

Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab)

Vom 11. Dezember 1987

[Verkündet am 18. Dezember 1987; BGBl. I S. 2648]

Änderungen seit Inkrafttreten:

- § 14 geändert durch Artikel 2 § 25 Seuchenrechtsneuordnungsgesetz vom 20. Juli 2000 [BGBl. I S. 1045, 1074];
- § 3 geändert durch Artikel 52a Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002 [BGBl. I S. 1467, 1481];
- § 64 aufgehoben durch Artikel 28 erstes Gesetz über die Bereinigung von Bundesrecht im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. September 2006 [BGBl. I S. 2146, 2148]

Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt - Allgemeines

- § 1 Anwendungsbereich und allgemeine Begriffsbestimmungen
- § 2 Grundregeln
- § 3 Allgemeine Anforderungen an den Bau der Betriebsanlagen und Fahrzeuge
- § 4 Allgemeine Anforderungen an den Betrieb
- § 5 Technische Aufsicht
- § 6 Ausnahmen

Zweiter Abschnitt - Betriebsleitung

- § 7 Unternehmer
- § 8 Betriebsleiter
- § 9 Bestätigung als Betriebsleiter

Dritter Abschnitt - Betriebsbedienstete

- § 10 Allgemeine Anforderungen an Betriebsbedienstete
- § 11 Besondere Anforderungen an Fahrbedienstete
- § 12 Ausbildung und Prüfung der Fahrbediensteten
- § 13 Verhalten während des Dienstes
- § 14 Verhalten bei Krankheit

Vierter Abschnitt - Betriebsanlagen

- § 15 Streckenführung
- § 16 Bahnkörper
- § 17 Oberbau
- § 18 Umgrenzung des lichten Raumes
- § 19 Sicherheitsräume
- § 20 Bahnübergänge
- § 21 Signalanlagen
- § 22 Zugsicherungsanlagen
- § 23 Nachrichtentechnische Anlagen
- § 24 Energieversorgungsanlagen
- § 25 Fahrleitungsanlagen
- § 26 Rückleitungen
- § 27 Beleuchtungsanlagen
- § 28 Rohrleitungen
- § 29 Brücken
- § 30 Tunnel

- § 31 Haltestellen
- § 32 Fahrtreppen und Fahrsteige

Fünfter Abschnitt - Fahrzeuge

- § 33 Fahrzeuggestaltung
- § 34 Fahrzeugmaße
- § 35 Laufwerke
- § 36 Bremsen
- § 37 Antrieb
- § 38 Fahrsteuerung
- § 39 Stromabnehmer und Schleifer
- § 40 Signaleinrichtungen
- § 41 Bahnräumer und Schienenräumer
- § 42 Kupplungseinrichtungen
- § 43 Türen für den Fahrgastwechsel
- § 44 Fahrzeugführerplatz
- § 45 Innenbeleuchtung, Heizung und Lüftung
- § 46 Informationseinrichtungen
- § 47 Beschriftungen und Sinnbilder
- § 48 Ausrüstung für Notfälle

Sechster Abschnitt - Betrieb

- § 49 Fahrordnung
- § 50 Zulässige Geschwindigkeiten
- § 51 Signale
- § 52 Einsatz von Betriebsbediensteten
- § 53 Besetzen der Züge mit Fahrbediensteten
- § 54 Fahrbetrieb
- § 55 Teilnahme am Straßenverkehr
- § 56 Verhalten bei Mängeln an Zügen
- § 57 Instandhaltung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge
- § 58 Benutzen und Betreten der Betriebsanlagen und Fahrzeuge
- § 59 Betriebsgefährdende Handlungen

Siebenter Abschnitt - Verfahrensvorschriften

- § 60 Prüfung der Bauunterlagen für Betriebsanlagen
- § 61 Aufsicht über den Bau von Betriebsanlagen
- § 62 Abnahme

Achter Abschnitt - Ordnungswidrigkeiten, Schluss- und Übergangsvorschriften

- § 63 Ordnungswidrigkeiten
- § 64 [aufgehoben]
- § 65 Inkrafttreten und Übergangsvorschriften

Anlagen

- Anlage 1 - Kennzeichnung und Sicherung von Bahnübergängen
- Anlage 2 - Grenzwerte für Bremsungen
- Anlage 3 - Sinnbild zur Kenntlichmachung von Sitzplätzen für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen
- Anlage 4 - Signale

Auf Grund des § 57 des Personenbeförderungsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der zuletzt durch § 70 Abs. 2 des Gesetzes vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721) geändert worden ist, wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Erster Abschnitt - Allgemeines

§ 1 Anwendungsbereich und allgemeine Begriffsbestimmungen

(1) Diese Verordnung gilt für den Bau und Betrieb der Straßenbahnen im Sinne des § 4 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Das Bauordnungsrecht der Länder bleibt unberührt.

(2) Straßenbahnen sind

1. straßenabhängige Bahnen (§ 4 Abs. 1 PBefG),
2. unabhängige Bahnen (§ 4 Abs. 2 PBefG).

(3) Bau ist der Neubau oder die Änderung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen.

(4) Betrieb ist die Gesamtheit aller Maßnahmen, die der Personenbeförderung dienen, einschließlich der Ausbildung der Betriebsbediensteten und der Instandhaltung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge.

(5) Fahrbetrieb umfasst das Einstellen und Sichern der Fahrwege, das Abfertigen und Führen der Züge sowie das Rangieren.

(6) Betriebsbedienstete sind Bedienstete, die tätig sind

1. im Fahrbetrieb (Fahrbedienstete),
2. bei der Steuerung und Überwachung des Betriebsablaufs,
3. als Verantwortliche bei der Instandhaltung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge,
4. als Leitende oder Aufsichtführende über Bedienstete nach den Nummern 1 bis 3.

(7) Betriebsanlagen sind alle dem Betrieb dienenden Anlagen, insbesondere

1. die bau-, maschinen- und elektrotechnischen Anlagen für den Fahrbetrieb, einschließlich der Hilfsbauwerke,
2. die für den Aufenthalt und die Abfertigung der Fahrgäste bestimmten Anlagen,
3. die Abstellanlagen für Fahrzeuge,
4. die an das Gleisnetz angeschlossenen Werkstätten.

(8) Fahrzeuge sind solche, die spurgebunden als Züge oder in Zügen verkehren können. Mehrteilige Fahrzeuge, die während des Fahrbetriebs nicht getrennt werden können, gelten als ein Fahrzeug.

(9) Betriebsfahrzeuge sind Fahrzeuge, die nicht der Personenbeförderung dienen. Sie werden insbesondere für die Ausbildung von Betriebsbediensteten, für die Instandhaltung von Betriebsanlagen oder für Maßnahmen bei Betriebsstörungen und Unfällen eingesetzt.

(10) Züge sind auf Streckengleise übergehende Einheiten. Sie können als Personen- oder Betriebszüge verkehren und aus einem oder mehreren Fahrzeugen bestehen.

§ 2 Grundregeln

(1) Betriebsanlagen und Fahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn Betriebsanlagen und Fahrzeuge nach den Vorschriften dieser Verordnung, nach den von der Technischen Aufsichtsbehörde und von der Genehmigungsbehörde getroffenen Anordnungen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik gebaut sind und betrieben werden.

(2) Von den allgemein anerkannten Regeln der Technik kann abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit gewährleistet ist.

§ 3 Allgemeine Anforderungen an den Bau der Betriebsanlagen und Fahrzeuge

(1) Betriebsanlagen und Fahrzeuge müssen so gebaut sein, dass ihr verkehrsbüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert. Sie müssen insbesondere so gebaut sein, dass

1. die höchsten betrieblich auftretenden Beanspruchungen mechanischer, elektrischer und thermischer Art ohne Betriebsgefährdung aufgenommen werden können,
2. gefahrbringende Teile und Einrichtungen nicht unbeabsichtigt berührt werden können,
3. die Entstehung und Ausbreitung von Bränden durch vorbeugende Maßnahmen erschwert werden und im Brandfall die Möglichkeit zur Rettung von Personen sowie zur Brandbekämpfung besteht,
4. bei Gleichstrombahnen mit Energieübertragung über Fahrschienen nachteilige Wirkungen der Streustromkorrosion gering sind,
5. Bauteile und Einrichtungen gegen äußere Einflüsse geschützt sind, soweit es betrieblich erforderlich ist,
6. das Bestehenbleiben zu hoher Berührungsspannungen durch Schutzmaßnahmen verhindert wird,
7. durch elektrische Beeinflussungen die Betriebssicherheit nicht beeinträchtigt werden kann.

(2) Einrichtungen in Betriebsanlagen und Fahrzeugen, die für die Benutzung oder Betätigung durch Fahrgäste bestimmt sind, müssen gut erkennbar und leicht erreichbar sein. Ihre Handhabung muss sich sinnfällig erkennen lassen; Fehlbedienungen dürfen zu keiner Betriebsgefährdung führen.

(3) Bei Betriebsanlagen und Fahrzeugen müssen Maßnahmen getroffen sein, die eine mehr als unvermeidbare Betriebsgefährdung als Folge unbefugten Betätigens verhindern.

(4) Ausfälle und Störungen von selbsttätig wirkenden Einrichtungen in Betriebsanlagen und Fahrzeugen müssen besetzten Betriebsstellen in betriebsnotwendigem Umfang angezeigt werden können.

(5) Zu den baulichen Anforderungen gehören auch Maßnahmen, die Behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis ermöglichen. Einrichtungen für diese Personen sollen durch Hinweise gekennzeichnet sein.

(6) Schienenbahnen benachbarter Nahverkehrsunternehmen sollen in ihrer technischen Gestaltung den Möglichkeiten eines Betriebsverbundes Rechnung tragen.

§ 4 Allgemeine Anforderungen an den Betrieb

(1) Betriebsbedienstete sind in der für einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb erforderlichen Anzahl einzusetzen.

(2) Betriebsanlagen und Fahrzeuge sind instandzuhalten. Treten an ihnen während des Betriebes Mängel auf, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen können, sind sie ganz oder teilweise außer Betrieb zu nehmen und erforderlichenfalls abzusichern.

(3) Den Betrieb gefährdende oder störende Umstände sind, sofern sie nicht durch selbsttätige Einrichtungen der zuständigen Betriebsstelle angezeigt werden, dieser nach Feststellung unverzüglich zu melden.

(4) Durch betriebliche Vorkehrungen ist dafür zu sorgen, dass Betriebsstörungen zügig beseitigt werden und dass bei Unfällen und Bränden unverzüglich Hilfe geleistet wird.

§ 5 Technische Aufsicht

- (1) Die Technische Aufsichtsbehörde nach § 54 Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes überwacht die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung. Sie führt in Erfüllung dieser Aufgabe auch die erforderlichen Prüfungen, Zustimmungen und Abnahmen durch und trifft die notwendigen Anordnungen.
- (2) Die Technische Aufsichtsbehörde kann sich bei der Ausübung der technischen Aufsicht anderer sachkundiger Personen oder Stellen bedienen. Dazu gehört auch der Betriebsleiter nach § 8 oder der Vorhabenträger nach § 7 Abs. 6.
- (3) Erfordert die ordnungsgemäße Herstellung von Betriebsanlagen, Fahrzeugen oder Bauteilen in besonderem Maße die Sachkunde und Erfahrung der damit betrauten Personen oder eine Ausstattung mit besonderen Einrichtungen, kann die Technische Aufsichtsbehörde vom Unternehmer den Nachweis verlangen, dass er oder der beauftragte Hersteller über solche Fachkräfte oder Einrichtungen verfügt und sie bei der Herstellung einsetzt.
- (4) Bestehen Zweifel, dass Betriebsanlagen, Fahrzeuge oder die Betriebsdurchführung den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen, kann die Technische Aufsichtsbehörde vom Unternehmer die Vorlage besonderer Nachweise oder Gutachten verlangen.
- (5) Stellt die Technische Aufsichtsbehörde fest, dass der Unternehmer seinen Pflichten nach § 7 nicht nachkommt, trifft sie die erforderlichen Maßnahmen. Insbesondere kann sie
1. ihm für die Beseitigung von Mängeln eine angemessene Frist setzen,
 2. bei unzureichender Sicherheit die Unterbrechung oder Einstellung von Bauarbeiten anordnen oder die Benutzung bestimmter Betriebsanlagen und Fahrzeuge beschränken oder untersagen.

§ 6 Ausnahmen

Die Technische Aufsichtsbehörde kann von den Vorschriften dieser Verordnung in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller Ausnahmen genehmigen.

Zweiter Abschnitt - Betriebsleitung

§ 7 Unternehmer

- (1) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass die Anforderungen der Sicherheit und Ordnung nach § 2 erfüllt werden. Er hat insbesondere sicherzustellen, dass sich Betriebsanlagen und Fahrzeuge in betriebssicherem Zustand befinden und der Betrieb sicher geführt wird.
- (2) Der Unternehmer ist verpflichtet, bei der Auswahl, Verwendung und Beaufsichtigung der Betriebsbediensteten die Sorgfalt anzuwenden, die eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung von Personen erfordert.
- (3) Der Unternehmer hat zur Wahrnehmung der ihm nach dieser Verordnung obliegenden Aufgaben unbeschadet seiner eigenen Verantwortlichkeit einen Betriebsleiter zu bestellen. Bei mehreren Betriebsarten kann je ein Betriebsleiter bestellt werden. Für jeden Betriebsleiter ist mindestens ein Stellvertreter zu bestellen.
- (4) Die Bestellung des Betriebsleiters und seiner Stellvertreter bedarf der Bestätigung durch die Technische Aufsichtsbehörde.
- (5) Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass der Betriebsleiter die ihm obliegenden Aufgaben ordnungsgemäß erfüllen kann. Bei Entscheidungen, die die Betriebsführung beeinflussen, ist der Betriebsleiter maßgebend zu beteiligen, insbesondere bei
1. Planung und Bau von Betriebsanlagen,
 2. Beschaffung von Fahrzeugen,

3. Feststellung des Bedarfs an Betriebsbediensteten,
 4. Auswahl, Verwendung und Beaufsichtigung der Betriebsbediensteten,
 5. Untersuchungen von Dienstverfehlungen der Betriebsbediensteten und den sich daraus ergebenden Maßnahmen,
 6. Vereinbarungen über die Übertragung von Aufgaben, die die Verantwortung des Betriebsleiters berühren, auf Personen oder Stellen, die dem Unternehmen nicht angehören.
- (6) Der nach § 3 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes dem Unternehmer gleichgestellte Träger eines Vorhabens braucht keinen Betriebsleiter zu bestellen, wenn die verantwortliche Leitung beim Bau von Betriebsanlagen einem Beamten des höheren technischen Verwaltungsdienstes oder einem Angestellten im öffentlichen Dienst mit gleichwertigen Fähigkeiten und Erfahrungen übertragen worden ist.
- (7) Der Unternehmer hat die Tätigkeit der Technischen Aufsichtsbehörde zu unterstützen und die erforderlichen Auskünfte zu erteilen.
- (8) Sollen Bauwerke oder andere Anlagen, die nicht nach den Vorschriften dieser Verordnung gebaut und instandgehalten werden, von Straßenbahnen mitbenutzt werden, hat der Unternehmer nachzuweisen, dass sie für den Betrieb der Straßenbahnen geeignet sind und ihre Instandhaltung gewährleistet ist.
- (9) Besteht die Gefahr, dass die Betriebssicherheit durch Maßnahmen Dritter beeinträchtigt wird, hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass gegen eine solche Beeinträchtigung Vorkehrungen getroffen werden.

