

1991

Ausgegeben zu Bonn am 16. Mai 1991

Nr. 30

Tag	Inhalt	Seite
6. 5. 91	Verordnung zum Verbot von bestimmten die Ozonschicht abbauenden Halogenkohlenwasserstoffen (FCKW-Halon-Verbots-Verordnung) neu: 8053-6-17	1090
7. 5. 91	Verordnung zur Übertragung von Zuständigkeiten bei der Durchführung der gemeinsamen Marktorganisation für Schaf- und Ziegenfleisch neu: 7847-11-1-8	1093
7. 5. 91	Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Gewährung von Beihilfen für die private Lagerhaltung von Fleisch und Fleischerzeugnissen von Schweinen und Rindern 7847-11-4-27	1094
7. 5. 91	Fünfte Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Gewährung von Vergünstigungen für Wein und die Durchführung der obligatorischen Destillation 7847-11-4-22	1095
8. 5. 91	Vierte Verordnung zur Änderung der Bundeslaufbahnverordnung 2030-7-3	1096
8. 5. 91	Dritte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung 933-10	1098

Hinweis auf andere Verkündungsblätter

Verkündungen im Bundesanzeiger	1112
--------------------------------------	------

Die Anlagen 1 bis 11 zur Dritten Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1991 werden als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblattes ausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblattes Teil I wird der Anlageband auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt.

**Verordnung
zum Verbot von bestimmten die Ozonschicht abbauenden Halogenkohlenwasserstoffen
(FCKW-Halon-Verbots-Verordnung)**

Vom 6. Mai 1991

Auf Grund des § 14 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a, § 17 Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben a und b, Nr. 2 Buchstabe d, Abs. 5 und § 21 Abs. 2 a Nr. 1 des Chemikaliengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. März 1990 (BGBl. I S. 521) und des § 14 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 des Abfallgesetzes vom 27. August 1986 (BGBl. I S. 1410) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten Kreise:

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für folgende Stoffe sowie Zubereitungen und Erzeugnisse, die diese Stoffe enthalten:

1. Trichlorfluormethan (R 11),
2. Dichlordifluormethan (R 12),
3. Chlortrifluormethan (R 13),
4. Tetrachlordifluoethan (R 112),
5. Trichlortrifluoethan (R 113),
6. Dichlortetrafluoethan (R 114),
7. Chlorpentafluoethan (R 115),
8. Bromchlordifluormethan (Halon 1211),
9. Bromtrifluormethan (Halon 1301),
10. Dibromtetrafluoethan (Halon 2402),
11. Tetrachlormethan (Tetrachlorkohlenstoff),
12. 1,1,1-Trichlorethan (Methylchloroform).

(2) Für den teilhalogenierten Stoff Chlordifluormethan (R 22) gilt die Verordnung in den näher bezeichneten Fällen.

(3) Diese Verordnung gilt nicht für die Herstellung, das Inverkehrbringen und die Verwendung zu Forschungs-, Entwicklungs- und Analysezwecken.

(4) Diese Verordnung gilt nicht

1. auf Seeschiffen unter fremder Flagge oder auf Seeschiffen, für die der Bundesminister für Verkehr nach § 10 des Flaggenrechtsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juli 1990 (BGBl. I S. 1342) die Befugnis zur Führung der Bundesflagge zur ersten Überführungsreise in einen anderen Hafen verliehen hat,
2. an Bord von Wasserfahrzeugen, sofern der Heimort dieser Fahrzeuge nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung liegt,
3. in Luftfahrzeugen, die nicht im Geltungsbereich dieser Verordnung eingetragen und zugelassen sind.

§ 2

Druckgaspackungen

(1) Es ist verboten, Druckgaspackungen, die in § 1 Abs. 1 und 2 genannte Stoffe mit einem Massengehalt von insgesamt mehr als 1 vom Hundert enthalten, herzustellen oder in den Verkehr zu bringen. Auf Montageschäume in Druckgaspackungen finden die Vorschriften des § 4 Anwendung.

(2) Das Verbot nach Absatz 1 gilt nicht, soweit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung eine Zulassung nach dem Arzneimittelgesetz besteht, jedoch nur bis zur Entscheidung über die Verlängerung dieser Zulassung. Das Bundesgesundheitsamt kann auf Antrag im Rahmen der Entscheidung über die Zulassung oder die Verlängerung der Zulassung nach dem Arzneimittelgesetz befristete Ausnahmen von dem Verbot nach Absatz 1 zulassen, wenn es sich um Arzneimittel zur Behandlung schwerwiegender Gesundheitsstörungen handelt und der Einsatz der in § 1 Abs. 1 und 2 genannten Stoffe zur Anwendung des Arzneimittels zwingend erforderlich ist.

(3) Die zuständige Landesbehörde kann im Einvernehmen mit der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung für besondere technische Anwendungen auf Antrag befristete Ausnahmen von dem Verbot nach Absatz 1 zulassen, wenn die in § 1 Abs. 1 und 2 genannten Stoffe nicht bestimmungsgemäß als Treibgase dienen und ihr Einsatz zwingend erforderlich ist.

§ 3

Kältemittel

(1) Es ist verboten, Kältemittel mit einem Massengehalt von insgesamt mehr als 1 vom Hundert der in § 1 Abs. 1 und 2 genannten Stoffe in den Verkehr zu bringen oder zu verwenden.

(2) Es ist verboten, Erzeugnisse, die in Absatz 1 genannte Kältemittel enthalten, herzustellen oder in den Verkehr zu bringen.

§ 4

Schaumstoffe

(1) Es ist verboten, die in § 1 Abs. 1 und 2 genannten Stoffe zur Herstellung von

1. Verpackungsmaterial und Geschirr aus Schaumstoff,
 2. Dämmstoffen, in denen die in § 1 Abs. 1 und 2 genannten Stoffe bestimmungsgemäß eingeschlossen sind,
 3. Montageschäumen in Druckgaspackungen oder
 4. sonstigen Schaumstoffen
- zu verwenden.

(2) Es ist verboten, Schaumstoffe, die die in § 1 Abs. 1 und 2 genannten Stoffe freisetzen können oder enthalten,

sowie Erzeugnisse, die aus derartigen Schaumstoffen bestehen, in den Verkehr zu bringen.

§ 5

Reinigungs- und Lösungsmittel

(1) Es ist verboten, Reinigungs- und Lösungsmittel mit einem Massengehalt von insgesamt mehr als 1 vom Hundert der in § 1 Abs. 1 und 2 genannten Stoffe herzustellen, in den Verkehr zu bringen oder zu verwenden.

(2) Das Verbot nach Absatz 1 gilt nicht, soweit

1. der in § 1 Abs. 1 Nr. 11 genannte Stoff als Lösungsmittel bei Chlorierungsprozessen in geschlossenen Systemen aus technischen Gründen nicht durch andere, weniger gefährliche Stoffe, Zubereitungen oder Erzeugnisse ersetzt werden kann,
2. die Reinigungs- und Lösungsmittel in Anlagen nach der Zweiten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verwendet werden dürfen und ausschließlich für den Einsatz in diesen Anlagen bestimmt sind.

Bei Oberflächenbehandlungsanlagen, Chemischreinigungs- und Textilausrüstungsanlagen sowie Extraktionsanlagen, die Anlagenteile oder Nebeneinrichtungen genehmigungsbedürftiger Anlagen nach der Vierten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind, gilt die Regelung nach Nummer 2 entsprechend.

(3) Die zuständige Landesbehörde kann auf Antrag befristete Ausnahmen von dem Verbot nach Absatz 1 hinsichtlich der in § 1 Abs. 1 Nr. 11 und 12 genannten Stoffe zulassen, wenn der Einsatz dieser Stoffe zwingend erforderlich ist.

§ 6

Löschmittel

(1) Es ist verboten, Löschmittel mit einem Massengehalt von insgesamt mehr als 1 vom Hundert der in § 1 Abs. 1 Nr. 8 bis 10 genannten Stoffe herzustellen, in den Verkehr zu bringen oder zu verwenden.

(2) Die für die Zulassung der Geräte und Anlagen der Brandbekämpfung zuständige Behörde kann im Benehmen mit dem Umweltbundesamt auf Antrag befristete Ausnahmen von dem Verbot nach Absatz 1 zulassen, wenn die Stoffe bei der Brandbekämpfung zum Schutz von Leben und Gesundheit des Menschen zwingend erforderlich sind.

§ 7

Kennzeichnung

(1) Druckgaspackungen nach § 2 Abs. 3, Kältemittel nach § 3 in Gebinden, Erzeugnisse nach § 3 Abs. 2, Dämmstoffe nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 und Reinigungs- und Lösungsmittel nach § 5 in Gebinden dürfen, wenn sie Stoffe nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 bis 7 oder Abs. 2 enthalten, nur in den Verkehr gebracht werden, falls sie durch Aufdruck, Prägung oder Aufkleber dauerhaft, leicht erkennbar und lesbar folgendermaßen gekennzeichnet sind:

„Enthält ozonabbauenden FCKW“.

Diese Regelung gilt nicht für Dämmstoffe nach § 4 Abs. 1 Nr. 2, sofern sie den Stoff nach § 1 Abs. 2 enthalten.

(2) Löschmittel nach § 6 dürfen in Gebinden nur in den Verkehr gebracht werden, wenn diese durch Aufdruck, Prägung oder Aufkleber dauerhaft, leicht erkennbar und lesbar folgendermaßen gekennzeichnet sind:

„Enthält ozonabbauendes Halon“.

§ 8

Betrieb, Instandhaltung, Außerbetriebnahme, Rücknahmeverpflichtung

(1) Es ist verboten, beim Betrieb, bei Instandhaltungsarbeiten und bei Außerbetriebnahme von Erzeugnissen, die Kältemittel nach § 3 oder Löschmittel nach § 6 enthalten, entgegen dem Stand der Technik die in ihnen enthaltenen Stoffe in die Atmosphäre entweichen zu lassen, ausgenommen bei der bestimmungsgemäßen Verwendung von Löschmitteln, unter Ausschluß von Übungszwecken. Über die Einsatzmengen beim Betrieb und bei Instandhaltungsarbeiten sind Aufzeichnungen zu führen und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen.

(2) Vertreter der in § 1 Abs. 1 und 2 genannten Stoffe und Zubereitungen sind verpflichtet, diese Stoffe und Zubereitungen nach Gebrauch zurückzunehmen oder die Rücknahme durch einen von ihnen bestimmten Dritten sicherzustellen. Satz 1 gilt nicht, soweit die Vorschriften der Verordnung über die Entsorgung gebrauchter halogener Lösemittel anzuwenden sind.

