

# GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 30. April 1960

SONDERDRUCK NR. 309

**Dritte Durchführungsbestimmung  
zur Verordnung über die Organisation  
und die Aufgaben der  
Technischen Bahnaufsicht  
- Bau- und Betriebsordnung für  
Straßenbahnen - (BO Strab)**

Vom 8. Dezember 1959



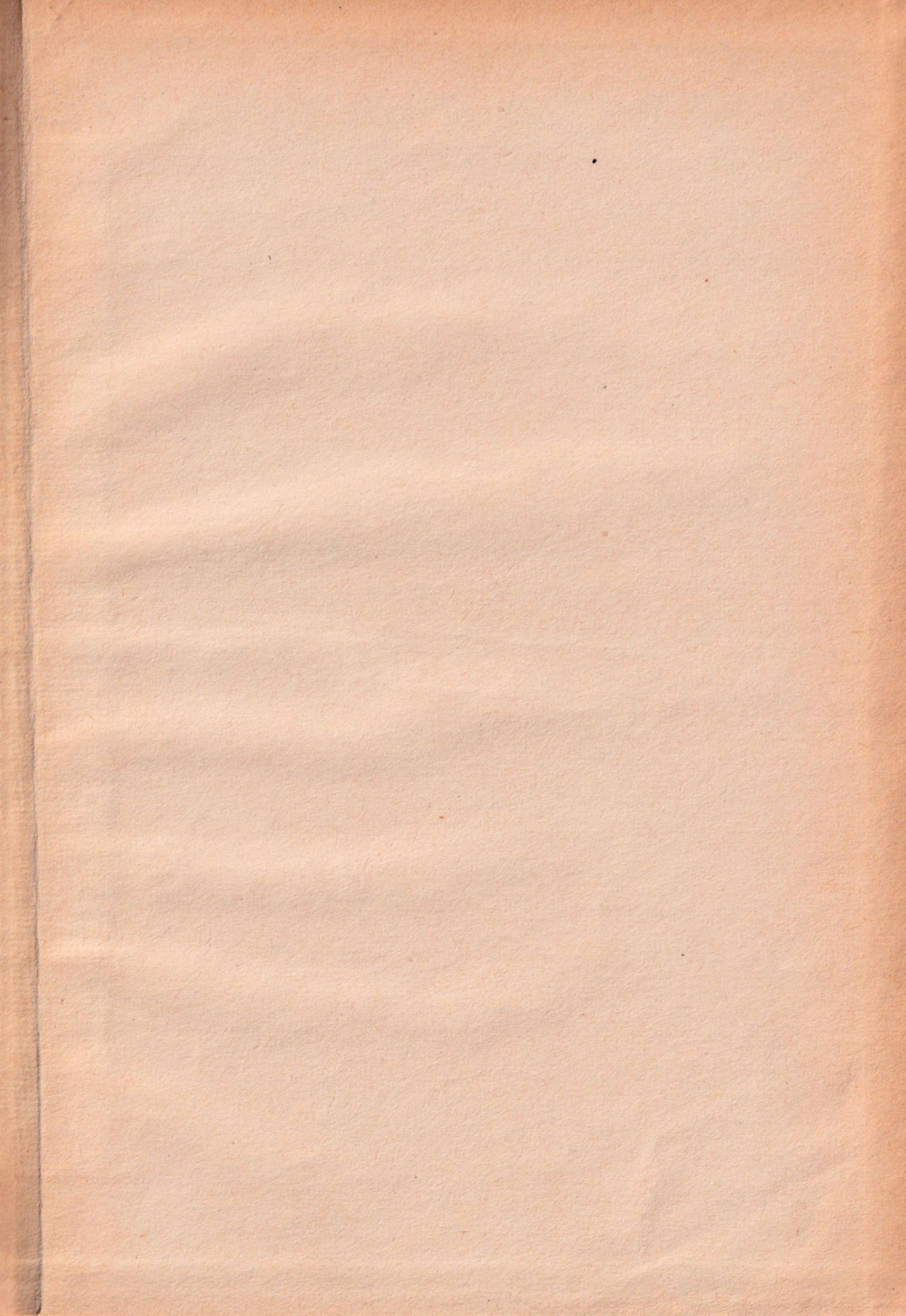
VEB DEUTSCHER ZENTRALVERLAG · BERLIN



20

5.40











# GESETZBLATT

der Deutschen Demokratischen Republik

BERLIN, 30. April 1960

SONDERDRUCK NR. 309

**Dritte Durchführungsbestimmung  
zur Verordnung über die Organisation  
und die Aufgaben der  
Technischen Bahnaufsicht  
- Bau- und Betriebsordnung für  
Straßenbahnen - (BO Strab)**

Vom 8. Dezember 1959



VEB DEUTSCHER ZENTRALVERLAG · BERLIN



Mm 147  
+



60/5402 +  $\phi$



# INHALTSÜBERSICHT

Seite

## Abschnitt I

### Allgemeines

§ 1 Geltungsbereich . . . . .	7
§ 2 Grundforderung . . . . .	7
§ 3 Begriffserklärungen . . . . .	8
§ 4 Zulassungsverfahren . . . . .	8
§ 5 Aufsicht . . . . .	9

## Abschnitt II

### Bahnanlagen

§ 6 Linienführung . . . . .	10
§ 7 Spurweite . . . . .	10
§ 8 Gleislage . . . . .	11
§ 9 Gleisneigung und Gleisbogengestaltung . . . . .	14
§ 10 Haltestellen . . . . .	15
§ 11 Signale und Nachrichtenmittel . . . . .	16
§ 12 Kreuzungen mit Bahnen . . . . .	16
§ 13 Wegübergänge . . . . .	17
§ 14 Oberbau . . . . .	18
§ 15 Brücken . . . . .	18
§ 16 Stromerzeugungs-, Stromverteilungs-, Werkstätten- und Leitungsanlagen . . . . .	19
§ 17 Unterhaltung und Untersuchung der Bahnanlagen . . . . .	20



**Abschnitt III****Fahrzeuge**

§ 18 Beschaffenheit der Fahrzeuge . . . . .	20
§ 19 Räder . . . . .	20
§ 20 Federung . . . . .	21
§ 21 Zug- und Stoßvorrichtungen . . . . .	21
§ 22 Fangschutzvorrichtungen und Bahnräumer . . . . .	22
§ 23 Bremsen . . . . .	22
§ 24 Sandstreuung . . . . .	23
§ 25 Fahrzeugaufbauten . . . . .	24
§ 26 Ausrüstung mit Warnungs- und Verständigungseinrichtungen sowie Geschwindigkeitsmessern und Rückspiegeln . . . . .	24
§ 27 Beschriftung der Fahrzeuge . . . . .	25
§ 28 Untersuchung der Fahrzeuge . . . . .	26

**Abschnitt IV****Bahnbetrieb**

§ 29 Verantwortung im Bahnbetrieb . . . . .	26
§ 30 Bahnbetriebsangehörige . . . . .	27
§ 31 Zugbildung . . . . .	29
§ 32 Zugsignale und Innenbeleuchtung des Zuges . . . . .	30
§ 33 Zugpersonal . . . . .	31
§ 34 Bremsprobe und Bremsbedienung . . . . .	31
§ 35 Signale des Zugpersonals . . . . .	32
§ 36 Zielschilder . . . . .	33
§ 37 Besetzung der Wagen . . . . .	33
§ 38 Zugfolge . . . . .	34
§ 39 Zulässige Höchstgeschwindigkeit . . . . .	34
§ 40 Befahren von Bahnkreuzungen und Wegübergängen . . . . .	35



