

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkB1)

INHALTSVERZEICHNIS

Amtlicher Teil

Nr.	Dat.	VkB1 1956	Seite
-----	------	-----------	-------

Allgemeine Angelegenheiten

104	12. 4. 1956	Schreibweise der Namen außerdeutscher Länder	254
-----	-------------	---	-----

Straßenverkehr

105	14. 4. 1956	§ 53 Abs. 5 StVZO - Sicherungslampen, Fackeln u. dgl.	255
-----	-------------	---	-----

106	27. 4. 1956	Verordnung zur Durchführung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 29. März 1956	255
-----	-------------	--	-----

107	28. 4. 1956	Richtlinien für die Geräuschmessung an Kraftfahrzeugen; hier: Senkung der Höchstlautstärkewerte für Fahrräder mit Hilfsmotor und Kraftäder — nochmalige Fristverlängerung	264
-----	-------------	---	-----

108	2. 5. 1956	Neukennzeichnung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger; hier: Richtlinien für die einheitliche Durchführung der Neukennzeichnung und Leitsätze für die vorschriftsmäßige Herstellung und Anbringung der Kraftfahrzeugkennzeichen	264
-----	------------	--	-----

109	16. 4. 1956	Mitgliederliste des Verwaltungsrates der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr	266
-----	-------------	---	-----

110	18. 4. 1956	Aufbewahrung der Briefe von Kraftfahrzeugen, die von Angehörigen der amerikanischen Streitkräfte erworben worden sind	267
-----	-------------	---	-----

Binnenschifffahrt

111	20. 4. 1956	Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 18. April 1956 (FB Nr. 3/56 Frachtenausschuß Dortmund)	267
-----	-------------	--	-----

112	20. 4. 1956	Bekanntmachung für die Schifffahrt gemäß § 116 Nr. 1 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954 (Bundesgesetzbl. II S. 1135)	268
-----	-------------	---	-----

Luftfahrt

113	18. 4. 1956	Gesetz über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum ICAO-Abkommen	268
-----	-------------	---	-----

Nr.	Dat.	VkB1 1956	Seite
-----	------	-----------	-------

114	18. 4. 1956	Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika	268
-----	-------------	--	-----

Straßenbau

115	28. 3. 1956	Widmung und Entwidmung einer Teilstrecke der Bundesstraße Nr. 248 in der Stadt Salzgitter	268
-----	-------------	---	-----

116	6. 4. 1956	Widmung und Abstufung der Bundesstraße Nr. 85 — Abschnitt Schwandorf—Amberg — bei Krondorf	268
-----	------------	--	-----

117	12. 4. 1956	Widmung und Entwidmung einer Teilstrecke der Bundesstraße 70 in der Stadt Leer	269
-----	-------------	--	-----

118	26. 4. 1956	Bundesautobahn Berlin—Köln; Sperrung der Fahrbahn Köln—Ruhrgebiet von km 510,4 bis 512,0 und von km 530,6 bis 531,6	269
-----	-------------	---	-----

119	27. 4. 1956	Bundesautobahn Köln—Frankfurt (M); Sperrung der Fahrbahn Frankfurt—Köln von km 27,400 bis km 29,400	269
-----	-------------	---	-----

120	27. 4. 1956	Bundesautobahn Northeim—Karlsruhe; Inbetriebnahme der 2. Fahrbahn zwischen den Anschlußstellen Northeim-Nord und Northeim-West	269
-----	-------------	--	-----

121	27. 4. 1956	Sperrungen auf Bundesstraßen	269
-----	-------------	------------------------------	-----

Aufgebote

121a	15. 5. 1956	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)briefe	
------	-------------	---	--

121b	15. 5. 1956	Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug-(Anhänger-)scheine	
------	-------------	--	--

121c	15. 5. 1956	Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine	280 a—280 q
------	-------------	---	-------------

Nichtamtlicher Teil

Zeitschriftenschau:

Übersicht	271
Auslese	274

Bücherschau:

Neuerscheinungen	276
Buchbesprechungen	277

Rechtsprechung	278
--------------------------	-----

10. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 30. April 1956

Heft 9

Druckfehler-Berichtigung

Bei der Drucklegung des Heftes 9/56 des Verkehrsblattes vom 15. Mai 1956 ist auf der Inhaltsverzeichnis-Innenseite ein Druckfehler enthalten. Die untere Fußzeile

„10. Jahrgang — Ausgegeben zu Bonn am 30. April 1956 — Heft 9“

muß richtig lauten: „**Ausgegeben zu Bonn am 15. Mai 1956 — Heft 9**“.

AMTLICHER TEIL

Allgemeine Angelegenheiten

Nr. 104 Schreibweise der Namen außerdeutscher Länder.

Bonn, den 12. April 1956
— Z 6 Ar 6 — 77 I —

An die
nachgeordneten Bundesanstalten sowie
Ober- und Mittelbehörden

Der Bundesminister des Innern hat im Einvernehmen mit dem Auswärtigen Amt die Schreibweise ausländischer Ländernamen, um der darüber oft bestehenden Unsicherheit und dem sich daraus ergebenden unterschiedlichen Gebrauch zu begegnen, durch das nachstehende Verzeichnis einheitlich festgelegt.

Ich bitte, künftig im Schriftverkehr die hier festgelegte Schreibweise anzuwenden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Hesse

Kurzfassung:

Ägypten
Äthiopien
Afghanistan
Albanien
Andorra

Arabische Vertragsstaaten
Argentinien
Australien

Bahrain-Inseln
Belgien
Bhutan
Birma
Bolivien
Brasilien

Bulgarien

Ceylon
Chile
China
China (Taiwan)
China (Volksrepublik)
Costa Rica

Dänemark
[Danzig]
Dominikanische Republik

Ecuador
[Estland]

Finnland
Frankreich

Griechenland
Großbritannien und Nordirland

Guatemala

Haiti
Honduras

Indien
Indonesien
Irak
Iran
Irland
Island
Israel
Italien

offizielle Bezeichnung:

Republik Ägypten
Kaiserreich Äthiopien
Königreich Afghanistan
Albanische Volksrepublik
Täler und Herrschaften von Andorra

Argentinische Republik
Australischer Bund

Scheichtum Bahrain
Königreich Belgien
Bhutan
Birmanische Union
Republik Bolivien
Republik der Vereinigten Staaten von Brasilien
Volksrepublik Bulgarien

Ceylon
Republik Chile

Chinesische Republik

Volksrepublik China
Republik Costa Rica

Königreich Dänemark
[Freie Stadt Danzig]

Dominikanische Republik

Republik Ecuador
[Republik Estland]

Republik Finnland
Französische Republik

Königreich Griechenland
Vereinigtes Königreich von Großbritannien und Nordirland
Republik Guatemala

Republik Haiti
Republik Honduras

Indische Union
Republik Indonesien
Königreich Irak
Kaiserreich Iran
Irland
Republik Island
Staat Israel
Italienische Republik

Japan
Jemen
Jordanien

Jugoslawien

Kambodscha
Kanada
Katar
Kolumbien
Korea
Nord-Korea

Süd-Korea
Kuba
Kuwait

Laos
[Lettland]
Libanon
Liberia
Libyen

Liechtenstein
[Litauen]
Luxemburg

Malaya
Malediven
Maskat und Oman
Mexiko

Monaco
Mongolische Volksrepublik

Nepal
Neuseeland
Nicaragua
Niederlande
Norwegen

Osterreich

Pakistan
Panama
Paraguay
Peru
Philippinen
Polen
Portugal

Rumänien

Salvador
San Marino
Saudisch-Arabien
Schweden
Schweiz

Sowjetunion

Weißrußland

Ukraine

Spanien
Sudan

Südafrikanische Union
Syrien

Thailand
[Triest]
Tschechoslowakei
Türkei

Ungarn
Uruguay

Japan
Königreich Jemen
Haschemitisches Königreich Jordanien
Föderative Volksrepublik Jugoslawien

Königreich Kambodscha
Kanada
Scheichtum Katar
Republik Kolumbien

Demokratische Volksrepublik Korea
Republik Korea
Republik Kuba
Emirat Kuwait

Königreich Laos
[Republik Lettland]
Republik Libanon
Republik Liberia
Vereinigtes Königreich Libyen
Fürstentum Liechtenstein
[Republik Litauen]
Großherzogtum Luxemburg

Malaiischer Bund
Sultanat der Malediven
Sultanat Maskat und Oman
Vereinigte Mexikanische Staaten
Fürstentum Monaco
Mongolische Volksrepublik

Königreich Nepal
Neuseeland
Republik Nicaragua
Königreich der Niederlande
Königreich Norwegen

Republik Österreich

Pakistan
Republik Panama
Republik Paraguay
Republik Peru
Republik der Philippinen
Polnische Volksrepublik
Portugiesische Republik

Rumänische Volksrepublik

Republik El Salvador
Republik San Marino
Königreich Saudisch-Arabien
Königreich Schweden
Schweizerische Eidgenossenschaft

Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
Weißrussische Sozialistische Sowjetrepublik
Ukrainische Sozialistische Sowjetrepublik

Spanischer Staat
Sudanesische Demokratische Republik
Union von Südafrika

Republik Syrien

Königreich Thailand

Tschechoslowakische Republik
Türkische Republik

Ungarische Volksrepublik
Republik Uruguay

Vatikanstadt	Staat der Vatikanstadt (Heiliger Stuhl)
Venezuela	Republik Venezuela
Vereinigte Staaten	Vereinigte Staaten von Amerika
Vietnam	
Nord-Vietnam	Demokratische Republik Vietnam
Süd-Vietnam	Republik Vietnam

(Eckige Klammern = ehemals selbständige Staaten)
(VkB1 1956, S. 254)

Straßenverkehr

Nr. 105 § 53 Abs. 5 StVZO-Sicherungslampen, Fackeln u. dgl.

Bonn, den 14. April 1956
StV 7 — 4013 K/56 —

§ 53 Abs. 5 StVZO bestimmt:

„In oder an Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen müssen zwei von der Lichtanlage des Fahrzeugs unabhängige, tragbare Sicherungslampen für gelbes oder rotes Dauerlicht oder gelbes Blinklicht oder zwei Fackeln oder ähnliche Beleuchtungseinrichtungen mit ausreichender Brenndauer oder rückstrahlende Warneinrichtungen in betriebsbereitem Zustand mitgeführt werden, die zur Kenntlichmachung des Fahrzeugs auf ausreichende Entfernung zu verwenden sind, wenn dies zur Sicherung des Verkehrs erforderlich ist.“

Die Sicherungslampen, Fackeln und dgl. müssen nach § 22 Abs. 3 Nr. 12 StVZO in amtlich genehmigter Bauart ausgeführt und nach § 22 Abs. 4 StVZO mit einem amtlich vorgeschriebenen und zugeteilten Prüfzeichen versehen sein. Die bisher geprüften und genehmigten Einrichtungen der vorstehend genannten Art tragen die Nummern folgender Prüfzeichenreihen:

- a) Rückstrahlende Warneinrichtungen ~ K 3601—3799
- b) Kraftfahrzeug-Sicherungslampen . ~ K 3801—3999
- c) Warnfackeln ~ K 8001—8199
- d) ein Teil der Einrichtungen unter a—c ~ P 8001—8999

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino

(VkB1 1956, S. 255)

Nr. 106 Verordnung zur Durchführung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 29. März 1956.

Bonn, den 27. April 1956
— StV 6 — 6164 Vm/56 —

Nachstehend wird die Verordnung vom 29. März 1956 nachrichtlich bekanntgegeben.

Die Verordnung ist im Bundesgesetzblatt I Nr. 17 vom 19. April 1956 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Ebelt

Verordnung zur Durchführung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Vom 29. März 1956.

Auf Grund des § 39 des Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande vom 4. Dezember 1934 in der Fassung vom 6. Dezember 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1319) in Verbindung mit Artikel 5 des Gesetzes zur Sicherung des Straßenverkehrs vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 832) wird zur Durchführung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 13. November 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1247) in der Fassung vom 14. August 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 974) nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden verordnet:

Artikel 1

Zu § 1

1. Unter Herstellung ist der Bau, die Änderung, Erweiterung und Erneuerung von Bahnanlagen und Schienenfahrzeugen zu verstehen. Zum Betrieb zählen alle Maßnahmen und Einrichtungen, die zur Erfüllung der vom Verkehr gestellten Aufgaben dienen, einschließlich der Unterhaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge. Bahnanlagen sind alle dem Betrieb einer Bahn unmittelbar oder mittelbar dienenden ortsfesten Anlagen. Stromerzeugungs-, Stromverteilungs-, Leitungs- und Fernmeldeanlagen rechnen nur dann zu den Bahnanlagen, wenn sie vorwiegend für den Bahnbetrieb bestimmt sind.

2. Bahnanlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge, für die nach dem Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande eine Genehmigung oder nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung eine Zulassung erforderlich ist, dürfen außer zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit nur in Betrieb genommen werden, wenn sie abgenommen und von der Technischen Aufsichtsbehörde zugelassen sind.

Die Technische Aufsichtsbehörde kann die Abnahme dem Betriebsleiter übertragen; in diesem Falle kann der Betriebsleiter die Bahnanlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge bis zur Zulassung durch die Technische Aufsichtsbehörde, falls sie nichts anderes festsetzt, nach der Abnahme vorläufig in Betrieb nehmen.

3. Normen und Regeln gibt der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der obersten Landesverkehrsbehörden durch Veröffentlichung im Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr (Verkehrsblatt) bekannt.

Zu § 2

Fälle von grundsätzlicher Bedeutung, in denen die obersten Landesverkehrsbehörden nur im Benehmen mit dem Bundesminister für Verkehr Auflagen machen und Ausnahmen zulassen dürfen, sind auch solche, die allgemein für die technische Entwicklung besondere Bedeutung haben.