(3) Instandhaltungsarbeiten und die Außerbetriebnahme von Erzeugnissen, die Kältemittel nach § 3 oder Löschmittel nach § 6 enthalten, sowie die Rücknahme der in § 1 Abs. 1 und 2 genannten Stoffe und Zubereitungen dürfen nur von Personen ausgeführt werden, die über die hierzu erforderliche Sachkunde und technische Ausstattung verfügen.

(4) Über Art und Menge der in § 1 Abs. 1 und 2 genannten zurückgenommenen Stoffe und Zubereitungen sowie über deren Verbleib sind vom Hersteller oder Vertreter Aufzeichnungen zu führen. Die Aufzeichnungen sind mindestens drei Jahre lang aufzubewahren und der zuständigen Behörde auf Verlangen vorzulegen.

§ 9

Straftaten und Ordnungswidrigkeiten

(1) Nach § 27 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 bis 4 des Chemikaliengesetzes wird bestraft, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen

1. § 2 Abs. 1 Satz 1 Druckgaspackungen herstellt oder in den Verkehr bringt,
2. § 3 Abs. 1 Kältemittel in den Verkehr bringt oder verwendet,
3. § 3 Abs. 2 Erzeugnisse, die in § 3 Abs. 1 genannte Kältemittel enthalten, herstellt oder in den Verkehr bringt,
4. § 4 Abs. 1 dort genannte Stoffe zur Herstellung von Schaumstoffen verwendet,
5. § 4 Abs. 2 Schaumstoffe oder Erzeugnisse aus Schaumstoffen in den Verkehr bringt,
6. § 5 Abs. 1 Reinigungs- und Lösungsmittel herstellt, in den Verkehr bringt oder verwendet oder

7. § 6 Abs. 1 Löschmittel herstellt, in den Verkehr bringt oder verwendet.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 26 Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe c des Chemikaliengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 7 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 dort genannte Stoffe, Zubereitungen oder Erzeugnisse ohne die vorgeschriebene Kennzeichnung in den Verkehr bringt.

(3) Ordnungswidrig im Sinne des § 26 Abs. 1 Nr. 7 des Chemikaliengesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 8 Abs. 1 Satz 1 beim Betrieb, bei Instandhaltungsarbeiten oder bei Außerbetriebnahme von Erzeugnissen, die Kältemittel nach § 3 oder Löschmittel nach § 6 enthalten, entgegen dem Stand der Technik die in ihnen enthaltenen Stoffe in die Atmosphäre entweichen läßt oder vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Aufzeichnungspflicht nach § 8 Abs. 1 Satz 2 verstößt.

(4) Ordnungswidrig im Sinne des § 18 Abs. 1 Nr. 11 des Abfallgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 8 Abs. 2 Satz 1 einen Stoff oder eine Zubereitung weder nach Gebrauch zurücknimmt noch die Rücknahme durch einen Dritten sicherstellt.

§ 10

Übergangsvorschriften

(1) Erzeugnisse nach § 2 dürfen bis zu sechs Monaten nach dem Inkrafttreten des § 2 in den Verkehr gebracht werden.

(2) Kältemittel nach § 3 Abs. 1 dürfen zum Zweck der Verwendung in Erzeugnissen, die vor dem Inkrafttreten des § 3 hergestellt worden sind, bis zur Außerbetriebnahme der Erzeugnisse hergestellt, in den Verkehr gebracht und verwendet werden, es sei denn, daß Kältemittel mit geringerem Ozonabbaupotential nach dem Stand der Technik in diesen Erzeugnissen eingesetzt werden können. Derartige Kältemittel sind vom Umweltbundesamt bekanntzugeben.

(3) Erzeugnisse nach § 3 Abs. 2 sowie Schaumstoffe und Erzeugnisse nach § 4, die vor dem Inkrafttreten des Verbots der Herstellung hergestellt worden sind, dürfen außer von dem Hersteller weiterhin in den Verkehr gebracht werden.

(4) Reinigungs- und Lösungsmittel nach § 5 dürfen nach dem Inkrafttreten des Verbots der Herstellung bis zu sechs Monaten in den Verkehr gebracht und bis zu neun Monaten verwendet werden.

(5) Löschmittel nach § 6, die in Geräten und Anlagen der Brandbekämpfung enthalten sind, dürfen bis zum 31. Dezember 1993 verwendet werden, wenn sie vor dem Inkrafttreten des § 6 hergestellt worden sind.

§ 11

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich der Regelung der Absätze 2 und 3 am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden dritten Kalendermonats in Kraft.

(2) Abweichend von Absatz 1 treten folgende Vorschriften in Kraft:

1. am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden sechsten Kalendermonats § 8 Abs. 2;
2. am 1. Januar 1992 § 3, vorbehaltlich der Regelung in Nummer 4, für Erzeugnisse, die diese Kältemittel ab einer Menge von 5 kg in geschlossenen Kreisläufen enthalten, sowie für das Inverkehrbringen und Verwenden von Kältemitteln in solchen Erzeugnissen; § 4 Abs. 1 Nr. 4 sowie Abs. 2 für Schaumstoffe nach § 4 Abs. 1 Nr. 4 oder Erzeugnisse, die aus derartigen Schaumstoffen bestehen; § 5 sowie § 6 für Löschmittel mit einem Massengehalt von insgesamt mehr als 1 vom Hundert der in § 1 Abs. 1 Nr. 8, 9 und 10 genannten Stoffe;
3. am 1. Januar 1993 § 4 Abs. 1 Nr. 3 sowie Abs. 2 für Schaumstoffe nach § 4 Abs. 1 Nr. 3, soweit der in § 1 Abs. 2 genannte Stoff verwendet wird;
4. am 1. Januar 1994 § 3 für mobile Kälteanlagen, die diese Kältemittel ab einer Menge von 5 kg in geschlossenen Kreisläufen enthalten, sowie für das Inverkehrbringen und Verwenden von Kältemitteln in solchen Erzeugnissen;
5. am 1. Januar 1995 § 3 für Erzeugnisse, die diese Kältemittel zu weniger als 5 kg in geschlossenen Kreisläufen enthalten, sowie für das Inverkehrbringen und Verwenden von Kältemitteln in solchen Erzeugnissen; § 4 Abs. 1 Nr. 2 sowie Abs. 2 für Schaumstoffe nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 oder Erzeugnisse, die aus derartigen Schaumstoffen bestehen.

(3) Abweichend von Absatz 2 treten für den in § 1 Abs. 2 genannten Stoff und für Zubereitungen, die diesen, jedoch keinen in § 1 Abs. 1 genannten Stoff enthalten, die Vorschriften des § 3 für die Verwendung in geschlossenen Kreisläufen, § 4 Abs. 1 Nr. 2 und 4 sowie Abs. 2 für Schaumstoffe nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 und 4 oder Erzeugnisse, die aus derartigen Schaumstoffen bestehen, am 1. Januar 2000 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 6. Mai 1991

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister
für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Klaus Töpfer

**Verordnung
zur Übertragung von Zuständigkeiten bei der Durchführung
der gemeinsamen Marktorganisation für Schaf- und Ziegenfleisch**

Vom 7. Mai 1991

Auf Grund des § 3 Abs. 3 Satz 1 des Gesetzes zur Durchführung der Gemeinsamen Marktorganisationen in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1986 (BGBl. I S. 1397) verordnet der Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft:

§ 1

Zuständige Marktordnungsstelle im Sinne des Gesetzes zur Durchführung der Gemeinsamen Marktorganisationen ist abweichend von § 3 Abs. 1 Nr. 2 dieses Gesetzes für die gemeinsame Marktorganisation für Schaf- und Ziegenfleisch die Bundesanstalt für landwirtschaftliche Marktordnung.

§ 2

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1990 in Kraft.

Bonn, den 7. Mai 1991

Der Bundesminister
für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
I. Kiechle

**Zweite Verordnung
zur Änderung der Verordnung
über die Gewährung von Beihilfen für die private Lagerhaltung
von Fleisch und Fleischerzeugnissen von Schweinen und Rindern**

Vom 7. Mai 1991

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 12, des § 15 Satz 1, der §§ 16, 17 Abs. 2 Satz 3 und des § 31 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 des Gesetzes zur Durchführung der Gemeinsamen Marktorganisationen in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1986 (BGBl. I S. 1397) verordnet der Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten im Einvernehmen mit den Bundesministern der Finanzen und für Wirtschaft:

Artikel 1

Die Verordnung über die Gewährung von Beihilfen für die private Lagerhaltung von Fleisch und Fleischerzeugnissen von Schweinen und Rindern vom 15. März 1978 (BGBl. I S. 411), geändert durch § 8 Nr. 19 der Verordnung vom 24. Oktober 1988 (BGBl. I S. 2092), wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift wird wie folgt gefaßt:

„Verordnung
über die Gewährung von Beihilfen
für die private Lagerhaltung
von Fleisch und Fleischerzeugnissen
von Schweinen, Rindern und Schafen“.

2 § 1 wird wie folgt gefaßt:

„§ 1

Die Vorschriften dieser Verordnung gelten für die Durchführung der Rechtsakte des Rates und der Kom-

mission der Europäischen Gemeinschaften im Rahmen der gemeinsamen Marktorganisationen für Schweinefleisch, für Rindfleisch sowie für Schaf- und Ziegenfleisch hinsichtlich der Gewährung von Beihilfen für die private Lagerhaltung von Fleisch und Fleischerzeugnissen.“

3. In § 4 werden die Absatzbezeichnung „(1)“ und Absatz 2 gestrichen.

4. § 5 Abs. 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Der Antragsteller ist verpflichtet, die in Absatz 1 genannten Unterlagen und die sich darauf beziehenden geschäftlichen Belege aufzubewahren. Die Aufbewahrungspflicht dauert bis zum Ablauf des vierten Jahres, das dem Kalenderjahr der Gewährung folgt. Vorschriften, nach denen eine längere Aufbewahrungspflicht besteht, bleiben unberührt.“

5. § 8 wird gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1990 in Kraft.