	Seite
§ 41 Schieben der Züge . . . . .	36
§ 42 Stillstehende Fahrzeuge . . . . .	36
§ 43 Güterzüge . . . . .	37
§ 44 Bahnbetriebsunfälle und Bahnbetriebsstörungen . . . . .	37

## Abschnitt V

### Schlußbestimmungen

§ 45 Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Bahnbetrieb . . . . .	38
§ 46 Vorschriften für Betrieb, Bahnanlagen und Fahrzeuge	39
§ 47 Regelung für die einzelne Bahn . . . . .	39
§ 48 Arbeitsschutz . . . . .	39
§ 49 Ausnahmen und Abweichungen . . . . .	39
§ 50 Inkrafttreten . . . . .	40
Anlage 1 Regellichtraum für eingleisige Strecken . . . . .	41
Anlage 2 Regellichtraum für zweigleisige Strecken . . . . .	42
Anlage 3 Regellichtraum für zweigleisige Strecken mit Mittel- masten . . . . .	43
Anlage 4 Straßenbahnhaltestellen auf besonderem Bahnkörper für sehr starken Verkehr . . . . .	44
Anlage 5 Straßenbahnhaltestellen bei Gleisen im Straßenpflaster mit Haltestelleninseln . . . . .	45
Anlage 6 Signalordnung für Straßenbahnen . . . . .	47
Anlage 7 Dicke der Radreifen, Höhe und Dicke der Spurkränze	64



Berliner  
Stadt-  
bibliothek



**Dritte Durchführungsbestimmung**  
**zur Verordnung über die Organisation und die Aufgaben**  
**der Technischen Bahnaufsicht**  
**– Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen – (BO Strab)**  
**Vom 8. Dezember 1959**

Auf Grund des § 7 der Verordnung vom 22. April 1954 über die Organisation und die Aufgaben der Technischen Bahnaufsicht (GBl. S. 455) wird im Einvernehmen mit den Leitern der zuständigen zentralen Organe der staatlichen Verwaltung folgendes bestimmt:

Abschnitt I

**Allgemeines**

§ 1

**Geltungsbereich**

(1) Straßenbahnen befördern in der Regel unter Benutzung von Straßen überwiegend oder ausschließlich Personen innerhalb der Orte. Bahnen zwischen Nachbarorten gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer hauptsächlichlichen Bestimmung für den Personenverkehr und ihrer baulichen und betrieblichen Einrichtungen den Ortsstraßenbahnen ähneln. Straßenbahnen sind auch die unabhängig von dem öffentlichen Straßenverkehr auf eigenem Bahnkörper liegenden, dem öffentlichen Personenverkehr innerhalb der Orte oder dem Nachbarortsverkehr dienenden Bahnen sowie sonstigen Bahnen besonderer Bauart für den öffentlichen Personenverkehr (z. B. Hoch-, Untergrund-, Schweb- und Seilbahnen).

(2) Die Bestimmungen dieser Bau- und Betriebsordnung gelten sowohl für vorhandene als auch für neue Anlagen und Fahrzeuge, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist. Die für Neuanlagen getroffenen Bestimmungen gelten ebenfalls für größere Umbauten und Erweiterungsbauten. Sie sind auch bei Unterhaltungsarbeiten zu berücksichtigen. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Bevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht (nachstehend BB genannt).

§ 2

**Grundforderung**

(1) Die Straßenbahnen müssen den Anforderungen entsprechen, die an einen dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnbetrieb zu stellen sind.

(2) Für den Bau und die Unterhaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen und für den Betrieb der Straßenbahnen sind Sicherheit und Ord-



nung oberster Grundsatz. Für die Erfüllung dieser Grundforderung trägt der Direktor des Betriebes die volle Verantwortung.

### § 3

#### Begriffserklärungen

(1) Unter **Bau** entsprechend dieser Durchführungsbestimmung ist die Herstellung, Unterhaltung und Erneuerung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu verstehen.

(2) Zu den **Bahnanlagen** gehören alle dem Betrieb der Straßenbahn-unmittelbar oder mittelbar dienenden ortsfesten Anlagen gemäß §§ 6 bis 17. Die im § 16 genannten Anlagen gehören nur insoweit zu den Bahnanlagen, als sie vorwiegend dem Bahnbetrieb dienen.

(3) Als **Straßenkörper einer öffentlichen Straße** entsprechend dieser Durchführungsbestimmung ist der im Zuge einer Straße gelegene Raum anzusehen, der für den öffentlichen Verkehr vorgesehen ist. Dabei ist für die seitliche Begrenzung dieses Raumes maßgebend, daß er in der vollen Breite dem Straßenverkehr dient. Eine Straßenbahn ist auch dann als innerhalb des Straßenkörpers einer öffentlichen Straße liegend anzusehen, wenn sie auf besonderem Bahnkörper in die Straßenfahrbahn eingefügt ist. Wenn der besondere Bahnkörper an einer Straßenseite verläuft, so liegt die Straßenbahn auch dann innerhalb des Straßenkörpers, wenn ein Gehweg oder Radweg noch jenseits der Straßenbahn angeordnet ist und der Verkehr auf diesen Wegen als ein Teil des Gesamtverkehrs der Straße anzusehen ist. Außerhalb des Straßenkörpers einer öffentlichen Straße liegen Straßenbahnen, wenn sie unabhängig von der Straße auf eigenem Bahnkörper verlaufen.

(4) Als **geschlossene Ortslage** ist der in geschlossener oder offener Bauweise bebaute Teil eines Ortes anzusehen. Einzelne unbebaute Baustellen, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entzogenes Gelände sowie einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht. Die geschlossene Ortslage beginnt am Ortseingangsschild und endet am Ortsausgangsschild.

(5) Zu den **Fahrzeugen** gehören alle der Straßenbahn dienenden Fahrzeuge, soweit sie schienengebunden sind.

(6) Zum **Betrieb** gehören alle Vorgänge und Tätigkeiten, die der Fortbewegung der Fahrzeuge im Zug- und Rangierdienst dienen oder damit zusammenhängen.

### § 4

#### Zulassungsverfahren

(1) Außer der Genehmigung der Straßenbahn als Verkehrsbetrieb durch das Verwaltungsaufsichtsorgan ist für den Neubau, die Änderung und den Betrieb der Straßenbahn die eisenbahntechnische Zulassung durch den BB erforderlich.

(2) Die eisenbahntechnische Zulassung besteht aus:

a) der Genehmigung des Bauentwurfes,



- b) der Abnahme der Bahnanlagen und Fahrzeuge,
- c) dem Erteilen der Betriebserlaubnis.

(3) Der Bauentwurf ist in zweifacher Ausfertigung vorzulegen und hat in der Regel zu bestehen aus:

- a) einem Lageplan in geeignetem Maßstab, erforderlichenfalls aus einem Längenschnitt und Höhenlageplan, einer Sammlung der maßgebenden Querschnitte, der Längen- und Querschnitte der zu verlegenden Wege und sonstigen Verkehrseinrichtungen sowie gegebenenfalls aus einem Plan für die Einpassung der Bahn in die Landschaft,
- b) den Zeichnungen und Beschreibungen über die Bau- und Betriebsart der Fahrzeuge,
- c) den Baubeschreibungen und Festigkeitsberechnungen für Bahnanlagen und Fahrzeuge,
- d) der Berechnung aller bei den Fahrzeugen vorgesehenen Bremsen.