Zu § 3

1. Die Technische Aufsichtsbehörde hat zu überwachen, daß die für den Bau und Betrieb geltenden Vorschriften eingehalten werden; sie soll dabei auch Berater der Betriebe sein.

2. Die Bediensteten der Technischen Aufsichtsbehörden sind zur Geheimhaltung der amtlich zu ihrer Kenntnis gelangenden Geschäfts- oder Betriebsverhältnisse der ihrer Aufsicht unterliegenden Unternehmen verpflichtet. Die Unternehmen haben ihrerseits die Tätigkeit der Aufsichtsbehörden durch Erteilung der erforderlichen Auskünfte zu unterstützen.

Zu § 4

1. Eine Linienführung ist als günstig anzusehen, wenn sie die erforderliche Sicherheit bietet und wirtschaftlich vorteilhaft ist; insbesondere sind die Beziehungen zu dem übrigen Verkehr zu berücksichtigen. Auf der rechten Fahrbahnseite und durch Einbahnstraßen dürfen neue Straßenbahnstrecken nur in der zugelassenen Verkehrsrichtung geführt werden. Ausweichgleise in Straßenkreuzungen sind zu vermeiden.

2. Gleise können entweder in der Fahrbahn einer öffentlichen Straße eingebettet oder auf besonderem Bahnkörper innerhalb oder außerhalb des Verkehrsraums der Straße verlegt sein. Innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt ein besonderer Bahnkörper, wenn unmittelbar daneben beiderseits, gleichlaufend und besonders abgegrenzt Fahrbahnen einer öffentlichen Straße oder auf einer Seite an Stelle einer Fahrbahn Geh-, Reit- oder Radwege verlaufen.

3. Die Grenzen der Ortslage bestimmen sich nach § 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (Ortstafeln).

Zu § 5

1. Als Spurweite sollen die Grundmaße 1,435 Meter (Regelspur) oder 1,000 Meter (Meterspur) verwendet

werden. Die Spurweite ist möglichst so zu wählen, daß die Fahrzeuge auch auf Gleise angrenzender Bahnen übergehen können.

2. Bei der Festsetzung der Grenzmaße für Spuränderungen sind die Beziehungen zwischen Schiene und Rad (Form der Schienen und Spurkränze, Achsanordnung, Raddurchmesser, Spurweite und Rillenbreite) maßgebend.

Zu § 6

1. Jedermann zugängliche Gleise sind solche, die in der Fahrbahn einer öffentlichen Straße liegen, und solche, die nach § 41 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung betreten oder überquert werden dürfen.
2. Die Mindestabstände der Fahrzeuge von festen Gegenständen in den verschiedenen Höhenbereichen für vorhandene und neue Anlagen ergeben sich aus der in Anlage A dargestellten Umgrenzung des lichten Raumes und aus der Begrenzung der Fahrzeuge. In Gleisbögen ist festzustellen, inwieweit die Breitenmaße des lichten Raumes nach Anlage A entsprechend dem Bogenhalbmesser und der Fahrzeugbauart vergrößert werden müssen.
3. Die Breitenmaße des lichten Raumes sind in der zur Gleisachse senkrechten Ebene gleichlaufend mit der Verbindungslinie der beiden Schienenoberkanten zu messen. Die Achse der Umgrenzung des lichten Raumes ist in der Mitte zwischen den Schienen anzunehmen, in Gleisbögen mit Spurerweiterung also in der Mitte der erweiterten Spur.
4. Zwischen den am weitesten ausladenden Teilen von Fahrzeugen, die sich auf benachbarten Gleisen der Strecke befinden, müssen folgende Mindestabstände eingehalten werden:
 - a) im Höhenbereich von Null bis 0,80 Meter über Schienenoberkante in Geraden und Gleisbögen 0,10 Meter,
 - b) oberhalb 0,80 Meter über Schienenoberkante in Geraden 0,30 Meter und in Gleisbögen 0,20 Meter.
 Diese Mindestabstände müssen auch beiderseits von Masten und Signalanlagen, die sich zwischen benachbarten Gleisen auf der Strecke befinden, beachtet werden.
5. Die durch bauliche Maßnahmen zu gewährleistenden Mindestabstände zwischen Straßen- und Schienenfahrzeugen auf besonderem Bahnkörper sind im Einvernehmen mit der Straßenbaubehörde festzulegen. Bei benachbarten Eisenbahn- und Straßenbahngleisen werden die Mindestabstände von den für die Technische Aufsicht zuständigen Behörden festgesetzt.
6. An Haltestellen darf die Fahrzeugbegrenzungslinie an der der Haltestelle zugewandten Seite durch geöffnete Türen oder herabgelassene Trittstufen bis zu 0,25 Meter überschritten werden. Die Fahrtrichtungsanzeiger und Rückspiegel der Fahrzeuge dürfen die Fahrzeugbegrenzungslinie bis zu 0,10 Meter überschreiten.
7. In Tunneln, an Unterführungen, Stützmauern und Zäunen sind ausreichende Schutzräume oder Nischen nach Anlage A vorzusehen, wenn anderer Ausweichraum nicht vorhanden ist.
8. Bei Neuanlagen und Umbauten dürfen die Lichtraummaße nur mit Genehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde unterschritten werden; dabei sind Sicherheitsmaßnahmen nach Nummer 9 zu treffen.
9. Sicherheitsmaßnahmen für die Stellen, an denen die Lichtraummaße unterschritten werden, sind:
 - a) Kennzeichnung durch Warnanstrich,
 - b) Geschwindigkeitsbeschränkung,
 - c) Kennzeichnung von Stellen, die bei Annäherung von Fahrzeugen nicht betreten werden dürfen,
 - d) Kennzeichnung von Stellen, die auf benachbarten Gleisen nicht gleichzeitig befahren werden dürfen,
 - e) Schließen der Fenster, Türen und Abschlußeinrichtungen der Fahrzeuge beim Befahren der gefährdeten Stellen,

f) Schallwarnzeichen,

g) bei Laderampen Anordnung von Steigeisen oder Stufen in Abständen von je 10 Metern.

Welche Sicherheitsmaßnahmen zu treffen sind, ist im Einzelfall zu entscheiden.

10. Bei Rillenschienen dürfen die Rillen in der Geraden bis zu 45 Millimeter, in Gleisbögen bis zu 60 Millimeter breit sein.

Zu § 7

1. Die Längsneigung bei Reibungsbahnen soll in der Regel 1:10 nicht überschreiten. An Gefällstrecken sollen möglichst gerade Strecken mit geringem Gefälle anschließen; sind Gleisbögen in Gefällstrecken nicht zu vermeiden, sollen sie möglichst große Halbmesser und entsprechende Überhöhung haben.
2. Der Halbmesser eines Gleisbogens soll mindestens 25 Meter betragen. Unterschreitungen sind auf Betriebshöfe, Werkstätten, Wendeschleifen und auf Sonderfälle zu beschränken.
3. Auf der Strecke sind zwischen Geraden und Bögen sowie zwischen Bögen mit verschiedenen Halbmessern Übergangsbögen vorzusehen.
4. Die Überhöhungen in Gleisbögen sind auf Grund der festgelegten Fahrgeschwindigkeiten und des Bogenhalbmessers zu ermitteln. Bei Überhöhungen soll ein allmählicher Übergang durch eine Überhöhungsrampe geschaffen werden. Die Überhöhungen bei Gleisanlagen innerhalb des Verkehrsraums öffentlicher Straßen sind im Einvernehmen mit der Straßenbaubehörde festzulegen.

Zu § 8

Wenn bahneigene Nachrichtenverbindungen nicht vorhanden sind, ist sicherzustellen, daß sich die Betriebsbediensteten während der Betriebszeit von der Strecke aus mit den Betriebsstellen über nicht bahneigene Fernsprechstellen verständigen können.

Zu § 9

1. An den Enden von Gefällstrecken mit größeren Neigungen als 1:20 dürfen Haltestellen nur dann angelegt werden, wenn infolge der örtlichen Lage eine andere Lösung nicht zumutbar ist.
2. Haltestellen, die aus Gründen der Betriebssicherheit (Zwangshaltestellen) anzulegen sind, werden auf Vorschlag des Betriebsleiters von der Technischen Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Straßenverkehrsbehörde festgesetzt. Sie sollen möglichst mit den Haltestellen für den öffentlichen Verkehr zusammengelegt werden.
3. Haltestelleninseln sollen mindestens 1,5 Meter breit sein; die Länge richtet sich nach den betrieblichen Erfordernissen. Neben der Insel soll noch eine Fahrbahn von mindestens 3,0 Metern für den übrigen Straßenverkehr verbleiben. Die Kennzeichnung der Haltestelleninseln, erforderlichenfalls auch durch Beleuchtung, ist von der Technischen Aufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der Straßenverkehrsbehörde zu regeln.

Zu § 10

Höhengleiche Kreuzungen mit anderen Bahnen sollen nur ausnahmsweise zugelassen werden, wenn infolge der örtlichen Verhältnisse eine andere Lösung nicht zumutbar ist; an solchen Kreuzungen muß das Blickfeld des Straßenbahnfahrers über die zu kreuzende Bahnstrecke nach beiden Seiten so weit reichen, daß er den Straßenbahnzug nach Erkennen eines herannahenden anderen Zuges mit Sicherheit vor der Kreuzung zum Halten bringen kann. Reicht das Blickfeld nicht so weit, sind Zwangshaltestellen so anzulegen, daß der Straßenbahnfahrer beim Einfahren die zu kreuzende Bahnstrecke übersehen kann.

Zu § 11

Als weitergehende Sicherheitsmaßnahmen an Bahnübergängen können Schranken, Blinklichtanlagen, Zwangshaltestellen, Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Straßenbahn, Warnsignale der Straßenbahnfahrzeuge,

seitliche Schutzwehren, Warnzäune oder Pfosten und die Bewachung der Bahnübergänge durch Bahnwärter verlangt werden. Anordnungen über Schranken und Blinklichtanlagen bedürfen der Zustimmung der Straßenverkehrsbehörden.

Zu § 13

1. Bei der Berechnung der Brücken sind die in Anlage B vorgesehenen oder, soweit ungünstiger, die tatsächlich vorhandenen Verkehrslasten in jeweils ungünstigster Aufeinanderfolge und Stellung zugrunde zu legen. Bei Brücken, die gleichzeitig dem Straßenverkehr dienen und nach den vom Deutschen Normenausschuß für Straßen- und Wegbrücken aufgestellten Normen und Regeln zu bemessen sind, ist im allgemeinen nur eine Gruppe, bestehend aus drei aufeinanderfolgenden Triebwagen und anschließend drei aufeinanderfolgenden Beiwagen, auf einem Straßenbahngleis an ungünstigster Stelle anzusetzen. Teile dieser Gruppen, die entlastend wirken, sind dabei nicht zu berücksichtigen. Bei Brücken, die nur dem Straßenbahnverkehr dienen, ist jedes Gleis mit einer solchen Gruppe jeweils an ungünstigster Stelle belastet anzunehmen und nach den anerkannten Regeln für Eisenbahnbrücken zu berechnen.
2. Bei bahneigenen Brücken sind die statischen Berechnungen für den Brückenbau von einem amtlich zugelassenen Prüfer nachzuprüfen und zu bescheinigen. Bahneigene Brücken sind alle drei Jahre unter Zuziehung eines Sachverständigen zu prüfen. Das Ergebnis ist in die Brückenbücher einzutragen. Alle Unterlagen über Berechnungen und Nachprüfungen sind beim Betriebsleiter aufzubewahren.
3. Für nichtbahneigene Brücken, die von der Bahn mitbenutzt werden, hat sich der Unternehmer von den Eigentümern der Brücken bestätigen zu lassen, daß die Tragfähigkeit der Brücken den Bestimmungen nach Nummer 1 entspricht.

Zu § 14

1. Für überwachungsbedürftige Anlagen innerhalb der Werkstättenbetriebe gelten die auf Grund der §§ 24 bis 24 d der Gewerbeordnung in der Fassung vom 29. September 1953 (Bundesgesetzblatt I S. 1459) erlassenen Vorschriften.
2. Die Bestimmungen über die Duldung öffentlicher Vorrichtungen auf Grundstücken und an Baulichkeiten erstrecken sich auch auf die für die Stromzuführung notwendigen Einrichtungen wie Trennschalter, Kabelzuleitungen, Überspannungsableiter und die Teile für elektrisch betätigte Weichen.

Zu § 15

1. Für Spurkränze und Radreifen gelten folgende Mindestmaße:

Stärke der Spurkränze	8 Millimeter
Höhe der Spurkränze	10 Millimeter
Stärke der Radreifen, soweit sie aufgeschumpft sind, bei Triebwagen und Lokomotiven	
bis 3 Tonnen Raddruck	16 Millimeter
über 3 Tonnen Raddruck	18 Millimeter
bei allen übrigen Fahrzeugen	14 Millimeter

 Bei der Ermittlung des Raddrucks sind vollbelastete Wagen oder das Dienstgewicht der Lokomotiven anzunehmen.
2. Die Höhe und Stärke der Spurkränze sowie die Stärke der Radreifen sind an den in der Anlage C angegebenen Stellen zu messen.

Zu § 17

Bei Fahrzeugen mit Drehgestellen ist der Bahnräumer am Drehgestell anzubringen. Für die übrigen Räder genügen Radschützer. Der Abstand der Bahnräumer, Fangschutzvorrichtungen und Radschützer von der Schienenoberkante soll nicht größer als 0,10 Meter sein. Bauteile unter dem Wagenfußboden, vor dem Bahnräumer oder vor der Fangschutzvorrichtung sind möglichst hoch zu legen.

