

# Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesverkehrsministeriums der Bundesrepublik Deutschland  
(VkBl)

## INHALTSVERZEICHNIS

### Amtlicher Teil

| Nr. | VkBl 1950                                                                                                                                                                                                                                                                      | Seite |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 32  | 16. 3. 1950 Genehmigungsurkunde für die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahngesellschaft . . . . .                                                                                                                                                                               | 90    |
| 33  | 4. 3. 1950 Sperrung der Landstraße I. Ordnung Nr. 2310 . . . . .                                                                                                                                                                                                               | 91    |
| 34  | 4. 3. 1950 Bekanntgabe der Anschriften von Kraftfahrzeughaltern . . . . .                                                                                                                                                                                                      | 91    |
| 35  | 4. 3. 1950 Bremsen an Zugmaschinen in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben . . . . .                                                                                                                                                                                      | 91    |
| 36  | 8. 3. 1950 § 41 StVZO — Bremsen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern; hier: Inanspruchnahme der Bremsen- oder Kundendienste . . . . .                                                                                                                                        | 91    |
| 37  | 10. 3. 1950 Angleichung der Maße und Gewichte der Kraftfahrzeuge und Anhänger (§§ 32, 34 und 35 StVZO) an das internationale „Abkommen über Straßenverkehr vom 16. 9. 1949“ (Genfer Abkommen) . . . . .                                                                        | 91    |
| 38  | 16. 3. 1950 Angleichung der Maße und Gewichte der Kraftfahrzeuge und Anhänger (§§ 32, 34 und 35 StVZO) an das internationale „Abkommen über Straßenverkehr vom 16. 9. 1949“ (Genfer Abkommen); hier: Durchführung der Tgb.-Nr. StV 7 — 105/724/50 II vom 10. 3. 1950 . . . . . | 92    |
| 38a | 31. 3. 1950 Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug(Anhänger)briefe                                                                                                                                                                                                      | 104a  |
| 38b | 31. 3. 1950 Aufbietung in Verlust geratener Kraftfahrzeug(Anhänger)scheine                                                                                                                                                                                                     | 104c  |
| 38c | 31. 3. 1950 Aufbietung in Verlust geratener Führerscheine . . . . .                                                                                                                                                                                                            | 104g  |
| 38d | 31. 3. 1950 Aufbietung in Verlust geratener Kennzeichenschilder . . . . .                                                                                                                                                                                                      | 104m  |

### Nichtamtlicher Teil

| Zeitschriftenschau:                | Seite | Bücherschau:                | Seite |
|------------------------------------|-------|-----------------------------|-------|
| Übersicht . . . . .                | 93    | Neuerscheinungen . . . . .  | 100   |
| Auslese . . . . .                  | 96    | Buchbesprechungen . . . . . | 100   |
| Zeitschriftenbesprechung . . . . . | 99    | Rechtsprechung . . . . .    | 101   |

## AMTLICHER TEIL

### Nr. 32 Genehmigungsurkunde für die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahngesellschaft

Offenbach (M), den 16. März 1950

— A3 Abav (1) 858.55/230 —

Nachstehend wird die neue Genehmigungsurkunde bekanntgegeben, die der Niedersächsische Minister für Wirtschaft und Verkehr für den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Wilstedt über Zeven nach Tostedt durch die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahngesellschaft mbH. erlassen hat.

Bundesverkehrsministerium

In Vertretung  
Dr. Schiller

#### Genehmigungsurkunde

für den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Wilstedt über Zeven nach Tostedt durch die Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn GmbH.

Der Direktor der Verwaltung für Verkehr hat die Kleinbahn Wilstedt—Zeven—Tostedt durch Erlaß vom 24. 3. 1949 — E 65.653 Aku3 — wegen Erhöhung ihrer Verkehrsbedeutung zu einer Eisenbahn des allgemeinen Verkehrs erklärt.