Die für die Genehmigung zuständigen Aufsichtsorgane bestimmen im Einzelfall, welche weiteren Unterlagen erforderlich sind. Das Vorlegen des Bauentwurfes für Fahrzeuge ist nicht erforderlich, wenn es sich um die eisenbahntechnische Zulassung von Fahrzeugen handelt, für die bereits eine Baugenehmigung erteilt wurde und deren Ausführung nicht wesentlich von den zur Zeit genehmigten Unterlagen abweicht.

(4) Die Abnahme der Bahnanlagen und der Fahrzeuge, für die bereits eine Baugenehmigung erteilt wurde und deren Ausführung nicht wesentlich von den zur Zeit genehmigten Unterlagen abweicht, kann auf Antrag ganz oder teilweise dem Technischen Leiter übertragen werden. In diesen Fällen muß der Technische Leiter den Aufsichtsorganen und der zuständigen Arbeitsschutzinspektion bestätigen, daß die abgenommenen Anlagen und Fahrzeuge den genehmigten Entwürfen entsprechen und die Abnahme zu keinen Beanstandungen geführt hat. Das Fertigungsmuster neuer Fahrzeugtypen ist durch den Generalbevollmächtigten für Technische Bahnaufsicht (nachstehend GBB genannt) abzunehmen. Über die Abnahme ist ein Protokoll zu fertigen, in dem insbesondere alle Mängel und die Anweisung zu ihrer Beseitigung enthalten sein müssen. Es ist von allen Beteiligten zu unterzeichnen. Jede der beteiligten Stellen erhält eine Ausfertigung des Protokolls. Ergibt die Abnahme keine wesentlichen Mängel, von denen die Betriebssicherheit beeinträchtigt werden würde, erteilt der Abnehmende schriftlich die Erlaubnis zur Inbetriebnahme.

(5) Umgebaute Fahrzeuge bedürfen dann einer erneuten Abnahme, wenn die Fahreigenschaften, Motoren, Fahrschalter, das Fahrgestell, die Fahrzeugumgrenzung oder das Gewicht wesentlich geändert wurden.

(6) Bremsen müssen bei jeder Änderung neu abgenommen werden.

## § 5

### Aufsicht

(1) Die Technische Bahnaufsicht über die Straßenbahnen wird von dem BB ausgeübt, in dessen Aufsichtsbezirk der Sitz der Betriebsleitung liegt.



(2) Die Verwaltungsaufsicht wird von den Organen der staatlichen Verwaltung ausgeübt, die für die Genehmigung der Straßenbahnen zuständig sind.

(3) Die Aufsichtsorgane haben eng zusammenzuarbeiten. In Angelegenheiten der §§ 7, 14, 19 bis 25, 28 Absätze 1 bis 3 der BO Strab entscheidet der BB allein; in allen übrigen Angelegenheiten entscheiden die Aufsichtsorgane in gegenseitigem Einvernehmen. Federführend ist die meistbeteiligte Stelle.

## Abschnitt II

### Bahnanlagen

#### § 6

#### Linienführung

(1) Die Linienführung bei Neubauten ist entsprechend den Verkehrsbedürfnissen so festzulegen, daß sie ohne starke Krümmungen und Neigungen verläuft und den übrigen Straßenverkehr nicht gefährdet. Durch Einbahnstraßen dürfen neue Straßenbahnlinien nur in der zugelassenen Verkehrsrichtung geführt werden.

(2) Bei Änderungen bestehender Anlagen ist die im Abs. 1 enthaltene Forderung zu verwirklichen.

(3) Straßenbahnlinien, die innerhalb des Straßenkörpers einer öffentlichen Straße neu angelegt oder verändert werden, sind in bebauten Ortsteilen in der Straßenmitte auf besonderem Bahnkörper anzuordnen; Abweichungen von der Mittellage sind nur mit Zustimmung der Aufsichtsorgane und der Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei zulässig. Ein Wechsel der Gleislage von einer Straßenseite auf die andere ist zu vermeiden.

(4) Außerhalb der geschlossenen Ortslage dürfen Straßenbahnen im Straßenkörper von Fernverkehrsstraßen und Landstraßen erster Ordnung nur dort neu angelegt werden, wo eine andere Linienführung nicht möglich ist.

#### § 7

#### Spurweite

(1) Für jede Straßenbahn ist ein Grundmaß der Spurweite festzulegen. Die Spurweite ist das lichte Maße zwischen den Schienenköpfen, 9 mm unter der Schienenoberkante (SO) und senkrecht zur Gleisachse gemessen. Neue Straßenbahnen sind mit dem Grundmaß der Regelspur von 1435 mm auszuführen.

(2) Für Spurerweiterungen in Gleisbogen oder als Folge des Betriebes und für Spurerengungen sind Grenzmaße durch den Technischen Leiter



festzulegen. Dabei sind die Beziehungen zwischen Schiene und Rad sowie die Bauart der Fahrzeuge zu berücksichtigen; insbesondere

- a) sind bei der Festsetzung der Maße für Spurerweiterungen in Gleisbogen Spurweite, Schienenform, Achsanordnung, Art der Führung der Räder, Form der Spurkränze, Verhältnis von Spurkranzbreite zu Rillenbreite und Raddurchmesser zu beachten; die Spurerweiterung infolge des Betriebes muß so begrenzt sein, daß die Räder bei ungünstiger Stellung noch mindestens auf der halben Breite des Schienenkopfes im Neuzustand laufen;
- b) müssen Verengungen der Spurweite so begrenzt sein, daß Fahrzeuge mit neuen Rädern oder Radreifen diese Gleisstellen gefahrlos durchfahren können; die Spurweite darf nicht kleiner als das Spurmaß des neuen Radsatzes sein.

## § 8

### Gleislage

(1) Bei der Gestaltung der Straßen ist für jedes Straßenbahngleis ein Verkehrsraum von 3,00 m Breite zu berücksichtigen.

(2) Im Interesse der Betriebssicherheit und Unfallverhütung sind die Straßenbahngleise so zu verlegen, daß die am weitesten ausladenden Teile der Fahrzeuge (Fahrzeugumgrenzung) von den am weitesten ausladenden Teilen der Fahrzeuge, die sich auf einem Nachbargleis befinden, und von allen festen Gegenständen einen Mindestabstand (Lichtraum) haben. Ebenso ist beim Absetzen oder Stapeln von Gegenständen neben den Gleisen ein Mindestabstand einzuhalten.

(3) Die Abstände der am weitesten ausladenden Teile der Fahrzeuge von festen Gegenständen müssen bei bestehenden Anlagen mindestens 0,40 m betragen. Der Abstand zwischen Fahrtrichtungsanzeiger oder Rückspiegeln und festen Gegenständen darf dieses Maß um 0,10 m unterschreiten. In Höhen bis 0,80 m über SO dürfen die Abstände um 0,20 m und in Höhen von mehr als 2,80 m über SO um 0,10 m geringer sein. Von den Randsteinen der Gehwege und Haltestelleninseln muß die Gleisachse einen solchen Abstand haben, daß die am weitesten ausladenden Teile der Schienenfahrzeuge bis 2,00 m Höhe über SO nicht über die Vorderkante der Randsteine hinausragen. Die Vorderkante der Randsteine soll 0,05 m weiter von der Gleisachse entfernt sein, als die halbe Wagenbreite beträgt. Beim Absetzen und Stapeln von Gegenständen neben den Gleisen ist ein Mindestabstand von den am weitesten nach außen ragenden Teilen des Fahrzeuges von 0,50 m einzuhalten. Bei vorübergehendem Stapeln für Straßen- und Bauarbeiten darf das Maß um 0,20 m verringert werden, wenn die Stapel nicht höher als 0,80 m sind. Auf jeden Fall sind ausreichende Sicherheitsmaßnahmen zu treffen.