Zu § 18

1. Die Feststellbremsen müssen eine Sicherung gegen Zurückschlagen der ordnungsmäßig bedienten Betätigungsvorrichtung haben. Die Feststellbremse muß von jedem Fahrerstand zu bedienen sein. Bei Beiwagen muß die Feststellbremse von mindestens einer leicht zugänglichen Stelle des Wageninnern aus betätigt werden können.
2. Eine der Betriebsbremsen muß von der Fahrleitung unabhängig sein; mit dieser Bremse muß eine Verzögerung von mindestens der Hälfte der vorgeschriebenen Werte erreicht werden. Bei der Verwendung der Motorbremse kann am Schluß der Bremsung die Feststellbremse zum Stillsetzen der Fahrzeuge herangezogen werden.
3. Ein Zug, der aus mehreren Fahrzeugen besteht, muß die für das Triebfahrzeug vorgeschriebene Bremsverzögerung erreichen.
4. Die Ermittlung der mittleren Bremsverzögerung zum Nachweis der Bremswirkung setzt voraus, daß die von der Haftreibung zwischen Rad und Schiene abhängige Bremse so betätigt wird, daß der Haftwert weitgehend ausgenutzt wird. Da sich die Voraussetzungen für den Ablauf des Bremsvorganges während der Versuchsfahrten ändern können, müssen die Meßfahrten unmittelbar nacheinander durchgeführt und dabei wenigstens dreimal die vorgeschriebenen Bremsverzögerungen erreicht werden. Als Ausgangsgeschwindigkeit zu Beginn der Bremsbetätigung kann die Geschwindigkeit angenommen werden, die sich aus der Zeit für das Durchfahren einer ausreichend langen Meßstrecke errechnet. Die Zeit für das Durchfahren der vor der Bremsstrecke liegenden Meßstrecke ist von zwei Personen durch Stoppuhren festzustellen; daraus ist das arithmetische Mittel zu nehmen. Die Ausgangsgeschwindigkeit kann auch mit einem Geschwindigkeitsmesser festgestellt werden, dessen Fehlergrenzen bei Geschwindigkeiten von mehr als 20 Kilometern je Stunde 3 vom Hundert des Sollwertes betragen dürfen. Für die unmittelbare Feststellung der mittleren Bremsverzögerung können Verzögerungsschreiber mit den für die Geschwindigkeitsmesser zugelassenen Fehlergrenzen verwendet werden.

Zu § 19

Wenn die eingebauten Sandbehälter für einen Tagesbedarf nicht ausreichen, sind im Wagen oder an der Strecke Vorratsbehälter bereitzustellen.

Zu § 20

1. Als Sicherheitsglas gilt Glas oder ein glasähnlicher Stoff, dessen Bruchstücke keine ernstlichen Verletzungen verursachen. Die Abschlußgläser von Scheinwerfern, Zielschildern, Leuchten, Instrumenten und Rückstrahlern brauchen nicht aus Sicherheitsglas zu bestehen. Bei Fahrzeugen, die nicht der Personenbeförderung dienen, muß wenigstens für die Scheiben der Fahrerstände Sicherheitsglas verwendet werden.
2. Der Fahrerstand muß so gestaltet sein, daß auch bei vollbesetztem Fahrzeug nach vorn und nach den Seiten ein ausreichendes Blickfeld und eine gute Belüftung gegeben ist.
3. Im Wageninnern muß für die Fahrgäste eine ausreichende Anzahl zweckmäßiger Vorrichtungen zum Festhalten vorhanden sein.
4. Die Außentüren und Abschlußeinrichtungen müssen absperrbar sein und sich in den Endstellungen selbst halten. Bei erstmals zuzulassenden Fahrzeugen dürfen die Außentüren nicht von selbst zuschlagen.
5. Der Betriebsleiter legt je nach Bauart und Geschwindigkeit der Fahrzeuge und je nach den Streckenverhältnissen (Gleisbögen, Tunnel) die Streckenabschnitte fest, auf denen die Türen und Abschlußeinrichtungen während der Fahrt geschlossen sein müssen.

Zu § 21

1. Jeder Fahrerstand ist mit einer Läutevorrichtung auszurüsten. Wenn erforderlich, können weitere

Warnvorrichtungen eingebaut werden. Für die Beschaffenheit der akustischen Warnvorrichtungen und deren Benutzung gelten die Bestimmungen des § 55 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und des § 12 der Straßenverkehrs-Ordnung sinngemäß. Andere Warnvorrichtungen als Läutevorrichtungen dürfen nur außerhalb geschlossener Ortschaften benutzt werden.

2. Fahrtrichtungsanzeiger für neu zuzulassende Fahrzeuge müssen den Bestimmungen des § 54 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sinngemäß entsprechen und orangefarbenes Licht zeigen.
3. Die Fahrzeuge sind mit Signaleinrichtungen auszurüsten, mit denen das Notsignal (zu § 31 Abs. 2 dieser Verordnung) akustisch gegeben werden kann.
4. Lautsprecheranlagen der Fahrzeuge dürfen nur aus betrieblichen Gründen zur Verständigung der Fahrgäste und der Fahrbediensteten verwendet werden. Die Verwendung der Lautsprecheranlagen zu anderen Zwecken ist nur bei Sonderfahrten gestattet, sofern sich die Lautsprecheranlage nach außen hin nicht auswirkt.

Zu § 22

1. Die Bezeichnung des Unternehmens, die Wagennummer, das Eigengewicht und bei Güterfahrzeugen das Ladegewicht sind außen anzuschreiben. Als Bezeichnung des Unternehmens kann auch das Geschäftszeichen oder ein Wappen verwendet werden. Die Anschrift des Zeitpunktes der letzten Hauptuntersuchung muß am Fahrzeugaufbau und am Fahr- oder Drehgestell von außen sichtbar sein.
2. Die zugelassene Gesamtzahl der Sitz- und Stehplätze der zu befördernden Personen ist im Innern der Fahrzeuge anzuschreiben (siehe auch zu § 33 dieser Verordnung). Für Schwerbeschädigte sind Sitzplätze durch Schilder mit schwarzer Schrift auf gelbem Grund kenntlich zu machen.

Zu § 23

1. Die Technische Aufsichtsbehörde spricht auf Grund der eingereichten Unterlagen und der Abnahme die Zulassung der Fahrzeuge aus. Der Antrag auf Zulassung ist zu stellen, sobald der Fahrzeugentwurf dem Unternehmen vorliegt. Dem Antrag sind in doppelter Ausfertigung die Übersichtszeichnungen im Maßstab 1:10 oder 1:20, die Bremsberechnung, das allgemeine Schaltbild und die Baubeschreibung, aus der alle für die Beurteilung der Betriebssicherheit maßgebenden Merkmale zu ersehen sind, beizufügen. Wird die Zulassung für Fahrzeuge beantragt, für die bereits eine Bauartgenehmigung erteilt wurde, ist die Beifügung der Unterlagen nicht notwendig, sofern die Ausführung des Fahrzeuges nicht wesentlich von den bereits genehmigten Unterlagen abweicht. Umgebauten Fahrzeugen bedürfen nur dann einer erneuten Zulassung, wenn durch den Umbau die Fahreigenschaften, das Fahrgestell, die Bremsrichtungen, die Fahrzeugumgrenzung oder das Gewicht des Fahrzeuges wesentlich geändert wurden; soweit nach § 18 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung Änderungen der Bremsrichtungen durchgeführt werden, bedarf es nur der Abnahme und eines Vermerks hierüber in der Zulassungsurkunde.
2. Über die Abnahme der Fahrzeuge ist eine Niederschrift zu fertigen, die der zur Abnahme Berechtigte unterschriftlich vollzieht. Die Erstausfertigung verbleibt im Betrieb, die Zweitschrift bei der Technischen Aufsichtsbehörde. Nach der Abnahme spricht die Technische Aufsichtsbehörde die Zulassung aus.
3. Um sicherzustellen, daß die Untersuchungen der Fahrzeuge rechtzeitig ausgeführt werden, sind Aufzeichnungen über die Kilometerleistungen und Untersuchungsdaten zu führen. Bei der Hauptuntersuchung sind alle wichtigen Teile des Fahrzeuges nachzuprüfen. Zwischenuntersuchungen sollen sich insbesondere auf den elektrischen und mechanischen Teil des Antriebes und auf die Bremsrichtungen sowie auf die übrigen Teile, von denen die Betriebssicherheit abhängt, erstrecken.

heit abhängt, erstrecken. Die Fristen für die Untersuchungen rechnen von dem Tage, an dem das untersuchte Fahrzeug wieder in Betrieb genommen wurde, bis zu dem Tage, an dem das Fahrzeug für die nächste Untersuchung außer Dienst gestellt wird. Ausbesserungen, z. B. nach Unfällen können als Hauptuntersuchung angerechnet werden, wenn dabei die für eine Hauptuntersuchung vorgeschriebenen Prüfungen durchgeführt worden sind.

Zu § 24

1. Die Verantwortlichkeit des Unternehmers erstreckt sich auch darauf, daß der Betriebsleiter bei der Festlegung des Personalbedarfs, bei der Auswahl und der Verwendung der Betriebsbediensteten, bei beabsichtigten Einschränkungen, Erweiterungen und Umstellungen im Betrieb sowie bei der Beschaffung von Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen maßgebend beteiligt wird.
2. Der Betriebsleiter ist insbesondere verantwortlich für
 - a) Aufstellung und Einhaltung der Dienstanweisungen für den Bau- und Betriebsdienst sowie Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften,
 - b) Aus- und Fortbildung der Betriebsbediensteten,
 - c) Untersuchung von Betriebsunfällen, Betriebsunregelmäßigkeiten, Dienstverfehlungen und Maßnahmen, die sich daraus ergeben,
 - d) Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit der Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge sowie deren Anpassung an den jeweiligen Stand der Technik,
 - e) Unterstützung der Aufsichtsbehörden und der Träger der gesetzlichen Unfallversicherung sowie Durchführung ihrer Anordnungen.
3. Im Falle der Verhinderung muß der Betriebsleiter die Betriebsleitung dem Stellvertreter ausdrücklich übergeben. Nur in Notfällen darf der Stellvertreter ohne Dienstübergabe als Betriebsleiter tätig werden.

Zu § 25

1. Betriebsbedienstete sind Beamte, Angestellte und Arbeiter, die ständig, vorübergehend oder vertretungsweise im Fahr- oder Bahnhofsdiensdienst oder bei der Unterhaltung der Bahnanlagen, Fahrzeuge, bahn-eigenen Stromerzeugungs-, Stromverteilungs- und Leitungsanlagen verantwortlich tätig sind.
2. Vor Übernahme eines Bediensteten in den äußeren Betriebsdienst muß seine körperliche und geistige Tauglichkeit durch einen vom Unternehmer zu bestimmenden Arzt festgestellt werden. Eine erneute Untersuchung ist erforderlich, wenn Zweifel an der Diensttauglichkeit bestehen, insbesondere nach schweren Krankheiten. Bei über 40 Jahre alten Bediensteten sind das Hör- und Sehvermögen, ferner, soweit dienstlich erforderlich, die Farbtauglichkeit alle fünf Jahre nachzuprüfen. Der Betriebsleiter kann mit der Nachprüfung einen geeigneten Bediensteten beauftragen.
3. Als nicht zuverlässig sind Betriebsbedienstete insbesondere dann anzusehen, wenn sie unter erheblicher Wirkung geistiger Getränke oder Rauschgifte als Führer von Fahrzeugen am Verkehr teilgenommen, sonst gegen Strafgesetze erheblich verstoßen oder dem Straftilgungsgesetz zuwider Vorstrafen verschwiegen haben.
4. Betriebsbedienstete müssen eine angemessene Zeit unter Aufsicht zuverlässiger und geeigneter Lehrbediensteter für den vorgesehenen Betriebszweig unterwiesen oder ausgebildet werden. Soll ihre Tätigkeit auf andere Dienstverrichtungen ausgedehnt werden, so ist hierfür eine zusätzliche Unterweisung oder Ausbildung erforderlich. Fahrer und Schaffner haben nach Abschluß der Ausbildung eine Prüfung abzulegen. Schaffner müssen mit der Bedienung von Triebfahrzeugen soweit vertraut sein, daß sie notfalls einen Zug stillsetzen und sichern können. Die Abnahme der Prüfung kann der Betriebsleiter einem geeigneten Bediensteten übertragen, der jedoch die Prüflinge nicht ausgebildet haben darf. Den Bedien-

steten ist ein vom Betriebsleiter unterzeichneter Ausweis, der sie zur Verrichtung eines bestimmten Dienstes berechtigt, auszuhändigen. Der Ausweis ist einzuziehen, wenn die Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind. Auch nach der Ausbildung sind die Betriebsbediensteten regelmäßig über ihre Dienstverrichtungen zu unterweisen.

5. Die Personalakten müssen alle disziplinarischen und gerichtlichen Bestrafungen enthalten. Alle für die Beurteilung der Tauglichkeit und der Führung maßgebenden Unterlagen sowie alle Aufschreibungen über die Ausbildung und das Ergebnis der Prüfung der Betriebsbediensteten sind in den Personalakten zu sammeln; diese müssen dem Betriebsleiter stets zugänglich sein. Ebenso sind die Unterlagen über die regelmäßige Unterweisung der Betriebsbediensteten zu sammeln. Die Vorschriften über die Löschung disziplinarischer und gerichtlicher Strafen bleiben unberührt.
6. In den Dienstanweisungen sind nicht nur die betrieblichen Fragen, sondern auch das Verhalten der Bediensteten im Straßenverkehr, bei Unfällen und bei Betriebsunregelmäßigkeiten zu behandeln. Den Bediensteten sind die Dienstanweisungen gegen Quittung auszuhändigen. Die Dienstanweisungen sind der Technischen Aufsichtsbehörde bekanntzugeben.
7. Leidet ein Bediensteter oder ein Mitglied seiner häuslichen Gemeinschaft an einer anzeigepflichtigen Krankheit (Verordnung zur Bekämpfung übertragbarer Krankheiten vom 1. Dezember 1938 — Reichsgesetzbl. I S. 1721), so darf er Betriebsdienst nur dann verrichten, wenn er durch ärztliches Zeugnis nachweist, daß keine Gefahr einer Übertragung der Krankheit besteht.