Nachdem durch das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland und das 4. Gesetz der Alliierten Hohen Kommission vom 21. 9. 1949 die Verwaltungshoheit des Landes Niedersachsen bezüglich der privaten Eisenbahnen wiederhergestellt worden ist, wird hiermit antragsgemäß der Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn GmbH, die Genehmigung zum Weiterbetrieb ihrer Eisenbahn als Bahn des allgemeinen Verkehrs unter den nachstehenden Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden die für diese Bahn früher erteilten Genehmigungen aufgehoben, und zwar

1. die Genehmigung des Regierungspräsidenten zu Stade vom 19. 9. 1912 betr. den Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Wilstedt über Zeven nach Tostedt,
2. der Nachtrag zur Genehmigungsurkunde des Regierungspräsidenten zu Stade vom 13. 9. 1926 betr. die Erweiterung der Gleisanlage auf dem Bahnhof Sittensen,
3. der Nachtrag zur Genehmigungsurkunde des Regierungspräsidenten zu Stade vom 7. 6. 1927 betr. die Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Teilstrecke Zeven—Tostedt auf 40 km.

Der Gesellschaft bleibt für diese Bahn das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigentums nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen verliehen.

Für den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn sind die für Nebeneisenbahnen geltenden Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) und die dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen maßgebend.

Im übrigen unterliegt die Eisenbahn den folgenden Bedingungen:

- I. Die Gesellschaft ist allen für Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs bestehenden und noch ergehenden Gesetzen und Verordnungen und den zu ihrer Durchführung erlassenen Vorschriften unterworfen.
- II. Diese Genehmigung wird der Gesellschaft als ein an ihre Person gebundenes Recht erteilt.
- III. Jeder Geschäftsführer der Gesellschaft bedarf zu seiner Bestellung der Bestätigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde. Er ist für seine Geschäftsführung, soweit sie staatlicher Beaufsichtigung unterliegt, der Eisenbahnaufsichtsbehörde verantwortlich.

Sind mehrere Geschäftsführer bestellt, so hat die Gesellschaft eine Geschäftsordnung für die Geschäftsführer aufzustellen, die die Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde bedarf. Die Leitung und Beaufsichtigung des Betriebes ist einem obersten Betriebsleiter zu übertragen. Seine Bestellung bedarf der Bestätigung, die für ihn aufzustellende Geschäftsordnung der Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde. Gleiches gilt für Stellvertreter des obersten Betriebsleiters.

IV. Sämtliche Bedienstete des Unternehmens müssen ihren Wohnsitz im Inland haben. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde.

V. Die Gesellschaft hat ihre Versammlungen unter Vorlage einer Tagesordnung der Eisenbahnaufsichtsbehörde rechtzeitig anzuzeigen. Diese ist berechtigt, zu den Versammlungen Vertreter zu entsenden. Sie kann auch die Einberufung außerordentlicher Versammlungen verlangen.

VI. Beschlüsse der Gesellschaft, die

- a) eine Abänderung der Genehmigung erforderlich machen oder
- b) die Satzung ändern,

werden erst mit Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde wirksam. Hierbei entscheidet im Zweifelsfalle allein die Eisenbahnaufsichtsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen, ob ein Beschluß mit der bestehenden Genehmigung vereinbar ist.

Der Anmeldung einer Satzungsänderung zum Handelsregister ist die Entscheidung der Eisenbahnaufsichtsbehörde beizufügen.

Der Genehmigung durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde bedürfen ferner Beschlüsse der Gesellschaft über

- a) die Übernahme des Betriebes anderer Eisenbahnen,
- b) die völlige oder teilweise Übertragung des Betriebes der Eisenbahn auf Andere,
- c) die Auflösung oder Verschmelzung der Gesellschaft mit einer anderen,
- d) die Aufgabe der Bahnanlagen oder des Betriebes,
- e) die Aufhebung genehmigter Beschlüsse früherer Versammlungen.

VII. Die Fahrpläne sind der Eisenbahnaufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen.

VIII. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für den Erneuerungs- und Erhaltungsbedarf der Eisenbahn ausreichende flüssige Geldmittel bereitzuhalten.

IX. Die Gesellschaft stellt für die Eisenbahn einen Jahresabschluß auf. Hierbei hat sie die handelsrechtlichen Vorschriften unter Berücksichtigung der Sonderbestimmungen der Eisenbahnaufsichtsbehörde zu beachten. Der Jahresabschluß ist der Eisenbahnaufsichtsbehörde einzureichen. Diese hat das Recht, in die Bücher der Gesellschaft Einsicht zu nehmen.