(4) Für **Neuanlagen** gelten auch im Hinblick auf die städtebauliche Planung unter Zugrundelegung einer Wagenbreite von 2,60 m für das künftige Großprofil in der geraden Strecke folgende Richtmaße:

1. eingleisige Strecke im Straßenpflaster ohne Haltestelleninseln  
(Bild 1 der Anlage 1)



	Verkehrsraumbreite	3,00 m
	Lichtraumbreite	3,60 m
2. a)	eingleisige Strecke auf besonderem Bahnkörper mit Haltestelleninseln auf einer Seite (Mindestbreite 1,50 m) (Bild 2a der Anlage 1)	
	Lichtraumbreite	3,50 m
	Gesamtbreite	4,75 m
b)	dabei soll die Gesamtbreite des besonderen Bahnkörpers mit Haltestelleninseln in der Regel durchgehend auch auf der freien Strecke beibehalten werden; ist jedoch auf die Länge der Haltestelleninsel ein Ausschwenken der Straßenfahrbahn möglich, so kann die Breite des besonderen Bahnkörpers auf die Lichtraumbreite eingeschränkt werden, das sind (Bild 2b der Anlage 1)	3,80 m
3.	zweigleisige Strecke im Straßenpflaster ohne Haltestelleninseln (Bild 3 der Anlage 2)	
	Gleismittenabstand	3,00 m
	Verkehrsraumbreite	6,00 m
	Lichtraumbreite	6,60 m
4. a)	zweigleisige Strecke im Straßenpflaster oder auf besonderem Bahnkörper mit Haltestelleninseln auf beiden Seiten (Bild 4a der Anlage 2)	
	Gleismittenabstand	3,00 m
	Lichtraumbreite	6,60 m
	Gesamtbreite	8,70 m
b)	ist eine Einschränkung der Gesamtbreite auf der freien Strecke nach Ziff. 2 Buchst. b möglich, so beträgt die Gesamtbreite wobei wegen des Überhanges bei Kraftfahrzeugen der Abstand von Randsteinaußenkante 0,60 m betragen muß (Bild 4b der Anlage 2)	6,80 m
5. a)	zweigleisige Strecke auf besonderem Bahnkörper mit Haltestelleninseln und Mittelmasten (die größte Maststärke ist mit 0,50 m angenommen) (Bild 5a der Anlage 3)	
	Gleismittenabstand	4,10 m
	Gesamtbreite	9,80 m
b)	wenn Einschränkung der Gesamtbreite nach Ziff. 2 Buchstabe b möglich ist, beträgt die Gesamtbreite auf der freien Strecke (Bild 5b der Anlage 3; wegen des Randsteinabstandes von 0,60 m vergleiche Ziff. 4 Buchst. b)	7,90 m
6.	frei zu haltende Höhen	
a)	im freien Verkehrsraum der Straße	6,00 m
b)	bei Straßenunterführungen mindestens	4,80 m
7.	Auf Haltestelleninseln müssen feste Gegenstände mindestens 0,75 m bis zu einer Höhe von 2,80 m über SO von der Fahrzeugumgrenzung entfernt sein.	



(5) Für bestehende Anlagen gilt folgendes:

1. Der Gleismittenabstand muß so groß sein, daß die Entfernung der am weitesten ausladenden Teile der Fahrzeuge voneinander mindestens 0,30 m beträgt. Dieses Maß darf in Gleisbogen bei ungünstigen örtlichen Verhältnissen bis auf 0,10 m ermäßigt werden. Bei Feststellung der am weitesten ausladenden Teile brauchen in der Geraden die Fahrtrichtungsanzeiger und Rückspiegel bis zu 0,10 m Ausladung nicht berücksichtigt zu werden.
2. Bei Betriebsgleisen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen und außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes liegen, können die vorstehend festgelegten Mindestabstände bei entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen unterschritten werden. Die Bestimmung darf ohne besondere Genehmigung durch den zuständigen BB nur auf solche Gleise angewendet werden, die in Betriebshöfen, Gleisanschlüssen, Umladebahnhöfen, Werkstätten oder dergleichen liegen und mit geringer Geschwindigkeit oder unter sonstigen Sicherheitsmaßnahmen befahren werden. Bei derartigen Anlagen ist die nach Abs. 3 zugelassene Einschränkung der Abstände in Höhen von 0,30 bis 0,80 m über SO nicht zulässig. Soll dies auf Gleise angewendet werden, die auf besonderem oder auf eigenem Bahnkörper liegen und von den Fahrzeugen mit den sonst im Bahnnetz üblichen Geschwindigkeiten befahren werden, so sind die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen auf Vorschlag des Technischen Leiters vom BB festzulegen.
3. Der Technische Leiter darf eine bestehende Unterschreitung der vorgeschriebenen Maße nur dann weiter bestehen lassen, wenn Abänderungen technisch und volkswirtschaftlich nicht zu vertreten sind. In diesem Falle ist die Gefahrenstelle bei der Annäherung von Straßenbahnwagen für den Durchgang zu sperren (Verbotsschilder) oder auf andere Weise zu sichern. In allen Fällen muß eine gegenseitige Berührung zweier sich begegnender Fahrzeuge auch unter Berücksichtigung der Abnutzung von Fahrzeugen und Gleisen und der während der Fahrt auftretenden Schwankungen der Fahrzeuge (Federspiel usw.) sicher verhütet werden. Das gilt auch für die Fahrtrichtungsanzeiger und Rückspiegel. Ist eine solche bauliche Änderung nicht durchführbar, so dürfen die beiden Gleise an der betreffenden Stelle nicht gleichzeitig befahren werden.
4. Bei Unterschreitungen sollen die Abstände auf beiden Seiten des Fahrzeuges gleich sein. Durch rot-weißen Warnanstrich sind alle Stellen zu kennzeichnen, an denen der für vorhandene Anlagen vorgeschriebene Mindestabstand nicht eingehalten ist.
5. Bei Messungen an vorhandenen Anlagen müssen die vorgeschriebenen Abstände bei den Fahrzeugtypen mit den ungünstigsten Ausschlägen vorhanden sein. Hierbei ist die tatsächliche Einstellung des Fahrzeuges maßgebend, so daß Zuschläge für seitliche Spiele nicht mehr zu machen sind.
6. Werden bei Anlagen, bei denen eine Unterschreitung der allgemein vorgeschriebenen Abstände zugelassen ist, Änderungen ausgeführt, so



sind die Abstände nach Möglichkeit zu vergrößern. Eine Verringerung der Abstände ist nicht zulässig.

7. Können bei Laderampen die vorgeschriebenen Maße nicht eingehalten werden, müssen in Abständen von je 10 m Aufstiege (Steigeisen oder eingelassene Stufen) angebracht werden.
8. Auf Haltestelleninseln müssen feste Gegenstände mindestens 0,60 m bis zu einer Höhe von 2,80 m über SO von der Fahrzeugumgrenzung entfernt sein.