§ 8 Betriebsleiter

- (1) Der Betriebsleiter ist für die sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung insgesamt verantwortlich.
- (2) Der Betriebsleiter hat zu den Vorschriften dieser Verordnung entsprechend den jeweiligen betrieblichen Erfordernissen Dienstanweisungen für Betriebsbedienstete aufzustellen und ihre Einhaltung sicherzustellen.
- (3) Der Betriebsleiter hat seine Dienstanweisungen der Technischen Aufsichtsbehörde zur Kenntnis zu bringen.
- (4) Der Betriebsleiter hat den Aufsichtsbehörden unverzüglich zu melden
 1. Unfälle, bei denen ein Mensch getötet oder schwer verletzt worden ist oder Betriebsanlagen oder Fahrzeuge erheblich beschädigt worden sind,
 2. Betriebsvorkommnisse, die öffentliches Aufsehen erregen.
- (5) Bei Gemeinschaftsverkehr obliegen die Berichtspflichten nach Absatz 4 dem für die jeweilige Strecke verantwortlichen Betriebsleiter.
- (6) Stellvertreter dürfen als Betriebsleiter außer in Notfällen nur nach schriftlicher Dienstübergabe tätig werden.

§ 9 Bestätigung als Betriebsleiter

- (1) Auf Antrag des Unternehmers bestätigt die Technische Aufsichtsbehörde die Bestellung des Betriebsleiters für dieses Unternehmen, wenn
 1. er die Betriebsleiterprüfung bestanden hat,
 2. keine Tatsachen vorliegen, die ihn für die Tätigkeit eines Betriebsleiters als unzuverlässig erscheinen lassen.
- (2) Abweichend von Absatz 1 Nr. 1 wird als Betriebsleiter auch bestätigt, wer in einem Fachgebiet, zu dem in erheblichem Umfang Planung, Bau und Betrieb spurgebundener Bahnen gehört,

ren, die Große Staatsprüfung für den höheren technischen Verwaltungsdienst bestanden hat und mindestens drei Jahre in Straßenbahnunternehmen in den für den Bau und Betrieb der Straßenbahn wesentlichen Fachbereichen als Ingenieur tätig gewesen ist; die Tätigkeit bei Schienenbahnunternehmen auch während des Vorbereitungsdienstes vor der Großen Staatsprüfung kann ganz oder teilweise angerechnet werden.

(3) Dem Antrag auf Bestätigung als Betriebsleiter sind beizufügen

1. ein Lebenslauf mit Lichtbild,
2. ein Führungszeugnis,
3. das Zeugnis über die bestandene Betriebsleiterprüfung oder in Fällen nach Absatz 2 das Zeugnis über die bestandene Große Staatsprüfung und Nachweise über die Tätigkeit in Straßenbahnunternehmen.

(4) Für die Bestätigung als Stellvertreter des Betriebsleiters gelten die Absätze 1 bis 3 entsprechend.

Dritter Abschnitt – Betriebsbedienstete

§ 10 Allgemeine Anforderungen an Betriebsbedienstete

(1) Als Betriebsbediensteter darf nur tätig sein, wer

1. mindestens 18 Jahre alt ist,
2. geistig und körperlich tauglich ist und
3. nicht durch Tatsachen belastet ist, die ihn für die Tätigkeit als unzuverlässig erscheinen lassen.

(2) Die Tauglichkeit muss vor erstmaliger Aufnahme der Tätigkeit durch einen für ein Straßenbahnunternehmen bestellten Betriebsarzt festgestellt worden sein.

(3) Wer das 40. Lebensjahr vollendet hat, darf als Betriebsbediensteter nur weiterbeschäftigt werden, wenn das Weiterbestehen der Tauglichkeit durch einen Arzt nach Absatz 2 festgestellt worden ist. Das gleiche gilt dann jeweils nach Ablauf weiterer fünf Jahre.

(4) Bestehen begründete Zweifel am Weiterbestehen der Tauglichkeit, insbesondere nach schwerer Krankheit, darf der Betriebsbedienstete als solcher erst weiterbeschäftigt werden, wenn seine Tauglichkeit nach Absatz 2 erneut festgestellt worden ist.

(5) Über Betriebsbedienstete nach § 1 Abs. 6 Nr. 1 und 2 sind Aufschreibungen zu führen, aus denen insbesondere ihre Tauglichkeit, Ausbildung, Ergebnisse von Prüfungen, Beaufsichtigungen, Unterweisungen und Nachschulungen ersichtlich sein müssen.

§ 11 Besondere Anforderungen an Fahrbedienstete

(1) Fahrbedienstete müssen mindestens 21 Jahre alt sein. Dies gilt nicht für Zugabfertiger, Zugbegleiter und für Fahrbedienstete, die Fahrzeuge ausschließlich in Abstellanlagen und Werkstätten bedienen.

(2) Fahrbedienstete dürfen nur eingesetzt werden, wenn die Tauglichkeit nach § 10 Abs. 2 festgestellt worden ist. Die Untersuchung ist alle drei Jahre zu wiederholen.

(3) Fahrbedienstete, die Züge führen, begleiten oder abfertigen, müssen in Sofortmaßnahmen am Unfallort unterwiesen sein.

§ 12 Ausbildung und Prüfung der Fahrbediensteten

- (1) Fahrbedienstete müssen eine angemessene Zeit unter Aufsicht von Lehrbediensteten für ihre Tätigkeit ausgebildet worden sein.
- (2) Während der Ausbildung trägt der Lehrbedienstete die Verantwortung für die ordnungsgemäße Bedienung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen.
- (3) Nach der Ausbildung hat der Betriebsleiter oder ein von ihm beauftragter Betriebsbediensteter, der an der Ausbildung nicht beteiligt war, durch eine Prüfung die Eignung des Ausgebildeten für die vorgesehene Tätigkeit festzustellen. Nach bestandener Eignungsprüfung erhält der Fahrbedienstete einen vom Betriebsleiter unterschriebenen Ausweis über die Tätigkeit, für die seine Eignung festgestellt worden ist.
- (4) Fahrbedienstete sind nach ihrer Ausbildung in regelmäßigen Abständen nachzuschulen.

§ 13 Verhalten während des Dienstes

- (1) Betriebsbedienstete haben bei der Bedienung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen die Sorgfalt anzuwenden, die sich daraus ergibt, dass ihnen Personen zur sicheren Beförderung anvertraut sind.
- (2) Betriebsbedienstete haben sich gegenüber Fahrgästen rücksichtsvoll und besonnen zu verhalten.
- (3) Betriebsbediensteten ist untersagt, während des Dienstes und der Dienstbereitschaft alkoholische Getränke oder andere die dienstliche Tätigkeit beeinträchtigende Mittel zu sich zu nehmen oder den Dienst anzutreten, wenn sie unter der Wirkung solcher Getränke oder Mittel stehen.
- (4) Fahrbediensteten ist untersagt, während des Fahrbetriebes Empfangs- und Wiedergabegeräte für Ton oder Bild zu anderen als betrieblichen Zwecken zu benutzen.

§ 14 Verhalten bei Krankheit

- (1) Hat ein Betriebsbediensteter eine Krankheit, die seine Dienstaussübung beeinträchtigen kann, darf er seinen Dienst nicht verrichten.
- (2) Fahrbedienstete, die Züge führen, begleiten oder abfertigen, oder Betriebsbedienstete, die Fahrgäste bedienen, dürfen diese Tätigkeit nicht ausüben, solange sie oder Angehörige ihrer häuslichen Gemeinschaft an einer in § 34 Abs. 3 Nr. 2, 4, 6, 8, 11 des Infektionsschutzgesetzes vom 20. Juli 2000 (BGBl. I S. 1045) genannten Krankheit leiden, es sei denn, sie weisen durch ärztliches Zeugnis nach, dass keine Gefahr einer Übertragung der Krankheit besteht.
- (3) Erkrankungen nach den Absätzen 1 und 2 sind dem Unternehmer unverzüglich anzuzeigen.

Vierter Abschnitt
Betriebsanlagen

§ 15 Streckenführung

- (1) Die Streckenführung und die Lage der Haltestellen müssen den Verkehrsbedürfnissen entsprechen und insbesondere günstiges Umsteigen zu anderen Verkehrsmitteln ermöglichen.
- (2) Bogenhalbmesser und Längsneigungen sollen fahrdynamisch günstig sein und hohe Geschwindigkeiten zulassen. Jedoch sollen sich die Geschwindigkeiten für die einzelnen Streckenabschnitte der jeweiligen Straßenraumnutzung und städtebaulichen Situation anpassen; dementsprechend können Bogenhalbmesser und Längsneigungen differenziert werden.
- (3) Straßenbahnstrecken dürfen Eisenbahnstrecken des öffentlichen Verkehrs nicht höhengleich kreuzen.

(4) Kreuzen Straßenbahnstrecken Eisenbahnstrecken des nichtöffentlichen Verkehrs höhen- gleich, entscheiden die für die kreuzenden Bahnen zuständigen technischen Aufsichtsbehörden über Art und Umfang der Sicherung.

(5) Strecken für Zweirichtungsverkehr sollen nicht eingleisig sein.

(6) Strecken sollen unabhängige oder besondere Bahnkörper haben.

§ 16 Bahnkörper

(1) Bahnkörper umfassen den Oberbau und den ihn tragenden Unterbau, der aus Erd-, Stütz- oder Ingenieurbauwerken bestehen kann.

(2) Der Unterbau muss unter Beachtung der geologischen und hydrologischen Verhältnisse standsicher sein.

(3) Anfallende Wässer müssen ohne Beeinträchtigung des Bahnbetriebes vom Bahnkörper ab- leitbar sein.

(4) Bahnkörper sind

1. straßenbündige Bahnkörper,
2. besondere Bahnkörper,
3. unabhängige Bahnkörper.

(5) Straßenbündige Bahnkörper sind mit ihren Gleisen in Straßenfahrbahnen oder Gehwegflä- chen eingebettet.

(6) Besondere Bahnkörper liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehr durch Bordsteine, Leitplanken, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste Hindernisse getrennt. Zum besonderen Bahnkörper gehören auch höhengleiche Kreuzungen, die nach § 20 Abs. 7 als Bahnübergänge gelten.

(7) Unabhängige Bahnkörper sind auf Grund ihrer Lage oder ihrer Bauart vom übrigen Verkehr unabhängig. Zum unabhängigen Bahnkörper gehören auch Bahnübergänge nach § 20.

(8) Bei Fußgängerüberwegen über einen besonderen Bahnkörper müssen zwischen diesem und benachbarten Straßenfahrbahnen Schutzinseln für Fußgänger vorhanden sein, wenn das Über- schreiten von Bahnkörper und Straße nicht durch Wechsellichtzeichen geregelt ist.

(9) Bei Fahrbetrieb ohne Fahrzeugführer muss durch Einfriedigungen oder auf andere Weise das unbefugte Betreten, Befahren oder Benutzen des Bahnkörpers verhindert sein. Wenn es die Be- triebssicherheit erfordert, kann die Technische Aufsichtsbehörde dies auf bestimmten Streckenabschnitten auch bei anderen Betriebsarten verlangen.

§ 17 Oberbau

(1) Der Oberbau muss die vom maßgebenden Lastenzug bei der Streckenhöchstgeschwindigkeit ausgeübten statischen und dynamischen Kräfte ohne bleibende Verformung aufnehmen können.

(2) Gleismaße und Fahrzeugmaße müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass bei den je- weils zulässigen Geschwindigkeiten auch im zulässigen Abnutzungszustand der Bauteile eine sichere Spurführung sowie größtmögliche Laufruhe erhalten bleiben.

(3) Bogenhalbmesser von Streckengleisen mit unabhängigem Bahnkörper sollen mindestens so groß sein, dass in den Gleisbogen keine Beschränkungen der Streckenhöchstgeschwindigkeit notwendig sind.

(4) Gleisbogen sollen so angelegt sein, dass die bei den zulässigen Geschwindigkeiten auftre- tenden, nicht ausgeglichenen Querschleunigungen und deren Änderung je Zeiteinheit mög- lichst gering sind. Soweit erforderlich müssen Überhöhungen, Überhöhungsrampen und Über- gangsbogen vorhanden sein.

(5) Die Längsneigungen der Gleise und die Zug- und Bremskräfte der Züge müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass

1. die Züge auch unter ungünstigen Betriebsverhältnissen sicher zum Halten gebracht werden können,
2. ein liegengebliebener Zug von einem anderen fortbewegt werden kann.

(6) Fernstellbare Weichen müssen gegen Umstellen gesichert werden können, solange ihre beweglichen Teile von einem Zug besetzt sind.

(7) Bewegliche Teile von Weichen, die mit mehr als 15 km/h gegen die Spitze befahren werden, müssen in ihren Endlagen formschlüssig festgelegt werden können.

(8) Werden Weichen durch Fahrzeugeinrichtungen gestellt, darf der Stellvorgang nicht von der Stromaufnahme des Fahrzeugantriebs abhängig sein.

(9) Abschlüsse an Gleisenden müssen gekennzeichnet und so gestaltet sein, dass sie den betrieblichen Erfordernissen genügen.

§ 18 Umgrenzung des lichten Raumes

(1) Der lichte Raum ist der zu jedem Gleis gehörende Raum, der für einen sicheren Betrieb der Fahrzeuge von festen und beweglichen Gegenständen freigehalten werden muss.

(2) Die Umgrenzung des lichten Raumes sowie die lichtraumtechnisch maßgebenden Merkmale der Fahrzeuge und des Gleises müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass es in keinem zulässigen Betriebszustand zu gefährdenden Berührungen zwischen Fahrzeugen und Gegenständen sowie zwischen Fahrzeugen auf benachbarten Gleisen kommen kann.

(3) Bei der Ermittlung des Lichtraumbedarfs darf die Wahrscheinlichkeit des Zusammentreffens gleichgerichteter Größtwerte von Einflussfaktoren berücksichtigt werden.

(4) Zwischen der Umgrenzung des lichten Raumes und dem Lichtraumbedarf soll ein Sicherheitsabstand bestehen, der auf die Ermittlungsgenauigkeit des Lichtraumbedarfs abgestellt ist.

§ 19 Sicherheitsräume

(1) Zum Schutz von Personen muss neben jedem Gleis außerhalb der Lichtraumumgrenzung ein Sicherheitsraum vorhanden sein. Er muss vom Gleis aus und durch Türen der Fahrzeuge erreichbar sein. Zwischen zwei Gleisen genügt ein gemeinsamer Sicherheitsraum.

(2) Sicherheitsräume müssen mindestens 0,7 m breit und 2,0 m hoch sein und lotrecht stehen. Bei Abweichungen des Tunnelquerschnitts von der Rechteckform darf die Breite des Sicherheitsraumes im oberen und unteren Bereich geringfügig eingeschränkt sein.

(3) Unterbrechungen von Sicherheitsräumen durch Einbauten, insbesondere durch Stützen oder Signalanlagen, sind auf kurzen Längen zulässig, wenn dabei zwischen den Einbauten und dem Fahrzeug ein Abstand von mindestens 0,45 m vorhanden ist. Dieser Abstand braucht bei Einbauten in gemeinsamen Sicherheitsräumen nach Abs. 1 Satz 3 nur auf einer Seite vorhanden zu sein.

(4) Im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, ausgenommen Autobahnen und Kraftfahrstraßen, gilt als Sicherheitsraum der an den Bahnkörper angrenzende Teil des Verkehrsraums.