Die Gesellschaft hat die für statistische Zwecke erforderlichen Nachweisungen sowie deren Unterlagen auf ihre Kosten zu beschaffen und der Eisenbahnaufsichtsbehörde einzureichen.

X. In den Angelegenheiten des Fernmeldewesens hat die Gesellschaft die jeweils für die Bundesbahn geltenden Verpflichtungen zu übernehmen.

XI. Die Gesellschaft ist zur Änderung und Erweiterung der Bahnanlagen sowie zur Vermehrung der Gleise auf den Bahnhöfen und der freien Strecke

verpflichtet, wenn es die Eisenbahnaufsichtsbehörde für den Verkehr oder für die Betriebssicherheit für erforderlich hält.

- XII. Die vorliegende Genehmigungsurkunde wird im Amtsblatt für Niedersachsen und im Verkehrsblatt — Amtsblatt des Bundesverkehrsministeriums der Bundesrepublik Deutschland — veröffentlicht und in einer Ausfertigung der Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn GmbH. in Zeven ausgehändigt werden.

Hannover, den 30. 12. 1949.

Der Niedersächsische Minister  
für Wirtschaft und Verkehr  
gez. Dr. Fricke

### Nr. 33 Sperrung der Landstraße I. Ordnung Nr. 2310

Offenbach(M), den 4. März 1950.  
— StB 4 — 86/81/50 —

Die Regierung von Unterfranken hat mit Entschließung vom 15. 2. 1950 Nr. 810 a 4 verfügt:

„Mit Wirkung vom 1. 3. 1950 wird auf Grund des § 4 StVO und der Durchführungsanweisung hierzu die Landstraße I. Ordnung Nr. 2310 zwischen der Kreuzung „Frühlingslust“ südwestlich Aschaffenburg und der Einmündung in die Bundesstraße 8 bei Uttingen bis auf weiteres für den Durchgangsverkehr mit Lastkraftwagen gesperrt. Umleitung erfolgt über die Bundesstraße 8.“

Bundesverkehrsministerium  
Im Auftrag  
Dr. Kunde

### Nr. 34 Bekanntgabe der Anschriften von Kraftfahrzeughaltern

Offenbach(M), den 4. März 1950.  
StV 2 Nr. 34/619/50

Zu den mit VfV St 4 Nr. 2229 st/48 v. 31. 12. 1948 (VkB1. 1949 S. 7), St 2 Nr. 111/620/49 v. 14. 4. 1949 (VkB1. S. 58) und St 2 Nr. 260/620/49 v. 8. 9. 1949 (VkB1. S. 127) bekanntgegebenen Autoadressenverlagen treten

| für die Gebiete der Länder:     | der                                                                                                                     |
|---------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Baden</b>                    | Adreßbuchverlag G. Braun GmbH (vormals G. Braun'sche Hofbuchdruckerei und Verlag), Karlsruhe, Karl-Friedrich-Straße 14. |
| <b>Württemberg-Hohenzollern</b> | Verlag J. Windhager oHG., Stuttgart-Vaihingen, Schumannstraße 14, Zweigstelle: Tübingen, Fürststraße 5.                 |
| <b>Rheinland-Pfalz</b>          | Verlag Waldkirch u. Co., Ludwigshafen a. Rh., Amtsstraße 8.                                                             |

Bundesverkehrsministerium  
Im Auftrag  
Straulino

### Nr. 35 Bremsen an Zugmaschinen in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben

Offenbach(M), den 4. März 1950.  
— StV 7 — 16/724/50 —

Nach Ziffer 44 des Erlasses St 7 — 138/832/49 v. 5. 7. 1949 (VkB1. S. 92) können bei Zugmaschinen in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben mit einem Leergewicht von höchstens 1200 kg ohne Belastungsgewichte und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km je Stunde auf ebener Bahn — abweichend von den Vorschriften des § 41 Abs. 1 StVZO — gemeinsame Bremsflächen für die Betriebsbremse und die Feststellbremse benutzt werden, wenn die Bremsanlage so beschaffen ist, daß der Zustand der Bremsbeläge von außen leicht überprüft werden kann.