(6) Für **neue und bestehende Anlagen** gilt folgendes:

1. Ausweichgleise dürfen nur in Ausnahmefällen im Bereich von Straßenkreuzungen und Einmündungen (15 m, gemessen vom Zusammenstoß der beiden Fahrbahnkanten) angelegt werden.
2. Gleise im Straßenpflaster sind so zu verlegen, daß in der Geraden die Schienenköpfe beider Schienen in gleicher Höhe liegen; außerdem ist eine obere Grenze für die Rillenbreite festzulegen, die bei abgenutzten Schienen in der Geraden 40 mm, in Gleisbögen 60 mm nicht überschreiten darf. Ausnahmen sind mit Genehmigung des zuständigen BB zulässig. Für die Rillenbreite in Weichen gelten diese Maße nicht, jedoch muß die Rillenerweiterung so begrenzt sein, daß die Fahrzeuge diese Gleisstellen gefahrlos durchfahren können.
3. Gleisenden sind auf eigenem und besonderem Bahnkörper sowie auf Betriebshöfen, Anschlußgleisen, Umladebahnhöfen in Werkstätten oder dergleichen gegen Ablaufen der Fahrzeuge abzuschließen (z. B. durch befestigte Vorlagen, Prellböcke). Die Vorrichtungen dürfen den übrigen Verkehr nicht behindern oder gefährden.
4. Bei Durchfahrten in Unterführungen oder Tunnel und bei Stützmauern sind Schutznischen für die Streckenarbeiter in ausreichender Anzahl vorzusehen, soweit keine andere Ausweichmöglichkeit besteht.
5. Bei neuen Ein- und Ausfahrttoren sind geringere lichte Abstände als 0,50 m beiderseits zwischen Tor und Fahrzeug nicht zulässig. Alle offenstehenden Tore sind zur Wahrung des lichten Abstandes festzulegen.

## § 9

### **Gleisneigung und Gleisbogengestaltung**

(1) Unter Berücksichtigung der Bauart der Fahrzeuge und der Betriebsverhältnisse sind

- a) die stärkste zulässige Längsneigung der Gleise,
- b) der kleinste zulässige Halbmesser der Gleisbogen,
- c) das Maß der Überhöhung der Außenschiene eines Gleisbogens gegenüber der Innenschiene

auf Vorschlag des Technischen Leiters vom zuständigen BB festzulegen.



(2) Die Längsneigung für Reibungsbahnen soll 100 ‰ (1:10) nicht überschreiten. Der zuständige BB kann Ausnahmen zulassen. Am Ende der Gefällstrecken sind nach Möglichkeit gerade Strecken mit geringem Gefälle anzuordnen. Gleisbogen sollen dort große Halbmesser und entsprechende Überhöhung haben.

(3) Der Halbmesser beträgt mindestens 30 m. Der zuständige BB kann Ausnahmen zulassen.

(4) Die Überhöhungen in Gleisbogen 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 Verkehrsraumes öffentlicher Straßen sind im Einvernehmen mit der Straßenverwaltung festzulegen. Das Maß der Überhöhung darf nur unterschritten werden, wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, doch darf in Gleisbogen die Außenschiene nicht tiefer als die Innenschiene liegen. Das Längs- und das Querprofil der Straße dürfen durch eine Überhöhung nicht unzulässig verändert werden.

(5) Auf neuen Betriebsgleisen der Strecke sind zwischen Geraden und Bogen sowie zwischen Bogen mit verschiedenen Halbmessern Übergangsbogen einzuschalten. Diese Bestimmung gilt nicht für Weichen.

## § 10

### Haltestellen

(1) Haltestellen sollen, soweit es die Rücksichten auf den Straßen- und Berufsverkehr gestatten, betrieblich günstig angelegt werden. Sie sind so zu verteilen, daß dadurch den Bedürfnissen der Werktätigen und dem flüssigen, modernen Straßenverkehr am besten entsprochen wird. Die Festlegung der Haltestellen bedarf der Zustimmung der örtlich zuständigen Organe der Bezirksbehörde der Deutschen Volkspolizei.

(2) Haltestellen für den Verkehr sind grundsätzlich vor Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen anzulegen und, soweit zugänglich, mit den durch den Betrieb bedingten Haltestellen zu vereinigen. Haltestellen mit starkem Verkehr können als Doppelhaltestellen für gleichzeitiges Halten von mehreren Zügen ausgebildet werden (Anlage 4).

(3) Haltestellen sind so anzulegen, daß in der Regel — in Fahrtrichtung gesehen — rechts ein- und ausgestiegen werden kann. Nach Möglichkeit sind im Interesse der Unfallverhütung Haltestelleninseln vorzusehen. Hierbei ist zu beachten, daß für den übrigen Straßenverkehr ein ausreichender Verkehrsraum bleibt. Die Haltestelleninseln sollen nicht schmaler als 1,50 m sein (Anlage 5).

(4) Endhaltestellen dürfen wegen der Gefahr des Ablaufens der Wagen in keinem größeren Gefälle als 2,5 ‰ (1:400) angelegt werden. Wenn die örtlichen Verhältnisse dies nicht zulassen, kann der zuständige BB eine Ausnahmegenehmigung unter entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen erteilen.



(5) Die Haltestellen in öffentlichen Straßen müssen für den Triebwagenführer und für die übrigen Verkehrsteilnehmer auch bei Dunkelheit rechtzeitig und gut zu erkennen sein.

## § 11

### Signale und Nachrichtenmittel

(1) Signale für den Straßenbahnbetrieb sind in der Signalordnung für Straßenbahnen (SOStrab) — s. Anlage 6 — festgelegt. Soweit es die Sicherheit des Betriebes bei den einzelnen Bahnen erfordert, sind weitere Signale anzuwenden, die in die Sonderbestimmungen gemäß § 47 aufzunehmen sind. Diese Signale dürfen an den Strecken innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung — StVO — vom 4. Oktober 1956 (GBl, I S. 1239) nicht widersprechen.

(2) Auf eigenem Bahnkörper dürfen die Signale der Eisenbahn-Signalordnung (Anlage zur Anordnung vom 1. April 1959 über die Eisenbahn-Signalordnung [Sonderdruck Nr. 301 des Gesetzblattes]) angewendet werden. Die Abschnitte sind festzulegen und in den Sonderbestimmungen gemäß § 47 aufzunehmen.

(3) Alle für eine Straßenbahn geltenden Signale müssen der SOStrab entsprechen und sind unter Angabe von Bedeutung, Anwendungsart und Form (auch Farbe und Klangart) vom Technischen Leiter in den Sonderbestimmungen gemäß § 47 festzulegen.

(4) Im ganzen Straßennetz muß für die Betriebsangehörigen ausreichend Gelegenheit sein, sich durch Fernsprecher oder andere Nachrichtenmittel mit der Leitung des Betriebes und den Betriebsstellen zu verständigen. Als ausreichende Gelegenheit zur Verständigung zwischen Strecke und Leitung des Betriebes können auch bahnfremde Fernsprechstellen genügen, wenn deren Benutzung für die Dauer der Betriebszeit sichergestellt ist. Die Nachrichtenmittel sollen unter anderem das rasche Herbeirufen von Hilfe bei Unglücksfällen ermöglichen. Wegen der Verwendung besonderer Nachrichtenmittel (z. B. Fernschreiber und Fernsprecher) zur Regelung der Zugfolge vergleiche § 38 Abs. 2.

## § 12

### Kreuzungen mit Bahnen

(1) Neue Kreuzungen zwischen Eisenbahnen, für die die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) vom 17. Juli 1928 (RGBl. II S. 541) gilt, und Straßenbahnen sind in Schienenhöhe nicht zulässig. Ausnahmen können in Einzelfällen vom Minister für Verkehrswesen gleichzeitig als GBB zugelassen werden. Bei bestehenden Kreuzungen zwischen Eisenbahnen, für die die BO gilt, und Straßenbahnen in Schienenhöhe können zur Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs von den Bahnaufsichtsorganen Veränderungen angeordnet werden.