Zu § 26

1. Mängel, die bei den Untersuchungen der Bahn festgestellt werden, sind unverzüglich zu beseitigen. Strecken, die nicht ohne Gefahr mit der für sie zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden können, sind als Langsamfahrstrecken zu kennzeichnen oder stillzulegen.
2. Die Fahrleitungs- und sonstigen Leitungsanlagen sind regelmäßig zu untersuchen. Dabei ist zu prüfen, ob die Kreuzungen von bahneigenen und fremden Leitungsanlagen den Genehmigungsbedingungen entsprechen.
3. Über die regelmäßigen Untersuchungen nach den Nummern 1 und 2 sind Aufschreibungen zu führen. Zur Sicherstellung der rechtzeitigen und sachgemäßen Ausführung der Unterhaltungsarbeiten sind vom Betriebsleiter Dienstanweisungen zu geben.
4. Bahnübergänge, die durch Schranken oder Blinklichter gesichert sind, gelten als bewacht.
5. Die Bewachung von Bahnübergängen durch Bahnwärter ist in der Regel nur dann anzuordnen wenn die übrigen zu § 11 dieser Verordnung angegebenen Sicherheitsmaßnahmen nicht ausreichen.

Zu § 27

1. Die Bestimmungen des § 27 Abs. 2 und 3 gelten nur in Verbindung mit § 18 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung.
2. Arbeitswagen dienen nicht der entgeltlichen Beförderung; sie müssen als Arbeitswagen deutlich erkennbar sein.
3. Für die richtige Zugbildung und Kupplung der Wagen und den ordnungsmäßigen Zustand der Zugsignale ist der Zugführer verantwortlich.

Zu § 28

1. Es dürfen nur Scheinwerfer für weißes oder schwachgelbes Licht verwendet werden; ihre Lichtbündel müssen einstellbar sein, ohne daß eine unbeabsichtigte Verstellung eintreten kann.
2. Scheinwerfer sollen bei Dunkelheit die Fahrbahn so beleuchten, daß die Beleuchtungsstärke in einer Entfernung von 25 Metern vom Scheinwerfer in der

Längsachse des Fahrzeuges in Höhe der Scheinwerfermitte mindestens 8 Lux beträgt. In der gleichen Höhe und Entfernung soll nach den Seiten in einem Abstand von 1,75 Metern die Hälfte und in 3,50 Metern Abstand der zehnte Teil der vorgeschriebenen Beleuchtungsstärke vorhanden sein.

3. Scheinwerfer sollen so eingerichtet sein, daß sie vom Fahrerstand aus abgeblendet werden können. Als abgeblendet gilt ein Scheinwerfer, wenn die Beleuchtungsstärke in einer Entfernung von 25 Metern in Höhe der Scheinwerfermitte und darüber auf einer Ebene senkrecht zur Fahrbahn nicht mehr als 1 Lux beträgt. Die Beleuchtungsstärke muß nach den Seiten und nach oben möglichst stetig abfallen; sie muß in einer Entfernung von 25 Metern senkrecht zum auf fallenden Licht in 0,15 Meter Höhe über der Schienenoberkante mindestens noch 0,50 Lux erreichen. Das gleiche gilt für ständig abgeblendete Scheinwerfer; sie müssen in Verbindung mit der Straßenbeleuchtung die Gleiszone auf die Länge des Bremsweges ausreichend ausleuchten.
4. Die Stirnleuchte muß auch bei aufgeblendeten Scheinwerfern des Straßenbahnfahrzeuges in 100 Metern Entfernung bei klarer Sicht deutlich erkennbar sein.
5. Werden zwei Schlußleuchten an einem Fahrzeug verwendet, dann sollen sie möglichst weit nach außen im gleichen Abstand von der Fahrzeuglängsachse angeordnet sein; entsprechendes gilt für Rückstrahler. Die wirksame Fläche eines Rückstrahlers oder einer Schlußleuchte muß sowohl für Trieb- als auch für Beiwagen mindestens 50 Quadratzentimeter betragen. Bremsleuchten können rotes oder orangefarbenes Licht zeigen und, wenn sie in der Nähe der Schlußleuchten angebracht oder damit zusammengebaut sind, stärker als diese leuchten; beide Leuchten müssen blendungsfrei sein. Wird nur eine Schlußleuchte oder eine Bremsleuchte verwendet, muß sie etwa in der Fahrzeugmitte angebracht werden.
6. Als blendungsfrei kann eine Beleuchtungsanlage im Wageninnern angesehen werden, wenn durch die Bauart und die Anbringung der Lampen oder Leuchten der Einblick in das Innere der Lampen verhindert wird. Eine möglichst gleichmäßige Lichtverteilung ist anzustreben.
7. Vom Hereinbrechen der Dunkelheit an oder wenn die Witterung es erfordert, ist die Stirn- und Schlußbeleuchtung in Betrieb zu setzen.
8. Für den Bau und die Prüfung der Scheinwerfer, Leuchten, Rückstrahler und Lampen sind, soweit die Nummern 1 bis 6 nichts anderes bestimmen und die besonderen Verhältnisse im Straßenbahnbetrieb nicht entgegenstehen, die in Verbindung mit der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erlassenen Richtlinien für die Prüfung von Fahrzeugteilen, mit Ausnahme der Bauartgenehmigung und Kennzeichnung der Fahrzeugteile, sinngemäß anzuwenden.

Zu § 29

Während des Fahrdienstes sind dem Schaffner des führenden Triebwagens der Fahrer und die anderen Schaffner des Zuges unterstellt, soweit der Betriebsleiter nichts anderes festlegt. Die Bedienung mehrerer Wagen durch einen Schaffner ist nur mit Genehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde zulässig. Es sind Fahrtberichte zu führen, aus denen auch die Namen des Zugpersonals, die Fahrzeugnummern und besondere Vorkommnisse zu ersehen sind.

Zu § 30

1. Bei jeder Änderung der Zugzusammensetzung ist eine Bremsprobe durchzuführen. Der Fahrer hat sich zu überzeugen, daß der Sandstreuer richtig arbeitet und der Sandvorrat ausreicht. Für die Bremsprobe und Bremsbedienung auf Strecken mit starkem Gefälle gibt der Betriebsleiter Dienstanweisungen. Bei Störungen der Betriebsbremsen während der Fahrt hat der Fahrer den zuführenden Schaffner und dieser die Beiwagenschaffner zu verständigen, daß sie nach Bedarf die Feststellbremsen zu bedienen haben.

2. Bei Bremsstörungen während der Fahrt darf nur mit verminderter Geschwindigkeit weitergefahren werden. Der Betriebsleiter bestimmt durch Dienstanweisung, ob und wie weit in solchen Fällen Fahrgäste mitgenommen werden dürfen. Nichtbetriebssichere Fahrzeuge sind unverzüglich aus dem Verkehr zu ziehen.

Zu § 31

1. Zur Verständigung zwischen den Schaffnern und dem Fahrer eines Zuges sind folgende Signale zu verwenden:
 - a) Abfahren, oder — soweit zulässig — an der nächsten Haltestelle durchfahren: ein kurzes akustisches oder ein optisches Zeichen oder beide gleichzeitig.
 - b) An der nächsten Haltestelle halten oder Widerruf des Signals nach a): zwei kurze akustische oder ein optisches Zeichen oder beide Zeichenarten gleichzeitig.
 - c) Halten auf freier Strecke, Zug durch Betriebsbremsung anhalten: zweimal zwei kurze akustische oder ein optisches Zeichen oder beide Zeichenarten gleichzeitig.
 - d) Notsignal, Zug schnellstens zum Halten bringen: mindestens drei kurze oder ein lang andauerndes akustisches Zeichen, die von optischen Zeichen begleitet sein können.

Diese Signale sind in der Regel nur mit fest eingebauten Signaleinrichtungen zu geben.

2. Das Notsignal dient auch zur Verständigung des Triebwagenschaffners durch den Fahrer, wenn der Fahrer seinen Zug nicht mehr allein rechtzeitig zum Halten bringen kann. Das Signal ist vom Schaffner des Triebwagens sofort an die Schaffner der Beiwagen mit der Signaleinrichtung und, wenn dies nicht möglich ist, mit der Mundpfeife weiterzugeben. Die Schaffner der Beiwagen haben dann unverzüglich die Feststellbremsen anzuziehen.
3. Der Fahrer darf nur auf das Signal des Triebwagenschaffners abfahren, falls die Dienstanweisungen nichts anderes bestimmen.
4. Die Signaleinrichtungen dürfen nur vom Zug- und Aufsichtspersonal bedient werden.

Zu § 32

Zielschilder müssen das Ziel der jeweiligen Fahrt oder bei den nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Zügen den Zweck der Fahrt erkennen lassen. Die Fahrtziel- und die Linienbezeichnung sind möglichst auch an den Längsseiten der Fahrzeuge und an der Rückseite des letzten Fahrzeuges eines Zuges anzubringen.

Zu § 33

Bei der Berechnung der zulässigen Besetzung eines Fahrzeuges sind nur die Sitz- und Stehplätze zu berücksichtigen, die von den Fahrgästen ohne Behinderung der Fahrbedienten und ohne Gefährdung durch Öffnen und Schließen der Türen eingenommen werden können. Dabei ist für jeden Fahrgast und jeden Bedienten ein Gewicht von 65 Kilogramm anzunehmen. Für einen Sitzplatz sind 0,30 Quadratmeter und für einen Stehplatz 0,15 Quadratmeter Nutzfläche zu rechnen, wobei über der Stehplatzfläche eine lichte Höhe von mindestens 1,90 Metern vorhanden sein muß. Die Abmessungen der Sitzplätze müssen den aus Anlage D ersichtlichen Mindestmaßen entsprechen.

Zu § 34

Die Zugfolge richtet sich im allgemeinen nach dem Dienstfahrplan. Bei eingleisigen Strecken sollen die Kreuzungen an planmäßig bestimmten Ausweichen stattfinden. Anweisungen für die Sicherung und Regelung der Zugfolge durch Signale und Nachrichtenmittel trifft der Betriebsleiter mit Genehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde.

Zu § 35

1. Die Höchstgeschwindigkeit ist nach Art und Beschaffenheit der Gleisanlagen und Fahrzeuge sowie

unter Berücksichtigung der betrieblichen Verhältnisse zu ermitteln. Hierzu sind Versuchsfahrten durchzuführen.

2. Die nach den Fahrplänen einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeiten legt der Betriebsleiter im Rahmen der von der Technischen Aufsichtsbehörde vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit fest; dabei hat er, soweit die Gleise in der Fahrbahn einer öffentlichen Straße liegen, insbesondere die für den übrigen Straßenverkehr getroffenen Geschwindigkeitsbeschränkungen zu berücksichtigen. Im übrigen gilt § 9 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung.

Zu § 37

Geschobene Züge dürfen außer auf besonderen Bahnkörpern eine Geschwindigkeit von 10 Kilometern je Stunde nicht überschreiten, es sei denn, daß sie von der vorderen Plattform des in Fahrtrichtung ersten Fahrzeuges aus gesteuert werden.

Zu § 39

1. Den Bestimmungen unterliegt die gelegentliche und die regelmäßige Güterbeförderung sowohl für eigene Zwecke des Straßenbahnunternehmens als auch für andere.
2. Die Zugbildung und die Durchführung der Güterzüge sind so zu regeln, daß sie sich möglichst weitgehend dem übrigen Verkehr, insbesondere in Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung, anpassen.
3. In die ergänzenden Bestimmungen für Güterzüge sind auch die nötigenfalls zu genehmigenden Ausnahmen von den Bestimmungen der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung und dieser Verordnung aufzunehmen.

Zu § 40

Bei Unfällen im Gemeinschaftsverkehr hat der Betriebsleiter die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, der für die Strecke, auf der sich der Unfall ereignet hat, verantwortlich ist. Im übrigen werden die Zuständigkeiten bei Unfällen im Gemeinschaftsverkehr von der Technischen Aufsichtsbehörde im Benehmen mit der Genehmigungsbehörde festgesetzt.

Zu § 41

Die besonderen Berechtigungsausweise sind vom Unternehmer auszustellen.

Zu § 42

Privatübergänge, die nicht straßenmäßig befestigt sind und deren Gleisanlagen durch Befahren mit schweren Lasten beschädigt werden können, hat der Unternehmer durch Hinweisschilder für die anderen Verkehrsteilnehmer zu kennzeichnen.

Zu § 44

1. Die Entscheidung darüber, ob Personen, Tiere oder Sachen Fahrgäste behindern oder belästigen oder die Sicherheit und Ordnung des Betriebes gefährden, trifft der Schaffner.
2. Bei Fahrgästen, die Schusswaffen mitführen, können die Schaffner und Aufsichtsbedienten die Berechtigung zum Tragen der Waffe nachprüfen.