Bonn, den 7. Mai 1991

Der Bundesminister
für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
I. Kiechle

**Fünfte Verordnung
zur Änderung der Verordnung
über die Gewährung von Vergünstigungen für Wein
und die Durchführung der obligatorischen Destillation**

Vom 7. Mai 1991

Der Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten verordnet auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 6 bis 14, 18 und 19, Abs. 4 Satz 1 und Abs. 5, des § 9 Abs. 1, des § 15, des § 16 und des § 31 Abs. 2 des Gesetzes zur Durchführung der Gemeinsamen Marktorganisationen in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1986 (BGBl. I S. 1397) im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister für Wirtschaft, auf Grund des § 7 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 des genannten Gesetzes im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen sowie auf Grund des § 36 Abs. 4 Satz 2 des genannten Gesetzes:

Artikel 1

Die Verordnung über die Gewährung von Vergünstigungen für Wein und die Durchführung der obligatorischen Destillation in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. April 1987 (BGBl. I S. 1300), geändert durch die Verordnung vom 7. November 1990 (BGBl. I S. 2445), wird wie folgt geändert:

1. Der Überschrift werden folgende Kurzbezeichnung und Abkürzung angefügt:
„(Wein-Vergünstigungsverordnung – WeinVergV)“.
2. In § 9 wird das Wort „sieben“ durch das Wort „sechs“ ersetzt.

Artikel 2

Artikel 4 Satz 2 der Vierten Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Gewährung von Vergünstigungen für Wein und die Durchführung der obligatorischen Destillation vom 7. November 1990 (BGBl. I S. 2445) wird aufgehoben.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 7. Mai 1991

Der Bundesminister
für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
I. Kiechle

Vierte Verordnung zur Änderung der Bundeslaufbahnverordnung

Vom 8. Mai 1991

Auf Grund des § 15 des Bundesbeamtengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Februar 1985 (BGBl. I S. 479) in Verbindung mit § 46 des Deutschen Richtergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. April 1972 (BGBl. I S. 713) verordnet die Bundesregierung:

Artikel 1

Die Bundeslaufbahnverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. März 1990 (BGBl. I S. 449, 863) wird wie folgt geändert:

1. Dem § 23 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:
„Diese können höchstens einem Amt der Besoldungsgruppe A 7 der Bundesbesoldungsordnung A zugeordnet sein.“
2. § 29 wird wie folgt geändert:
 - a) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:
„Diese können höchstens einem Amt der Besoldungsgruppe A 11 der Bundesbesoldungsordnung A zugeordnet sein.“
 - b) Nach Absatz 7 werden folgende Absätze 8 und 9 angefügt:
„(8) Für Verwendungsbereiche in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet kann nach Maßgabe nachstehender Abweichungen die Befähigung für die Laufbahn nach den Absätzen 1 bis 7 auch von Beamten des mittleren Dienstes erworben werden, die
 1. ein Amt der Besoldungsgruppe A 8 der Bundesbesoldungsordnung A erreicht und sich in einer Dienstzeit von mindestens acht Jahren seit der ersten Verleihung eines Amtes des mittleren Dienstes bewährt haben,
 2. zu Beginn der Einführung nach Absatz 4 mindestens 40 Jahre alt sind.
 Die oberste Dienstbehörde stellt fest, ob die Einführung erfolgreich abgeschlossen ist. In der nach Absatz 7 zu treffenden Entscheidung sind die Dienstposten des Verwendungsbereichs festzulegen.

(9) Die oberste Dienstbehörde kann die nach Absatz 8 erworbene Befähigung für anforderungsgleiche Verwendungsbereiche außerhalb des in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiets

anerkennen, wenn sich der Beamte nach Befähigungszuerkennung dort mindestens fünf Jahre bewährt hat.“

3. § 33a wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 2 wird der Satz 2 wie folgt gefaßt:
„Diese können höchstens einem Amt der Besoldungsgruppe A 14 der Bundesbesoldungsordnung A zugeordnet sein.“
 - b) Nach Absatz 7 werden folgende Absätze 8 und 9 angefügt:
„(8) Für Verwendungsbereiche in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet kann nach Maßgabe nachstehender Abweichungen die Befähigung für die Laufbahn nach den Absätzen 1 bis 7 auch von Beamten des gehobenen Dienstes erworben werden, die
 1. ein Amt der Besoldungsgruppe A 12 der Bundesbesoldungsordnung A erreicht und sich in einer Dienstzeit von mindestens acht Jahren seit der ersten Verleihung eines Amtes des gehobenen Dienstes bewährt haben,
 2. zu Beginn der Einführung nach Absatz 4 mindestens 40 Jahre alt sind.
 Die oberste Dienstbehörde stellt fest, ob die Einführung erfolgreich abgeschlossen ist. In der nach Absatz 7 zu treffenden Entscheidung sind die Dienstposten des Verwendungsbereichs, die höchstens einem Amt der Besoldungsgruppe A 15 der Bundesbesoldungsordnung A zugeordnet sein können, festzulegen.

(9) Die oberste Dienstbehörde kann die nach Absatz 8 erworbene Befähigung für anforderungsgleiche Verwendungsbereiche außerhalb des in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiets, die höchstens einem Amt der Besoldungsgruppe A 14 der Bundesbesoldungsordnung A zugeordnet sind, anerkennen, wenn sich der Beamte nach Befähigungszuerkennung dort mindestens fünf Jahre bewährt hat.“
4. § 45a wird wie folgt gefaßt:
„§ 45a
Befristung
(1) § 29 Abs. 8 und § 33a Abs. 8 gelten nur, wenn die Einführung bis zum 31. Dezember 1992 begonnen wird.“

(2) § 33a Abs. 1 bis 7 gilt nur, wenn die Einführung
bis zum 31. Dezember 1994 begonnen wird.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in
Kraft.

5. § 46 wird aufgehoben.

Bonn, den 8. Mai 1991

Der Bundeskanzler
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister des Innern
Schäuble

Dritte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Vom 8. Mai 1991

Auf Grund des § 3 Abs. 1 Buchstaben a, c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der zuletzt gemäß Artikel 24 der Verordnung vom 26. November 1986 (BGBl. I S. 2089) geändert worden ist, verordnet der Bundesminister für Verkehr:

Artikel 1

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1981 (BGBl. I S. 1490), wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 2 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. für die Deutsche Bundesbahn der Vorstand der Deutschen Bundesbahn,“.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Text wird Absatz 1.

b) Folgende Absätze 2 und 3 werden angefügt:

„(2) Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.

(3) Die Vorschriften dieser Verordnung sind so anzuwenden, daß die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch Behinderte und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten erleichtert wird.“

3. In § 3 Abs. 1 Nr. 1 werden die Worte „im Einzelfall“ gestrichen.

4. § 4 wird wie folgt gefaßt:

„§ 4

Begriffserklärungen

(1) Bahnanlagen sind alle Grundstücke, Bauwerke und sonstigen Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind. Dazu gehören auch Nebenbetriebsanlagen sowie sonstige Anlagen einer Eisenbahn, die das Be- und Entladen sowie den Zu- und Abgang ermöglichen oder fördern. Es gibt Bahnanlagen der Bahnhöfe, der freien Strecke und sonstigen Bahnanlagen. Fahrzeuge gehören nicht zu den Bahnanlagen.

(2) Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen. Als Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im allgemeinen die Einfahrsignale oder Trapeztafeln, sonst die Einfahrweichen.

(3) Blockstrecken sind Gleisabschnitte, in die ein Zug nur einfahren darf, wenn sie frei von Fahrzeugen sind.

(4) Blockstellen sind Bahnanlagen, die eine Blockstrecke begrenzen. Eine Blockstelle kann zugleich als Bahnhof, Abzweigstelle, Überleitstelle, Anschlußstelle, Haltepunkt, Haltestelle oder Deckungsstelle eingerichtet sein.

(5) Abzweigstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Züge von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können.

(6) Überleitstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Züge auf ein anderes Gleis derselben Strecke übergehen können.

(7) Anschlußstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein angeschlossenes Gleis als Rangierfahrt befahren können, ohne daß die Blockstrecke für einen anderen Zug freigegeben wird. Ausweichanschlußstellen sind Anschlußstellen, bei denen die Blockstrecke für einen anderen Zug freigegeben werden kann.

(8) Haltepunkte sind Bahnanlagen ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen.

(9) Haltestellen sind Abzweigstellen oder Anschlußstellen, die mit einem Haltepunkt örtlich verbunden sind.

(10) Deckungsstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, die den Bahnbetrieb insbesondere an beweglichen Brücken, Kreuzungen von Bahnen, Gleisverschlingungen und Baustellen sichern.

(11) Hauptgleise sind die von Zügen planmäßig befahrenen Gleise. Durchgehende Hauptgleise sind die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen. Alle übrigen Gleise sind Nebengleise.“

5. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Spurweite darf nicht größer sein als

1 465 mm in Hauptgleisen,

1 470 mm in Nebengleisen;

sie darf nicht kleiner sein als 1 430 mm.“

1 470 mm;

b) In Absatz 4 wird das Wort „Halbmessern“ durch das Wort „Radien“ und das Wort „Bogenhalbmesser“ durch das Wort „Bogenradien“ ersetzt.

6. § 6 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird das Wort „Bogenhalbmesser“ durch das Wort „Bogenradius“ ersetzt.

b) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) In den Bogen der durchgehenden Hauptgleise muß in der Regel die äußere Schiene höher liegen als die innere (Überhöhung). Die Überhöhung ist in Abhängigkeit von der Beschaffenheit des Oberbaus, von der Bauart der Fahrzeuge sowie von der Ladung und deren Sicherung festzulegen; sie darf unter Einbeziehung der sich im Betrieb einstellenden Abweichungen 180 mm nicht überschreiten.“

7. In § 8 Abs. 3 Satz 2 werden die Worte „die nur dem Reiseverkehr dienen (z. B. Stadtschnellbahngleise)“ durch die Worte „auf denen ausschließlich Stadtschnellbahnen verkehren“ ersetzt.

8. § 9 wird wie folgt gefaßt:

„§ 9

Regellichraum

(1) Der Regellichraum ist der zu jedem Gleis gehörende, in der Anlage 1 dargestellte Raum. Der Regellichraum setzt sich zusammen aus dem von der jeweiligen Grenzlinie umschlossenen Raum und zusätzlichen Räumen für bauliche und betriebliche Zwecke.

(2) Die Grenzlinie umschließt den Raum, den ein Fahrzeug unter Berücksichtigung der horizontalen und vertikalen Bewegungen sowie der Gleislagetoleranzen und der Mindestabstände von der Oberleitung benötigt. Die Maße der Grenzlinie sind nach den Anlagen 2 und 3 zu berechnen.