## (2) Kreuzungen in Schienenhöhe

- a) von Straßenbahnen untereinander, von denen mindestens eine außerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegt,
  - b) von Straßenbahnen mit Eisenbahnen, für die die BO nicht gilt,
- können vom zuständigen BB im Einvernehmen mit den beteiligten Organen der staatlichen Verwaltung unter entsprechenden Sicherheitsmaßnahmen zugelassen werden. Wenn bei diesen Kreuzungen Änderungen der baulichen oder betrieblichen Verhältnisse eintreten, welche die Sicherheit des Betriebes wesentlich berühren, hat der Technische Leiter eine vorläufige Regelung des neuen Zustandes zu veranlassen und die Genehmigung des zuständigen BB zu seinen Vorschlägen einzuholen.

(3) Neue Kreuzungen in Schienenhöhe zwischen 2 Straßenbahnen, von denen mindestens eine außerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegt, sollen insbesondere den nachstehenden Bedingungen entsprechen:

- a) Die Kreuzung soll entweder durch Weichenverbindungen zwischen parallellaufenden Gleisen einer gemeinsamen Haltestelle durchgeführt werden, oder die einander kreuzenden Strecken sollen sich möglichst senkrecht schneiden.
- b) Der Oberbau an der Kreuzungsstelle ist so durchzubilden, daß einerseits genügende Sicherheit gegen Entgleisen vorhanden ist, andererseits Stöße beim Überfahren der Kreuzungsstelle nach Möglichkeit vermieden werden. In den Normen und Regelformen gemäß § 46 sind nähere Angaben über die technische Durchbildung der Schienenkreuzungen aufzunehmen.
- c) Bei Kreuzungen in Schienenhöhe zwischen Straßenbahnen, die beide auf eigenem Bahnkörper liegen, soll an der Kreuzungsstelle entweder eine gemeinsame Haltestelle gemäß Buchst. a oder für beide Bahnen je eine Haltestelle vor der Kreuzung angelegt werden. Dabei muß mindestens eine der Haltestellen eine Zwangshaltestelle sein. Bei starkem Verkehr oder unübersichtlichen Kreuzungen sollen voneinander abhängige Deckungssignale vorhanden sein, die die Fahrt über die Kreuzungsstelle nur für jeweils eine Strecke freigeben.

## § 13

### Wegübergänge

(1) Bei Neuanlagen von Straßenbahnen außerhalb der geschlossenen Ortslage oder des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße sind Kreuzungen in Schienenhöhe mit Fernverkehrsstraßen zu vermeiden.

(2) Für das Gestalten der Wegübergänge in Schienenhöhe mit Straßenbahnen sind die Bestimmungen der StVO, insbesondere die §§ 4, 12 und 13, zu beachten.

(3) Die Bahnaufsichtsorgane können im Einvernehmen mit den Organen der Bezirksbehörden der Deutschen Volkspolizei nach Lage der örtlichen Verhältnisse Ausnahmen zulassen oder weitergehende Sicherheitsmaß-



nahmen vorsehen. Als Wegübergänge, an denen Ausnahmen zugelassen werden können, kommen insbesondere verkehrsarme Wege in Betracht. Weitergehende Sicherheitsmaßnahmen können nach Lage der örtlichen Verhältnisse verlangt werden, insbesondere bei unübersichtlichen und verkehrsreichen Wegübergängen sowie bei Wegübergängen, an denen die Straßenbahn von einer Fernverkehrsstraße oder einem anderen wichtigen Verkehrsweg gekreuzt wird. Als solche Sicherheitsmaßnahmen kommen beispielsweise in Betracht:

seitliche Schutzwehren,

Warnzäune oder Pfosten,

Schranken,

Blinklichtanlagen, die den für die Deutsche Reichsbahn geltenden Bestimmungen entsprechen müssen.

#### § 14

### Oberbau

Die Tragfähigkeit des Oberbaues muß stets den größten Beanspruchungen genügen, die sich aus Achslast und Fahrgeschwindigkeit ergeben. Die größte senkrechte Beanspruchung ergibt sich im allgemeinen aus der 1,5- bis 2fachen größten ruhenden Achslast der Fahrzeuge. Nähere Angaben hierüber sowie über die Ausführung des Oberbaues (Schienenprofile, Schienenstöße, Weichen, Kreuzungen usw.) sind in die Bau- und Betriebsvorschriften gemäß § 46 aufzunehmen.

#### § 15

### Brücken

(1) Die Tragfähigkeit der Brücken muß so bemessen werden, daß alle Fahrzeuge der Bahn voll ausgelastet über die Brücken verkehren können.

(2) Brücken, die lediglich dem Straßenbahnverkehr dienen, sind nach den für Brücken der Deutschen Reichsbahn gültigen Bestimmungen\* zu berechnen und zu bauen. Wenn sich bei Benutzung einer Straßenbrücke durch die Straßenbahnlasten in einzelnen Bauteilen wesentlich höhere Werte ergeben als bei der für Straßenbrücken üblichen Berechnungs- und Belastungsweise, so sind diese Bauteile ebenfalls nach den Bestimmungen der Deutschen Reichsbahn zu bemessen.

(3) Die Straßenbahnen haben dem Rechtsträger oder Eigentümer bahnfremder Brücken zur Nachprüfung der Tragfähigkeit die erforderlichen Unterlagen über die größten Achslasten nebst Achsabständen ihrer schwersten Züge einzureichen und um Bestätigung der ausreichenden Tragfähigkeit zu ersuchen. Reicht die Tragfähigkeit für die größten Belastungen nicht aus und ist eine Verstärkung nicht möglich, so sind die höchstzulässigen Belastungen vom Rechtsträger oder Eigentümer festzulegen.

---

\* Zu beziehen durch das Ministerium für Verkehrswesen.



(4) Bei bahneigenen Brücken haben die Straßenbahnen die statischen Berechnungen für den Brückenbau von einem unbeteiligten Sachverständigen, der hierfür zugelassen ist, nachprüfen und bescheinigen zu lassen.

(5) Die bahneigenen Brücken sind alle 6 Jahre einer eingehenden Hauptprüfung (Untersuchung des gesamten Bauwerkes) und alle 3 Jahre einer Nebenprüfung (Untersuchung der wichtigsten tragenden Teile) zu unterziehen. Das Ergebnis ist in Brückenbücher einzutragen, bei denen das Formblatt der Deutschen Reichsbahn\* zum Anhalt zu nehmen ist.

(6) Die Brücken sind in einem solchen Zustand zu erhalten, daß sie gegen Feuer, Rostbildung und andere schädigende Einflüsse hinreichend geschützt sind.

(7) Alle Unterlagen über Berechnungen und Nachprüfungen der Brücken sind sorgfältig vom Nahverkehrsbetrieb aufzubewahren.

## § 16

### **Stromerzeugungs-, Stromverteilungs-, Werkstätten- und Leitungsanlagen**

(1) Für den Bau und Betrieb der Stromerzeugungs-, Stromverteilungs-, Werkstätten- und Leitungsanlagen gelten insbesondere

- a) die Arbeitsschutzanordnungen,
- b) das von der Kammer der Technik herausgegebene „Vorschriftenwerk Deutscher Elektrotechniker“.