Artikel 2

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

Artikel 3

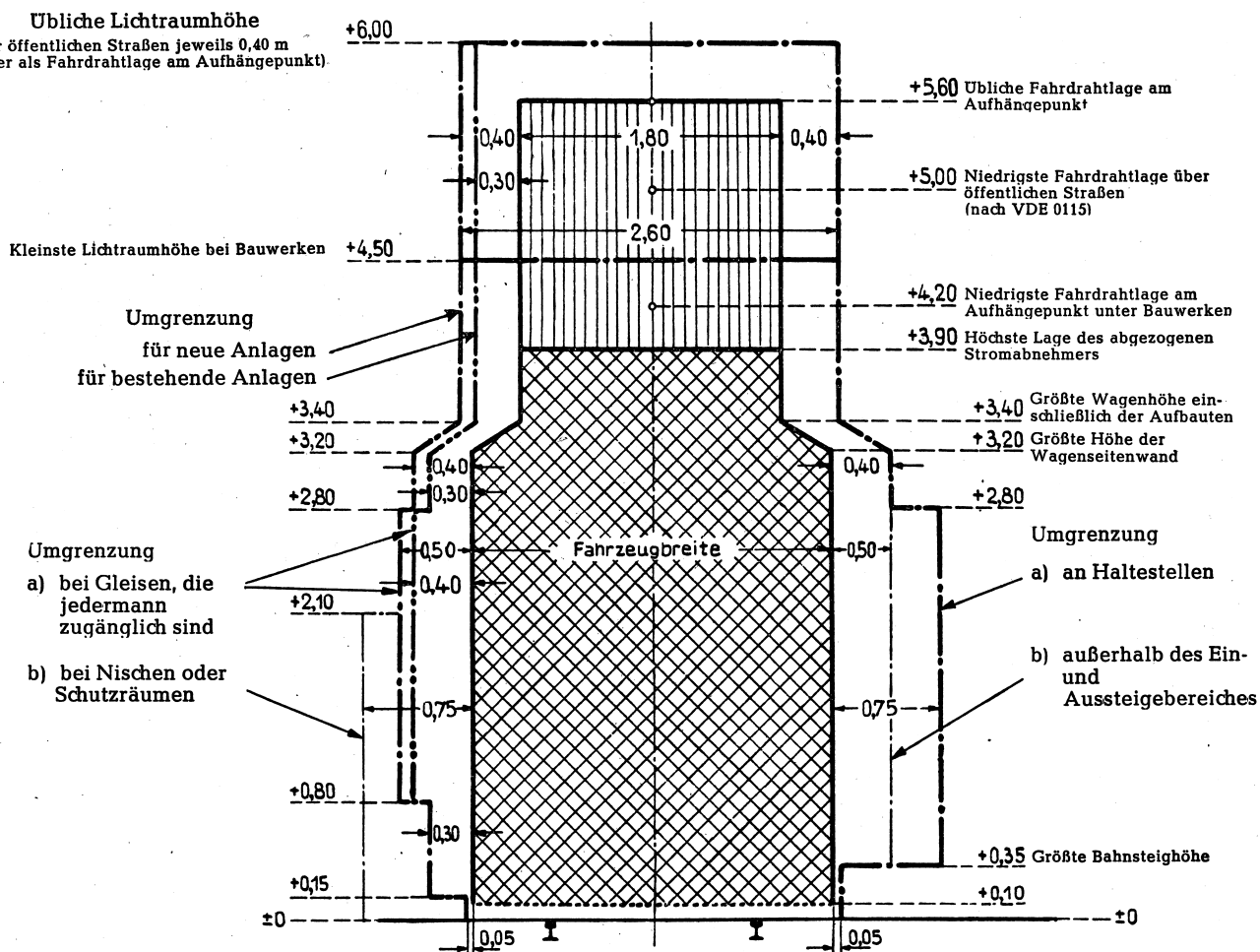
Diese Verordnung tritt am 1. Mai 1956 in Kraft. Am gleichen Tage treten die Ausführungsbestimmungen zu der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen vom 26. März 1938 (Deutscher Reichsanzeiger und Preussischer Staatsanzeiger Nr. 73 vom 28. März 1938) außer Kraft.

Bonn, den 29. März 1956.

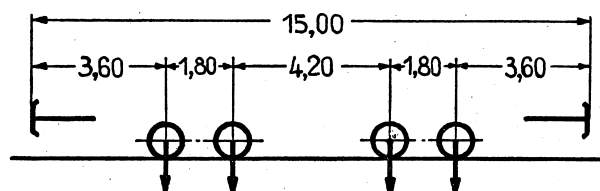
Der Bundesminister für Verkehr
Seehofer

Anlage A
 (zu § 6)

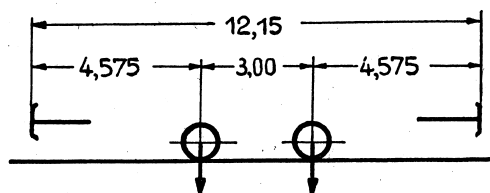
**Umgrenzung des lichten Raumes
 (gültig in der Geraden und in Bögen)
 und
 Begrenzung der Fahrzeuge**

 Maße in m
 Höhenmaße gelten ab Schienenoberkante (SO)
 M = 1:50


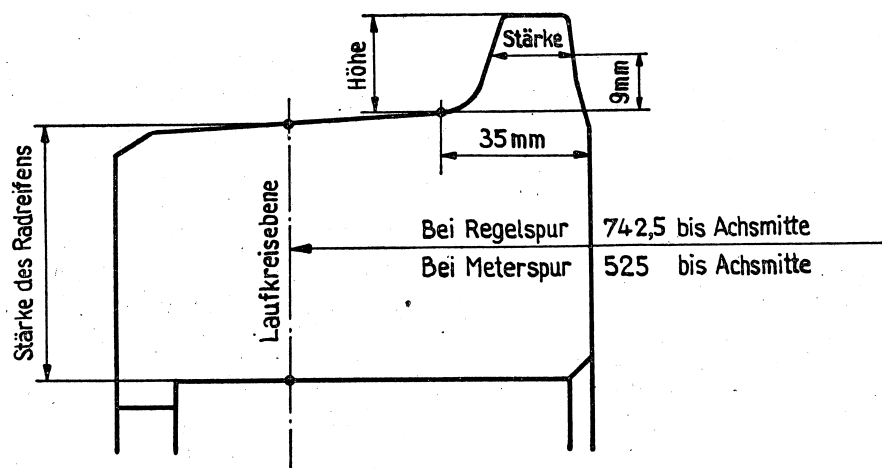
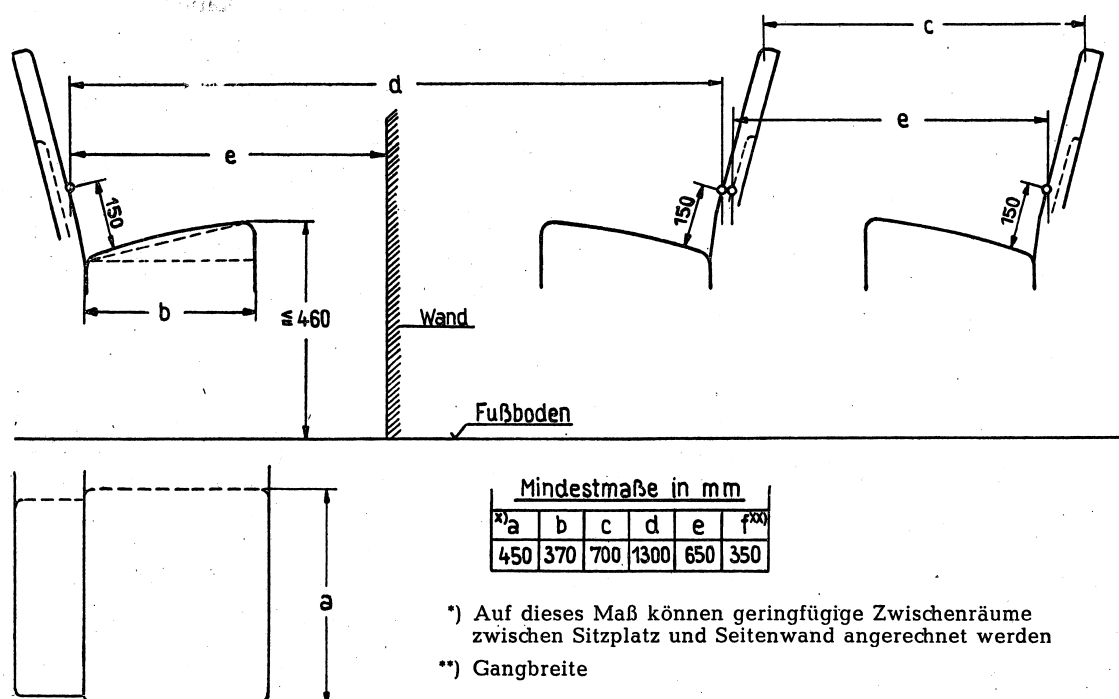
Anlage B
 (zu § 13)

Verkehrslasten der Straßenbahn für Brücken
Vierachsiger Straßenbahnwagen


Triebwagen =	7	7	7	7 t	$p = 1,87 \text{ t/m}$
Anhänger =	5,5	5,5	5,5	5,5 t	$p = 1,47 \text{ t/m}$

Zweiachsiger Straßenbahnwagen


Triebwagen =	10	10 t	$p = 1,65 \text{ t/m}$
Anhänger =	8	8 t	$p = 1,32 \text{ t/m}$

Anlage C
 (zu § 15)

Anlage D
 (zu § 33)


Nr. 107 Richtlinien für die Geräuschmessung an Kraftfahrzeugen;

hier: Senkung der Höchstlautstärkewerte für Fahrräder mit Hilfsmotor und Krafträder — nochmalige Fristverlängerung —.

Bonn, den 28. April 1956
— StV 7 — 4104 F/56 —

Mit Rücksicht auf die technischen Schwierigkeiten, motorisierte Zweiräder auf die herabgesetzten Höchstlautstärkewerte umzustellen, habe ich den in der Verlautbarung StV 7 — 4070 Vm/56 vom 28. März 1956 (Verkehrsblatt S. 214) festgesetzten Termin vom 1. Mai 1956 für das Inkrafttreten der neuen Lautstärkewerte für Krafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor, die neu in den Verkehr kommen, auf den 21. Mai 1956 hinausgeschoben.

Der Bundesminister für Verkehr:
Im Auftrag
Ebelt

(VkB1 1956, S. 264)

Nr. 108 Neukennzeichnung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger;

hier: Richtlinien für die einheitliche Durchführung der Neukennzeichnung und Leitsätze für die vorchriftsmäßige Herstellung und Anbringung der Kraftfahrzeugkennzeichen.

Bonn, den 2. Mai 1956
StV 2 Nr. 2036 K/56 III

Nachstehendes Rundschreiben wird wegen seiner allgemeinen Bedeutung hiermit bekanntgegeben.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Ebelt

Der Bundesminister für Verkehr
StV 2 Nr. 2036 K/56

Bonn, den 14. April 1956
Kaufmannstraße 58

An

das Kraftfahrt-Bundesamt

Flensburg

— 20—095 vom 6. Februar 1956 —

die Herren Verkehrsminister (-senatoren)

— Verkehrsministerien — der Länder

und das Innenministerium Baden-Württemberg

die Herren Innenminister (-senatoren)

— Innenministerien — der Länder

die Herren Finanzminister (-senatoren)

— Finanzministerien — der Länder

Betr.: Neukennzeichnung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger.

Die Kennzeichenbestimmungen der Verordnung zur Änderung von Vorschriften des Straßenverkehrsrechts vom 14. März 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 199) treten am 1. Juli 1956 in Kraft.

Zur Sicherstellung eines reibungslosen Ablaufs der Neukennzeichnung sind bei den beteiligten Stellen (Kraftfahrt-Bundesamt, Zulassungsstellen, Finanzämtern, Versicherern) umfangreiche Vorbereitungen zu treffen, die im Interesse einer gleichmäßigen Handhabung des Neukennzeichnungsverfahrens in nachfolgenden Richtlinien zusammengefaßt werden:

Richtlinien

für die einheitliche Durchführung der Neukennzeichnung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger

A. Vorbereitungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA)

1. Die Vorbereitungen des KBA (Anmietung der Alphabet-Hollerithmaschinen, Sicherstellung des Personal-, Raum- und Sachbedarfs) sind nach Genehmigung der z. Z. im Geschäftsgang befindlichen Haushaltsanträge so zu fördern, daß die Neukennzeichnung der Kraftfahrzeuge bei den Zulassungsstellen pünktlich am 1. Juli 1956 beginnen kann.

Bis zum 15. Juni 1956 ist der Abteilung StV vom KBA zu berichten, daß die dortigen Vorbereitungen abgeschlossen sind.

2. Die für die Neukennzeichnung benötigten Vordrucke (neue Lochkarten, Karteikarten, Kraftfahrzeug- und Anhängerbriefe sowie Vordrucke für Umkennzeichnungsmittelungen der Zulassungsstellen an KBA, Finanzamt und Versicherer; StV 2 Nr. 2040 K/56 vom 10. April 1956) sind den Zulassungsstellen mit den nötigen Erläuterungen bis zum 10. Juni d. J. zuzustellen. Vollzugsmeldung im Bericht zu Ziffer 1.
3. Die Gebührenerhebung zur Deckung der Unkosten des KBA wird durch eine Ergänzungsverordnung zur Gebührenordnung über Maßnahmen im Straßenverkehr geregelt. Die Einziehung der KBA-Gebühr von 0,50 DM vom Kraftfahrzeughalter erfolgt (wie bei der Neukennzeichnung des Jahres 1948) durch die Zulassungsstellen gemeinsam mit deren eigener Gebühr. Die Verrechnung mit dem KBA erfolgt durch Gebührenmarken, die die Zulassungsstellen auf die für das KBA bestimmte Umkennzeichnungsmittelung aufkleben.