(5) In Haltestellen gilt als Sicherheitsraum der Raum auf den Bahnsteigen, wenn deren Oberkante nicht mehr als 0,5 m über der begehbaren Fläche des Bahnkörpers liegt. Bei größerem Höhenunterschied muss ein Sicherheitsraum entweder auf der anderen Seite des Gleises oder unter dem Bahnsteig angeordnet sein.

(6) Sicherheitsräume unter Bahnsteigen müssen mindestens 0,7 m breit und 0,7 m hoch sein. Sie müssen auch bei besetztem Gleis zugänglich sein; vor ihnen dürfen keine Stromschienen liegen.

(7) Bei Laufstegen im Bereich von Abstellanlagen gelten die Absätze 5 und 6 entsprechend.

(8) Bei hochliegenden Gleisen kann auf Sicherheitsräume verzichtet werden, wenn die Sicherheit der Fahrgäste und der Betriebsbediensteten auf andere Weise gewährleistet ist, insbesondere durch Vorkehrungen zur unverzüglichen Bergung im Notfall.

§ 20 Bahnübergänge

(1) Bahnübergänge sind durch Andreaskreuze nach Anlage 1 Bild 1 gekennzeichnete höhengleiche Kreuzungen von Straßenbahnen auf unabhängigem Bahnkörper mit Straßen, Wegen oder Plätzen.

(2) Auf Bahnübergängen hat der Straßenbahnverkehr Vorrang vor dem Straßenverkehr.

(3) Die den Vorrang nach Absatz 2 kennzeichnenden Andreaskreuze müssen an den Stellen stehen, vor denen Wegebenutzer warten müssen, wenn der Bahnübergang nicht überquert werden darf.

(4) Bahnübergänge müssen technisch gesichert sein. Dies gilt nicht für

1. Bahnübergänge, die innerhalb eines Tages in der Regel von nicht mehr als 100 Kraftfahrzeugen überquert werden und die durch die Übersicht auf die Bahnstrecke gesichert sind,

2. Bahnübergänge von Fußwegen und Radwegen, die durch die Übersicht auf die Bahnstrecke und durch Drehkreuze oder ähnlich wirkende Einrichtungen gesichert sind.

(5) Als technische Sicherung nach Absatz 4 müssen vorhanden sein

1. Geber für Lichtzeichen mit der Farbfolge Gelb - Rot nach Anlage 1 Bild 2, die mit Halbschranken nach Anlage 1 Bild 3 verbunden sein können,

2. Geber für Überwachungssignale B_ü 0 und B_ü 1 nach Anlage 4 vor dem Bahnübergang oder eine in Zugsicherungsanlagen eingebundene Überwachung der Einrichtungen nach Nummer 1.

(6) Die Sicherung durch die Übersicht auf die Bahnstrecke ist vorhanden, wenn die Wegebenutzer die Bahnstrecke so weit und aus einem solchen Abstand übersehen können, dass sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang ungefährdet überqueren oder vor ihm anhalten können.

(7) Als Bahnübergänge gelten auch höhengleiche Kreuzungen von Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper mit Straßen, Wegen oder Plätzen, wenn die Vorschriften der Absätze 3 bis 6 eingehalten sind.

§ 21 Signalanlagen

(1) Signalanlagen müssen so gebaut sein, dass sie die für sie bestimmten Aufträge eindeutig erfassen, bestimmungsgemäß verarbeiten und durch Geber als Signale abgeben.

(2) Signalanlagen für Hauptsignale und Vorankündigungssignale nach Anlage 4 Nr. 1 und 2 müssen in Zugsicherungsanlagen nach § 22 eingebunden sein.

(3) Fahrsignalanlagen nach Anlage 4 Nr. 3 müssen im betriebsbedingt notwendigen Umfang vorhanden sein, insbesondere an Stellen, an denen

1. Fahrzeugführer Aufträge erhalten sollen, die von den Anordnungen der Wechsellichtzeichen des Straßenverkehrs abweichen,

2. eingleisige Streckenabschnitte im Zweirichtungsbetrieb befahren werden; dabei muss die Fahrsignalanlage so geschaltet sein, dass der Abschnitt jeweils nur für eine Richtung freigegeben und die freigegebene Richtung nur bei unbesetztem Abschnitt gewechselt werden kann.

(4) Sind Fahrsignalanlagen in Wechsellichtzeichenanlagen nach § 37 der Straßenverkehrsordnung eingebunden, muss in allen Teilen der Gesamtanlage die gleiche Sicherungsmaßnahme angewendet sein.

§ 22 Zugsicherungsanlagen

(1) Zugsicherungsanlagen sind Anlagen zum Sichern und Steuern des Fahrbetriebes. Sie dienen dazu,

1. die Fahrwege einzustellen und zu sichern,
2. den Zügen Aufträge über die Fahrweise zu übermitteln,
3. die Fahrweise der Züge technisch zu überwachen und bei gefährdenden Abweichungen zu beeinflussen.

(2) Fahrwege gelten als gesichert, wenn

1. mindestens der Bremswegabstand von sicherungstechnisch erfaßbaren Hindernissen frei ist und freigehalten wird,
2. die zugehörigen Weichen formschlüssig festgelegt sind und
3. die zulässigen Geschwindigkeiten bei den Aufträgen über die Fahrweise berücksichtigt sind.

Als sicherungstechnisch erfaßbare Hindernisse gelten fahrende und stehende Züge, Gleisenden sowie Fahrwege, die nicht gegen Flanken- oder Gegenfahrten gesichert sind.

(3) Zugsicherungsanlagen müssen zuverlässig und, soweit sie nicht ausschließlich dem Steuern des Fahrbetriebes dienen, signaltechnisch sicher sein.

(4) Zugsicherungsanlagen müssen so beschaffen sein, dass Aufträge zum Steuern nur in Abhängigkeit vom Sichern des Fahrbetriebes wirksam werden.

(5) Für Teile von Zugsicherungsanlagen, die auf Fahrzeugen angeordnet sind, gelten die Absätze 3 und 4 entsprechend.

§ 23 Nachrichtentechnische Anlagen

(1) Für die Verständigung von Betriebsbediensteten mit Betriebsstellen müssen im betriebsnotwendigen Umfang nachrichtentechnische Anlagen vorhanden sein. Besonders wichtige Meldungen an zentrale Betriebsstellen sollen vorrangig übermittelt werden können.

(2) Fernsehanlagen zur Erfassung von Betriebsvorgängen müssen einen ausreichenden Sichtbereich erfassen und die Betriebsvorgänge deutlich erkennen lassen.

(3) Bei Fahrbetrieb ohne Fahrzeugführer müssen nachrichtentechnische Anlagen vorhanden sein, die eine vorrangige Sprechverbindung zwischen Fahrgästen und einer Betriebsstelle ermöglichen.

(4) Im Tunnel müssen Einrichtungen vorhanden sein, die eine rasche und sichere wechselseitige Verständigung zwischen Polizei, Feuerwehr, Rettungsdiensten, deren Einsatzzentralen und den zentralen Betriebsstellen ermöglichen.

§ 24 Energieversorgungsanlagen

(1) Energieversorgungsanlagen sind dazu bestimmt, elektrische Energie aus fremden oder bahneigenen Netzen zu entnehmen, umzuwandeln, fortzuleiten, zu verteilen und an Betriebsmittel in Betriebsanlagen oder an Fahrzeuge abzugeben. Zu den Energieversorgungsanlagen zählen auch bahneigene Anlagen zum Erzeugen elektrischer Energie.

(2) Energieversorgungsanlagen müssen so bemessen sein, dass die Betriebsspannungen innerhalb des betriebsmäßigen Belastungsbereichs von der Nennspannung nur soweit abweichen, wie die Spannungstoleranzen der zu speisenden Betriebsmittel dies zulassen.

(3) Schutzmaßnahmen gegen das Bestehenbleiben zu hoher Berührungsspannungen, auch Schutzmaßnahmen für Anlagen Dritter, dürfen sich nicht gegenseitig unwirksam machen.

(4) Energieversorgungsanlagen für Fahrzeuge sollen die Energiezufuhr zu den Speiseabschnitten der Fahrleitung nach Abschaltung infolge kurzzeitiger Überlast selbsttätig wieder zuschalten.

(5) Für die Energieversorgung von Betriebsmitteln in Betriebsanlagen müssen außer den Haupteinspeisungen zusätzlich vorhanden sein

1. Hilfeinspeisungen, soweit es die betrieblichen Verhältnisse erfordern,
2. Ersatzinspeisungen aus einer netzunabhängigen Energiequelle für
 - a. Sicherheitsbeleuchtungen nach § 27 Abs. 4, Kennleuchten für Notausstiege nach § 30 Abs. 6 und, soweit es die Betriebssicherheit erfordert, nachrichtentechnische Anlagen nach § 23; sie müssen deren Energiebedarf bei Ausfall der netzabhängigen Einspeisungen für eine ausreichende Zeitdauer decken können,
 - b. Zugsicherungsanlagen nach § 22, soweit betrieblich erforderlich; sie müssen deren Energiebedarf bei Ausfall der netzabhängigen Einspeisungen während des Auslaufens des Fahrbetriebes decken können.

Die Einspeisungen müssen mit selbsttätigen Umschaltvorrichtungen ausgestattet sein.

(6) In Tunneln und in unterirdischen Haltestellen müssen in ausreichender Anzahl Steckdosen zur Speisung ortsveränderlicher Betriebsmittel vorhanden sein.

§ 25 Fahrleitungsanlagen

- (1) Betriebsmäßig unter Spannung stehende Teile der Fahrleitungsanlage müssen mindestens einen teilweisen Schutz gegen direktes Berühren haben. Dies gilt entsprechend für den Bereich, den ein unter Spannung stehender Stromabnehmer erreichen kann.
- (2) Im Verkehrsraum öffentlicher Straßen und auf Bahnübergängen müssen Fahrleitungsanlagen eine ausreichende Durchfahrthöhe für den Straßenverkehr freilassen. Diese Forderung gilt für Nennspannungen bis 1.000 V bei Wechselspannung und bis 1.500 V bei Gleichspannung als erfüllt, wenn die lichte Höhe zwischen Fahrbahnoberkante und darüber liegenden Teilen der Fahrleitungsanlage mindestens 4,7 m beträgt. Diese Höhe kann unter Bauwerken sowie unmittelbar davor und dahinter bis auf 4,2 m verringert werden; auf die Höheneinschränkung ist durch Zeichen 265 der Straßenverkehrs-Ordnung und Warnschilder mit Blitzpfeil hinzuweisen. Als zulässige Höhe ist auf dem Zeichen 265 die vorhandene lichte Höhe abzüglich eines Sicherheitsabstandes von 0,2 m anzugeben.
- (3) Fahrleitungen müssen in einzeln abschaltbare Speiseabschnitte unterteilt sein.
- (4) Fahrleitungen müssen einen Überspannungsschutz haben, wenn in ihnen gefährdende Überspannungen auftreten können.
- (5) Gegen Spannungsverschleppung durch Bruch eines Fahrdrahtes oder durch Entgleisung oder Bruch eines Stromabnehmers müssen Maßnahmen getroffen sein.
- (6) Fahrdrähte dürfen höchstens bis zu einem Restquerschnitt von 60 vom Hundert ihres Nennquerschnittes abgenutzt sein.
- (7) Schleifleiter mit Schutzleiterfunktion und an diese angeschlossene Leitungen müssen elektrisch und mechanisch zuverlässig sein; Verbindungen dürfen nur durch Werkzeug lösbar sein.

§ 26 Rückleitungen

- (1) Rückleitungen müssen elektrisch und mechanisch zuverlässig sein; Verbindungen der als Rückleitung dienenden Betriebsmittel dürfen nur durch Werkzeug lösbar sein.
- (2) Jedes Unterwerk muss über mindestens zwei Rückleiter mit den Fahrschienen verbunden sein. Bei Ausfall eines Rückleiters dürfen die anderen nicht unzulässig belastet werden.
- (3) Gegen die Gefahren durch Berührungsspannungen aus dem Schienenpotential müssen Maßnahmen getroffen sein.

§ 27 Beleuchtungsanlagen

(1) Beleuchtungsanlagen müssen vorhanden sein

1. in Bereichen von Betriebsanlagen, die für den Aufenthalt von Personen bestimmt sind, sowie in deren Zu- und Abgängen,
2. in Tunneln und Unterführungen, wenn sie länger als 100 m oder nicht durchblickbar sind.

Die Forderung nach Satz 1 kann auch durch die allgemeine Straßenbeleuchtung erfüllt werden.

(2) Beleuchtungsanlagen müssen unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse so beschaffen und angeordnet sein, dass

1. Betriebsanlagen nach Absatz 1 ohne Gefährdung benutzt werden können und insbesondere Bahnsteigkanten deutlich erkennbar sind,
2. keine Signale vorgetäuscht werden,
3. die Erkennbarkeit von Signalen nicht beeinträchtigt wird.

(3) Die Einschaltung der Beleuchtung in Tunneln muss über nachrichtentechnische Anlagen angefordert werden können; dies gilt nicht, wenn die Beleuchtung in Abständen von höchstens 50 m direkt eingeschaltet werden kann. Außerdem müssen Einrichtungen vorhanden sein, die bei Ausfall der Fahrleitungsspannung von mehr als 60 Sekunden die Beleuchtung selbsttätig einschalten. Die Beleuchtung darf nur von Befugten ausgeschaltet werden können.

(4) Eine Sicherheitsbeleuchtung ist erforderlich für

1. Bahnsteige, soweit es die Verkehrsbedeutung oder die betrieblichen Verhältnisse erfordern, insbesondere bei Haltestellen in Hoch- oder Tieflage,
2. Rettungswege,
3. Sicherheitsräume in Tunneln, ausgenommen Sicherheitsräume unter Bahnsteigen und Laufstegen,
4. Notausstiege,
5. Räume, in denen Fahrgäste bedient werden,
6. Zu- und Abgänge von Bahnsteigen nach Nummer 1 und von Räumen nach Nummer 5.

(5) Die Sicherheitsbeleuchtung muss so beschaffen und angeordnet sein, dass die Betriebsanlagen nach Absatz 4 ausreichend beleuchtet werden können. Sie muss 0,5 Sekunden nach Ausfall der netzabhängigen Beleuchtung im betriebsnotwendigen Umfang eingeschaltet sein. Bei Tunneln und Notausstiegen darf diese Zeit bis zu 10 Sekunden betragen.

§ 28 Rohrleitungen

Metallene Rohrleitungen müssen vor Eintritt in Bahnbauwerke galvanisch aufgetrennt sein, wenn in diesen Bahnbauwerken Rückleitungen nach § 26 für Gleichstrom vorhanden sind. Dies gilt auch für metallene Bewehrungen von Kabeln, es sei denn, dass sie isoliert in das Bahnbauwerk ein- und weitergeführt werden.

§ 29 Brücken

(1) Brücken müssen den für die Strecke maßgebenden Lastenzug sowie die sonstigen statischen und dynamischen Belastungen bei der Streckenhöchstgeschwindigkeit sicher aufnehmen können.

(2) Gleisbogen mit Halbmessern unter 300 m auf Brücken müssen zusätzliche Leiteinrichtungen haben, sofern die Spurführung nicht auf andere Weise sichergestellt ist.

(3) Stützen von Brücken, die neben Fahrbahnen von Straßen angeordnet sind, müssen so bemessen sein, dass sie einem Fahrzeuganprall standhalten, es sei denn, dass sie durch ihre Lage oder durch besondere Maßnahmen gegen Fahrzeuganprall geschützt sind.