(2) Die Einhaltung des von der Kammer der Technik herausgegebenen „Vorschriftenwerkes Deutscher Elektrotechniker“ für Anlagen des Fahrbetriebes wird vom zuständigen BB überwacht.

(3) Die elektrische Energie darf von bahnfremden Energieverteilungsanlagen bezogen werden, wenn die liefernden Energie-Versorgungsbetriebe

- a) den Anforderungen des Bahnbetriebes dauernd mit der nötigen Sicherheit entsprechen können und
- b) sich verpflichten, jederzeit Besichtigungen der der Bahnstromversorgung dienenden Energieanlagen durch Vertreter des Verkehrsbetriebes und der Bahnaufsichtsorgane zuzulassen.

(4) Zu der Oberleitung gehören neben den Fahr- und Abspanndrähten sämtliche für die Stromzuführung notwendigen Einrichtungen, wie Trennschalter, Kabelzuleitungen, Überspannungsschutz und Teile für elektrisch betätigte Weichen, ferner Signaleinrichtungen, soweit sie an den Oberleitungen befestigt werden müssen.

(5) Das lichte Maß zwischen Randsteinkante und Vorderkante des Mastes muß mindestens 0,60 m betragen.

---

\* Zu beziehen durch das Ministerium für Verkehrswesen.



## § 17

### Unterhaltung und Untersuchung der Bahnanlagen

(1) Die Bahn ist so zu unterhalten, daß jede Strecke ohne Gefahr mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit befahren werden kann.

(2) Die Bahn, einschließlich der Fahrleitungs- und sonstigen Leitungsanlagen, muß regelmäßig auf ihren ordnungsmäßigen Zustand untersucht werden. Die Fristen der regelmäßigen Prüfungen bestimmt der Technische Leiter. Den mit der Überwachung beauftragten Beschäftigten hat er nach Bedarf Dienstanweisungen zu geben. Über die regelmäßigen Untersuchungen sind Aufzeichnungen zu führen, aus denen auch die Beseitigung der Mängel zu ersehen sein muß.

(3) Die bei den Untersuchungen festgestellten Mängel sind unverzüglich zu beseitigen. Streckenabschnitte, die nicht ohne Gefahr mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit befahren werden können, sind als Langsamfahrstellen zu kennzeichnen; nötigenfalls sind sie stillzulegen.

## Abschnitt III

### Fahrzeuge

## § 18

### Beschaffenheit der Fahrzeuge

(1) Die Fahrzeuge müssen so gebaut und unterhalten werden, daß sie auf den für sie bestimmten Strecken mit den dort zugelassenen Geschwindigkeiten ohne Gefahr bewegt werden können.

(2) Neue und umgebaute Fahrzeuge dürfen nur so hoch sein, daß Durchfahrten mit einer lichten Mindesthöhe von 4,50 m ohne Schwierigkeiten befahren werden können.

## § 19

### Räder

(1) Die Räder müssen Spurkränze haben.

(2) Für die bearbeiteten Radreifen der Trieb- und Beiwagen sind Regelleistungen aufzustellen und in die Normen und Regelformen gemäß § 46 aufzunehmen. Ebenso sind die Abnutzungsgrenzen der Spurkränze und Radreifen und die Art ihrer Messung für die verschiedenen Verhältnisse (z. B. Schienen- und Radreifenformen, Spurweiten, Fahrgeschwindigkeiten) in den Normen und Regelformen festzulegen. Dabei dürfen folgende Mindestmaße nicht unterschritten werden:

Dicke der Spurkränze . . . . .	8 mm
Höhe der Spurkränze . . . . .	10 mm



Dicke der Radreifen, soweit sie aufgeschrumpft sind, bei Triebwagen und Lokomotiven	
bis 6 t Achslast . . . . .	16 mm
über 6 t Achslast . . . . .	16 mm
bei allen übrigen Fahrzeugen . . . . .	14 mm.

Die Achslast bezieht sich auf voll besetzte Wagen entsprechend der vorgeschriebenen Sitz- und Stehplatzzahl, auf das Eigengewicht bei Lokomotiven bzw. auf das Eigen- und Ladegewicht der Güterwagen. Die angegebenen Mindestmaße für die Höhe und Dicke der Spurkränze und für die Dicke der Radreifen sind an den in der Anlage 7 angegebenen Stellen zu messen. Bei Radreifen, die durch eine Befestigung unterhalb der Benutzungsfläche oder sonstwie geschwächt sind, müssen die Mindestmaße an der schwächsten Stelle vorhanden sein.

(3) Die Räder sind so anzuordnen und zu lagern, daß alle Gleisbogen sicher durchfahren werden können.

## § 20

### Federung

Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Fahrzeuge sind gut abzufedern. Diese Federung soll sich bei neuen Wagen nicht nur auf die senkrechten und seitlichen Kräfte, sondern auch auf die Längskräfte beziehen, so daß Stöße beim Anfahren und Bremsen vermieden werden.

## § 21

### Zug- und Stoßvorrichtungen

(1) Sämtliche im Betrieb verwendeten Fahrzeuge müssen mit Zug- und Stoßvorrichtungen versehen sein. Bei Betrieb mit Beiwagen sind die Zugvorrichtungen abzufedern.

(2) Muß zum Kuppeln zwischen die Fahrzeuge getreten werden, so sind die Fahrzeuge so zu bauen, daß auch bei völlig eingedrückten Stoßvorrichtungen zwischen den am weitesten vorspringenden Teilen der beiden Fahrzeuge (Rammbohlen, Stirnwände) noch ein genügender Abstand bleibt. Dieser soll bis 100 cm über SO mindestens 30 cm betragen, darüber hinaus mindestens 40 cm, gemessen im geraden Gleis in Wagenlängsrichtung. Der Schutz für den Ankuppler (Rammklotz) soll eine größte Breite von 50 cm nicht überschreiten.

(3) Im Betrieb ständig miteinander verbundene Wagen gelten als ein Fahrzeug.



## § 22

### Fangschutzvorrichtungen und Bahnräumer

(1) An den Fahrgestellen der Fahrzeuge sind dicht vor den Rädern sicher wirkende Fangschutzvorrichtungen oder Bahnräumer anzubringen.

(2) Das an der Spitze eines Zuges laufende Fahrzeug muß an der Kopfseite vor der ersten Achse mit einer über die ganze Fahrgestellbreite reichenden Fangschutzvorrichtung versehen sein, die geeignet ist, auf den Schienen liegende Hindernisse aufzufangen und die deshalb sehr widerstandsfähig sein muß. Sollte die technische Ausführung vorhandener Fahrzeuge eine Fangschutzvorrichtung nicht zulassen, so sind sicher wirkende Bahnräumer anzubringen.

(3) Bahnräumer müssen über die ganze Fahrgestellbreite reichen und in Fahrtrichtung vor der ersten Achse jedes Wagens angebracht werden. Die Höhe zwischen der SO und dem Auslöser der Fangschutzvorrichtung bzw. dem Bahnräumer darf 10 cm nicht übersteigen. Fangschutzvorrichtung und Bahnräumer dürfen durch andere Fahrzeugteile in ihrer Wirkung nicht beeinträchtigt werden.

## § 23

### Bremsen

(1) Alle Fahrzeuge für Personenbeförderung, die für eine Geschwindigkeit von 25 km/h und mehr zugelassen werden, müssen

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

haben, die jederzeit von jedem Führerstand aus leicht bedienbar sind. Eine der Betriebsbremsen muß von der Haftreibung zwischen Rad und Schiene unabhängig sein. Bei Zügen, die aus mehreren Fahrzeugen bestehen, müssen die Betriebsbremsen aller Fahrzeuge vom Führerstand des ersten Fahrzeuges aus betätigt werden können.