Die Gebührenmarken sind den Zulassungsstellen bis zum 10. Juni zuzustellen. Vollzugsmeldung im Bericht zu Ziffer 1.

B. Vorbereitungen der Zulassungsstellen

1. Die bevorstehende Neukennzeichnung der Kraftfahrzeuge hat Anlaß gegeben, die karteimäßige Behandlung der Zulassungsvorgänge zu vereinfachen. Zu diesem Zweck sind die für Zulassungsstelle und KBA benötigten, bisher einzeln auszufüllenden Karteikartenvordrucke in die Kraftfahrzeug- und Anhängerbriefvordrucke austrennbar eingefügt worden. Nach Ausfüllung der Rückseite der Karteikarte im Wege des Durchschreibeverfahrens (Ausfüllung der für die Fahrzeugbeschreibung bestimmten Seite des Briefs; § 21 StVZO) werden die Karteikarten aus den Briefen entfernt und anschließend wie bisher weiterbehandelt (Ausfüllung der Vorderseite der Karteikarten, Absendung eines Stücks an das KBA usw.).

Bei den unmittelbar vom KBA an die Kraftfahrzeughersteller gelieferten Briefen (§ 20 StVZO) werden die technischen Daten der Fahrzeugbeschreibung sofort in die Briefe nebst Karteikarten eingedruckt werden.

Durch diese Maßnahmen wird den Zulassungsstellen etwa die Hälfte der für die Ausfüllung von Karteikarten sonst benötigten Zeit erspart. Daneben wird eine genaue Übereinstimmung zwischen Brief und Karteikarte, zum Teil auch mit der Karte der Allgemeinen Betriebserlaubnis, erreicht, die Arbeit beim Umschreiben von Fahrzeugen wird erleichtert, Übertragungsfehler werden vermieden und die Übersichtlichkeit der Karteikarte wird verbessert.

2. Die neuen Vordrucke einschließlich der vierfach auszufertigenden Umkennzeichnungsmittelungen für KBA, Zulassungsstelle, Finanzamt und Versicherer werden den Zulassungsstellen rechtzeitig vom KBA geliefert werden. Sie müssen beim KBA in der erforderlichen Zahl bis zum 1. Juni d. J. angefordert werden.
3. Da für die Umkennzeichnung (abzüglich einer gewissen Anlaufzeit) rund 100 Wochen zur Verfügung stehen, ist es notwendig, den Rhythmus der Umkennzeichnung auf 1 % festzusetzen; d. h. jede Zulassungsstelle muß wöchentlich genau 1 % ihres Kraftfahrzeugbestandes umkennzeichnen und die neuen Kennzeichen dem KBA durch Umkennzeichnungsmittelung melden. Hiernach wird der Personalbestand des KBA bemessen werden. Die Zulassungsstellen müssen sich genau danach richten, um Stockungen beim KBA und bei den übrigen Stellen zu vermeiden und um die gesetzlich vorgeschriebene Frist einhalten zu können.

Die zuständigen Landesministerien (-senatoren) werden gebeten, den von den Zulassungsstellen benötigten Personal- und Sachbedarf hiernach rechtzeitig zu bewilligen.

4. In den Meldevordruck „Umkennzeichnungsmittelung“ sind die Identitätsmerkmale des umzukennzeichnenden Fahrzeugs einzutragen. Einzusetzen sind ferner: das alte und das neue Kennzeichen, der Name und die Anschrift des Fahrzeughalters sowie einige andere Angaben, die beim KBA künftig zusätzlich benötigt werden (Antriebsart, Aufbau des Fahrzeugs und Kupplungsart der Sattelfahrzeuge).

Einzelheiten darüber wird das KBA den Zulassungsstellen noch mitteilen.

5. Desgleichen wird das KBA die Zulassungsstellen noch im einzelnen darüber unterrichten, wie zu verfahren ist, wenn die Umkennzeichnung mit einem anderen meldepflichtigen Vorgang zusammenfällt und statt der Umkennzeichnungsmittelung eine normale Karteikartenausfertigung oder eine normale Änderungsmitteilung erforderlich ist, und wie vorübergehend stillliegende Fahrzeuge in karteimäßiger Beziehung während der Neukennzeichnungsaktion zu behandeln sind.

Ab 1. Juli 1956 sind nur die neuen Vordrucke zu verwenden.

6. Im Interesse der Finanzbehörde sind Name und Anschrift des Fahrzeughalters in die Umkennzeichnungsmittelung aufgenommen worden (s. Ziffer 4). Da die Zulassungsstellen den Finanzämtern jeweils einen Durchschlag der Umkennzeichnungsmittelung übersenden, sind die Voraussetzungen für eine Berichtigung der Finanzamtsunterlagen durch die Finanzämter seitens des Verkehrs erfüllt. Die Tätigkeit der Verkehrsverwaltung für die Finanzverwaltung ist damit abgeschlossen.

Tägliche Übersendung der Umkennzeichnungsmittelungen an die Finanzämter dürfte sich auch in deren Interesse zur Vermeidung von Stockungen empfehlen.

7. Das gleiche wird für die laufende Berichtigung der Versicherungsunterlagen zutreffen; die für die Versicherer bestimmten Durchschläge der Umkennzeichnungsmittelungen müssen daher täglich auch an die Versicherer abgesandt werden.
8. Im wöchentlichen Durchschnitt von 1 % muß auch der Aufruf der Kraftfahrzeughalter zur Umkennzeichnung ihrer Fahrzeuge erfolgen; er wird entweder (in der Regel) durch öffentliche Bekanntgabe in der Presse oder (im Einzelfall) durch schriftliche Mitteilung erfolgen müssen.
9. Die Kennzeichen der Zivilfahrzeuge sind nach § 23 Abs. 2 StVZO in „fortlaufender Reihenfolge“ auszugeben, um Nummernlücken zu vermeiden und das Kennzeichen möglichst kurz zu halten; es sollen grundsätzlich also keine großen Gruppen von Fahrzeuggattungen gebildet werden (karteimäßige Unterscheidung der Fahrzeuge durch farbige Karten oder dergl.). Ausnahmen im kleinen Rahmen sind nur so weit zulässig, als dies verwaltungstechnisch bedingt ist. Die Lücken müssen sich verhältnismäßig kurzfristig wieder schließen.
10. Die Nummern für Zivilfahrzeuge sind unbeschadet vorstehender Nummer genau nach der vorgeschriebenen Reihenfolge der Anlagen I-III der Änderungsverordnung auszugeben. Abweichungen sind wegen Kontrolle des Nummernverbrauchs, aus statistischen Gründen und zur Vermeidung eines unnötigen Kapazitätsverlustes unzulässig.

Die Umlaute Ä, Ö, Ü sind nach Anlage V Seite 4 darzustellen (nicht etwa mit Doppelbuchstaben AE, OE, UE oder Ae, Oe, Ue).

11. Wegen Einteilung und Kennzeichnung der Behördenfahrzeuge und der Fahrzeuge des Diplomatischen Corps mit Sonderkennzeichen und Ziffern-Fahrzeugnummern (Anlage IV und § 23 StVZO) sowie der übrigen Behördenfahrzeuge, der Privatfahrzeuge von Angehörigen fremder Missionen, der Konsulatsfahrzeuge und der Probe-, Überführungs- und Prüfungsfahrzeuge (rote Nummern) mit Zulassungsstellenzeichnungen und Ziffern-Fahrzeugnummern bestimmter Nummernreihen wird auf das Rundschreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 30. Januar 1956

— StV 2 Nr. 2024 Vm/56 — verwiesen. Soweit noch nicht geschehen, werden die zuständigen Länderministerien (Senatoren) gebeten, das Rundschreiben zu vervielfältigen und mit diesen Richtlinien an die Zulassungsstellen weiterzuleiten, damit eine gleichmäßige Handhabung der Kennzeichnung sichergestellt ist.

Befinden sich zwei Zulassungsstellen an einem Ort, so verwendet die kleinere die rote Kennzeichenserie 0 400 — 0 499, die größere (der nach der Anlage I zu § 23 StVZO ein größerer Zivilnummernblock zugeteilt worden ist) die rote Nummernserie 0 4000 — 0 4999).

12. Außer bei roten Kennzeichen darf unmittelbar vor Ziffern keine Null angebracht werden, selbst wenn die Fahrzeugnummer nur klein ist, z. B. nur aus einer Ziffer oder aus einem Buchstaben und einer Ziffer besteht.
13. Die einmalige Gelegenheit der Neukennzeichnung sollte im Interesse der Verkehrsunfallverhütung von den Zulassungsstellen dazu benutzt werden, nur einwandfrei und dauerhaft hergestellte, damit stets gut ablesbare, ordnungsmäßig angebrachte und vorschriftsmäßig beleuchtete Kennzeichen abzustempeln.
14. Von Länder-, Hersteller- und fachverbandlicher Seite ist angeregt worden, im Interesse der Gleichmäßigkeit erläuternde Leitsätze für die vorschriftsmäßige Herstellung und Anbringung der Kennzeichen aufzustellen und sie den Zulassungsstellen sowie in geeigneter Weise auch den Herstellern mitzuteilen. Die Leitsätze werden nachstehend bekanntgegeben.

C. Leitsätze

für die vorschriftsmäßige Herstellung und Anbringung der Kennzeichen für Kraftfahrzeuge und Anhänger.

1. Die grundsätzlichen Bestimmungen über die Neukennzeichnung befinden sich in §§ 23 und 60 StVZO nebst Anlagen I—V und in § 22 StVO: Kennzeichen können hiernach erhoben sein; sie müssen den Anlagen I—V entsprechen, sie dürfen nicht spiegeln, sie dürfen weder verdeckt noch verschmutzt sein, sie müssen vorschriftsmäßig angebracht werden, und sie sind jederzeit gut lesbar zu halten.

Daraus ergibt sich eine gewisse Qualität und eine bestimmte Dauereigenschaft der Kennzeichen. Um diese Grundbedingung zu erfüllen, wird der Fachnormenausschuß Kraftfahrzeugindustrie im Deutschen Normenausschuß, Frankfurt/Main 4, Postfach 2429, Normenblätter für Kraftfahrzeugkennzeichen (voraussichtlich DIN 74066 und DIN 74067) herausgeben. Sie enthalten auch die nötigen Angaben über Materialstärke und Lackqualität.

2. Im übrigen ergeben sich nach den obigen Ausführungen folgende Grundsätze:

Unzulässig sind u. a.:

- Schilder aus Pappe oder sonstigen leichten Stoffen, die schnell verwittern, sich leicht verwerfen oder verziehen, bei Frost oder Steinschlag leicht zerspringen, damit schnell unbrauchbar (unleserlich) werden, die Identifizierbarkeit des Fahrzeugs also beeinträchtigen,
- Schilder von so dünner Beschaffenheit, daß sie am Fahrzeug flattern und damit ein Ablesen unmöglich machen; solche Schilder müßten auf Unterlagsplatten fest angebracht werden,
- Schilder mit spiegelnder (glänzender) Schrift oder mit spiegelndem (glänzendem) Untergrund,
- metallisch glänzende (spiegelnde) Schrift oder entsprechender Untergrund (eloxierte Kennzeichen und dergl.),
- Schilder, die keinen Farbanstrich in den RAL-Tönen der Anlage V Seite 3 besitzen,
- rückstrahlende, weiß oder buntfarbig leuchtende oder nachleuchtende Schrift, rückstrahlender oder anderer als weißer Untergrund,
- Kennzeichen, die das Licht unmittelbar nach hinten austreten lassen (§ 60 Abs. 4 Satz 2 StVZO),

- h) Schilder mit leicht entfernbarer oder auswechselbarer Beschriftung, auch magnetischer Art,
- i) Schilder von unvorschriftsmäßiger Größe (Anlage V Seiten 1 und 2),
- k) Schilder, die eine unvorschriftsmäßige Schriftart oder Schriftgröße aufweisen (Anlage V Seiten 3 und 4) und dergleichen.
3. **Zulässig sind u. a.:**
- a) geprägte Blechkennzeichen bisheriger Art in guter Beschaffenheit,
- b) geprägte Kunststoffkennzeichen vorschriftsmäßiger Art in guter Beschaffenheit, gegebenenfalls Unterlagsplatten zur Verhütung von Bruch oder Flattern,
- c) Kennzeichen mit fest aufgenieteter, mithin nicht leicht auswechsel- oder entfernbarer Beschriftung aus Metall oder Kunststoff,
- d) Kennzeichen mit dauerhaft aufgeklebter, mithin nicht leicht ablösbarer erhabener Schrift und dergleichen.
4. Nationalitätszeichen, CD- und CC-Zeichen auf vier-eckigen Schildern und in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Hauptkennzeichen sind **unzulässig**; sie müssen auf länglichrundem Schild in schwarzer Schrift auf weißem Grund (schwarzer Rand) in international vorgeschriebener (Nationalitätszeichen) oder international üblicher Größe (CD und CC) angebracht werden. Einzelbuchstaben ohne Schild sind ebenfalls unzulässig. Unzulässige Zeichen dieser Art sind spätestens anlässlich der Neukennzeichnung zu entfernen.
5. Das Nationalitätszeichen darf nicht in der Weise angebracht werden, daß die Beleuchtung des Kennzeichens darunter leidet. Diese muß bei Fahrzeugen der Gattungen b) und c) der Anlage V das ganze Kennzeichen auf 25 m, bei Fahrzeugen der Gattung a) auf 20 m einwandfrei erkennen lassen (§ 60 Abs. 4 Satz 1 StVZO).
6. Schrauben, Muttern oder Nieten dürfen nicht durch Schriftzeichen (Buchstaben oder Ziffern) geführt werden, um die Lesbarkeit der Beschriftung nicht zu beeinträchtigen.
7. Schilderzahl:
- Kleinkrafträder, Krafträder und Anhänger führen je ein Schild hinten, alle übrigen Fahrzeuge führen je ein Schild vorn und hinten am Fahrzeug (§ 60 Abs. 2 und 3 StVZO). Schilder an schrägen Außenwänden: § 60 Abs. 2 StVZO.
- Hintere zweizeilige Kennzeichen des Musters c) sind insbesondere dann zu verwenden, wenn die Beleuchtungseinrichtung für einzeilige Schilder nicht ausreicht. Das Schriftbild des zweizeiligen Schildes muß jedenfalls voll ausgeleuchtet sein.
8. Die Größe der Schilder ergibt sich aus Anlage V (Seiten 1 und 2) StVZO. Danach sind die Maße für die Breite des Kennzeichens Höchstmaße, d. h. die Breite kann gekürzt werden, wenn die Bestimmungen über die Beschriftung in Anlage V Seite 3 Abs. 3 dies zulassen.
- Krankenfahrräder und langsame Zugmaschinen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe (bis 20 km Höchstgeschwindigkeit je Stunde) müssen vorn und hinten je ein kleines zweizeiliges Schild in Größe des Musters a) mit Schriftgröße 49 mm führen.
- Krafträder (außer Kleinkraftträdern; s. Muster a) erhalten wegen ihrer größeren Geschwindigkeit die Schilder nach Muster b) mit Schriftgröße 77 mm. Diese Schildergröße erhalten künftig (vorn und hinten) auch die Kleinstkraftwagen nach Kabinenroller-Art (Messerschmidt), während andere Kleinstkraftwagen (Isetta usw.), an denen sich die größeren Kennzeichen des Musters c) anbringen lassen, Schilder nach Muster c) führen müssen.
- Vordere Kennzeichen für Krafträder sind in Anlage V Seite 1 nicht aufgeführt. Sollen sie an Kraftträdern verwendet werden, so müssen in Fahrtrichtung ange-

