Zug muß an der Stirnseite mit mindestens einem abblendbaren Scheinwerfer ausgerüstet sein, dessen untere Spiegelkante nicht höher als 1 Meter über Schienenoberkante liegen darf. Mit dem Scheinwerfer muß die Gleiszone so ausgeleuchtet werden, daß auf die Länge des Bremsweges aus der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit Menschen oder Gegenstände in der Gleiszone noch deutlich erkennbar sind.

(2) An der höchsten Stelle der Stirnseite muß in der Mitte eine Stirnleuchte, die auch die Linienbezeichnung enthalten kann, angebracht sein.

(3) Jeder Zug muß an der Rückseite mit mindestens einer Schlußleuchte für rotes Licht und mit zwei roten Rückstrahlern gekennzeichnet sein. Die Unterkanten der Schlußleuchten dürfen nicht höher als 1,25 Meter über Schienenoberkante und die der Rückstrahler nicht höher als 1 Meter über Schienenoberkante liegen. Rückstrahler können auch zugleich als Schlußleuchten ausgebildet sein. Ab 1. Januar 1960 muß das letzte Fahrzeug eines jeden Zuges mit einer oder zwei Bremsleuchten ausgestattet sein, deren Unterkanten höchstens 0,30 Meter über den Unterkanten der Schlußleuchten liegen dürfen.

(4) Alle der Personenbeförderung dienenden Fahrzeuge müssen mit einer möglichst blendungsfreien Innenbeleuchtungsanlage versehen sein.

(5) Bisher zugelassene Fahrzeuge, die diesen Vorschriften nicht entsprechen, können bis auf weiteres in Betrieb bleiben, soweit die Technische Aufsichtsbehörde nichts anderes bestimmt.“

21. In § 32 ist hinter dem Wort „muß“ einzusetzen „mindestens“.

22. § 35 erhält folgende Fassung:

„§ 35

Fahrgeschwindigkeit

Die Höchstgeschwindigkeit für das Streckennetz oder für Teile des Netzes wird von der Technischen Aufsichtsbehörde auf Vorschlag des Betriebsleiters festgesetzt.“

23. In § 38 Satz 2 werden die Worte angefügt „und vom Hereinbrechen der Dunkelheit an, oder wenn die Witterung es erfordert, von innen oder außen beleuchtet sein“.

24. In § 39 ist hinter dem Wort „Bestimmungen“ einzufügen „von der Technischen Aufsichtsbehörde“.

25. In § 40 Abs. 3 wird das Wort „Reichsverkehrsminister“ ersetzt durch „Bundesminister für Verkehr“.

26. a) § 41 erhält folgende Überschrift „Benutzen und Betreten der Bahnanlagen“.

b) § 41 Abs. 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) Gleisanlagen, die nicht zugleich dem öffentlichen Straßenverkehr dienen, dürfen nur an den dafür vorgesehenen Stellen betreten oder überquert werden. Die Vorschriften des § 8 Abs. 6 der Straßenverkehrs-Ordnung bleiben unberührt.

(2) Vertreter der Aufsichtsbehörden und sonstige Beamte, die staatliche Hoheitsrechte ausüben, insbesondere Beamte der Staatsanwaltschaft, der Gerichte, des Forstschutzes und der Polizei sind zum Betreten der Bahnanlagen berechtigt, wenn es zur Ausübung der hoheitsrechtlichen Befugnisse notwendig ist. Das gleiche gilt für Vertreter der Feuerwehr, des Zollgrenzdienstes, der Zollfahndung und des Bundesgrenzschutzes. Sie müssen sich, falls sie nicht durch Dienstkleidung erkennbar sind, entsprechend ausweisen können.“

27. § 42 erhält folgende Fassung:

„§ 42

Verhalten an Übergängen und Kreuzungen

(1) Für das Verhalten an Übergängen und Kreuzungen gelten mit Wirkung vom 1. Oktober 1953 die Vorschriften der §§ 3a und 13 der Straßenverkehrs-Ordnung.

(2) Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten benutzt werden.“

28. In § 47 wird das Wort „Landespolizeibehörden“ ersetzt durch „hierfür zuständigen Landesbehörden“.

29. § 48 entfällt.

30. § 49 erhält folgende Fassung:

„§ 49

Ausnahmen

Die Technische Aufsichtsbehörde kann von allen Vorschriften dieser Verordnung Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle genehmigen; erstrecken sich die Auswirkungen der Ausnahmen auf mehr als ein Land und kommt ein Einvernehmen zwischen den beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden nicht zustande, so genehmigt der Bundesminister für Verkehr die Ausnahmen. § 2 bleibt unberührt.“

Artikel 2

Nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 3 des Gesetzes über das Inkrafttreten von Vorschriften des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 16. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 21) gilt diese Verordnung auch im Lande Berlin mit der Maßgabe, daß in Berlin

a) die in § 8 Abs. 2 letzter Satz gesetzte Frist für die Einführung einheitlicher Haltestellenzeichen erst am 31. Dezember 1960,

b) die in § 20 Abs. 5 Satz 2 für den Ersatz der übrigen Scheiben durch Sicherheitsglas gesetzte Frist erst am 1. Januar 1960

endet.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. September 1953 in Kraft.

Bonn, den 14. August 1953.

Der Bundesminister für Verkehr
Seehofer

Soeben erschienen :

Die Bundesgesetzgebung

**während der ersten Wahlperiode des
Deutschen Bundestages 1949/1953**

Eine Gesamtübersicht über die Arbeit der Bundesgesetzgebung
während der letzten vier Jahre.

Erläutert von Referenten der federführenden Bundesministerien.

Herausgegeben vom Bundesminister der Justiz.

Umfang: 112 Seiten, broschiert, Preis DM 2,50 zuzüglich DM 0,20 Porto.

Verlag des Bundesanzeigers, Köln/Rh.

Postscheckkonto: Köln 83400