(3) In die in Anlage 1 gekennzeichneten Bereiche des Regellichtraums (Bild 1 Bereiche A und B) und in den Raum für das Durchrollen der Räder (Bild 2 Bereich C) dürfen feste Gegenstände unter den dort genannten Bedingungen hineinragen; bestehende Einragungen in den Regellichraum dürfen beibehalten werden. Der von der Grenzlinie umschlossene Raum ist jedoch freizuhalten; das gilt nicht für Gleise mit Einrichtungen zum Reinigen und Instandsetzen von Fahrzeugen, sofern die Gleise nur für diese Zwecke benutzt werden.

(4) Bei Gleisen mit Stromschiene ist beiderseits ein Raum für den Durchgang der Stromabnehmer freizuhalten, dessen Größe sich nach den örtlichen und betrieblichen Verhältnissen richtet.

(5) Die Oberleitung darf in den von der Grenzlinie umschlossenen Raum hineinragen; dies gilt auch für die Stromschiene. Für den Fahrdrabt gelten die Mindesthöhen nach Anlage 3 Nr. 3; Ausnahmen sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).“

9. § 10 wird wie folgt gefaßt:

„§ 10

Gleisabstand

(1) Der Gleisabstand ist der Abstand von Mitte zu Mitte benachbarter Gleise; er muß mindestens den in der Anlage 4 Nr. 1 oder 2 genannten Maßen entsprechen.

(2) Auf der freien Strecke muß bei Neubauten und umfassenden Umbauten der Gleisabstand mindestens 4,00 m betragen; bei Gleisen, auf denen ausschließlich Stadtschnellbahnen verkehren, ist eine Verringerung des Gleisabstandes bis auf 3,80 m zulässig. Bestehende Gleisabstände von 4,00 m – bei Stadtschnellbahnen von 3,80 m – und weniger dürfen nicht verringert werden.

(3) In Bahnhöfen muß der Gleisabstand – außer bei Überladegleisen – mindestens 4,00 m, bei Neubauten mindestens 4,50 m betragen. Bestehende Gleisabstände von 4,50 m und weniger dürfen nicht verringert werden; Ausnahmen sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2). Durchgehende Hauptgleise ohne Zwischenbahnsteig dürfen im Gleisabstand der freien Strecke durch den Bahnhof geführt werden. Wird der Gleisabstand der freien Strecke vergrößert, so darf der Gleisabstand im Bahnhof bis zum Umbau der Gleisanlagen bestehen bleiben.

(4) Die in den Absätzen 2 und 3 genannten Gleisabstände müssen bei Gleisen mit Radien unter 250 m nach Anlage 4 Nr. 3 vergrößert werden.

(5) Für die Dauer von Bauarbeiten darf der Gleisabstand auf die in der Anlage 4 Nr. 1 oder 2 genannten Maße verringert werden, wenn die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen getroffen sind.“

10. § 11 wird wie folgt gefaßt:

„§ 11

Bahnübergänge

(1) Bahnübergänge sind höhengleiche Kreuzungen von Eisenbahnen mit Straßen, Wegen und Plätzen. Übergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen, und Übergänge für Reisende gelten nicht als Bahnübergänge.

(2) Auf Strecken mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h sind Bahnübergänge unzulässig.

(3) Auf Bahnübergängen hat der Eisenbahnverkehr Vorrang vor dem Straßenverkehr. Der Vorrang ist durch Aufstellen von Andreaskreuzen (Anlage 5 Bild 1) zu kennzeichnen. Dies ist nicht erforderlich an Bahnübergängen von

1. Feld- und Waldwegen, wenn die Bahnübergänge ausreichend erkennbar sind,
2. Fußwegen,
3. Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr, die als solche gekennzeichnet sind,
4. anderen Straßen und Wegen über Nebengleise, wenn die Bahnübergänge für das Befahren mit Eisenbahnfahrzeugen durch Posten vom Straßenverkehr freigehalten werden.

(4) Die Andreaskreuze sind an den Stellen anzubringen, vor denen Straßenfahrzeuge und Tiere angehalten werden müssen, wenn der Bahnübergang nicht überquert werden darf.

(5) An Bahnübergängen in Hafengebieten und Industriegebieten darf auf das Aufstellen von Andreaskreuzen verzichtet werden, wenn an den Einfahrten Andreaskreuze mit dem Zusatzschild „Hafengebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ oder „Industriegebiet, Schienenfahrzeuge haben Vorrang“ angebracht sind. Dies gilt nicht für Bahnübergänge, die nach Absatz 6 technisch gesichert sind.

(6) Bahnübergänge sind durch

1. Lichtzeichen (Anlage 5 Bild 2) oder Blinklichter (Anlage 5 Bild 4) oder
2. Lichtzeichen mit Halbschranken (Anlage 5 Bild 3) oder Blinklichter mit Halbschranken (Anlage 5 Bild 5) oder
3. Lichtzeichen mit Schranken (Anlage 5 Bild 3) oder
4. Schranken

technisch zu sichern, soweit nachstehend keine andere Sicherung zugelassen ist. Als neue technische Sicherungen sollen Blinklichter und Blinklichter mit Halbschranken nicht mehr verwendet werden.

(7) Bahnübergänge dürfen gesichert werden

1. bei schwachem Verkehr (Absatz 13) durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder bei fehlender Übersicht auf die Bahnstrecke an eingleisigen Bahnen durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18), wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h – an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen höchstens 60 km/h – beträgt;
2. bei mäßigem Verkehr (Absatz 13) und eingleisigen Bahnen durch die Übersicht auf die Bahnstrecke in Verbindung mit hörbaren Signalen der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18) oder bei fehlender Übersicht auf die Bahnstrecke – mit besonderer Genehmigung (§ 3 Abs. 2) – durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge, wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h – an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen höchstens 60 km/h – beträgt.

(8) Bahnübergänge über Nebengleise dürfen wie Bahnübergänge über Nebenbahnen (Absatz 7) gesichert werden.

(9) Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen dürfen durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18) gesichert werden. Außerdem

müssen

dürfen

Umlaufsperrern oder ähnlich wirkende Einrichtungen angebracht sein.

(10) Bahnübergänge von Privatwegen

ohne öffentlichen Verkehr, die als solche gekennzeichnet sind, dürfen gesichert werden bei einer Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang von höchstens 140 km/h

- a) durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) und Abschlüsse oder
- b) durch Abschlüsse in Verbindung mit einer Sprechanlage zum zuständigen Betriebsbeamten.

1. ohne öffentlichen Verkehr, die als solche gekennzeichnet sind, dürfen gesichert werden
 - a) durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder
 - b) durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18), wenn ihre Geschwindigkeit am Bahnübergang höchstens 60 km/h beträgt, oder
 - c) durch Abschlüsse in Verbindung mit einer Sprechanlage zum zuständigen Betriebsbeamten oder
 - d) – mit besonderer Genehmigung (§ 3 Abs. 2) – durch Abschlüsse;
2. mit öffentlichem Verkehr in Hafengebiet und Industriegebieten dürfen bei schwachem und mäßigem Verkehr (Absatz 13) gesichert werden
 - a) durch die Übersicht oder
 - b) durch Abschlüsse, wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h beträgt.

Abschlüsse (z. B. Sperrbalken, Tore) sind von demjenigen, dem die Verkehrssicherungspflicht obliegt, verschlossen, mit besonderer Genehmigung (§ 3 Abs. 2) nur geschlossen zu halten.

(11) Eine Sicherung nach den Absätzen 6 bis 10 ist nicht erforderlich, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert wird. Der Posten hat die Wegebenutzer so lange durch Zeichen anzuhalten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

(12) Die Übersicht auf die Bahnstrecke ist vorhanden, wenn die Wegebenutzer bei richtigem Verhalten auf Grund der Sichtverhältnisse die Bahnstrecke so weit und in einem solchen Abstand übersehen können, daß sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang ungefährdet überqueren oder vor ihm anhalten können.

(13) Bahnübergänge haben

1. schwachen Verkehr, wenn sie neben anderem Verkehr in der Regel innerhalb eines Tages von höchstens 100 Kraftfahrzeugen überquert werden,
2. mäßigen Verkehr, wenn sie neben anderem Verkehr in der Regel innerhalb eines Tages von mehr als 100 bis zu 2 500 Kraftfahrzeugen überquert werden,
3. starken Verkehr, wenn sie neben anderem Verkehr in der Regel innerhalb eines Tages von mehr als 2 500 Kraftfahrzeugen überquert werden.

(14) Weisen Bahnübergänge während bestimmter Jahreszeiten oder an bestimmten Tagen abweichend von der Einstufung nach Absatz 13 eine höhere Verkehrsstärke auf, so müssen sie, haben sie eine niedrigere Verkehrsstärke, so dürfen sie während dieser Zeiten entsprechend gesichert werden.

(15) Das Schließen der Schranken – ausgenommen Anrufschraken (Absatz 17) – ist auf den Straßenverkehr abzustimmen

1. durch Lichtzeichen oder
2. durch mittelbare oder unmittelbare Sicht des Schrankenwärters oder
3. bei schwachem oder mäßigem Verkehr durch hörbare Zeichen.

(16) Bahnübergänge mit Schranken – ausgenommen Anrufschraken (Absatz 17) und Schranken an Fuß- und Radwegen – müssen von der Bedienungsstelle aus mittelbar oder unmittelbar eingesehen werden können. Dies ist nicht erforderlich, wenn das Schließen der Schranken durch Lichtzeichen auf den Straßenverkehr abgestimmt und das Freisein des Bahnüberganges durch technische Einrichtungen festgestellt wird.

(17) Anrufschraken sind Schranken, die ständig oder während bestimmter Zeiten geschlossen gehalten und auf Verlangen des Wegebenutzers, wenn dies ohne Gefahr möglich ist, geöffnet werden. Anrufschraken sind mit einer Sprechanlage auszurüsten, wenn der Schrankenwärter den Bahnübergang von der Bedienungsstelle aus nicht einsehen kann.

(18) Vor Bahnübergängen, vor denen nach den Absätzen 7 bis 10 hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge gegeben werden müssen, sind Signaltafeln aufzustellen.

(19) Ein Bahnübergang, dessen technische Sicherung ausgefallen ist, muß – außer bei Hilfszügen nach § 40 Abs. 6 – durch Posten nach Absatz 11 gesichert werden. Ein Zug, der mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt ist, darf, nachdem er angehalten hat und die Wegebenutzer durch Achtung-Signal gewarnt sind, den Bahnübergang ohne Sicherung durch Posten befahren.“

11. § 13 wird wie folgt gefaßt:

„§ 13

Bahnsteige, Rampen

(1) Bei Neubauten oder umfassenden Umbauten von Personenbahnsteigen sollen in der Regel die Bahnsteigkanten auf eine Höhe von 0,76 m über Schienenoberkante gelegt werden; Höhen von unter 0,38 m und über 0,96 m sind unzulässig. Bahnsteige, an denen ausschließlich Stadtschnellbahnen halten, sollen auf eine Höhe von 0,96 m über Schienenoberkante gelegt werden. In Gleisbogen ist auf die Überhöhung Rücksicht zu nehmen.