Zur Klarstellung wird hierzu mitgeteilt, daß für die beiden Bremsen dieser Fahrzeuge auch gemeinsame Übertragungseinrichtungen benutzt werden können; die Übertragungseinrichtungen müssen jedoch so ausgebildet sein, daß ihr Versagen nicht zu vermuten ist.

Bundesverkehrsministerium  
Im Auftrag  
Straulino

### Nr. 36 § 41 StVZO — Bremsen an Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern —; hier: Inanspruchnahme der Bremsen- oder Kundendienste

Offenbach(M), den 8. März 1950  
— StV 7 — 287/823/49 —

Der Zustand der Bremsen insbesondere an den Kraftfahrzeugen und Anhängern, die noch aus der Kriegs- oder Vorkriegszeit stammen, entspricht in vielen Fällen nicht den Vorschriften des § 41 StVZO.

Bei der Überwachung der Fahrzeuge im Straßenverkehr wird es nicht immer möglich sein, den Zustand der Bremsen einwandfrei festzustellen.

Da die Verkehrssicherheit in hohem Maße von den Bremsen abhängt, muß mehr als bisher für eine laufende Überprüfung gesorgt werden. Dazu wird empfohlen, Fahrzeuge, bei denen es nach Alter und Zustand geboten erscheint, in kürzeren Abständen nach Anhören der amtlich anerkannten Sachverständigen zu Bremsprüfungen heranzuziehen.

Es bestehen jedoch keine Bedenken, solche Fahrzeuge versuchsweise zur Sammlung von Erfahrungen nicht diesen häufigen, sondern nur den Nachprüfungen in den üblichen Zeitabständen zu unterziehen, wenn die vorschriftsmäßige Beschaffenheit und Wirkung der Bremsen durch eine regelmäßige, vom Halter nachgewiesene Inanspruchnahme der von den Fahrzeug- und Bremsenherstellern eingerichteten Kunden- oder Bremsendienste gewährleistet erscheint.

Die gesetzliche Handhabe für die laufende Überwachung ergibt sich aus § 29 StVZO, für die Beschränkung oder Untersagung des Betriebes nicht vorschriftsmäßiger Fahrzeuge aus § 17 StVZO.

Bundesverkehrsministerium  
Im Auftrag  
Straulino

### Nr. 37 Angleichung der Maße und Gewichte der Kraftfahrzeuge und Anhänger (§§ 32, 34 und 35 StVZO) an das internationale „Abkommen über Straßenverkehr vom 16. 9. 1949“ (Genfer Abkommen)

Offenbach(M), den 10. März 1950.  
— StV 7 — 105/724/50 II —

(1) In dem Wunsche, die Entwicklung und die Sicherheit des internationalen Straßenverkehrs durch einheitliche Regeln zu fördern, haben die Vereinten Nationen in Genf das „Abkommen über Straßenverkehr“ getroffen. Die Staaten, die das Abkommen gezeichnet haben oder ihm noch beitreten werden, müssen den internationalen Verkehr mit Fahrzeugen, die diesem Genfer Abkommen entsprechen, in ihrem Land auf dem dafür vorgesehenen Straßennetz gestatten. Unbeschadet der Frage, ob die Bundesrepublik dem Genfer Abkommen beitreten wird, ist eine unverzügliche Angleichung der Fahrzeuge an die darin enthaltenen technischen Bestimmungen unabwieslich, um Nachteile im Verkehr, in der Erzeugung und im Export von Fahrzeugen zu vermeiden.

(2) Da die in dem Genfer Abkommen festgelegten Maße und Gewichte für Kraftfahrzeuge und Anhänger erheblich unter den ursprünglichen Vorschlägen liegen, ist auf Veranlassung mehrerer europäischer Staaten im Anhang 7 Abs. 3 des Abkommens die Möglichkeit zu regionalen Vereinbarungen über höhere Maße und Gewichte vorgesehen worden mit der Empfehlung, 13 t als Achslast nicht zu überschreiten. Ein bereits in Vorbereitung befindliches regionales (europäisches) Abkommen wird erst in längerer Zeit verwirklicht werden können. Es ist daher

notwendig, unverzüglich eine Zwischenlösung zu treffen, die sowohl den Verkehr der dem Genfer Abkommen entsprechenden Fahrzeuge gestattet, als auch die Entwicklung auf Grund künftiger regionaler Abkommen berücksichtigt.