brachte Schilder in Höhe und Schriftgröße nebst Abständen den Maßen des Musters c) entsprechen. Bei Krümmung des Schildes (der Kotflügelrundung entsprechend) ist sinngemäß zu verfahren. Abrundung der Vorderecken: wie Muster c). Wulstartige Oberkante: s. § 60 Abs. 3 StVZO. Statt des einzeiligen Schildes in Fahrtrichtung kann (je nach der Konstruktion des Fahrzeugs) auch ein zweizeiliges Schild des Musters b) (wie hinten) quer zur Fahrtrichtung angebracht werden.

Zulassungsfreie Anhänger: s. § 60 Abs. 5 StVZO.

9. Unvorschriftsmäßig hergestellte oder angebrachte und ungenügend beleuchtete Schilder (§ 60 Abs. 4 StVZO) dürfen nicht abgestempelt werden (§ 23 Abs. 4 StVZO).
10. Einrichtungen, die zur Verwechslung mit amtlichen Kennzeichen Anlaß geben oder die Wirkung dieser Zeichen beeinträchtigen können, sind nach § 60 Abs. 7 StVZO an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern verboten. Dazu gehören u. a.: kennzeichenähnliche Schilder oder Plakate, Werbeanschriften in der Nähe von Kennzeichen, Plaketten in Form oder nach Art der Nationalitäts-, CD- oder CC-Zeichen, Plakettsammlungen jeder Art in der Nähe von Kennzeichen und dergleichen.

Im Auftrag
Straulino

(VkB1 1956, S. 264)

Nr. 109 Mitgliederliste des Verwaltungsrates der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

Bonn, den 16. April 1956
StV 3 — 6074 Fv/56 —

Nachstehend wird die Mitgliederliste des Verwaltungsrates der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr neu bekanntgegeben (Stand: 1. Januar 1956).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino

Liste der Mitglieder des Verwaltungsrates der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (Stand 1. 1. 1956)

- A. **Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr**
- Georg Geiger, Hannover, Podbielskistr. 25
Präsident der Zentralarbeitsgemeinschaft des Straßenverkehrsgewerbes Ruf: 6 60 41
- Hermann Haage, München, Leonrodstr. 48 b
Vorstandsmitglied der Bundeszentralgenossenschaft Straßenverkehr e.G.m.b.H. Ruf: 6 37 21 / 22
- Dr. Anton Heimes, Frankfurt/M., Brüder-Grimm-Str. 20
Vorstandsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e.V. Ruf: 4 78 41
- Wilhelm Kübler, Stuttgart-Bad Cannstatt, Taubenheimer Str. 101
Vorstandsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e.V. Ruf: 5 32 54
- Otto Lantermann, Wuppertal-Elberfeld, Friedrich-Ebert-Str. 139
Vorsitzender des Aufsichtsrats der DKS — Deutsche Kraftwagen-Spedition GmbH. Ruf: 3 13 54
- Lothar Raucamp, Düsseldorf, Erkrather Str. 264
Erster Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e.V. Ruf: 7 64 64
- B. **Arbeitsgemeinschaft Güternahverkehr**
- Hans Berling, Hamburg 28, Wilhelmsburger Str. 32
Erster Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Güternahverkehr e.V. für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Ruf: 38 78 78
- C. **Arbeitsgemeinschaft Möbeltransport**
- Bernhard Bär, Frankfurt/Main, Schillerstr. 14
Stadttrat, Vorstandsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Möbeltransport e.V. Ruf: 6 40 47 (Privat-Ansch.)
9 22 31 und 9 18 14
(Geschäfts-Nr.)

D. Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei

Fritz **Bäte**, Hannover, Schulzenstr. 8—10
Aufsichtsratsvorsitzender der Arbeitsgemeinschaft
Deutscher Kraftwagenspediteure e. G. m. b. H.
Ruf: 7 60 51

Willy Max **Rademacher**, Hamburg 11, Deichstr. 41
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Erster Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Spedition
und Lagerei e. V. Ruf: 34 11 51

E. Deutsche Bundesbahn

Hauptverwaltungsrat Alfred **Hering**, Frankfurt/Main,
Friedrich-Ebert-Anlage 43—45
Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn
Ruf: 30 65, Apparat 62 52

F. Deutscher Industrie- und Handelstag

Dr. Otto **Fricke**, Goslar/Harz
Minister a. D., Vorsitzender des Bundes Deutscher
Baustoffhändler e. V., Goslar, und Vorstand des Gesamtsverbandes des Deutschen Groß- und Außenhandels e. V., Bonn
Ruf 35 24 und 35 25

G. Bundesverband der Deutschen Industrie

Oberbaurat Fritz **Schmidt**, Stuttgart-Untertürkheim,
Daimler-Benz AG.
Stellvertretender Vorsitzender des BDI-Verkehrsausschusses
Ruf: 9 94 31

H. Zentralaussschuß der Deutschen Landwirtschaft

Richard Graf **Matuschka-Greifenclau**, Schloß Vollrads,
Post Winkel (Rheingau)
Präsident des Deutschen Weinbauverbandes
Ruf: Ostrich 3 77

I. Zentralverband des Deutschen Handwerks

Theodor **Erdmann**, Bielefeld, Am Zwinger 5
Landesinnungsmeister des Kraftfahrzeughandwerks
Ruf: 6 11 96

K. Gesamtverband der Versicherungswirtschaft

Herbert von **Moller**, Hamburg 1, Ballindamm 39
Direktor der „Albingia“ Versicherungs AG.
Ruf: 32 16 51

L. Gewerkschaften

Wilhelm **Kiesel**, Frankfurt/Main, Kaiserstr. 75
Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
Ruf: 3 31 57—59

Dr. Karl **Kühne**, Stuttgart-W., Rote Str. 2a
Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr
Ruf: 9 44 41—43

Ludwig **Mal**, Schweinfurt, Marsstr. 28
Deutsche Angestellten-Gewerkschaft
Ruf: 3 76 24

Johannes **Steldinger**, Stuttgart-W., Rote Str. 2a
Hauptfachabteilungsleiter der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr
Ruf: 9 44 41—43

Diplom-Volkswirt Kurt **Weighardt**, Düsseldorf, Stromstraße 8
Deutscher Gewerkschaftsbund — Bundesvorstand —
Ruf: 87 21

M. Oberste Landesverkehrsbehörden

Ministerialdirigent Dr. Reinhard **Beine**, Düsseldorf, Hasenhaus

Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Ruf: 1 09 71

Ministerialrat Dr. Walter **Berndt**, Mainz, Am Fort Elisabeth 27

Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz
Ruf: 81 51

8 61 93 (Privatanschluß)

Ministerialdirigent Dr. Adolf **Bierwirth**, Hannover, Hinüberstr. 4

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
Ruf: 2 76 01

Ministerialrat Ernst **Knauer**, Kiel, Achterkamp 65
Ministerium für Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein
Ruf: 4 08 61

3 16 12 (Privatanschluß)

Senatsrat Fritz **Kraft**, Berlin-Charlottenburg, Fasanenstraße 7—8

Senatsverwaltung Verkehr und Betriebe
Ruf: 32 51 91

Ministerialrat Hans **Schneider**, Stuttgart, Jägerstr. 15
Innenministerium Baden-Württemberg, Abteilung für Verkehr
Ruf: 6 94 46

(VkB1 1956, S. 266)

Nr. 110 Aufbewahrung der Briefe von Kraftfahrzeugen, die von Angehörigen der amerikanischen Streitkräfte erworben worden sind.

Bonn, den 18. April 1956
StV 2 Nr. 2039 K/56

In Ergänzung meiner Verlautbarung vom 14. April 1955 — StV 2 Nr. 2072 K/55 (Verkehrsbl. S. 182) — weise ich darauf hin, daß das Kraftfahrt-Bundesamt auch Briefe von Kraftfahrzeugen verwahrt, die von Angehörigen der amerikanischen Streitkräfte vor dem 1. Mai 1955 erworben worden sind.

Werden die Briefe solcher Fahrzeuge gesucht, so empfehle ich, beim Kraftfahrt-Bundesamt anzufragen.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Straulino

(VkB1 1956, S. 267)

Binnenschifffahrt**Nr. 111 Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt vom 18. April 1956.**

(FB Nr. 3/56 Frachtenausschuß Dortmund)

Bonn, den 20. April 1956
B 242/2041 F/56

Nachstehend wird die Verordnung vom 18. April 1956 nachrichtlich bekanntgegeben. Die Verordnung ist im Bundesanzeiger Nr. 79 vom 24. April 1956 verkündet worden.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Seiermann

Verordnung über die Festsetzung von Entgelten für Verkehrsleistungen der Binnenschifffahrt.

Vom 18. April 1956.

Auf Grund des § 29 Abs. 1 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 1453) wird verordnet:

§ 1

(1) Nach Genehmigung gemäß § 28 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr werden die vom Bezirksausschuß Dortmund-Ems-Kanal des Frachtenausschusses Dortmund — FB Nr. 3/56 — beschlossenen Frachten für

Ausfuhrkohle
vom Ruhrgebiet nach Emden

rechtsverbindlich festgesetzt.

(2) Der Wortlaut des Beschlusses ist im FTB — Frachten- und Tarifierungszeiger der Binnenschifffahrt — Nr. 16 vom 21. April 1956 veröffentlicht¹⁾.

§ 2

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen diese Verordnung verstößt, begeht eine Zuwiderhandlung im Sinne des § 1 Nr. 9 des Wirtschaftsstrafgesetzes 1954 vom 9. Juli 1954 (Bundesgesetzbl. I S. 175) in der Fassung des Gesetzes vom 25. Dezember 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 869).

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 44 des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr auch im Land Berlin.

§ 4

(1) Die in § 1 genannten Entgelte treten mit Wirkung vom 3. April 1956 in Kraft.

(2) Die Strafbestimmung tritt am Tage nach der Verkündung dieser Verordnung in Kraft.

(3) Mit Wirkung vom 3. April 1956 treten die vom Bezirksausschuß Dortmund-Ems-Kanal des Frachtaussschusses Dortmund beschlossenen Frachten für Exportkohlen vom Ruhrgebiet nach Emden — FTB Reg. Nr. B 403/14 —, rechtsverbindlich festgesetzt durch § 1 Abs. 1 Nr. 2 der Verordnung FB Nr. 10/55 vom 22. Oktober 1955 (Bundesanzeiger Nr. 208 vom 27. Oktober 1955), außer Kraft.

Bonn, den 18. April 1956

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung des Staatssekretärs
Dr. Schiller

(VkB1 1956, S. 267)

¹⁾ Der FTB-Frachten- und Tarifeinzeiger der Binnenschifffahrt kann von dem Verlag für Wirtschaftsschrifttum Otto K. Krausskopf, Wiesbaden, Bahnhofstraße 61, bezogen werden. Die Kosten der Einzelnummer richten sich nach dem Umfang der jeweiligen Ausgabe des FTB, die nur geschlossen zum Preise von 0,25 DM je Blatt DIN A 5 abgegeben wird.

Nr. 112 Bekanntmachung für die Schifffahrt gemäß § 116 Nr. 1 der Binnenschifffahrtstraßen-Ordnung vom 19. Dezember 1954. (Bundesgesetzbl. II S. 1135).

Hannover, den 20. April 1956
70 H 228 II. Ang.

Zum Schutze der Uferbepflanzungen werden mit Wirkung vom 15. Mai 1956 für die Schleusenkanäle an den Weserstaustufen unterhalb Minden und oberhalb Heme-lingen außerhalb des Schleusenbereichs folgende Höchst-fahrtgeschwindigkeiten festgesetzt:

für beladene Schiffe: 8 km/Std.
für leere Schiffe: 10 km/Std.