(2) Feste Gegenstände auf Personenbahnsteigen (Säulen und dergleichen) müssen bis zu einer Höhe von 3,05 m über Schienenoberkante mindestens 3,00 m von Gleismitte entfernt sein. Bei bestehenden Anlagen mit geringem Verkehr darf das Maß von 3,00 m bis auf 2,70 m unterschritten werden; Ausnahmen von diesem Mindestmaß sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

(3) Auf Bahnsteigen an Gleisen, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h befahren werden, sind die bei Durchfahrten freizuhaltenden Flächen zu kennzeichnen; bei mehr als 200 km/h sind Vorkehrungen zu treffen, daß sich keine Reisenden im Gefahrenbereich auf den Bahnsteigen aufhalten.

(4) Für den Schutz der Reisenden, die Übergänge (§ 11 Abs. 1 Satz 2) überschreiten müssen, ist zu sorgen.

Bei Gleisen, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h befahren werden, sind Übergänge unzulässig.

(5) Seitenrampen, an denen Güterwagen mit nach außen aufschlagenden Türen be- oder entladen werden sollen, dürfen nicht höher als 1,10 m sein. Die Höhe darf 1,00 m nicht überschreiten, wenn dort nach außen aufschlagende Einsteigtüren von Reisezugwagen geöffnet werden müssen. Andere Seitenrampen zum Be- oder Entladen von Wagen dürfen – ausgenommen an Hauptgleisen – bis zu 1,20 m über Schienenoberkante hoch sein.

(6) Für die Dauer von Bauarbeiten darf von den Vorschriften der Absätze 1, 2, 4 Satz 2 und Absatz 5 abgewichen werden, wenn die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen getroffen sind.“

12. § 14 wird wie folgt gefaßt:

„§ 14

Signale und Weichen

(1) Ist nach den Vorschriften dieser Verordnung die Anwendung von Signalen vorgesehen, so dürfen nur die in der Eisenbahn-Signalordnung vorgeschriebenen Signale benutzt werden. Den Signalen am Fahrweg sind entsprechende Anzeigen im Führerraum gleichgestellt; sie dürfen die Signale am Fahrweg ersetzen.

(2) Die Einfahrten in Bahnhöfe sind

bei einer Einfahrtgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h

durch Hauptsignale (Einfahrtssignale) zu sichern. Ausnahmen sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

(3) Die Ausfahrten aus Bahnhöfen sind

bei einer Ausfahrtgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h

durch Hauptsignale (Ausfahrtssignale) zu sichern. Ausnahmen sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

(4) Die Grundstellung für Hauptsignale ist die Stellung „Zughalt“. Eine andere Stellung ist zulässig

1. für Hauptsignale in Streckenabschnitten mit selbsttätiger Streckenblockung,

2. für Hauptsignale von Betriebsstellen, die für längere Dauer oder in regelmäßig wiederkehrenden Zeitabschnitten an der Regelung der Zugfolge nicht beteiligt

sind.

sind,

3. für Einfahrtssignale bei Zugleitbetrieb.

(5) Blockstellen, Abzweigstellen, Überleitstellen und Gleisverschlingungen sind durch Hauptsignale

zu sichern.

zu sichern, wenn dort mit mehr als 60 km/h – beim Befahren von Weichen gegen die Spitze mit mehr als 50 km/h – gefahren wird. Ausnahmen sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

(6) Bewegliche Brücken sind örtlich durch Signale so zu sichern, daß die Signale in der Haltstellung verschlossen sind, solange die Brücke entriegelt ist, und daß die Brücke bei Fahrtstellung der Signale nicht entriegelt werden kann.

(7) Höhengleiche Kreuzungen zweier Schienenbahnen, die dieser Verordnung unterstehen, sind durch Hauptsignale in gegenseitiger Abhängigkeit zu sichern. Untersteht eine der Bahnen nicht dieser Verordnung, so ist mit der Zulassung der Kreuzung zu bestimmen, ob und wie sie zu sichern ist.

(8) Auf der freien Strecke liegende

Weichen

Weichen, die mit mehr als 50 km/h gegen die Spitze befahren werden,

und damit zusammenhängende Gleiskreuzungen sind durch Signale zu sichern. Anschlußstellen können auch durch Signale benachbarter Zugfolgestellen gesichert werden, wenn zwischen Anschlußweichen, Flankenschutzeinrichtungen und Signalen Abhängigkeit besteht.

(9) Weichen, die

mit mehr als 50 km/h

gegen die Spitze befahren werden, müssen von den für die Zugfahrt gültigen Signalen derart abhängig sein, daß die Signale nur dann in Fahrtstellung gebracht werden können, wenn die Weichen für den Fahrweg richtig liegen und verschlossen sind (Signalabhängigkeit). Hierbei sind ferngestellte Weichen, die von Reisezügen gegen die Spitze befahren werden, gegen Umstellen unter dem Zug festzulegen oder einzeln zu sichern.

(10) Ist die Signalabhängigkeit von Weichen, die von Zügen gegen die Spitze befahren werden, vorübergehend aufgehoben oder

beeinträchtigt,

beeinträchtigt, oder werden nichtsignalabhängige Weichen, ausgenommen Rückfallweichen, von Reisezügen mit mehr als 40 km/h bis höchstens 50 km/h gegen die Spitze befahren,

so sind sie technisch zu sichern oder zu bewachen.

(11) Für

Reisezüge

Reisezüge, die mit mehr als 50 km/h fahren,

sind Flankenschutzvorkehrungen zu treffen.

Der Flankenschutz für Gleise, die mit mehr als 160 km/h befahren werden, muß in Bahnhöfen und auf Anschlußstellen durch Schutzweichen gewährleistet sein.

(12) Mit den Einfahrsignalen und den Hauptsignalen auf der freien Strecke sind Vorsignale

zu verbinden.

zu verbinden, wenn im Bremswegabstand vor dem Hauptsignal mit mehr als 60 km/h gefahren wird. Ist hiernach kein Vorsignal erforderlich, so muß der Bremswegabstand durch eine Signaltafel gekennzeichnet werden.

Ausnahmen sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

(13) Der Abstand zwischen dem Hauptsignal und dem zugehörigen Vorsignal soll mindestens so groß sein wie der zugelassene größte Bremsweg (§ 35 Abs. 4). Kürzere Vorsignalabstände sind zulässig, wenn dies aus örtlichen Gründen nicht zu umgehen ist; bei Verkürzungen um mehr als 5 % müssen besondere Bremstafeln für den jeweils vorhandenen Vorsignalabstand (Bremsweg) aufgestellt sein.

(14) Das Hauptsignal „Langsamfahrt“ ist durch das Vorsignal „Langsamfahrt erwarten“

anzukündigen.

anzukündigen, wenn vom Vorsignal ab mit mehr als 60 km/h gefahren wird.

Hiervon kann bei Ausfahrtsignalen an Ausweichgleisen, auf denen keine Durchfahrten zugelassen sind, abgesehen werden.

(15) Für nicht an ein Gleisbildstellwerk angeschlossene Weichen ist eine Grundstellung zu bestimmen, wenn Fahrten über diese Weichen Fahrten auf den Hauptgleisen gefährden können.

(16) Weichen in Hauptgleisen müssen mit Weichensignalen versehen sein, wenn sie von den für die Zugfahrt gültigen Signalen nicht abhängig

sind.

sind oder im allgemeinen nicht verschlossen gehalten werden. Bei ausreichender Beleuchtung sind Weichensignale nicht erforderlich.

(17) Zwischen zusammenlaufenden Gleisen muß ein Grenzzeichen vorhanden sein, bis zu dem ein Gleis ohne Gefährdung von Fahrzeugen im Nachbargleis besetzt sein darf. Der Mindestgleisabstand am Grenzzeichen ergibt sich aus Anlage 4. Bei ungünstigen örtlichen Verhältnissen darf statt des Grenzzeichens eine andere Kennzeichnung verwendet werden."

13. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 3 wird eingefügt:

„(3) Strecken, auf denen mehr als 160 km/h zugelassen sind, müssen mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann.“

b) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und wird wie folgt gefaßt:

„(4) Für Strecken, auf denen bis zu 100 km/h zugelassen sind, können

1. für die Deutsche Bundesbahn der Bundesminister für Verkehr,
2. für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige Landesbehörde die Ausrüstung mit Zugbeeinflussung vorschreiben.“

14. § 16 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird das Wort „Fernsprecheinrichtungen“ durch das Wort „Fernmeldeanlagen“ ersetzt.

b) Folgende Absätze 4 und 5 werden angefügt:

„(4) Strecken, die von Reisezügen befahren werden, sollen mit Zugfunkeinrichtungen ausgerüstet sein. Mit Zugfunkeinrichtungen müssen ausgerüstet sein

1. Strecken, auf denen mehr als 160 km/h zugelassen sind,
2. Strecken ohne Streckenblockeinrichtungen, auf denen
 - a) Reisezüge oder
 - b) Züge mit mehr als 60 km/h verkehren. Ausnahmen sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

„(5) Bahnsteige an Gleisen, die mit mehr als 160 km/h befahren werden, sollen mit Lautsprecheranlagen ausgerüstet sein.“

15. § 17 wird wie folgt gefaßt:

„§ 17

Untersuchen und Überwachen der Bahnanlagen

(1) Die Bahnanlagen sind planmäßig auf ihre ordnungsgemäße Beschaffenheit zu untersuchen. Art, Umfang und Häufigkeit der Untersuchung haben sich nach Zustand und Belastung der Bahnanlagen sowie nach der zugelassenen Geschwindigkeit zu richten.

(2) Gefährdete Stellen sind so zu überwachen, daß Betriebsgefährdungen rechtzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen getroffen werden können.“

16. § 18 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt gefaßt:

„(4) Die Triebfahrzeuge werden entweder unmittelbar bedient oder werden gesteuert. Steuerung ist die Regelung der Antriebs- und Bremskraft durch eine Steuereinrichtung von einem führenden Fahrzeug aus oder durch Fernsteuerung.“

b) Absatz 5 wird wie folgt gefaßt:

„(5) Die Wagen werden eingeteilt in Reisezugwagen und Güterwagen. Zu den Reisezugwagen zählen Personen-, Reisezuggepäck-, Autoreisezug- und Postwagen. Zu den Güterwagen zählen auch die Güterzuggepäckwagen.“

17. § 20 wird aufgehoben.