(4) Absatz 3 gilt entsprechend auch für Stützen von Brücken im Bereich eigener und anderer Verkehrswege.

(5) Verlaufen Sicherheitsräume auf Brücken, müssen Geländer vorhanden sein, die Personen auch beim Räumen von Fahrzeugen Schutz gegen Absturz bieten.

(6) Die Vorschriften über Brücken sind auf Durchlässe und sonstige oberirdische Bahnbauwerke, die den Oberbau tragen oder stützen, entsprechend anzuwenden.

§ 30 Tunnel

(1) Tunnel müssen so gebaut sein, dass

1. der Auftrieb auch bei höchstem zu erwartendem Grundwasserstand die Standsicherheit nicht gefährdet,
2. bei einem Brand die Standsicherheit seiner tragenden Bauteile gewährleistet bleibt,
3. eindringende Feuchtigkeit den Betrieb nicht beeinträchtigt.

(2) Bei der Festlegung der Lastannahmen für die Bemessung von Tunneln sind die Ergebnisse von Untersuchungen über Bodenbeschaffenheit und Wasserführung zu berücksichtigen. Sie müssen insbesondere über zu erwartende Bodenkennwerte und chemische Einflüsse Aufschluß geben.

(3) Gefährdete Stützen müssen so bemessen sein, dass sie einem Fahrzeuganprall standhalten, es sei denn, dass bei Ausfall jeweils einer Stütze die auftretenden Lasten von den übrigen Bauteilen sicher aufgenommen werden können.

(4) Bei Stahlbetontunneln, in denen Rückleitungen nach § 26 für Gleichstrom vorhanden sind, müssen Bewehrungen elektrisch leitend miteinander verbunden sein; an Isolierfugen sollen diese Verbindungen trennbar sein. Die Bewehrungen dürfen nicht elektrisch leitend verbunden sein mit

1. den Fahrschienen,
2. der Bewehrung oder Metallkonstruktion anderer Bahnbauwerke und bahnfremder Anlagen.

(5) Im Tunnel müssen ins Freie führende Notausstiege vorhanden und so angelegt sein, dass der Rettungsweg bis zum nächsten Bahnsteig, Notausstieg oder bis zur Tunnelmündung jeweils nicht mehr als 300 m lang ist. Notausstiege müssen auch an Tunnelenden vorhanden sein, wenn der nächste Notausstieg oder der nächste Bahnsteig mehr als 100 m entfernt ist.

(6) Notausstiege müssen durch blaues Licht kenntlich gemacht sein.

(7) Notausstiege müssen für die Beförderung von Verletzten auf Tragen geeignet sein.

(8) Ins Freie führende Ausgangsöffnungen der Notausstiege müssen

1. von Straßenfahrbahnen einen angemessenen Abstand haben,
2. jederzeit zugänglich sein; sie dürfen insbesondere nicht durch Straßenfahrzeuge blockiert werden können,
3. so abgedeckt sein, dass sie von innen ohne Werkzeug, von außen nicht durch Unbefugte geöffnet werden können.

(9) Reicht in Tunneln der Luftaustausch über Haltestellen, Tunnelmündungen und Notausstiege nicht aus oder sind Belästigungen der Fahrgäste durch Luftschwall zu erwarten, sind zusätzliche Maßnahmen zu treffen.

(10) Liegen Tunnel unter Gewässern und besteht bei Wassereinbruch die Gefahr einer Überflutung längerer Streckenabschnitte, müssen Absperrvorrichtungen vorhanden sein, die den Was-

sereinbruch auf einen möglichst kurzen Streckenabschnitt begrenzen. Bei Gewässern mit geringer Wasserführung oder bei großer Tunnelüberdeckung aus wasserundurchlässigen Böden kann davon abgewichen werden.

(11) Absperrvorrichtungen nach Absatz 10 müssen mit Zugsicherungsanlagen verbunden sein, die verhindern, dass Züge

1. in abzusperrende Bereiche selbsttätig eingeschlossen werden,
2. auf Absperrvorrichtungen auffahren.

(12) Die Vorschriften der Absätze 1, 2 und 4 gelten entsprechend, wenn Stützmauern in Verbindung mit einer Sohle einen Trog bilden.

§ 31 Haltestellen

(1) Haltestellen müssen

1. durch Zeichen als solche kenntlich gemacht sein; bei Haltestellen in Hoch- oder Tieflage müssen die Zugänge gekennzeichnet sein,
2. den Namen der Haltestelle aufweisen und mit Einrichtungen für Fahr- und Netzpläne ausgestattet sein,
3. als Doppelhaltestelle gekennzeichnet sein, wenn an einem Bahnsteig zwei Züge hintereinander halten und abgefertigt werden können.

Haltestellen sollen Bahnsteige besitzen sowie Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten bieten.

(2) Zu- und Abgänge in Haltestellen müssen sicher und bequem sein.

(3) Haltestellen ebenerdiger Strecken sollen ohne Stufen zugänglich sein. Haltestellen in Hoch- oder Tieflage sollen auch über Aufzüge erreichbar sein.

(4) Soweit es die betrieblichen Verhältnisse erfordern, müssen Haltestellen versehen sein mit

1. Einrichtungen zur Information und Abfertigung der Fahrgäste,
2. Anlagen zur Überwachung des Fahrgastwechsels,
3. Notrufeinrichtungen,
4. Feuerlöschrichtungen, Löschwasserversorgung,
5. Mitteln und Einrichtungen zur Ersten Hilfe.

(5) Bei Fahrbetrieb ohne Fahrzeugführer müssen in Haltestellen besondere Einrichtungen vorhanden sein, die einer Gefährdung von Personen durch fahrende Züge entgegenwirken.

(6) Die Breite der Bahnsteige muss nach dem Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Stärke und Verflechtung der Fahrgastströme bemessen sein. Längs der Bahnsteigkante muss eine nutzbare Breite von mindestens 2,0 m, bei Bahnsteigen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen von mindestens 1,5 m vorhanden sein.

(7) Der waagerechte Abstand zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeugfußboden oder Trittstufen muss möglichst klein sein; er darf im ungünstigsten Fall in der Türmitte 0,25 m nicht überschreiten.

(8) Die Höhen von Bahnsteigoberflächen, Fahrzeugfußboden und Fahrzeugtrittstufen müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass die Fahrgäste bequem ein- und aussteigen können. Die Bahnsteigoberfläche soll nicht höher liegen als der Fahrzeugfußboden in seiner tiefsten Lage; sie muss rutschhemmend sein.

(9) An den Bahnsteiggrenzen muss der Gefahr des Abstürzens von Personen vorgebeugt sein. Bahnsteigkanten müssen deutlich erkennbar sein.

(10) Beträgt in einer Haltestelle der zu überwindende Höhenunterschied mehr als 8,0 m, muss mindestens eine Rampe, eine Fahrtrepppe oder eine andere mechanische Förderhilfe vorhanden sein.

(11) Verkaufsstände, Werbeanlagen und sonstige Anlagen dürfen den Betrieb nicht stören und insbesondere eine schnelle Verteilung der Fahrgäste auf den Bahnsteigen nicht behindern.

§ 32 Fahrtreppen und Fahrsteige

(1) Fahrtreppen und Fahrsteige müssen so beschaffen sein, dass

1. Stufen und Bänder trittsicher sind,
2. an ihnen Quetsch- und Scherstellen vermieden oder gesichert sind,
3. der Sturzgefahr von Benutzern, insbesondere beim Stillsetzen, vorgebeugt ist.

(2) Bei Fahrtreppen und Fahrsteigen, die erst beim Betreten in Betrieb gesetzt werden, muss die Laufrichtung eindeutig angezeigt sein.

(3) Nothaltschalter müssen mindestens an den Zu- und Abgängen vorhanden sein.

(4) An Fahrtreppen und Fahrsteigen müssen Sicherheitseinrichtungen zum selbsttätigen Stillsetzen vorhanden sein.

(5) Nach Abschalten des Antriebes der Fahrtreppen oder Fahrsteige muss ein unbeabsichtigter Weiter- oder Rücklauf der Stufen oder Bänder auch bei Belastung ausgeschlossen sein.

(6) An den Zu- und Abgängen müssen freie Räume als Stauräume vorhanden sein.

Fünfter Abschnitt
Fahrzeuge

§ 33 Fahrzeuggestaltung

(1) Beim Bau von Fahrzeugen ist als Lastannahme von der Eigenlast und der Nutzlast, von den Kräften aus Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung, Fahrzeuglauf und Auffahrstößen sowie von den sonstigen sich aus den Betriebsbedingungen ergebenden Kräften auszugehen.

(2) Als Nutzlast bei Personenfahrzeugen ist

1. je Sitzplatz eine Last von 750 N
2. je m² Stehplatzfläche eine Last von 5.000 N

anzunehmen.

(3) Die Baustoffe und die Konstruktion von Personenfahrzeugen müssen dem Stand der Technik im Brandschutz entsprechen. Insbesondere müssen

1. die Baustoffe und Bauteile in Fahrgasträumen ausreichenden Widerstand gegen Entstehung und Ausbreitung von Bränden bieten,
2. Einrichtungen mit erhöhter Brandgefahr so beschaffen oder eingebaut sein, dass mit dem Übergreifen eines Brandes auf Fahrgasträume nicht zu rechnen ist,
3. im Brandfalle der Entwicklung und Ausbreitung von Hitze und Schadstoffen soweit vorgebeugt sein, dass der Zug noch verlassen werden kann.

(4) Fensterscheiben und sonstige Scheiben müssen mindestens den Anforderungen an Sicherheitsglas genügen.

(5) Fenster von Fahrgasträumen müssen so gestaltet sein, dass ein Herauslehnen nicht möglich ist.

(6) Personenfahrzeuge müssen Notausstiege in ausreichender Anzahl, geeigneter Ausführung und Anordnung haben.

(7) Im Innern und am Umriß der Fahrzeuge dürfen keine Teile so hervorragen, so gestaltet oder so angebracht sein, dass Personen mehr als unvermeidbar gefährdet werden.

(8) In Gelenkfahrzeugen muss der Gelenkbereich des Fahrgastraumes so gestaltet sein, dass sich Fahrgäste ohne Gefährdung darin aufhalten können.

(9) Fahrzeugfußböden müssen rutschhemmend, Fahrzeugtrittstufen trittsicher und Kanten deutlich erkennbar sein.

(10) Sitzplätze in Fahrgasträumen müssen so beschaffen und so angeordnet sein, dass Verletzungen nicht zu erwarten sind.

(11) In Fahrgasträumen, insbesondere in Türbereichen, müssen Festhalteeinrichtungen in ausreichender Anzahl vorhanden sein.

(12) Personenfahrzeuge, die auf Strecken ohne Sicherheitsraum eingesetzt werden, müssen so beschaffen sein, dass

1. im Fahrgastraum ein systemeigener Brand nicht entstehen kann,
2. bei einem außerhalb des Fahrgastraumes entstehenden systemeigenen Brand Fahrgäste bis zur Bergung möglichst vor Verletzungen geschützt sind,
3. Fahrgäste geborgen werden können.

§ 34 Fahrzeugmaße

(1) Die lichtraumtechnisch maßgebenden Merkmale der Fahrzeuge und des Gleises müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass es in keinem zulässigen Betriebszustand zu gefährdenden Berührungen zwischen Fahrzeugen und Gegenständen sowie zwischen Fahrzeugen auf benachbarten Gleisen kommen kann.

(2) Auf straßenbündigem Bahnkörper im Verkehrsraum öffentlicher Straßen darf der Lichtraumbedarf in Gleisbogen auf Grund der bogengeometrischen Ausragung der Fahrzeuge auf jeder Seite um höchstens 0,65 m größer sein als der Lichtraumbedarf in der Geraden.

(3) Fahrzeuge straßenabhängiger Bahnen dürfen folgende Abmessungen nicht überschreiten

1. Breite im Höhenbereich
 - a. bis 3,4 m über Schienenoberkante 2,65 m,
 - b. oberhalb von 3,4 m über Schienenoberkante 2,25 m;

über die Seitenwände hinausragende Fahrtrichtungsanzeiger, Meldeleuchten, Rückspiegel, geöffnete Türen und ausgefahrene Trittstufen rechnen nicht zur Fahrzeugbreite.

2. Höhe über Schienenoberkante bis Oberkante des abgezogenen Stromabnehmers 4,0 m.

(4) Die Höhen von Fahrzeugfußboden, Fahrzeugtrittstufen und Bahnsteigoberfläche müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass die Fahrgäste bequem ein- und aussteigen können. Der Fahrzeugfußboden soll in seiner tiefsten Lage nicht tiefer als die Bahnsteigoberfläche liegen.

(5) Die lichte Höhe von Fahrgasträumen muss mindestens 1,95 m, über Sitzflächen mindestens 1,7 m betragen. Dies gilt nicht bei Fahrzeugen ohne Stehplätze, wenn ein zügiger Fahrgastwechsel ohne unzumutbare Behinderung möglich ist.

§ 35 Laufwerke

(1) Die für die Laufeigenschaften wesentlichen Fahrzeugmaße und Gleismaße müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass bei den jeweils zulässigen Geschwindigkeiten auch im zulässigen Abnutzungszustand der Bauteile eine sichere Spurführung sowie größtmögliche Laufruhe erhalten bleiben.

(2) Die Forderung des Absatzes 1 gilt auch für die Kennwerte von Federung und Dämpfung der Fahrzeuge und des Gleises.

(3) Die sichere Spurführung muss auch bei Schäden an Federung oder Dämpfung der Fahrzeuge erhalten bleiben.

§ 36 Bremsen

(1) Fahrzeuge müssen mindestens zwei Bremsen haben. Diese müssen so voneinander unabhängig sein, dass bei Störungen innerhalb der einen Bremse die Wirksamkeit der anderen Bremse erhalten bleibt; ihre Wirksamkeit muss auch bei Ausfall der Fahrleitungsspannung gesichert sein.

(2) Die Bremsen müssen so gebaut und einschließlich ihrer Steuereinrichtungen so aufeinander abgestimmt sein, dass

1. Fahrzeuge und Züge ohne Gefährdung der Fahrgäste mit möglichst geringem Ruck bis zum Stillstand verzögert werden können (Betriebsbremsung),
2. der Kraftschluß zwischen Rad und Schiene im betriebsnotwendigen Umfang ausgenutzt werden kann,
3. sie im Zusammenwirken Dauerleistungen aufweisen, die den Neigungsverhältnissen im Streckennetz und den betrieblichen Verhältnissen angepaßt sind.

(3) Bei Ausfall einer Bremse müssen mit den übrigen Bremsen mindestens die mittleren Bremsverzögerungen nach Anlage 2 Tabelle 1 erreicht werden.

(4) Eine der Bremsen muss ein Abrollen des mit größter Nutzlast stillstehenden Fahrzeugs auf der größten im Streckennetz vorhandenen Neigung verhindern können. Diese Bremse muss nach dem Federspeicherprinzip wirken; ihre Bremskraft muss ausschließlich durch mechanische Mittel erzeugt und übertragen werden.

(5) Bei Fahrzeugen straßenabhängiger Bahnen, ausgenommen bei Betriebsfahrzeugen nach Absatz 6, müssen

1. eine Bremse vom Kraftschluß zwischen Rad und Schiene unabhängig sein,
2. die anderen Bremsen durch Sandstreueinrichtungen ergänzt sein,
3. mit den Bremsen mindestens die mittleren Bremsverzögerungen nach Anlage 2 Tabelle 2 erreicht werden (Gefahrbremsung).