(3) Auf Grund des § 70 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 13. 11. 1937 (RGBl. I 1937 S. 1215) und des Artikels 129 des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 (BGBl. S. 1) wird daher im Einvernehmen mit den Herren Verkehrsministern(-senatoren) der Länder für die Dauer der Zwischenlösung bestimmt:

1. Grundsätzlich soll an der zur Zeit in Deutschland geltenden höchstzulässigen Zuglänge von 22 m, dem sich aus §§ 32, 34 und 35 StVZO ergebenden Höchstgewicht von rund 40 t und dem bestehenden deutschen Recht für mehr als dreiachsige Fahrzeuge festgehalten werden. Darüber hinaus müssen die neu in den Verkehr kommenden Fahrzeuge dem neuesten Stand der Technik, insbesondere hinsichtlich einer straßenschonenden und verkehrssicheren Bauweise entsprechen.

#### 2. Zu § 32 Abs. 1 StVZO:

Die Vorschrift, daß Fahrzeuge bis 7 t Gesamtgewicht nur eine Breite von 2,35 m haben dürfen, ist nicht mehr zu handhaben.<sup>1)</sup>

#### 3. Zu § 34 Abs. 2 StVZO:

An Stelle der Tabelle in Abs. 2 ist folgende anzuwenden:

| Fahrzeugart                                                      | Höchstzulässige Achslast in Tonnen                                      | Höchstzulässiges Ges.-Gewicht in Tonnen |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| a) Zweiachsige Fahrzeuge                                         | 10,5                                                                    | 16 <sup>1)</sup>                        |
| b) Dreiachsige Fahrzeuge einschl. Sattelkraftfahrzeuge           | 8 <sup>1)</sup><br>14,5 <sup>1)</sup> für die Doppelachse <sup>4)</sup> | 22,5 <sup>1)</sup>                      |
| c) Vier- und mehrachsige Fahrzeuge einschl. Sattelkraftfahrzeuge | 8 <sup>1)</sup>                                                         | 6 × Achszahl <sup>2)</sup>              |
| d) Züge                                                          |                                                                         | 40 <sup>2)</sup>                        |

#### 4. Zu § 35 StVZO:

Die Vorschrift in § 35 StVZO ist nicht mehr zu handhaben.<sup>3)</sup>

Der Bundesminister für Verkehr  
Dr. Seeborn

<sup>1)</sup> Entspricht dem Genfer Abkommen Anhang 7.

<sup>2)</sup> Entspricht dem bisherigen deutschen Recht (siehe unter 1).

<sup>3)</sup> Entbehrlich, weil sich unter Zugrundelegung der für die einzelnen Fahrzeuge erforderlichen Konstruktionslänge von selbst eine entsprechende Verteilung der Achslasten ergibt.

<sup>4)</sup> Der Abstand der beiden Achsen voneinander muß mindestens 1 m und weniger als 2 m betragen.

### Nr. 38 Angleichung der Maße und Gewichte der Kraftfahrzeuge und Anhänger (§§ 32, 34 und 35 StVZO) an das internationale „Abkommen über Straßenverkehr vom 16. 9. 1949“ (Genfer Abkommen); hier: Durchführung der Tgb.Nr. StV 7 — 105/724/50 II vom 10. 3. 1950

Offenbach(M), den 16. März 1950.  
— StV 7 — 66/72/50 —

Die unter StV 7 — 105/724/50 II vom 10. 3. 1950 getroffene Regelung kann auch auf bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge angewendet werden, wenn deren technische Eignung für eine Achslasterhöhung nachgewiesen wird.

Der Nachweis ist durch eine im Benehmen mit der Herstellerfirma zu erteilende Bescheinigung des amtlich anerkannten Sachverständigen im Kraftfahrzeug- oder Anhängerbrief zu erbringen; für im Ausland hergestellte Fahrzeuge ist an Stelle der Herstellerfirma der Händler zu beteiligen, der seine Berechtigung zum alleinigen Vertrieb der Fahrzeuge im Bundesgebiet nachweist.

Für die Berichtigung des Kraftfahrzeug- oder Anhänger-scheins gilt § 27 Abs. 1 StVZO.

Bundesverkehrsministerium  
Im Auftrag  
Straulino