18. § 21 wird wie folgt gefaßt:

„§ 21

Räder und Radsätze

(1) Die Räder und Radsätze der Fahrzeuge müssen so beschaffen und gelagert sein, daß Gleisbogen mit 150 m Radius und 1 435 mm Spurweite einwandfrei durchfahren werden können. Die Räder eines Radsatzes müssen Spurkränze haben und dürfen auf der Radsatzwelle seitlich nicht verschiebbar sein; Ausnahmen für Spurwechselradsätze sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

(2) Für Räder und Radsätze gelten die Maße der Anlage 6. Hiervon darf abgewichen werden, wenn nachgewiesen ist, daß die Räder und Radsätze die Fahrzeuge im Gleis sicher führen.

(3) Bei Rädern, die aus einem Stück gefertigt sind, muß die Mindestdicke des Radkranzes durch eine auf der äußeren Stirnfläche eingedrehte Rille gekennzeichnet sein (Anlage 6).

(4) Bei neu zu bauenden Wagen ohne Drehgestelle muß der Abstand der Endradsätze mindestens 4 500 mm und das Verhältnis von Radsatzabstand zu Gesamtlänge – über die nicht eingedrückten Puffer gemessen – mindestens 45 : 100 betragen.

(5) Bei den bis zum 28. Mai 1967 erstmalig in Betrieb genommenen Wagen ohne Drehgestelle, die nicht im internationalen Verkehr eingesetzt werden, muß der Abstand der Endradsätze mindestens 3 000 mm betragen.“

19. § 22 wird wie folgt gefaßt:

„§ 22

Begrenzung der Fahrzeuge

(1) Für die Abmessungen der Fahrzeuge, die freizügig im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden sollen, gilt die Bezugslinie G 1 nach Anlage 7, für die Abmessungen der übrigen Fahrzeuge die Bezugslinie G 2 nach Anlage 8. Die Bezugslinie nach Anlage 8 Bild 3 darf für Wagen nur mit besonderer Genehmigung (§ 3 Abs. 2) angewendet werden.

(2) Für Fahrzeuge in besonderen Einsatzbereichen des Fernschnellverkehrs und der Stadtschnellbahnen sind Überschreitungen der Maße der Bezugslinien mit besonderer Genehmigung (§ 3 Abs. 2) zulässig.

(3) Für die Berechnung der Fahrzeugabmessungen sind die Maße der Bezugslinien gemäß Anlage 9 einzuschränken.

(4) Für gesenkte Stromabnehmer gilt die Bezugslinie, die dem Fahrzeug zugrunde liegt. Stromabnehmer in Arbeitsstellung müssen

1. die Grenzlinie bei Oberleitung (Anlage 3) einhalten oder
2. an Gleisen mit Stromschiene innerhalb des Raumes nach § 9 Abs. 4 bleiben.

(5) Signalmittel und Rückspiegel dürfen die Fahrzeugbreite beiderseits um höchstens 50 mm überschreiten.

(6) Sandstreuer und Bahnräumer dürfen in den von den Rädern bestrichenen Raum hineinragen.

(7) Bremssteile, die unmittelbar auf die Schiene wirken, und Bremsklötze dürfen in den von den Rädern bestrichenen Raum hineinragen, wenn sie im Bereich zwischen den Radsätzen eines Drehgestells angebracht sind und die Wirksamkeit von Rangiereinrichtungen nicht beeinträchtigen.

(8) Entkuppelte Schrauben- und Leitungskupplungen müssen so aufgehängt oder eingeschraubt werden können, daß sie nicht tiefer als 140 mm über Schienenoberkante herabreichen.“

20. § 23 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Fahrzeuge, in denen Personen befördert werden, müssen leicht sichtbare und erreichbare Notbremsgriffe haben, durch die eine Notbremsung eingeleitet werden kann. Die Notbremseinrichtung darf so beschaffen sein, daß eine eingeleitete Notbremsung aufgehoben werden kann. Bei Stadtschnellbahnfahrzeugen ist es zulässig, daß die Betätigung eines Notbremsgriffes außerhalb von Bahnsteigbereichen nur eine Anzeige im Führerraum auslöst.“

b) Die Absätze 6 bis 8 werden aufgehoben.

21. § 24 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Die Fahrzeuge sind in der Regel mit Schraubenkupplungen und Puffern nach Anlage 10 zu versehen; andere Zug- und Stoßeinrichtungen sind an Fahrzeugen für besondere Zwecke zulässig.“

b) Die Absätze 4 bis 6 werden aufgehoben.

22. § 25 wird wie folgt gefaßt:

„§ 25

Freie Räume und Bauteile an den Fahrzeugenden

(1) Die Fahrzeuge müssen so gestaltet sein, daß ein gefahrloses Kuppeln möglich ist. Die dafür erforderlichen Räume (Anlage 11) müssen bei Fahrzeugen mit Schraubenkupplungen und Seitenpuffern von festen Teilen frei sein, wenn sich die Zugeinrichtung in Mittelstellung befindet; elastisch verformbare Teile der Übergangseinrichtungen und Verbindungsleitungen dürfen in diese Räume hineinragen. Im Bereich unterhalb der Puffer dürfen keine festen Teile den Zugang behindern.

(2) Feste Teile an den Stirnseiten der Fahrzeuge müssen von der Stoßebene der ganz eingedrückten Puffer mindestens 40 mm entfernt sein. Hiervon darf abgewichen werden, wenn gefährliche Berührungen der Fahrzeuge ausgeschlossen sind.

(3) Tritte an den Fahrzeugseiten müssen von der Stoßebene der ganz eingedrückten Puffer mindestens 150 mm entfernt sein.

(4) An den Güterwagen müssen die Stirnseiten mit Stützen zur Aufnahme der Schlußsignalmittel versehen sein, soweit die Wagen dafür geeignet sind. An den übrigen Fahrzeugen sind die Stirnseiten in der Regel mit zwei fest eingebauten Schlußsignalen, sonst mit zwei Signalstützen auszurüsten. Erforderlichenfalls müssen Aufsteigtritte und Handgriffe für das Anbringen der Signalmittel vorhanden sein."

23. Die §§ 26 und 27 werden aufgehoben.

24. § 28 wird wie folgt gefaßt:

„§ 28

Ausrüstung und Anschriften

(1) Triebfahrzeuge und andere führende Fahrzeuge müssen folgende Ausrüstung haben:

1. Einrichtungen zum Geben hörbarer Signale,
2. Bahnräumer,
3. Geschwindigkeitsanzeiger,
4. Zugbeeinflussung, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann, wenn die zulässige Geschwindigkeit der Fahrzeuge
 - a) mehr als 100 km/h bis höchstens 160 km/h beträgt oder
 - b) bis zu 100 km/h beträgt und die Fahrzeuge – ausgenommen Kleinlokomotiven – überwiegend auf Strecken mit Zugbeeinflussung verkehren,
5. Zugbeeinflussung, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann, wenn die zulässige Geschwindigkeit der Fahrzeuge mehr als 160 km/h beträgt,
6. Sicherheitsfahrerschaltung, die bei Geschwindigkeiten von 20 km/h und mehr anspricht und bei Dienstunfähigkeit des Triebfahrzeugführers selbsttätig das Anhalten des Zuges oder der Rangierfahrt bewirkt. Bei vorhandenen Kleinlokomotiven ist diese Ausrüstung nur erforderlich, wenn das Fahrzeug in Zügen mit dem Triebfahrzeugführer oder Bediener allein besetzt werden soll,
7. Zugfunkeinrichtungen, wenn
 - a) die zulässige Geschwindigkeit der Fahrzeuge mehr als 100 km/h beträgt oder
 - b) die Fahrzeuge auf Strecken nach § 16 Abs. 4 Nr. 2 verkehren,
8. Funkenfänger und verschließbare Aschkasten, wenn feste Brennstoffe verfeuert werden.

(2) Einsteigetüren der Reisezugwagen müssen sicher wirkende Verschlusseinrichtungen erhalten. Nach außen aufschlagende Einsteigetüren in den Seitenwänden der Reisezugwagen müssen Verschlusseinrichtungen haben, bei denen durch Zuschlagen der Tür ein doppelter Verschuß selbsttätig herbeigeführt wird. Der doppelte Verschuß muß durch zwei getrennte Verschußteile herbeigeführt werden oder durch einen Verschußteil, der in zwei Stufen schließt. Bei neu zu bauenden Reisezugwagen müssen die Verschlusseinrichtungen darüber hinaus so beschaffen sein, daß die Türen – ausgenommen im Notfall – während der Fahrt von innen nicht geöffnet werden können; Reisezugwagen, die nach dem 1. Januar 1970 erstmalig in Betrieb genommen wurden, sind mit solchen Verschlusseinrichtungen bei der nächsten Untersuchung auszurüsten.

(3) Öffnungen der Einsteigetüren müssen im Innern der Personenwagen mit Schutzeinrichtungen gegen das Einklemmen der Finger versehen sein.

(4) Fernbetätigte oder automatisch schließende Türen müssen so beschaffen sein, daß bei ihrer Betätigung Personen nicht gefährdet werden.

(5) Seitliche Schiebetüren der Gepäckwagen und Gepäckabteile müssen gegen unbeabsichtigtes Schließen der Türen gesichert sein. Die dabei freizuhaltende Öffnung muß mindestens 300 mm betragen.

(6) Glasscheiben in neu zu bauenden Reisezugwagen müssen aus Sicherheitsglas bestehen.

(7) Fahrzeuge müssen so gebaut und ausgerüstet sein, daß Entstehung und Ausbreitung von Bränden erschwert werden.

(8) Fahrzeuge, in denen Personen befördert werden, müssen in ausreichender Anzahl Ausstiegsmöglichkeiten für Notfälle haben.

(9) An den zum Öffnen eingerichteten Seitenfenstern der Reisezugwagen und der Güterzuggepäckwagen muß eine Warnung vor dem Hinauslehnen angebracht sein.

(10) Reisezugwagen, die auf Strecken mit elektrischer Oberleitung verkehren, müssen so eingerichtet sein, daß ein Besteigen des Daches oder hochgelegener Tritte und Leitern bei im Betrieb regelmäßig vorkommenden Arbeiten, wie Aufstecken der Signalmittel, Füllen der Wasserbehälter, nicht erforderlich ist.