Diese Anordnung tritt am 14. Mai 1958 außer Kraft.

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Hannover
Schumacher

(VkB1 1956, S. 268)

Luftfahrt

Nr. 113 Gesetz über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum ICAO - Abkommen.

Bonn, den 18. April 1956
L 1/8 — 822

Im Bundesgesetzblatt 1956 II S. 411 ist das Gesetz über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu dem Abkommen vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt und die Annahme der Vereinbarung vom 7. Dezember 1944 über den Durchflug im Internationalen Fluglinienverkehr vom 7. April 1956 verkündet worden. Das Gesetz ist am 12. April in Kraft getreten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

(VkB1 1956, S. 268)

Nr. 114 Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika.

Bonn, den 18. April 1956
L 1 — 127/2 —

Im Bundesgesetzblatt 1956 II S. 403 ist das Gesetz zu dem Abkommen vom 7. Juli 1955 über den Luftverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Ver-

einigten Staaten von Amerika vom 4. April 1956 ver-
kündet worden. Das Gesetz ist am 7. April 1956 in Kraft
getreten.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Kreipe

(VkB1 1956, S. 268)

Straßenbau

Nr. 115 Widmung und Entwidmung einer Teilstrecke der Bundesstraße Nr. 248 in der Stadt Salzgitter.

Hannover, den 28. März 1956
III/2 — 37.01 —

Die zur Verbesserung der Linienführung im Zuge der Bundesstraße Nr. 248 neu gebaute Strecke von km 26,360—27,258 (27,356 alt) erhält mit Wirkung vom 1. 4. 1956 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 Bundesfernstraßengesetz vom 6. 8. 53, BGBl. I, S. 903) und wird Bestandteil der Bundesstraße 248.

Mit Wirkung vom 31. 3. 1956 verliert die als Bundesstraße verlassene Strecke von km 26,360—27,356 ihre Eigenschaft als Bundesstraße und wird gemäß Vertrag vom 14. 9./19. 9. 1955 von der Stadt Salzgitter als Ortsstraße übernommen.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb von einem Monat nach Bekanntgabe beim Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr, Hannover, Friedrichswall 1, Einspruch eingelegt werden.

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrag
Lillie

(VkB1 1956, S. 268)

Nr. 116 Widmung und Abstufung der Bundesstraße Nr. 85 — Abschnitt Schwandorf—Amberg — bei Krondorf.

München, den 6. April 1956
IV D 1 h — 9511 n 65/Opf.

Die in der Gemeinde Krondorf, Landkreis Burglengenfeld, Regierungsbezirk Oberpfalz, neu gebaute Straße erhält mit Wirkung vom 1. April 1956 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. August 1953 — BGBl. I S. 903) und wird Bestandteil der Bundesstraße Nr. 85. Die gewidmete Strecke beginnt bei km 0,323 und endet bei km 1,158 alt = km 1,197 neu.

Die bisherige Bundesstraßenstrecke zwischen km 0,323 und km 1,158 verliert mit Ablauf des 31. März 1956 die Eigenschaft einer Bundesstraße und wird auf Grund der Vereinbarung vom 22. 8. 1941 der Gemeinde Krondorf überlassen.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntmachung Einspruch bei der unterfertigten Obersten Baubehörde im Bayer. Staatsministerium des Innern eingelegt werden. Der Einspruch muß einen bestimmten Antrag enthalten.

Sollte auf den Einspruch ohne zureichenden Grund binnen angemessener Frist kein Bescheid ergehen, so kann Anfechtungsklage bei dem Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden, aber nur innerhalb von sechs Monaten seit Einlegung des Einspruchs.

Die Anfechtungsklage soll als solche bezeichnet werden. Sie muß einen bestimmten Antrag enthalten.

Oberste Baubehörde
im Bayer. Staatsministerium des Innern
W a m b s g a n z
Ministerialdirektor

(VkB1 1956, S. 268)

Nr. 117. Widmung und Entwidmung einer Teilstrecke der Bundesstraße 70 in der Stadt Leer.

Hannover, den 12. April 1956
III/2 — 37.02

Die in der Stadt Leer im Zuge der Bundesstraße 70 von km 27,658 — 29,135 neu gebaute Umgehungsstraße erhält mit Wirkung vom 1. 4. 1956 die Eigenschaft einer Bundesstraße (§ 2 des Bundesfernstraßengesetzes vom 6. 8. 1953 — BGBl. I, S. 903) und wird Bestandteil der Bundesstraße 70.

Die als Bundesstraße verlassene Strecke von km 33,324 — 35,012 verliert mit Wirkung vom 31. 3. 1956 ihre Eigenschaft als Bundesstraße und wird von der Stadt Leer gemäß Zustimmungserklärung vom 9. 12. 1955 als Gemeindeweg übernommen. Die Teilstrecke von 27,658 bis 28,488 der Bundesstraße 70 wird Bestandteil der Bundesstraße 75.

Gegen diese Verfügung kann innerhalb von einem Monat nach Bekanntgabe beim Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr, Hannover, Friedrichswall 1, Einspruch eingelegt werden.

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft und Verkehr
Im Auftrage:
D a m m

(VkB1 1956, S. 269)

Nr. 118 Bundesautobahn Berlin — Köln; Sperrung der Fahrbahn Köln — Ruhrgebiet von km 510,4 bis 512,0 und von km 530,6 bis 531,6.

Bonn, den 26. April 1956
StB 4 — A — Bas — 110 NW 56

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf teilt mit:

1. Auf der Bundesautobahn Berlin — Köln ist die Fahrbahn Köln — Ruhrgebiet zwischen den Autobahnanschlüssen Düsseldorf-Mettman und Düsseldorf-Süd von km 510,4 bis km 512,0 wegen Erneuerungsarbeiten für den Gesamtverkehr bis voraussichtlich 1. August 1956 gesperrt.

Umleitung des Verkehrs erfolgt durch Überleitung auf die Fahrbahn Berlin — Köln.

2. Auf der Bundesautobahn Berlin — Köln ist die Fahrbahn zwischen den Autobahnanschlüssen Solingen-Langfeld und Opladen von km 530,6 bis 531,6 wegen Erneuerung der Fahrbahndecke bis voraussichtlich 15. Juli 1956 gesperrt.

Umleitung des Verkehrs durch Überleitung auf die Fahrbahn Berlin — Köln.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. K u n d e

(VkB1 1956, S. 269)

Nr. 119 Bundesautobahn Köln — Frankfurt (M); Sperrung der Fahrbahn Frankfurt — Köln von km 27,400 bis km 29,400.

Bonn, den 27. April 1956
StB 4 — A — Bas — 125 NW 56

Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf teilt mit:

Auf der Bundesautobahn Köln — Frankfurt (M) ist die Fahrbahn Frankfurt — Köln zwischen der Autobahnanschlusssstelle Siegburg/Hennef und der Landesgrenze Rheinland-Pfalz von km 27,400 bis km 29,400 wegen Deckenerneuerungsarbeiten bis voraussichtlich 15. 7. 1956 gesperrt.

Die Umleitung des Verkehrs erfolgt durch Überleitung auf die Fahrbahn Köln — Frankfurt (M).

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. K u n d e

(VkB1 1956, S. 269)

Nr. 120 Bundesautobahn Northeim — Karlsruhe; Inbetriebnahme der 2. Fahrbahn zwischen den Anschlußstellen Northeim-Nord und Northeim-West.

Bonn, den 27. April 1956
StB 4 — A — Bai — 57 NS 56

Die Niedersächsische Straßenbaudirektion in Hannover teilt mit:

Die zweite Fahrbahn zwischen den Autobahnanschlüssen Northeim-Nord und Northeim-West der Bundesautobahnstrecke Northeim — Karlsruhe ist fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben worden.

Damit ist die Autobahn zwischen Northeim-Nord und Kassel in ihrer ganzen Länge wieder zweibahnig befahrbar.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. K u n d e

(VkB1 1956, S. 269)

Nr. 121 Sperrungen auf Bundesstraßen.

Bonn, den 27. April 1956
StB 4 — Bas — 215 Vms 56

- I. Das Landesamt für Straßenbau — Schleswig-Holstein — in Kiel teilt mit:

1. Die Bundesstraße Nr. 4 zwischen Kiel und Hamburg ist von Neumünster bis Bad Bramstedt wegen Bauarbeiten für den Pkw-Verkehr bis 30. 6. 1956 gesperrt. Der schwere Verkehr wird weiterhin über die Baustelle geleitet.

Umleitung für den Pkw-Verkehr bzw. für Fahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht über LIO Neumünster — Großenaspe — Bad Bramstedt.

2. Die Bundesstraße Nr. 76 zwischen Kiel und Eckernförde ist von Wulfschagen bis Gettorf wegen Ausbauarbeiten für Fahrzeuge bis 2 t Gesamtgewicht für den Durchgangsverkehr bis 1. 7. 1956 gesperrt. Der schwere Verkehr über 2 t Gesamtgewicht wird in beiden Richtungen über die Baustelle geleitet.

Umleitung für Fahrzeuge bis 2 t Gesamtgewicht über LIO Kiel — Altenholz — Dehnhöft — Kaltenhof — Gettorf.

- II. Das Hessische Landesamt für Straßenbau in Wiesbaden teilt mit:

Die Bundesstraße Nr. 252 zwischen Korbach und Münchhausen ist von Frankenberg bis Ernsthäusen wegen Bauarbeiten für den Gesamtverkehr bis 1. 8. 1956 gesperrt.

Umleitung: a) Für Fahrzeuge bis 6 t Gesamtgewicht über LIO Frankenberg — Wiesenfeld — Ernsthäusen,

b) für Fahrzeuge über 6 t Gesamtgewicht über B 253/236 Frankenberg — Allendorf — Battenberg — Münchhausen.

- III. Die Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz in Koblenz teilt mit:

Die Bundesstraße Nr. 37 zwischen Frankenstein und Bad Dürkheim ist in der Ortsdurchfahrt Bad Dürkheim wegen Neubau der Brücke über die Isenach für den Gesamtverkehr bis 31. 5. 1956 gesperrt.

Umleitung über B 39 Frankenstein — Neidenfels — Neustadt, B 38 Neustadt — Mußbach und B 271 Mußbach — Deidesheim — Bad Dürkheim.

- IV. Das Innenministerium Baden-Württemberg — Abteilung für Verkehr — in Stuttgart teilt mit:

1. Die Bundesstraße Nr. 10 zwischen Göppingen und Geislingen ist in der Ortsdurchfahrt Kuchen wegen Ausbauarbeiten für Fahrzeuge über 6 t Gesamtgewicht bis auf weiteres gesperrt.

- Umleitung über LIO Göppingen — BAB Mühlhausen — Merklingen — Geislingen.
2. Die Bundesstraßen Nr. 14 und 27 Horb — Tuttlingen bzw. Tübingen — Sigmaringen sind in der Ortsdurchfahrt Rottweil wegen Brückenbauarbeiten für den Gesamtverkehr bis 30. 6. 1956 gesperrt.
Umleitung: a) In Richtung Tuttlingen über LIO Schömburg — Wellendingen — Tuttlingen.
b) in Richtung Schwenningen bzw. Horb — Sigmaringen örtlich.
3. Die Bundesstraße Nr. 294 zwischen Freudenstadt und Schiltach ist von Alpirsbach bis Röttenbach wegen Erneuerung der Kinzigbrücke für Lastkraftwagen mit Anhänger, Sattelschlepper und Langholzfahrzeuge bis 1. 8. 1956 gesperrt.
Umleitung über LIO Alpirsbach — Waldmössingen — Schramberg.
4. Die Bundesstraße Nr. 312 zwischen Biberach und Memmingen ist von Edenbachen bis Berkheim wegen Bauarbeiten für den Gesamtverkehr bis auf weiteres gesperrt.
Umleitung über LIO Edenbachen — Erolzheim — Berkheim.
5. Die Bundesstraße Nr. 19 zwischen Ulm und Aalen ist von Heidenheim/Schnaitheim bis Oberkochen wegen Bauarbeiten für den Gesamtverkehr bis 30. 9. 1956 gesperrt.
Umleitung: a) Für Fahrzeuge über 6 t Gesamtgewicht über LIO Heidenheim — Nattheim — Neresheim — Bopfingen und B 29 Bopfingen — Aalen.
b) für Fahrzeuge bis 6 t Gesamtgewicht über LIO Heidenheim — Nattheim — Elchingen — Ebnat — Unterkochen.

V. Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern in München teilt mit:

1. Die Bundesstraße Nr. 2 zwischen München und Augsburg ist von Germering bis Alling wegen Bauarbeiten für den Gesamtverkehr bis auf weiteres gesperrt.

Umleitung über LIO Germering — Argelsried — Alling.

2. Die Bundesstraße Nr. 12 zwischen München und Landsberg ist von St. Gilgen bis Ettersschlag wegen Bauarbeiten für den Gesamtverkehr vom 3. 5. 1956 bis auf weiteres gesperrt.

Umleitung über LIO St. Gilgen — Weßling — Grünsink — Ettersschlag.

3. Die Bundesstraße Nr. 301 zwischen Mainburg und Abensberg ist von St. Johann bis Einmündung in die B 16 südlich Abensberg wegen Bauarbeiten gesperrt.

Umleitung: a) In Richtung Mainburg — Abensberg über LIO Mainburg — St. Johann — B 299 (Weizenmühle), B 299 (Weizenmühle) — Siegenburg — Neustadt a. D. und B 16 Neustadt a. D. — Abensberg,

b) in Richtung Abensberg — München über B 16 Abensberg — Neustadt a. D. und B 300 Neustadt a. D. — Geisenfeld — BAB — München.

Der Bundesminister für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. K u n d e

(VkB1 1956, S. 269)