(6) Abweichend von Absatz 1 brauchen Betriebsfahrzeuge, deren Geschwindigkeit auf unabhängigen Bahnkörpern 40 km/h, auf sonstigen Bahnkörpern 30 km/h nicht übersteigt, nur eine Bremse zu haben. Mit ihr müssen mindestens die mittleren Bremsverzögerungen nach Anlage 2 Tabelle 1 erreicht werden.

(7) Die Bremsen der Fahrzeuge, die im Zugverband betrieben werden, müssen so gesteuert sein, dass der Zug das für Fahrzeuge vorgeschriebene Bremsvermögen nach den Absätzen 2 bis 6 erreicht.

(8) Bei unbeabsichtigter Zugtrennung müssen sich mindestens die nicht mit Fahrbediensteten besetzten Zugteile selbsttätig abbremsen; die Zugtrennung muss dem Fahrzeugführer oder einer besetzten Betriebsstelle erkennbar sein.

(9) In Personenfahrzeugen müssen Einrichtungen vorhanden sein, mit denen Fahrgäste im Notfall eine Bremsung einleiten können (Notbremsung). Auf Strecken ohne Sicherheitsraum und in Tunneln darf die Betätigung dieser Einrichtungen außerhalb von Haltestellen erst am nächsten Bahnsteig zum Halt führen.

§ 37 Antrieb

Fahrmotoren, Getriebe und sonstige Bauteile zur Kraftübertragung müssen unter Berücksichtigung der Streckenverhältnisse, der Zugzusammensetzungen und der Fahrgeschwindigkeiten für die größten betrieblich vorkommenden Antriebs- und Bremskräfte bemessen sein. Dabei sind insbesondere die Beanspruchungen

1. beim generatorischen Bremsen,
 2. beim Schleudern sowie Überbremsen,
 3. bei stoßartigen Änderungen der Fahrleitungsspannung
- zu beachten.

§ 38 Fahrsteuerung

- (1) Die Steuerung von Antrieben und Bremsen muss so gebaut sein, dass
 1. Bremsbefehle gegenüber Fahrbefehlen vorrangig ausgeführt werden,
 2. Antriebskräfte und Bremskräfte sich mit möglichst geringem Ruck ändern,
 3. bei Fahrbetrieb ohne Fahrzeugführer die Ausführung der Bremsbefehle überwacht wird.
- (2) Personenfahrzeuge müssen eine Sicherheitsfahrerschaltung haben, die bei Ausfall des Fahrzeugführers eine Bremsung bis zum Stillstand bewirkt.
- (3) Personenfahrzeuge, die auf Strecken mit Zugsicherungsanlagen nach § 22 betrieben werden, müssen mit den diese ergänzenden Zugsicherungseinrichtungen ausgerüstet sein.

§ 39 Stromabnehmer und Schleifer

- (1) Stromabnehmer und Fahrleitungsanlagen müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass der Strom bis zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit zuverlässig abgenommen werden kann; dies gilt für Schleifer entsprechend.
- (2) Schleifer müssen so gebaut sein, dass sie erst dann vom Nulleiter oder Schutzleiter getrennt werden, wenn die zugehörigen Stromabnehmer von der Fahrleitung abgehoben haben, und dass sie beim Anlegen von Stromabnehmern vor diesen am Nulleiter oder Schutzleiter anliegen.

§ 40 Signaleinrichtungen

- (1) Signaleinrichtungen müssen im betriebsbedingt notwendigen Umfang vorhanden und so gebaut sein, dass sie die Zugsignale und das Schutzsignal Sh 5 (Achtungssignal) nach Anlage 4 eindeutig und gut erkennbar abgeben können. Ihre Wirksamkeit darf nicht von der Fahrleitungsspannung abhängig sein.
- (2) Bei straßenabhängigen Bahnen müssen die beiden unteren Leuchten des Zugsignals Z 1 (Spitzensignal) Scheinwerfer sein. Sie müssen
 1. den Gleisbereich ausreichend beleuchten können,
 2. sich gleichzeitig und gleichmäßig abblenden lassen,
 3. so befestigt sein, dass sie sich nicht unbeabsichtigt verstellen können.
- (3) Bei Fahrzeugen straßenabhängiger Bahnen müssen Geber für das Zugsignal Z 4 (Fahrtrichtungssignal) an beiden Längsseiten mindestens vorn und hinten vorhanden sein.
- (4) Für das Zugsignal Z 5 (Warnblinksignal) gilt Absatz 3 entsprechend. Die Warnblinkleuchten eines Fahrzeugs müssen im gleichen Takt blinken.
- (5) Die Einschaltung der nichtabgeblendeten Scheinwerfer (Fernlicht) sowie die Funktion der Fahrtrichts- und der Warnblink-Signaleinrichtung müssen dem Fahrzeugführer sinnfällig angezeigt werden.
- (6) Fahrzeuge straßenabhängiger Bahnen müssen an der Rückseite zwei rote Rückstrahler haben.

(7) Bei Betriebsfahrzeugen ohne eigenen Antrieb sind Geber für Fahrtrichtungssignale und Warnblinksignale entbehrlich, wenn durch andere Maßnahmen für eine ausreichende Sicherung gesorgt ist.

§ 41 Bahnräumer und Schienenräumer

(1) Fahrzeuge müssen vor dem in Fahrtrichtung ersten Radsatz Bahnräumer oder Schienenräumer haben, die eine durch Hindernisse hervorgerufene Entgleisungsgefahr vermindern. Sie müssen möglichst dicht vor den Rädern angeordnet sein und einen möglichst geringen Abstand von der Schienenoberkante haben.

(2) Bei Fahrzeugen straßenabhängiger Bahnen müssen Bahnräumer oder Schienenräumer auch eine Entgleisungsgefahr vermindern, die durch seitlich auf das Gleis gelangende Hindernisse hervorgerufen werden kann.

(3) Bahnräumer oder Schienenräumer sind entbehrlich, wenn deren Aufgaben andere Einrichtungen des Fahrzeugs mitübernehmen können.

§ 42 Kupplungseinrichtungen

(1) Kupplungseinrichtungen von Fahrzeugen, die im Zugverband betrieben werden sollen, müssen nach Bauart und Abmessung aufeinander abgestimmt sein.

(2) Bei selbsttätigen Kupplungseinrichtungen muss das ordnungsgemäße Einlaufen und Verriegeln der Kupplung erkennbar sein.

§ 43 Türen für den Fahrgastwechsel

(1) Türen müssen so gebaut und angeordnet sein, dass ein zügiger Fahrgastwechsel möglich ist.

(2) Türen müssen eine lichte Durchgangsbreite von mindestens 0,65 m haben. Auf jeder Fahrzeugseite muss mindestens eine der Türen eine lichte Durchgangsbreite von mindestens 0,8 m haben.

(3) Türen müssen Schutzeinrichtungen haben, die verhindern, dass Fahrgäste durch Einklemmen verletzt werden.

(4) Kraftbetätigte, bewegliche Trittstufen dürfen sich nur in Abhängigkeit vom Bewegungsablauf der dazugehörigen Türen bewegen lassen.

(5) In Personenfahrzeugen müssen Einrichtungen vorhanden sein, die

1. dem Fahrzeugführer anzeigen, dass die Türen geschlossen sind,
2. bei Türen auf beiden Längsseiten ein seitenabhängiges Öffnen zulassen,
3. bei Fahrbetrieb ohne Fahrzeugführer sicherstellen, dass Züge nur bei geschlossenen Türen anfahren können.

(6) Türen müssen in geschlossener Stellung festgehalten sein. Sie müssen jedoch von Fahrgästen im Notfall geöffnet werden können.

(7) Abweichend von Absatz 6 Satz 2 dürfen Türen von Personenfahrzeugen auf Streckenabschnitten ohne Sicherheitsraum von Fahrgästen nicht geöffnet werden können, wenn die Bergung der Fahrgäste im Gefahrenfall auf andere Weise sichergestellt wird.

§ 44 Fahrzeugführerplatz

(1) Der Fahrzeugführerplatz muss so gestaltet sein, dass der Fahrzeugführer den Zug sicher führen kann. Insbesondere müssen ein ausreichendes Sichtfeld sowie Einrichtungen zum Schutz gegen witterungsbedingte Einflüsse und gegen Zugluft vorhanden sein. Behinderungen durch Fahrgäste müssen durch geeignete technische Maßnahmen vermieden sein. Der Fahrzeugfüh-

rerplatz, insbesondere der Arbeitssitz, muss nach den allgemein anerkannten sicherheitstechnischen, arbeitsmedizinischen und hygienischen Regeln sowie den sonstigen gesicherten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen eingerichtet sein.

(2) Fahrzeugführerplätze müssen so gebaut sein, dass sie im Notfall schnell verlassen werden können.

(3) Fahrzeugführerplätze müssen mit Geschwindigkeitsanzeigern und Fahrtschreibern ausgerüstet sein.

(4) An Fahrzeugen straßenabhängiger Bahnen muss im Sichtbereich des Fahrzeugführers mindestens auf der in Fahrtrichtung rechten Seite des Fahrzeugs ein Rückspiegel vorhanden sein.

(5) Für Plätze, die für die Bedienung von Fahrzeugen bei Rangierbewegungen und im Störfall vorgesehen sind, gelten die Absätze 1 bis 4 nur insoweit, wie dies für den vorgesehenen Zweck erforderlich ist.

§ 45 Innenbeleuchtung, Heizung und Lüftung

(1) Fahrgasträume müssen eine ausreichende Innenbeleuchtung haben. Sie darf von Fahrgästen nicht ausgeschaltet werden können.

(2) Durch die Innenbeleuchtung darf die Sicht des Fahrzeugführers nicht erheblich beeinträchtigt werden.

(3) Trittstufenbereiche von Personenfahrzeugen müssen so ausgeleuchtet werden können, dass die Stufen gut erkennbar sind.

(4) Personenfahrzeuge müssen eine Hilfsbeleuchtung haben, die bei Ausfall der Regelbeleuchtung mindestens die Bereiche von Türen und Notausstiegen ausreichend beleuchtet.

(5) Fahrgasträume und Fahrzeugführerplätze müssen ausreichend beheizt und belüftet werden können.

§ 46 Informationseinrichtungen

(1) Personenfahrzeuge müssen Einrichtungen haben, die

1. an der Stirnseite des Zuges die Linienbezeichnung und den Endpunkt der Linie,
2. an der Einstiegseite die Linienbezeichnung, den Endpunkt der Linie und soweit erforderlich den Linienverlauf,
3. an der Rückseite des Zuges die Linienbezeichnung,
4. im Fahrgastraum den Streckenplan oder den Linienverlauf und soweit erforderlich die Linienbezeichnung

anzeigen. Die Anzeigen müssen auch bei Dunkelheit erkennbar sein.

(2) Einrichtungen nach Absatz 1 Nr. 2 sind entbehrlich, wenn die entsprechenden Informationen in allen Haltestellen durch Zugzielanzeiger auf den Bahnsteigen gegeben werden.

(3) Personenfahrzeuge müssen Einrichtungen haben

1. zur Ansage der nächsten Haltestelle und sonstiger betrieblicher Hinweise,
2. zur Abgabe und Bestätigung des Haltewunsches, sofern an einzelnen Haltestellen nur bei Bedarf gehalten wird.

(4) Fahrzeuge müssen Einrichtungen für eine Sprechverbindung zwischen Fahrzeugführer und einer Betriebsstelle haben. Notfall-Informationen sollen vorrangig durchgegeben werden können.

(5) Bei Fahrbetrieb ohne Fahrzeugführer müssen Personenfahrzeuge Einrichtungen für eine Sprechverbindung zwischen Fahrgästen und einer Betriebsstelle haben. Absatz 4 Satz 2 gilt entsprechend.

(6) Einrichtungen nach den Absätzen 1 und 3 sind entbehrlich, wenn Fahrgäste die Ziele der Züge bestimmen. Den Fahrgästen müssen die ihnen zugeordneten Züge deutlich erkennbar sein.

§ 47 Beschriftungen und Sinnbilder

(1) An den Außenseiten der Fahrzeuge müssen vorhanden sein

auf den Längsseiten Name und Betriebssitz des Unternehmers oder dessen Geschäftszeichen oder Wappen sowie die Fahrzeugnummer,

1. Betätigungs- und Verhaltenshinweise für Fahrgäste,
2. Zeichen an den Stellen, an denen Hebezeuge angesetzt werden dürfen,
3. bei Betriebsfahrzeugen Angaben über das zulässige Ladegewicht.

(2) Im Innern von Personenzugfahrzeugen müssen vorhanden sein

1. Betätigungs- und Verhaltenshinweise für Fahrgäste,
2. Sinnbilder nach Anlage 3 an den Sitzplätzen, die für Schwerbehinderte, in der Gehfähigkeit Beeinträchtigte, ältere oder gebrechliche Personen, werdende Mütter und für Fahrgäste mit kleinen Kindern vorzusehen sind,
3. Hinweise auf Einrichtungen und Ausrüstungen für Notfälle.

(3) Beschriftungen und Sinnbilder müssen eindeutig, gut sichtbar und deutlich lesbar sein. Ihre Erkennbarkeit darf durch andere Aufschriften oder Bildzeichen nicht beeinträchtigt sein.

§ 48 Ausrüstung für Notfälle

(1) Personenzugfahrzeuge sowie Betriebsfahrzeuge mit eigenem Antrieb müssen mindestens je einen Verbandkasten, einen tragbaren Feuerlöscher und, soweit sie am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, ein Warndreieck haben.

(2) Bei Fahrzeugen unabhängiger Bahnen kann auf das Mitführen von Verbandkästen verzichtet werden, wenn diese auf den Haltestellen in ausreichender Anzahl vorhanden sind.

Sechster Abschnitt - Betrieb

§ 49 Fahrordnung

(1) Ein Zug darf einem anderen nur in einem solchen Abstand folgen, dass er auch bei ungünstigen Betriebsverhältnissen, insbesondere bei unvermutetem Halten des vorausfahrenden Zuges, rechtzeitig zum Halten gebracht werden kann. Dieser Abstand muss

1. bei Fahren auf Sicht vom Fahrzeugführer bewirkt werden,
2. bei Fahren auf Zugsicherung durch Zugsicherungsanlagen nach § 22 gewährleistet sein.

(2) Auf Sicht dürfen nicht fahren

1. Züge unabhängiger Bahnen,
2. Züge straßenabhängiger Bahnen
 - a. bei Streckenhöchstgeschwindigkeit über 70 km/h,
 - b. in Tunneln.

(3) Abweichend von Absatz 2 darf auf Sicht gefahren werden

1. bei Rangierbewegungen,
2. in kurzen Tunneln straßenabhängiger Bahnen, wenn der Betriebsbremsweg einsehbar ist,

3. bei Betriebsstörungen unter Beachtung von Dienstanweisungen.
- (4) Auf zweigleisigen Strecken soll bei Zweirichtungsbetrieb rechts gefahren werden.
- (5) Eingleisige Streckenabschnitte dürfen nicht gleichzeitig in beiden Richtungen befahren werden. Dies muss sichergestellt sein
 1. bei Fahren auf Sicht durch abhängig geschaltete Fahrsignalanlagen nach § 21 Abs. 3 Nr. 2,
 2. bei Fahren auf Zugsicherung durch Zugsicherungsanlagen nach § 22.

Bei vorübergehend eingleisigem Fahrbetrieb kann diese Forderung auch durch andere Maßnahmen erfüllt werden.