(11) Unter jedem Kopfstück eines Güterwagens müssen zwei Kupplergriffe vorhanden sein.

(12) Wagen sollen auf jeder Langseite mindestens einen Tritt und einen Handgriff für Rangierer haben.

(13) Die Vorschriften für die Ausrüstung von Personenwagen gelten, soweit erforderlich, auch für Triebwagen.

(14) Fahrzeuge müssen die für Betrieb, Unterhaltung und Arbeitsschutz erforderlichen Anschriften und Zeichen tragen.“

25. Die §§ 29 bis 31 werden aufgehoben.

26. § 32 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird aufgehoben.

b) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 4 und wird wie folgt gefaßt:

„(4) Über die Untersuchungen der Fahrzeuge sind Nachweise zu führen.“

27. § 33 erhält folgende Fassung:

„§ 33

Überwachungsbedürftige Anlagen der Fahrzeuge

(1) Dampfkessel, Druckbehälter und sonstige überwachungsbedürftige Anlagen, die mit einem Fahrzeug fest verbunden sind, müssen nach einer zugelassenen Bauart ausgeführt sein; sie müssen vor Inbetriebnahme sowie planmäßig wiederkehrend geprüft werden. Eine Bauartzulassung ist nicht erforderlich für Getränkeschankanlagen und Aufzuganlagen.

(2) Mit dem Fahrzeug fest verbundene Dampfkessel sind planmäßig wiederkehrend alle drei Jahre einer inneren Prüfung zu unterziehen; diese Frist darf auf höchstens vier Jahre verlängert werden, wenn es der Zustand der Dampfkessel zuläßt. Eine innere Prüfung ist vor der Wiederinbetriebnahme erforderlich, wenn der Dampfkessel länger als zwei Jahre außer Betrieb war. In jedem Kalenderjahr ist – außer bei Lokomotivdampfkesseln und Heißdampfkesseln mit automatischer Regelung – eine äußere Prüfung durchzuführen.

(3) Durch Wasserdruck sind zu prüfen

1. Lokomotivdampfkessel

a) bei der Prüfung vor Inbetriebnahme,

b) bei der inneren Prüfung,

c) nach Kesselarbeiten, die die Betriebssicherheit beeinflussen können,

2. sonstige Dampfkessel

a) bei der Prüfung vor Inbetriebnahme,

b) mindestens alle 9 Jahre,

c) nach Kesselarbeiten, die die Betriebssicherheit beeinflussen können,

d) vor einer Wiederinbetriebnahme, wenn der Kessel länger als zwei Jahre außer Betrieb war.

(4) Die Prüfungen und Fristverlängerungen sind von zugelassenen Sachverständigen durchzuführen; sie dürfen in einfachen Fällen bei Druckbehältern und sonstigen überwachungsbedürftigen Anlagen von Sachkundigen durchgeführt werden.

(5) Als Sachverständige sind zugelassen

1. Sachverständige der Deutschen Bundesbahn,

2. Sachverständige der Technischen Überwachungsvereine und der Technischen Überwachungsämter,

3. Ingenieure, die von der zuständigen Landesbehörde als Sachverständige anerkannt sind.

(6) Über Prüfungen und Fristverlängerungen sind Nachweise zu führen. An Dampfkesseln ist das Datum der letzten inneren Prüfung anzubringen.“

28. § 34 erhält folgende Fassung:

„§ 34

Begriff, Art und Länge der Züge

(1) Züge sind die auf die freie Strecke übergehenden, aus Regelfahrzeugen bestehenden, durch Maschinenkraft bewegten Einheiten und einzeln fahrenden Triebfahrzeuge. Geeignete Nebenfahrzeuge dürfen wie Züge behandelt oder in Züge eingestellt werden.

(2) Wendezüge sind vom Führerraum an der Spitze aus gesteuerte Züge, deren Triebfahrzeuge beim Wechsel der Fahrtrichtung den Platz im Zuge beibehalten.

(3) Geschobene Züge sind Züge, deren Triebfahrzeuge nicht an der Spitze laufen und die nicht von der Spitze aus gesteuert werden.

(4) Nachgeschobene Züge sind Züge, deren Triebfahrzeuge an der Spitze laufen oder die von der Spitze aus gesteuert werden und die ein weiteres Triebfahrzeug nachschiebt, das nicht von der Spitze aus gesteuert wird.

(5) Zwei nachschiebende Triebfahrzeuge sind stets miteinander zu kuppeln. Mit mehr als zwei Triebfahrzeugen darf nicht nachgeschoben werden. In Gefällen müssen nachschiebende Triebfahrzeuge mit dem Zug gekuppelt sein.

(6) Züge müssen Signale führen, die den Schluß sowie bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter die Spitze erkennen lassen. Ausnahmen für das Führen des Schlußsignals sind zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).

(7) Züge werden in Reisezüge und Güterzüge eingeteilt. Güterzüge mit Personenbeförderung gehören im Sinne dieser Verordnung zu den Reisezügen, ausgenommen im Fall des § 40 Abs. 2 Nr. 1. Militärgüterzüge gelten auch dann nicht als Reisezüge im Sinne dieser Verordnung, wenn sie mit Truppen besetzt sind, ausgenommen im Fall des § 14 Abs. 10. Darüber hinaus ist von den Eisenbahnverwaltungen zu bestimmen, welche Züge als Reisezüge und welche als Güterzüge gelten.

(8) Ein Zug darf nicht länger sein, als es seine Bremsverhältnisse, Zug- und Stoßeinrichtungen und die Bahnanlagen zulassen. Reisezüge dürfen nur dann länger als die Bahnsteige sein, wenn die Sicherheit der Reisenden durch betriebliche Anweisungen gewährleistet ist.“

29. § 35 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird geändert in „Bremsen der Züge“.

b) Absatz 1 wird wie folgt gefaßt:

„(1) Züge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h müssen mit durchgehender Bremse gefahren werden.“

c) Dem Absatz 4 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Für Züge, die mit Zugbeeinflussung gemäß § 15 Abs. 3 geführt werden, gelten besondere Bremswege.“

d) Absatz 5 wird wie folgt gefaßt:

„(5) Die Eisenbahnverwaltungen haben über das Bremsen auf Strecken mit einer Neigung von mehr als 40 ‰ besondere Vorschriften aufzustellen und den in Absatz 3 genannten Aufsichtsbehörden zur Genehmigung vorzulegen.“

e) In Absatz 6 Satz 2 wird das Wort „werden“ durch das Wort „sein“ ersetzt.

30. § 36 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Wagen, die nur durch die Ladung verbunden sind, müssen in den hinteren Teil des Zuges eingestellt werden. Wagen, über die dieselbe Ladung reicht, und Wagen mit ungewöhnlicher Kupplung dürfen nicht unmittelbar vor oder hinter Wagen laufen, die mit Reisenden besetzt sind.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefaßt:

„(3) Wagen mit gefährlichem Gut, die entsprechend gekennzeichnet sind, sind unter Anwendung besonderer Vorsichtsmaßnahmen in Züge einzustellen und zu befördern.“

c) Absatz 4 wird aufgehoben; der bisherige Absatz 5 wird Absatz 4.

31. Der Wortlaut des § 37 ist über die volle Breite der Seite zu schreiben.

32. § 39 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 3 wird wie folgt gefaßt:

„Örtlich nicht besetzte Zugfolgestellen sind einem Fahrdienstleiter zuzuordnen.“

b) In Absatz 3 wird das Wort „zulässigen“ durch das Wort „zugelassenen“ ersetzt,

c) Absatz 6 wird wie folgt gefaßt:

„(6) Die Annäherung der Züge ist den Schrankenwärtern und Posten (§ 11 Abs. 11) anzukündigen.“

d) Absatz 10 letzter Satz wird wie folgt gefaßt:

„Ihre Annäherung ist den Schrankenwärtern und Posten (§ 11 Abs. 11) anzukündigen.“

33. § 40 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt

1. für Reisezüge mit durchgehender Bremse

250 km/h,

wenn Strecke und führende Fahrzeuge mit Zugbeeinflussung (§ 15 Abs. 3, § 28 Abs. 1 Nr. 5) ausgerüstet sind und diese wirksam ist, oder

160 km/h,

wenn Strecke und führende Fahrzeuge mit Zugbeeinflussung (§ 15 Abs. 2, § 28 Abs. 1 Nr. 4) ausgerüstet sind und diese wirksam ist, sonst

100 km/h;

100 km/h,

wenn die in den §§ 5, 6, 11, 15 Abs. 1, 16 Abs. 1 und 35 Abs. 4 genannten, für Hauptbahnen geltenden Vorschriften eingehalten sind und bei Zugleitbetrieb (§ 39) die Sicherheit durch technische Einrichtungen gewährleistet ist, sonst

80 km/h;

2. für Güterzüge mit durchgehender Bremse

120 km/h,

wenn Strecke und führende Fahrzeuge mit Zugbeeinflussung (§ 15 Abs. 2, § 28 Abs. 1 Nr. 4) ausgerüstet sind und diese wirksam ist, sonst

100 km/h;

80 km/h;

3. für Züge ohne durchgehende Bremse 50 km/h.“

b) Absatz 5 wird wie folgt gefaßt:

„(5) Nachgeschobene Züge dürfen höchstens 60 km/h fahren. Ist das nachschiebende Triebfahrzeug an die durchgehende Bremse angeschlossen, darf der Zug höchstens 80 km/h fahren.“

c) Absatz 6 wird wie folgt gefaßt:

„(6) Hilfszüge (z. B. Gerätewagen, Hilfslokomotiven) dürfen auch bei Dienstruhe verkehren, wenn ihre Geschwindigkeit höchstens 50 km/h beträgt. Bahnübergänge mit offenen Schranken sowie mit fernüberwachten oder nicht eingeschalteten Lichtzeichen oder Blinklichtern dürfen dabei ohne Sicherung durch Posten mit höchstens 10 km/h befahren werden.“

d) Absatz 7 wird wie folgt gefaßt:

„(7) In Gleisbogen darf die Geschwindigkeit betragen

$$v = \sqrt{\frac{r}{11,8} \cdot (u + u_t)}$$

v = Geschwindigkeit in km/h

r = Bogenradius in m

u = Überhöhung in mm

u_t = Überhöhungsfehlbetrag in mm

Der Überhöhungsfehlbetrag ist in Abhängigkeit von der Beschaffenheit des Oberbaus, von der Bauart der Fahrzeuge sowie von der Ladung und deren Sicherung festzulegen; er soll nicht größer sein als 150 mm.“

34. Die §§ 41 und 44 werden aufgehoben.

35. § 45 wird wie folgt gefaßt:

„§ 45

Besetzen der Triebfahrzeuge und Züge

(1) Arbeitende Triebfahrzeuge müssen während der Fahrt mit einem Triebfahrzeugführer besetzt sein; gesteuerte Triebfahrzeuge (§ 18 Abs. 4) dürfen unbesetzt sein. Bei Kleinlokomotiven dürfen die Aufgaben des Triebfahrzeugführers auch von einem Bediener von Kleinlokomotiven wahrgenommen werden.