§ 50 Zulässige Geschwindigkeiten

- (1) Die für das Streckennetz geltenden Streckenhöchstgeschwindigkeiten setzt die Technische Aufsichtsbehörde fest.
- (2) Beschränkungen der Streckenhöchstgeschwindigkeit für einzelne Streckenabschnitte sind vom Betriebsleiter nach der Bauart der Fahrzeuge und nach den Streckenverhältnissen sowie aus besonderem Anlaß festzulegen. Über ständige Beschränkungen der Streckenhöchstgeschwindigkeit ist die Technische Aufsichtsbehörde zu unterrichten.
- (3) Auf straßenbündigem Bahnkörper darf die für den übrigen Straßenverkehr jeweils geltende Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden.
- (4) Folgende Geschwindigkeiten dürfen nicht überschritten werden
 1. bei Vorbeifahrt an Bahnsteigen ohne Halt 40 km/h,
 2. beim Befahren gegen die Spitze von nicht formschlüssig festgelegten Weichen 15 km/h.

§ 51 Signale

- (1) Signale müssen in dem Umfang verwendet werden, den die Sicherheit und die betrieblichen Verhältnisse erfordern.
- (2) Signale müssen die Formen, Farben und Klangarten nach Anlage 4 haben.
- (3) Signale, die Aufträge optisch übermitteln, müssen rechtzeitig sichtbar und eindeutig erkennbar sein. Sie dürfen Verkehrszeichen, Lichtzeichen oder Signale anderer Verkehrsträger in ihrer Wirkung nicht beeinträchtigen und nicht Anlaß zu Verwechslungen geben.
- (4) Ist ein Signal ausgefallen oder kann es nicht eindeutig wahrgenommen werden, ist die Bedeutung anzunehmen, die die größere Sicherheit gewährleistet.
- (5) Vorankündigungssignale müssen verwendet werden, wenn wegen der örtlichen Verhältnisse das Hauptsignal nicht im Betriebsbremswegabstand erkennbar ist.
- (6) Fahrsignale F 0 (Halt) sind durch Fahrsignale F 4 (Halt zu erwarten) mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf anzukündigen; dies gilt nicht, wenn die Züge am Signalstandort ausnahmslos zu halten haben oder wenn ein Signalwechsel von F 1, F 2 oder F 3 (Fahrt freigegeben) auf F 0 (Halt) innerhalb des Betriebsbremsweges durch den vorbeifahrenden Zug ausgeschlossen wird.
- (7) Zugsignale Z 1 (Spitzensignal) und Z 2 (Schlußsignal) sind zu zeigen, wenn die Sichtverhältnisse es erfordern, insbesondere während der Dämmerung, bei Dunkelheit sowie im Tunnel.
- (8) Wird im Regelbetrieb auf Sicht gefahren, sind die Zugsignale Z 3 (Bremssignal), Z 4 (Fahrtrichtungssignal) und Z 5 (Warnblinksignal) zu verwenden. Absatz 7 bleibt unberührt.
- (9) Änderungen der zulässigen Geschwindigkeit nach unten müssen in betriebsnotwendigem Umfang durch Geschwindigkeitssignale G 2 gekennzeichnet sein.

(10) Sind Geschwindigkeitssignale G 2 wegen der örtlichen Verhältnisse nicht in ausreichender Entfernung erkennbar, müssen Geschwindigkeitssignale G 1 oder Vorankündigungssignal V 2 gezeigt werden.

(11) Werden bei Fahren auf Sicht Weichen, die nicht in Zugsicherungsanlagen eingebunden sind, mit Geschwindigkeiten von mehr als 15 km/h gegen die Spitze befahren, müssen Weichensignale W 11, W 12 oder W 13 gezeigt werden.

(12) Der Übergang vom Fahren auf Zugsicherung zum Fahren auf Sicht muss durch Sondersignal So 2 und der Übergang vom Fahren auf Sicht zum Fahren auf Zugsicherung durch Sondersignal So 1 gekennzeichnet sein.

(13) Außerhalb der Haltestellen und Abstellanlagen sind die Standorte der Hauptsignale durch Sondersignal So 3 oder So 4 zu kennzeichnen.

(14) Am Hauptsignal H 0 (Halt) darf nur bei Kennzeichnung durch das Sondersignal So 4 (Auftragsschild) oder auf besonderen Auftrag vorbeigefahren werden.

(15) Am Fahrsignal F 0 (Halt) darf nach Halt vorbeigefahren werden, wenn eine Störung der Signalanlage erkennbar ist und die Verkehrslage eine Weiterfahrt erlaubt. Dies gilt nicht bei eingleisigen Streckenabschnitten, die im Zweirichtungsbetrieb befahren werden; die Vorbeifahrt ist dort nur auf besondere Anordnung erlaubt.

(16) Bleibt das Überwachungssignal für den Bahnübergang dunkel, ist vor dem Bahnübergang zu halten. Die Fahrt darf fortgesetzt werden, wenn es die Verkehrslage erlaubt.

(17) Rangieraufträge, die nicht durch technische Verständigungseinrichtungen übermittelt werden, gelten nur, wenn die Signale hörbar und sichtbar aufgenommen werden; das Rangierhalt gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar aufgenommen wird.

(18) Signale, die betrieblich keine Bedeutung haben sollen, sind zu beseitigen oder zu verdecken und durch ein weißes Kreuz mit schwarzem Rand zu kennzeichnen.

§ 52 Einsatz von Betriebsbediensteten

(1) Betriebsanlagen und Fahrzeuge dürfen nur von Betriebsbediensteten bedient werden, die entsprechend unterwiesen und vom Betriebsleiter dazu bestimmt worden sind.

(2) In besonderen Fällen, insbesondere zur Ermittlung der Gebrauchsfähigkeit und bei der Instandhaltung, dürfen Betriebsanlagen und Fahrzeuge auch von unterwiesenen Befugten bedient werden, die dem Unternehmen nicht angehören. Die Verantwortung der Betriebsbediensteten für die Betriebssicherheit bleibt unberührt.

(3) Betriebsanlagen oder Fahrzeuge, die ganz oder teilweise selbsttätig arbeiten oder fernbedient werden, müssen im Rahmen der betrieblichen Erfordernisse von Betriebsbediensteten auf einwandfreie Funktion überwacht werden.

(4) Über den Dienst der Fahrbediensteten sind Aufzeichnungen zu führen. Sie müssen enthalten

1. Namen der Fahrbediensteten,
2. Dienstbeginn und Dienstende,
3. besondere Vorkommnisse.

§ 53 Besetzen der Züge mit Fahrbediensteten

(1) Jeder Zug muss während der Fahrt mit einem streckenkundigen Fahrzeugführer besetzt sein.

(2) Abweichend von Absatz 1 brauchen Züge unabhängiger Bahnen nicht mit Fahrzeugführern besetzt zu sein, wenn

1. Anlagen und Einrichtungen für selbsttätigen Fahrbetrieb vorhanden sind, die den Forderungen des § 22 entsprechen und nach § 52 Abs. 3 überwacht werden,

2. regelmäßig überprüft wird, dass der lichte Raum des Gleises von Personen und von sicherungstechnisch nicht erfaßbaren Hindernissen frei ist,
3. zwischen den Fahrgästen und einer Betriebsstelle Sprechmöglichkeit besteht und
4. die Fahrgäste im Notfall unverzüglich geborgen werden können.

(3) Betriebszüge müssen außer mit dem Fahrzeugführer mit mindestens einem weiteren Fahrbediensteten besetzt sein, wenn sie nicht mit einer Sicherheitsfahrerschaltung nach § 38 Abs. 2 ausgerüstet sind oder ohne Zugsicherungseinrichtungen nach § 38 Abs. 3 Strecken mit Zugsicherungsanlagen befahren.

(4) Läßt sich ein schadhaft gewordener Zug nicht mehr von der Zugspitze aus führen, ist diese mit einem Fahrbediensteten zu besetzen, der dem Fahrzeugführer über Sprechfunk oder in anderer Weise Aufträge für die Zugbewegung gibt und Gefährdete warnt.

§ 54 Fahrbetrieb

(1) Personenzüge dürfen nur abfahren, wenn durch Augenschein oder durch technische Einrichtungen festgestellt ist, dass die Türen für den Fahrgastwechsel geschlossen sind.

(2) Türen dürfen im Regelbetrieb nur in Haltestellen, nur an der Bahnsteigseite und erst bei Halt der Züge zum Fahrgastwechsel freigegeben sein.

(3) Personenzüge dürfen nur so beschleunigt und nur so gebremst werden, dass Fahrgäste nicht mehr als unvermeidbar gefährdet werden.

(4) Haltestellennamen sowie Umsteigemöglichkeiten sind in den Zügen rechtzeitig bekanntzugeben, ausgenommen bei zielreinem Verkehr.

(5) Über Betriebsstörungen von längerer Dauer sollen die Fahrgäste an Haltestellen und in Zügen unterrichtet werden; dabei ist insbesondere auf Ersatzbeförderungen oder Umleitungen hinzuweisen.

(6) Nachrichtentechnische Anlagen und Informationseinrichtungen dürfen nicht zu anderen als betrieblichen Zwecken benutzt werden.

(7) Die Ladung auf Betriebsfahrzeugen ist verkehrssicher unterzubringen. Sie darf über den Fahrzeugumriß nicht hinausragen. Abweichungen sind zulässig, wenn die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen getroffen worden sind.

(8) Abgestellte Fahrzeuge sind gegen Abrollen und unbefugtes Ingangsetzen zu sichern.

(9) Über die Zusammensetzung und den Einsatz der Züge sind Aufzeichnungen zu führen.

§ 55 Teilnahme am Straßenverkehr

(1) Auf straßenbündigem Bahnkörper nehmen die Züge am Straßenverkehr teil. Dabei müssen die Fahrzeugführer die sie betreffenden Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung beachten.

(2) Züge, die am Straßenverkehr teilnehmen, dürfen nicht länger als 75 m sein.

(3) Auf besonderen und unabhängigen Bahnkörpern einschließlich der Bahnübergänge nach § 20 nehmen die Züge nicht am Straßenverkehr teil.

§ 56 Verhalten bei Mängeln an Zügen

(1) Züge mit Sicherheitsmängeln dürfen nicht im Betrieb verbleiben. Bei möglicher Weiterfahrt bis zu einem betrieblich geeigneten Aussetzpunkt sind je nach Art und Schwere der Mängel Vorichtsmaßnahmen zu treffen. Die Fahrgäste sind, wenn es die Umstände erlauben, bis zu einer Haltestelle weiter zu befördern.

(2) Beim Bewegen von Zügen mit schadhaften Bremsen ist die Geschwindigkeit dem verminderten Bremsvermögen anzupassen.

(3) Bei Fahrbetrieb ohne Fährzeugsführer oder auf Strecken ohne Sicherheitsraum müssen betriebliche Vorkehrungen getroffen sein, die eine unverzügliche Bergung der Fahrgäste aus liegegebliebenen Zügen ermöglichen.

§ 57 Instandhaltung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge

(1) Die Instandhaltung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge umfaßt Wartung, Inspektionen und Instandsetzungen; sie muss sich mindestens auf die Teile erstrecken, deren Zustand die Betriebssicherheit beeinflussen kann.

(2) Art und Umfang der Wartung und der Inspektionen haben sich nach Bauart und Belastung der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge zu richten.

(3) Inspektionen sind planmäßig wiederkehrend innerhalb folgender Fristen durchzuführen

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. Tunnel und Haltestellenbauwerke, sonstige Bahnbauwerke, ausgenommen Erdbauwerke | 10 Jahre, |
| 2. Energieversorgungsanlagen | 5 Jahre, |
| 3. Brücken | 6 Jahre, |
| 4. Fahrleitungsanlagen | 5 Jahre, |
| 5. Gleisanlagen | 5 Jahre, |
| 6. Zugsicherungsanlagen | 5 Jahre, |
| 7. Signalanlagen | 5 Jahre, |
| 8. die Betriebssicherheit wesentlich beeinflussende maschinentechnische Anlagen | 5 Jahre, |
| 9. Bahnübergänge | 2 Jahre, |
| 10. Fahrtreppen und Fahrsteige | 1 Jahr, |
| 11. Fahrzeuge, nach Zurücklegung von 500.000 km, spätestens jedoch nach | 8 Jahren. |

(4) Unbeschadet des Absatzes 3 sind Betriebsanlagen und Fahrzeuge auch nach schweren Unfällen, bei denen Teile beschädigt worden sind, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen können, einer Inspektion zu unterziehen.

(5) Die Technische Aufsichtsbehörde kann in besonderen Fällen die Fristen nach Absatz 3 für Betriebsanlagen und Fahrzeuge verlängern. Sie kann bei Betriebsanlagen und Fahrzeugen mit technischen Besonderheiten kürzere Fristen festsetzen.

(6) Über die Wartung und die Inspektionen sind Aufschreibungen zu führen. Den Aufschreibungen sind die für den Bau und die Instandhaltung wesentlichen Unterlagen beizugeben, insbesondere der Abnahmebescheid sowie bei Betriebsanlagen die Unterlagen, die der Bauzustimmung zu Grunde gelegen haben.

(7) Die Aufschreibungen über die Wartung sind bis zur nächsten Inspektion, mindestens jedoch drei Jahre, diejenigen über die Inspektionen bis zur Außerbetriebsetzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge aufzubewahren.

§ 58 Benutzen und Betreten der Betriebsanlagen und Fahrzeuge

(1) Personen, die nicht Betriebsbedienstete sind, dürfen Betriebsanlagen und Fahrzeuge, soweit sie nicht dem allgemeinen Verkehrsgebrauch dienen, nicht betreten oder sonst benutzen. Sie

dürfen besondere und unabhängige Bahnkörper nur an den dafür bestimmten Stellen überqueren.

(2) Vertreter der Technischen Aufsichtsbehörde und sonstige Personen, die mit der Ausübung von Hoheitsrechten beauftragt sind, sind berechtigt, in Ausübung ihres Amtes oder Auftrages Betriebsanlagen und Fahrzeuge zu betreten. Sie müssen sich ausweisen können.

(3) Die Technische Aufsichtsbehörde kann im Einvernehmen mit der Straßenverkehrsbehörde Unternehmern des Personenverkehrs die Benutzung besonderer und unabhängiger Bahnkörper durch Kraftomnibusse oder Obusse des Linienverkehrs gestatten. Die Sicherheit des Bahnbetriebes darf hierdurch nicht beeinträchtigt werden.

§ 59 Betriebsgefährdende Handlungen

(1) Es ist verboten, Betriebsanlagen oder Fahrzeuge zu beschädigen, ihre Einrichtungen missbräuchlich zu betätigen, Fahrthindernisse zu errichten oder andere betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.

(2) Fahrgästen ist insbesondere untersagt, Außentüren oder Einrichtungen zur Notbremsung von Fahrzeugen missbräuchlich zu betätigen sowie in Nichtraucher-Fahrgasträumen zu rauchen.

Siebenter Abschnitt - Verfahrensvorschriften

§ 60 Prüfung der Bauunterlagen für Betriebsanlagen

(1) Mit dem Bau von Betriebsanlagen darf erst begonnen werden, wenn die Prüfung der Bauunterlagen durch die Technische Aufsichtsbehörde ergeben hat, dass die Vorschriften dieser Verordnung beachtet sind, und wenn der Unternehmer vom Ergebnis dieser Prüfung durch einen Planfeststellungsbeschluss oder einen Zustimmungsbescheid nach Absatz 3 unterrichtet worden ist.