(2) Der Triebfahrzeugführer muß sich während der Fahrt bei Triebfahrzeugen mit zwei Führerräumen im vorderen Führerraum, bei Triebfahrzeugen, die von einem führenden Fahrzeug aus gesteuert werden, an der Spitze des Zuges aufhalten. Bei Rangierfahrten oder bei kurzen Rückwärtsbewegungen braucht er den Führerraum nicht zu wechseln; ferngesteuerte Rangierfahrten dürfen unbesetzt sein.

(3) Sofern in den Absätzen 4 und 6 nichts anderes bestimmt ist, sind führende Fahrzeuge in Zügen außerdem mit einem Triebfahrzeugbegleiter zu besetzen, wenn sie

1. keine wirksame Sicherheitsfahrerschaltung haben oder

2. mit mehr als 140 km/h ohne Zugbeeinflussung fahren, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann und vorgeschriebene Geschwindigkeitsverminderungen zeit- und wegeabhängig überwacht werden.

Der Triebfahrzeugbegleiter hat sich an der Strecken- und Signalbeobachtung zu beteiligen und den Zug erforderlichenfalls zum Halten zu bringen.

(4) Arbeitende Dampflokomotiven sind, soweit erforderlich, mit einem Heizer zu besetzen.

(5) In den besetzten besonderen Führerräumen der Triebfahrzeuge und Steuerwagen darf außer den dienstlich dazu berechtigten Personen niemand ohne Erlaubnis der zuständigen Stellen mitfahren.

(6) Das vorderste Fahrzeug geschobener Züge ist mit einem Betriebsbeamten zu besetzen. Hiervon darf bei kurzem Zurücksetzen abgewichen werden. Der Betriebsbeamte muß sich mit dem Triebfahrzeugführer verständigen können und Signalmittel zur Warnung der Wegebenutzer vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung mitführen.

(7) Reisezüge sind mit mindestens einem Zugbegleiter zu besetzen, sofern dessen betriebliche Aufgaben nicht von einem anderen Betriebsbeamten oder von technischen Einrichtungen übernommen werden. Sie dürfen ohne Zugbegleiter verkehren, wenn das Schließen der Wagentüren auf den Fahrgastwechsel abgestimmt und das Geschlossensein der Wagentüren vor Abfahrt dem Triebfahrzeugführer angezeigt oder bei einfachen Verhältnissen von ihm festgestellt wird.“

36. § 46 wird aufgehoben.

37. § 47 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird

aa) in den Nummern 3 und 4 das Wort „Vorsteher“ jeweils durch das Wort „Leiter“ ersetzt,

bb) in Nummer 9 das Wort „Beimänner“ durch das Wort „Triebfahrzeugbegleiter“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

c) Die bisherigen Absätze 3 bis 6 werden die Absätze 2 bis 5.

38. § 48 wird wie folgt gefaßt:

„§ 48

Anforderungen an Betriebsbeamte

(1) Die Betriebsbeamten müssen mindestens 18 Jahre, Triebfahrzeugführer jedoch mindestens 21 Jahre alt sein.

(2) Die Betriebsbeamten müssen körperlich tauglich und frei von solchen Krankheiten und Krankheitsanlagen sein, die eine Gefahr für die Betriebssicherheit bilden können. Zur körperlichen Tauglichkeit gehören auch ein ausreichendes Sehvermögen, ein ausreichendes Hörvermögen und, bei Betriebsbeamten, deren Dienst das Erkennen farbiger Signale erfordert, Farbentüchtigkeit. Ob diese Bedingungen erfüllt sind, soll durch einen von der Eisenbahnverwaltung bestellten Arzt festgestellt werden.

(3) Die Betriebsbeamten müssen

1. ohne oder mit Sehhilfen (Brillen, Kontaktlinsen) eine Sehschärfe nach Snellen von mindestens 0,5 auf dem einen Auge und mindestens 0,3 auf dem anderen Auge haben,

2. die Umgangssprache auf einem Ohr mindestens auf fünf Meter und auf dem anderen Ohr mindestens auf drei Meter verstehen.

(4) Triebfahrzeugführer, Bediener von Kleinlokomotiven, Führer von Nebenfahrzeugen, Heizer und Triebfahrzeugbegleiter, deren Sehschärfe ohne oder mit Sehhilfe auf einem Auge erstmals 0,5 unterschreitet, dürfen in ihrer Tätigkeit belassen werden, wenn die Minderung der Sehschärfe nicht auf ein fortschreitendes Augenleiden zurückzuführen ist.

(5) Die Eisenbahnverwaltungen haben zu überwachen, daß Sehvermögen, Farbentüchtigkeit und Hörvermögen, wie es in den Absätzen 2 bis 4 vorgeschrieben ist, vorhanden sind.

(6) Die Betriebsbeamten müssen die besonderen Eigenschaften haben, die ihr Dienst erfordert; dies kann durch Eignungsuntersuchungen festgestellt werden.

(7) Ausnahmen von den in den Absätzen 1, 3 und 4 genannten Anforderungen sind bei besonderen Verhältnissen oder bei einfachen Betriebsverhältnissen zulässig (§ 3 Abs. 1 Nr. 2).“

39. Die §§ 49 bis 53 werden aufgehoben.

40. § 54 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefaßt:

„(2) Die Eisenbahnverwaltungen haben sich durch Prüfungen oder in sonst geeigneter Weise vom Vorhandensein der geforderten Kenntnisse und Fertigkeiten zu überzeugen. Hierüber sind Nachweise zu führen.“

b) Absatz 3 wird aufgehoben.

41. § 60 wird wie folgt gefaßt:

„§ 60

Bahnpolizeibeamte

(1) Bahnpolizeibeamte sind die hauptamtlich im Bahnpolizeidienst tätigen Bediensteten.

(2) Bahnpolizeiliche Aufgaben und Befugnisse dürfen Betriebsbeamten übertragen werden, wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist (nebenamtliche Bahnpolizeibeamte). Zuständig für die Übertragung sind

1. für die Deutsche Bundesbahn der Vorstand der Deutschen Bundesbahn,
2. für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen die zuständige Landesbehörde.

(3) Bedienstete, die, ohne Beamte zu sein, bahnpolizeiliche Aufgaben wahrnehmen sollen, sind auf die gewissenhafte Erfüllung ihrer Obliegenheiten zu verpflichten. Die Verpflichtung ist nach den Vorschriften des Verpflichtungsgesetzes vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469, 547), geändert durch das Gesetz vom 15. August 1974 (BGBl. I S. 1942), vorzunehmen.

(4) Die Vorschriften des § 47 Abs. 3 und 4 sowie des § 48 Abs. 2, 3, 5 bis 7 gelten für alle Bahnpolizeibeamten.“

42. § 61 wird aufgehoben.

43. § 62 wird wie folgt geändert:

- a) Der Überschrift werden die Worte „und Fahrzeuge“ angefügt.
- b) In Absatz 1 werden nach dem Wort „Bahnanlagen“ die Worte „und Fahrzeuge“ eingefügt.

44. Nach § 64 wird folgender § 64a eingefügt:

„§ 64a

Eisenbahnbedienstete

Die Vorschriften der §§ 62 bis 64 gelten nicht für Bedienstete der Eisenbahnen in Ausübung ihres Dienstes.“

45. Der bisherige § 64a wird § 64b; in seinem Absatz 2 Nr. 1 werden nach dem Wort „Bahnanlage“ die Worte „oder ein Fahrzeug“ eingefügt.

46. Die bisherigen Anlagen 1 bis 15 werden durch die Anlagen 1 bis 11 zu dieser Verordnung*) ersetzt.

Artikel 2

Übergangsbestimmungen

Bahnanlagen und Fahrzeuge, die bei Inkrafttreten dieser Verordnung dem bisher geltenden Recht, nicht aber den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen, sind bis zum 31. Dezember 1993 diesen Vorschriften anzupassen; vom gleichen Zeitpunkt an müssen die Anforderungen nach § 48 Abs. 3 und 4 erfüllt werden. Abweichend davon gelten folgende Fristen:

1. Bahnübergänge an Strecken, die mit mehr als 160 km/h bis 200 km/h befahren werden, müssen bis zum 31. Dezember 1992 beseitigt werden (§ 11 Abs. 2),
2. Zugfunk nach § 16 Abs. 4 ist bis zum 31. Dezember 1995 nachzubauen.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 8. Mai 1991

Der Bundesminister für Verkehr
Günther Krause

*) Die Anlagen 1 bis 11 zu dieser Verordnung werden als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblattes ausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblattes Teil I wird der Anlageband auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt.

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei Zweigbetrieb Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze, Verordnungen und sonstige Veröffentlichungen von wesentlicher Bedeutung.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

- a) völkerrechtliche Vereinbarungen und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,
b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementsbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H., Postfach 13 20, 5300 Bonn 1
Telefon: (0228) 38208-0, Telefax: (0228) 38208-36

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 81,48 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 2,56 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 1990 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509, BLZ 370 100 50, oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe ohne Anlageband: 6,12 DM (5,12 DM zuzüglich 1,00 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 7,12 DM.

Preis des Anlagebandes: 6,12 DM (5,12 DM zuzüglich 1,00 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 7,12 DM.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7 %.

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 5300 Bonn 1

Postvertriebsstück · Z 5702 A · Gebühr bezahlt

Verkündungen im Bundesanzeiger

Gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen vom 30. Januar 1950 (BGBl. S. 23) wird auf folgende im Bundesanzeiger verkündete Rechtsverordnungen nachrichtlich hingewiesen:

Datum und Bezeichnung der Verordnung	Seite	Bundesanzeiger (Nr. vom)	Tag des Inkrafttretens
8. 5. 91 Verordnung TSN Nr. 1/91 zur Änderung der Verordnung TS Nr. 11/58 über einen Tarif für den Güternahverkehr mit Kraftfahrzeugen 9291	3221	(88 15. 5. 91)	1. 6. 91