(2) Von der Prüfung freigestellt sind Betriebsanlagen von sicherheitstechnisch untergeordneter Bedeutung. Dies gilt insbesondere für Anlagen, für die Festigkeitsberechnungen, Lichtraumberechnungen oder andere Sicherheitsnachweise nicht erforderlich sind. Im Zweifelsfall entscheidet die Technische Aufsichtsbehörde.

(3) Die Technische Aufsichtsbehörde erteilt über das Ergebnis der Prüfung einen Zustimmungsbescheid, wenn

1. im Falle des § 28 Abs. 2 oder 3 Satz 1 des Personenbeförderungsgesetzes eine Planfeststellung unterbleibt oder

2. die Prüfung der Bauunterlagen nicht bereits im Rahmen einer nach dem Personenbeförderungsgesetz erforderlichen Genehmigung oder Planfeststellung erfolgt ist.

(4) Neben dem Zustimmungsbescheid bleiben die nach anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erforderlichen Genehmigungen unberührt; die Technische Aufsichtsbehörde kann verlangen, dass der Unternehmer diese Genehmigungen vorlegt.

(5) Die Bauunterlagen müssen die für die Prüfung erforderlichen Darstellungen enthalten. Dazu gehören insbesondere Ausführungszeichnungen, Baustoffangaben, Lastannahmen sowie sonstige, für die Beurteilung der Sicherheit wesentliche Beschreibungen und Berechnungen.

(6) Ist der Träger des Vorhabens ein anderer als der Unternehmer (§ 3 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes), dürfen die Bauunterlagen nur im Einvernehmen mit dem Unternehmer vorgelegt werden, soweit dessen Belange berührt werden; im Zweifelsfall entscheidet die Technische Aufsichtsbehörde.

(7) Die Betriebsanlagen dürfen außer in Fällen des Absatzes 2 nur nach den geprüften Bauunterlagen gebaut werden. Soll von ihnen abgewichen werden, sind die Unterlagen zu ergänzen und der Technischen Aufsichtsbehörde erneut vorzulegen; die Absätze 1 bis 6 gelten entsprechend.

(8) Für Betriebsanlagen, die serienmäßig nach denselben Bauunterlagen gebaut werden, genügt die Vorlage vereinfachter Bauunterlagen, wenn die Technische Aufsichtsbehörde eine Typzustimmung erteilt hat.

(9) Der Zustimmungsbescheid tritt außer Kraft, wenn innerhalb von drei Jahren nach Erteilung mit der Ausführung wesentlicher Baumaßnahmen nicht begonnen oder die Bauausführung drei Jahre unterbrochen worden ist. Die Frist kann vor ihrem Ablauf auf Antrag jeweils um höchstens ein Jahr verlängert werden.

(10) Für Anlagen des Unternehmers, die nicht dem Betrieb dienen, aber die Sicherheit des Betriebes beeinträchtigen können (sonstige Anlagen), gelten die Absätze 1 bis 9 über das Verfahren sowie die §§ 61 und 62 über die Aufsicht über den Bau von Betriebsanlagen und die Abnahme entsprechend. Bestehen Zweifel, ob eine sonstige Anlage die Sicherheit des Betriebes beeinträchtigen kann, entscheidet die Technische Aufsichtsbehörde.

§ 61 Aufsicht über den Bau von Betriebsanlagen

(1) Die Technische Aufsichtsbehörde beaufsichtigt den Bau von Betriebsanlagen. Sie kann sich dabei auf Stichproben beschränken. Sie kann verlangen, dass Beginn und Beendigung bestimmter Bauarbeiten rechtzeitig angezeigt werden.

(2) Die Aufsicht umfaßt insbesondere Feststellungen über

1. die Ordnungsmäßigkeit der Bauausführung,
2. die Brauchbarkeit der verwendeten Baustoffe und Bauteile
3. die ausreichende Sicherung des durch den Bau berührten Fahrbetriebes.

(3) Den mit der Aufsicht Beauftragten ist Zutritt zur Baustelle sowie Einblick in die für die Aufsicht erforderlichen Unterlagen zu gewähren.

§ 62 Abnahme

(1) Neue oder geänderte Betriebsanlagen und Fahrzeuge dürfen außer zur Ermittlung der Gebrauchsfähigkeit nur in Betrieb genommen werden, wenn die Technische Aufsichtsbehörde sie abgenommen hat. Dies gilt nicht für Änderungen, die sich nicht auf die Betriebssicherheit auswirken; im Zweifelsfall entscheidet die Technische Aufsichtsbehörde. § 37 des Personenbeförderungsgesetzes bleibt unberührt.

(2) Zur Abnahme gehören die durch Messungen, Funktionsprüfungen oder andere Kontrollen getroffenen Feststellungen, dass die Betriebsanlage oder das Fahrzeug mit den geprüften Bauunterlagen übereinstimmt und betriebssicher ist.

(3) Über die Ergebnisse der Abnahme ist eine Niederschrift zu fertigen.

(4) Der Unternehmer hat die Abnahme bei der Technischen Aufsichtsbehörde zu beantragen. Die Abnahme von Fahrzeugen ist zu beantragen, sobald die Bauentwürfe vorliegen; dem Antrag sind Bauunterlagen nach § 60 Abs. 5 beizufügen.

(5) Wird die Abnahme von Fahrzeugen beantragt, die serienmäßig nach denselben Bauunterlagen gebaut werden, brauchen diese Unterlagen nur beim Antrag auf Abnahme des ersten Fahrzeugs der Serie vorgelegt zu werden.

(6) Nach vollzogener Abnahme erteilt die Technische Aufsichtsbehörde dem Unternehmer einen Abnahmebescheid. Die Technische Aufsichtsbehörde kann verlangen, dass Abnahmenachweise, die nach anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erforderlich sind, vom Unternehmer vorgelegt werden.

(7) Sind die Feststellungen nach Absatz 2 hinsichtlich der Betriebssicherheit getroffen, darf die Betriebsanlage oder das Fahrzeug vor Erteilung des Abnahmebescheides vorläufig in Betrieb genommen werden, wenn die Technische Aufsichtsbehörde nichts anderes bestimmt hat.

Achter Abschnitt - Ordnungswidrigkeiten, Schluss- und Übergangsvorschriften

§ 63 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 61 Abs. 1 Nr. 4 des Personenbeförderungsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Unternehmer

1. entgegen § 7 Abs. 3 Satz 1 oder 3 einen Betriebsleiter oder einen Stellvertreter nicht bestellt,
2. entgegen § 60 Abs. 1, auch in Verbindung mit Abs. 10 Satz 1, mit dem Bau von Betriebsanlagen oder sonstigen Anlagen beginnt,
3. entgegen § 62 Abs. 1 Satz 1 neue oder geänderte Betriebsanlagen oder Fahrzeuge vor ihrer Abnahme in Betrieb nimmt.

Nummer 2 gilt für den anderen Träger eines Vorhabens (§ 3 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes) entsprechend.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 61 Abs. 1 Nr. 4 des Personenbeförderungsgesetzes handelt auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Person, die nicht Betriebsbedienstete ist, entgegen § 58 Abs. 1 Satz 1 Betriebsanlagen oder Fahrzeuge betritt oder sonst benutzt,
2. als Fahrgast entgegen § 59 Abs. 2 Außentüren oder Einrichtungen zur Notbremsung von Fahrzeugen betätigt oder in Nichtraucher-Fahrgasträumen raucht.

§ 64 [aufgehoben]

§ 65 Inkrafttreten und Übergangsvorschriften

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1988 in Kraft.

(2) Am gleichen Tage tritt die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 31. August 1965 (BGBl. I S. 1513), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 13. Mai 1981 (BGBl. I S. 428), außer Kraft.

(3) Werden in dieser Verordnung an den Bau von Betriebsanlagen oder Fahrzeugen andere Anforderungen als nach dem bisherigen Recht gestellt, brauchen bestehende oder im Bau befindliche Betriebsanlagen oder Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung nicht angepaßt zu werden. Die Technische Aufsichtsbehörde kann eine Anpassung verlangen, wenn die Sicherheit dies erfordert.

(4) Abweichend von Absatz 3 müssen bestehende oder im Bau befindliche Betriebsanlagen oder Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung spätestens zu folgenden Zeitpunkten entsprechen

1. Signalanlagen eingleisiger Streckenabschnitte (§ 21 Abs. 3 Nr. 2) spätestens bis zum 1. Januar 1990,
2. technische Sicherungen von Bahnübergängen (§ 20 Abs. 4), Ausstattung von Haltestellen (§ 31 Abs. 1 Nr. 2) und Sprechverbindungen (§ 46 Abs. 4 Satz 1) spätestens bis zum 1. Januar 1992,
3. Weichenstelleinrichtungen (§ 17 Abs. 8) und Notbremseinrichtungen (§ 36 Abs. 9 Satz 2) spätestens bis zum 1. Januar 1996.

Anlage 1

Kennzeichnung und Sicherung von Bahnübergängen

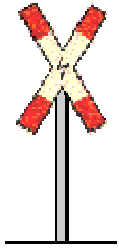


Bild 1 Andreaskreuz
Der Blitzpfeil in der Mitte des Andreaskreuzes zeigt an, dass die Strecke elektrische Fahrleitung hat

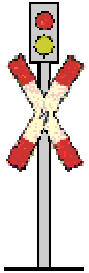


Bild 2 Lichtzeichen
Bei beengten Verhältnissen darf das Andreaskreuz neben oder über dem Lichtzeichen angebracht sein

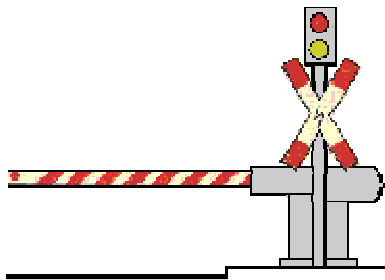


Bild 3 Lichtzeichen mit Halbschranke
Bei beengten Verhältnissen gelten die Angaben zu Bild 2 entsprechend
Die Halbschranke darf auch senkrecht gestreift sein

Anlage 2

Grenzwerte für Bremsungen

Die Grenzwerte a und s der Tabellen 1 und 2 gelten für leere Fahrzeuge auf geradem ebenem Gleis.

a in m/s^2 = Mindestwert der mittleren Bremsverzögerung

s in m = Höchstwert des Bremsweges zwischen Beginn der Bremsbetätigung und Stillstand

v in km/h = Ausgangsgeschwindigkeit bei Beginn der Bremsbetätigung

$$a = \frac{v^2}{3,6^2 \cdot 2 s}$$

Tabelle 1 - Grenzwerte bei Ausfall einer Bremse

(§ 36 Abs. 3 und 6)

v in km/h	a in m/s^2	s in m
20	0,77	20
30	0,87	40
40	0,95	65
50	1,03	94
60	1,06	131
70	1,07	177
80	1,07	230
90	1,08	290
100	1,09	355

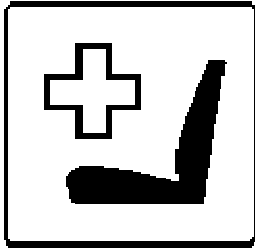
Tabelle 2 - Grenzwerte bei Gefahrbremsungen

(§ 36 Abs. 5 Nr. 3)

v in km/h	a in m/s^2	s in m
20	1,71	9
30	2,04	17
40	2,29	27
50	2,47	39
60	2,57	54
70	2,73	69

Anlage 3

Sinnbild zur Kenntlichmachung von Sitzplätzen für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen



Farbe des Sinnbildes und der Bildumrandung schwarz
Farbe des Untergrundes weiß

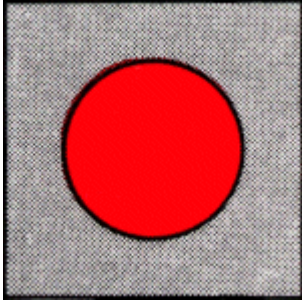
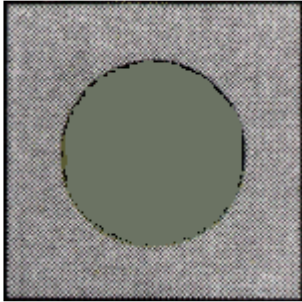
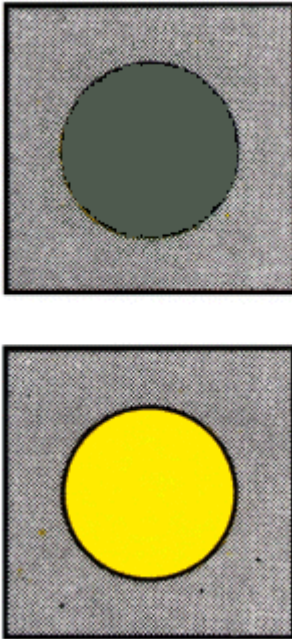


Anlage 4 zu den §§ 21, 40, 51 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung

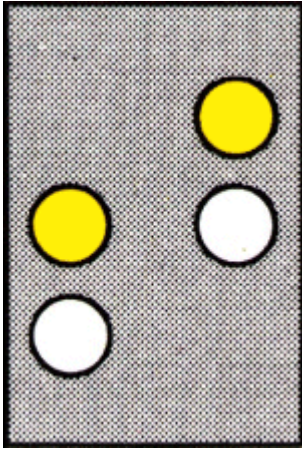
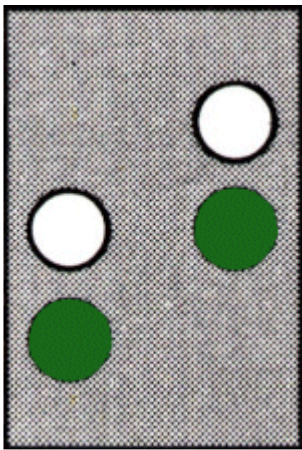
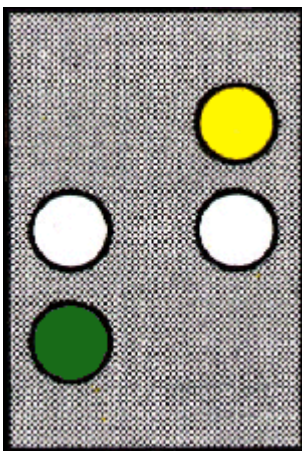
Signale

Übersicht

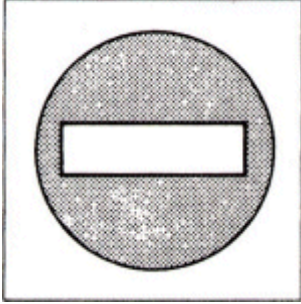
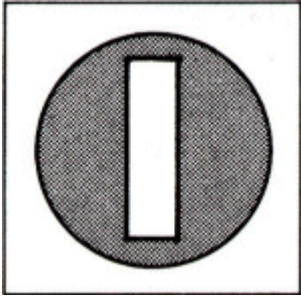
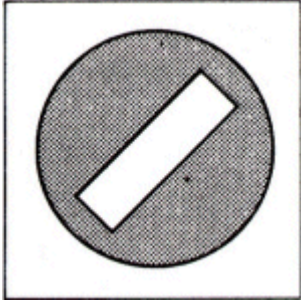
1.	Hauptsignale	H
2.	Vorankündigungssignale	V
3.	Fahrsignale	F
4.	Abfertigungssignale	A
5.	Zugsignale	Z
6.	Geschwindigkeitssignale	G
7.	Schutzsignale	Sh
8.	Rangiersignale	H
9.	Schaltsignale	St
10.	Weichensignale	W
11.	Überwachungssignale für Bahnübergänge	Bü
12.	Sondersignale	So

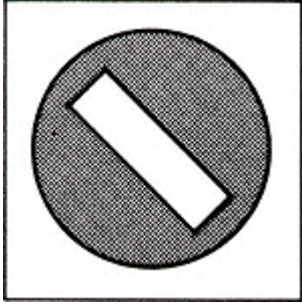
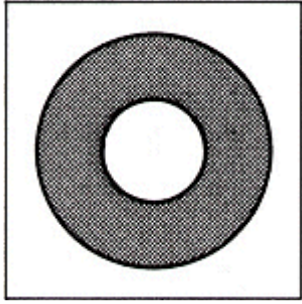
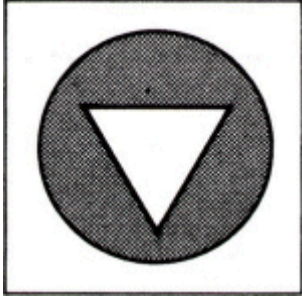
1. Hauptsignale (Fahren auf Zugsicherung)			
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
H 0	Ein rotes Licht 	Halt	
H 1	Ein grünes Licht 	Fahrt	Signale H 1 und H 2 können auch in Verbindung mit Geschwindigkeitssignalen G 2 gegeben werden
H 2	Ein grünes über einem gelben Licht 	Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung	Signale H 1 und H 2 können auch in Verbindung mit Geschwindigkeitssignalen G 2 gegeben werden

2. Vorankündigungssignale (Fahren auf Zugsicherung)			
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung

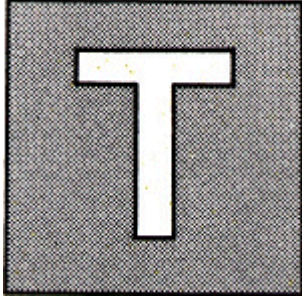

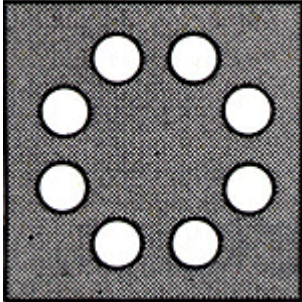
<p>V 0</p>	<p>Zwei gelbe Lichter nach rechts steigend</p> 	<p>Am folgenden Haupt-signal ist Halt zu erwarten</p>	
<p>V 1</p>	<p>Zwei grüne Lichter nach rechts steigend</p> 	<p>Am folgenden Haupt-signal ist Fahrt zu erwarten</p>	
<p>V 2</p>	<p>Ein grünes und ein gelbes Licht von links nach rechts stärker steigend</p> 	<p>Am folgenden Haupt-signal ist Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung zu erwarten</p>	
<p>Bei beschränktem Raum können die Lichter senkrecht untereinander angeordnet sein, wenn keine Verwechslungen mit anderen Signalbildern zu befürchten sind.</p>			

3. Fahrsignale (Fahren auf Sicht)

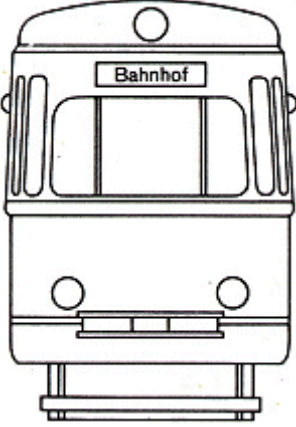
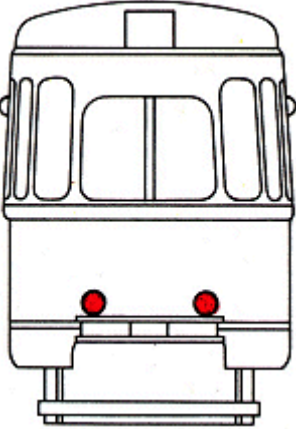
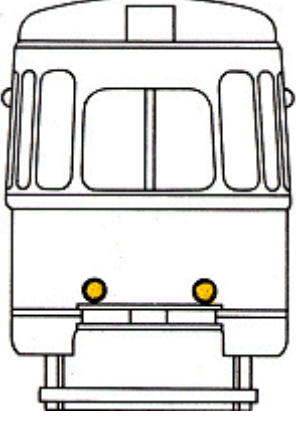
Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
F 0	Ein weißer waagerechter Lichtbalken 	Halt	
F 1	Ein weißer senkrechter Lichtbalken 	Fahrt freigegeben nur geradeaus	
F 2	Ein weißer schräg nach rechts oben weisender Lichtbalken 	Fahrt freigegeben nur nach rechts	

F 3	<p>Ein weißer schräg nach links oben weisender Lichtbalken</p> 	<p>Fahrt freigegeben nur nach links</p>	
F 4	<p>Ein weißer Lichtpunkt</p> 	<p>Halt zu erwarten</p>	
F 5	<p>Ein weißes Lichtdreieck mit Spitze nach unten</p> 	<p>Fahrt freigegeben unter Beachtung der Abbiegeregeln nach § 9 Straßenverkehrs-Ordnung</p>	

4. Abfertigungssignale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
A 1	Ein weiß- oder gelbleuchtendes T 	Türen schließen	
A 2a	Ein kurzes akustisches oder ein optisches oder ein akustisches und ein optisches Zeichen 	Abfahren	
A 2b	Ein weiß- oder grünleuchtender Ring 	Abfahren	

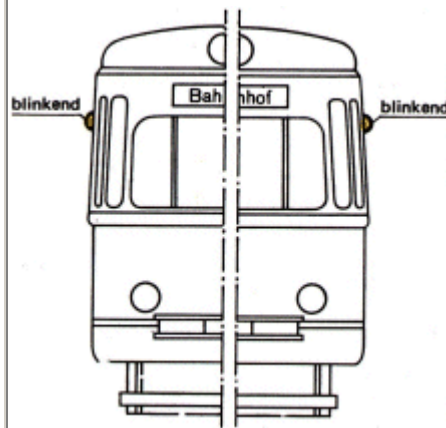
5. Zugsignale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Z 1	<p data-bbox="467 309 903 371">An der Spitze des Zuges drei weiße Lichter</p>  <p>The diagram shows the front of a train with a sign that says 'Bahnhof'. At the top center, there are three small white circles representing lights.</p>	Spitzensignal	Die Stirnleuchte des Spitzensignals kann die Linienbezeichnung enthalten
Z 2	<p data-bbox="467 880 903 916">Am Zugschluss zwei rote Lichter</p>  <p>The diagram shows the front of a train with two red circles at the bottom center, representing tail lights.</p>	Schlussignal	
Z 3	<p data-bbox="467 1429 903 1491">Am Zugschluss zwei gelbe oder rote Lichter</p>  <p>The diagram shows the front of a train with two yellow circles at the bottom center, representing tail lights.</p>	Bremsignal	

Z 4

Gelbe Blinklichter an einer der beiden Längsseiten

Fahrtrichtungssignal

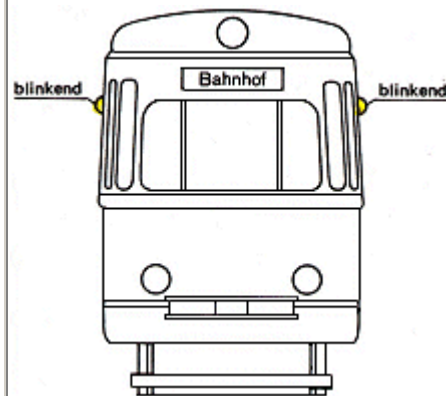


Z 5


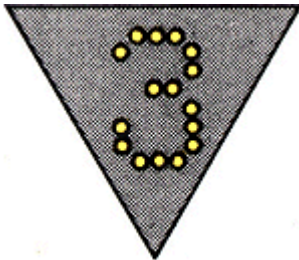

Gelbe Blinklichter gleichzeitig an beiden Längsseiten

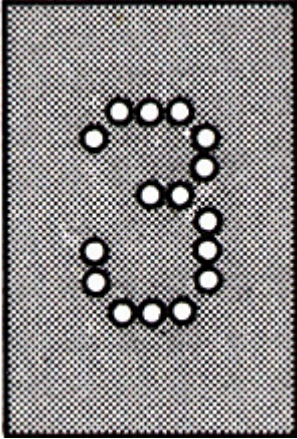


Warnblinksignal

Zeigt an, dass der Zug liegengeblieben ist






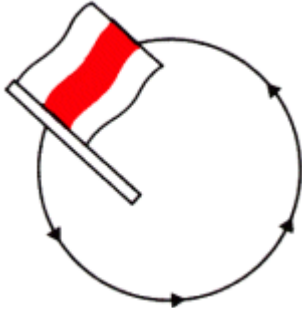
6. Geschwindigkeitssignale

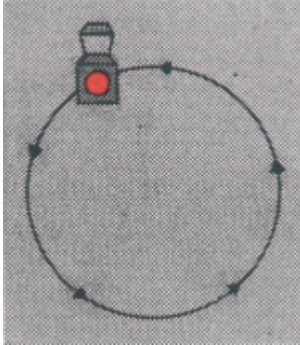
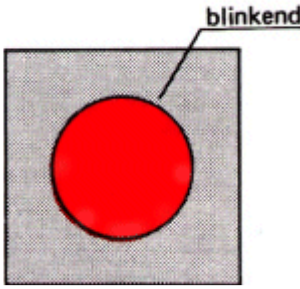
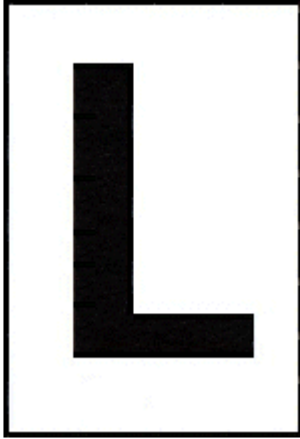

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
G 1a	<p>Eine dreieckige, auf der Spitze stehende gelbe Tafel mit weißem Rand und schwarzer Kennziffer</p>  <p>Bei beschränktem Raum kann die Dreieckspitze nach oben zeigen</p>	Ankündigung der Geschwindigkeitsbeschränkung	Geschwindigkeitsbeschränkung ist jede Änderung der zulässigen Geschwindigkeit nach unten
G 1b	<p>Eine gelbleuchtende Kennziffer</p> 	Ankündigung der Geschwindigkeitsbeschränkung	Geschwindigkeitsbeschränkung ist jede Änderung der zulässigen Geschwindigkeit nach unten
G 2a	<p>Eine rechteckige gelbe Tafel mit weißem Rand und schwarzer Kennziffer</p> 	Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung	Geschwindigkeitsbeschränkung ist jede Änderung der zulässigen Geschwindigkeit nach unten

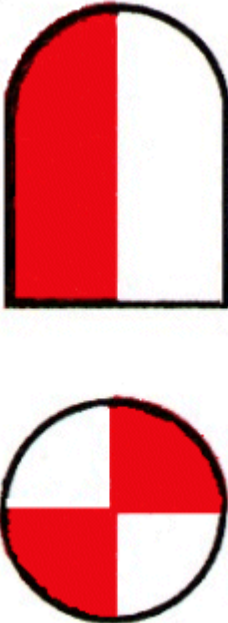

G 2b	<p>Eine weißleuchtende Kennziffer</p> 	Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung	Geschwindigkeitsbeschränkung ist jede Änderung der zulässigen Geschwindigkeit nach unten
G 3	<p>Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem E</p> 	Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung	Geschwindigkeitsbeschränkung ist jede Änderung der zulässigen Geschwindigkeit nach unten
G 4	<p>Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem Rand und schwarzer Kennziffer</p> 	Beginn der Geschwindigkeitsbegrenzung	Zeigt Änderungen der zulässigen Geschwindigkeit nach oben an; kann auch anstelle von Signal G 3 verwendet werden

Die Kennziffern der Signale G 1, G 2 und G 4 bedeuten, dass der angegebene Wert in km/h als Geschwindigkeit zugelassen ist; werden einstellige Kennziffern verwendet, gilt deren zehnfache Wert als zulässige Geschwindigkeit.

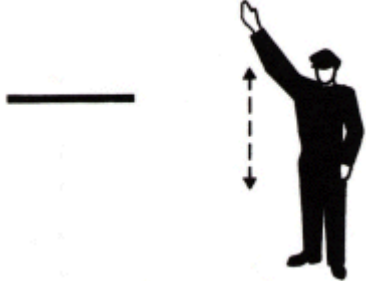
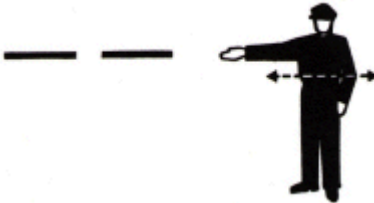
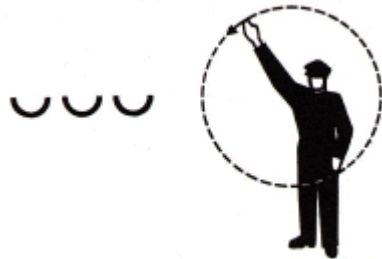
7. Schutzsignale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
Sh 1	<p>Eine quadratische gelbe Tafel mit waagrechttem grünem Streifen</p> 	Zwangshalt	Kennzeichnet Stellen, an denen bei Fahren auf Sicht in jedem Fall anzuhalten ist
Sh 2	<p>Eine rechteckige rote Tafel mit weißem Rand</p> 	Schutzhalt	Weiterfahrt ist unzulässig
Sh 3a	<p>Mindestens 3 kurze akustische Zeichen schnell hintereinander</p> 	Nothalt	Der Zug ist auf kürzestem Weg anzuhalten
Sh 3b	<p>Eine weiß-rot-weiße Fahne oder der Arm im Kreis bewegt</p> 	Nothalt	Der Zug ist auf kürzestem Weg anzuhalten

Sh 3c	<p>Eine Laterne, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand im Kreis bewegt</p> 	Nothalt	Der Zug ist auf kürzestem Weg anzuhalten
Sh 3d	<p>Ein rotes Blinklicht oder mehrere rote Lichter untereinander</p> 	Nothalt	Der Zug ist auf kürzestem Weg anzuhalten
Sh 4	<p>Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem L</p> 	Läuten	Den örtlichen Gegebenheiten entsprechend sind akustische Warnsignale zu geben
Sh 5	<p>Ein mäßig langer Ton oder Läutezeichen</p> 	Achtung	Signal Sh 5 wird gegeben, um Personen zu warnen

<p>Sh 6</p>	<p>Ein rot-weißes Zeichen oder entsprechende Markierung im Gleisbereich</p> 	<p>Grenzzeichen</p>	<p>Kennzeichnet die Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf</p>
<p>Sh 7</p>	<p>Eine rechteckige schwarze Tafel mit weißem H oder eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzem H oder entsprechende Markierung im Gleisbereich</p> 	<p>Haltetafel</p>	<p>Kennzeichnet die Stelle, an der die Spitze des Zuges halten soll</p>

8. Rangiersignale

Bezeichnung	Signalbild	Bedeutung	Erläuterung
R 1	<p data-bbox="477 241 863 371">Ein mäßig langer Ton und senkrechte Bewegung des Armes, bei Dunkelheit mit einer weißen Laterne</p> 	Wegfahren	Rangierbewegung vom Signalgebenden weg
R 2	<p data-bbox="477 739 863 869">Zwei mäßig lange Töne und waagrechte Bewegung des Armes, bei Dunkelheit mit einer weißen Laterne</p> 	Herkommen	Rangierbewegung zum Signalgebenden hin
R 3	<p data-bbox="477 1187 863 1317">Drei kurze Töne und kreisförmige Bewegung des Armes, bei Dunkelheit mit einer weißen Laterne</p> 	Rangierhalt	