(2) Mit den Betriebsbremsen muß sowohl beim einzelnen Triebfahrzeug als auch bei einem Zug aus mehreren Fahrzeugen eine mittlere Bremsverzögerung erreicht werden von  $1,8 \text{ m/s}^2$  bei vierachsigen und  $1,6 \text{ m/s}^2$  bei drei- und zweiachsigen Fahrzeugen bei Ausgangsgeschwindigkeiten von 25 km/h bis 40 km/h,  $2,3 \text{ m/s}^2$  bei vierachsigen und  $2,0 \text{ m/s}^2$  bei drei- und zweiachsigen Fahrzeugen bei Ausgangsgeschwindigkeiten von mehr als 40 km/h.

(3) Für Fahrzeuge, die für Geschwindigkeiten von weniger als 25 km/h zugelassen werden, genügen eine Betriebsbremse und eine Handbremse. Mit der Betriebsbremse muß bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 15 km/h eine mittlere Bremsverzögerung von  $1,0 \text{ m/s}^2$  und mit der Handbremse eine Bremsverzögerung von mindestens  $0,8 \text{ m/s}^2$  erreicht werden.



(4) Die Verzögerungen müssen bei ordnungsmäßiger Bremsung vom Beginn der Bremstätigkeit bis zum Stillstand auf trockenen Schienen auf gerader ebener Fahrbahn ohne Sandung mit unbelasteten Fahrzeugen erreicht werden. Zur Berechnung der mittleren Verzögerung ist die Formel

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

$b =$  Bremsverzögerung in  $m/s^2$   
 $v =$  Geschwindigkeit in  $m/s$   
 $s =$  Bremsweg in  $m$

zugrunde zu legen. Als Anfangsgeschwindigkeit zu Beginn der Bremsbetätigung kann die Geschwindigkeit zugrunde gelegt 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 durch Stoppuhren festzustellen. Die Ausgangsgeschwindigkeit kann auch durch Geschwindigkeitsmesser ermittelt werden.

(5) Feststellbremsen und Handbremsen sind so einzurichten, daß beim Bremsen die Kurbel oder Handräder im Uhrzeigersinne gedreht und Hebelbremsen in Richtung auf den Körper des Bremsenden bewegt werden müssen. Die Bremsen müssen gegen Nachlassen der Bremskraft und gegen unbeabsichtigtes Lösen gesichert sein. Im Beiwagen müssen die Bremsen von einer leicht zugänglichen Stelle aus betätigt werden können. Die Feststellbremse oder Handbremse muß einen voll belasteten Zug auf der zugelassenen größten Längsneigung von 100 % ausschließlich durch mechanische Mittel am Abrollen hindern können; für sie dürfen die Bremsflächen und die mechanischen Übertragungseinrichtungen einer Betriebsbremse mitbenutzt werden.

(6) Bisher zugelassene Fahrzeuge, die diesen Bestimmungen nicht genügen, müssen unverzüglich vorschriftsmäßig umgebaut werden.

## § 24

### Sandstreuung

(1) Triebwagen müssen sicher wirkende Sandstreuvorrichtungen haben, die von dem jeweils vorderen Führerstand aus bedienbar und so eingerichtet sind, daß der Sand auf beide Schienen dicht vor die ersten gebremsten Räder fällt. Bei vierachsigen Triebwagen muß der Sand gleichzeitig auf beide Schienen vor die ersten Räder beider Drehgestelle fallen.

(2) Wenn die eingebauten Sandbehälter für einen Tagesdienst nicht ausreichen, sind Vorratsbehälter im Wagen oder an geeigneten Stellen der Strecke vorzusehen und gegen mißbräuchliche Benutzung zu sichern.

(3) Neue Fahrzeuge müssen eine Sandstreuvorrichtung haben, die auch bei Rückwärtsbewegung des Zuges wirksam ist.



### Fahrzeugaufbauten

(1) Für die Beförderung von Personen bestimmte neue Fahrzeuge dürfen nur zugelassen werden, wenn der tragende Teil des Aufbaues in Ganzmetallbauweise so ausgeführt ist, daß der nach dem jeweiligen Stand der Technik erreichbare Schutz für alle im Fahrzeug befindlichen Personen gewährleistet ist. An Stelle von Metallen können auch andere schwer entflammare und splitterfreie Baustoffe verwendet werden.

(2) Ab 1. Januar 1960 müssen bei neuen Wagen sämtliche Scheiben aus Sicherheitsglas bestehen.

(3) Die Ein- und Ausstiege müssen Türen oder Abschlußvorrichtungen haben, damit ein Hinausstürzen der Fahrgäste während der Fahrt und das Ein- und Aussteigen auf der falschen Seite verhindert werden können. Die Außentüren oder Abschlußvorrichtungen müssen absperrbar sein und sich in den Endstellungen selbst halten. Außerdem müssen für die Fahrgäste im Wageninnern und auf den Plattformen ausreichend geeignete Vorrichtungen zum Festhalten vorgesehen werden. Bei neuen Fahrzeugen müssen die Außentüren durch Fernsteuerung geschlossen und geöffnet werden können. Sie müssen im geschlossenen Zustand Trittstufen und Griffstangen so abdecken, daß ein Aufspringen während der Fahrt nicht möglich ist. Werden äußere Handgriffe vorgesehen, so sind sie versenkt in Muschelform oder in einer anderen versenkten Form auszubilden. Außerdem muß bei neuen Wagen eine Trittstufenbeleuchtung vorgesehen sein, durch die der Ausstieg ausreichend beleuchtet wird.

(4) Jeder Führerstand muß so ausgebildet und ausgerüstet sein, daß er eine gute Belüftung hat und der Triebwagenführer bei Ausübung seines Dienstes nicht behindert werden kann und nach den Seiten ein ausreichendes Blickfeld hat. Ferner muß der Triebwagenführer gegen Witte- rungseinflüsse sowie gegen Blendung von außen und aus dem Wagen- inneren geschützt sein. Bei neuen Fahrzeugen ist ein Sitz für den Trieb- wagenführer vorzusehen; außerdem sind an den Stirnscheiben Einrich- tungen anzubringen, die dem Triebwagenführer einen klaren Durchblick gewährleisten.

(5) Bisher zugelassene Fahrzeuge, die den Bestimmungen der Absätze 2 bis 4 nicht genügen, müssen bis 31. Dezember 1965 vorschriftsmäßig umgebaut und ausgerüstet sein.

### Ausrüstung mit Warnungs- und Verständigungseinrichtungen sowie Geschwindigkeitsmessern und Rückspiegeln

(1) Jeder Führerstand ist mit einer Läutevorrichtung zur Warnung von Teilnehmern am Straßenverkehr auszurüsten. Außerdem kann, nament-



lich für Überland- und Vorortbahnen, noch eine zusätzliche akustische Warnvorrichtung angebracht werden. Die Stärke ihrer Wirkung hat sich nach den örtlichen Verhältnissen zu richten.

(2) Der Triebwagenführer muß Richtungsänderungen durch besondere Einrichtungen anzeigen können, die in einer Höhe von 1,80 m bis 2,50 m über SO nicht angebracht werden dürfen und auch bei Tageslicht voll wirksam sind.

(3) Alle Fahrzeuge müssen mit Einrichtungen versehen sein, die es dem Zugpersonal (Triebwagenführer, Zugführer und Zugschaffner) ermöglichen, sich untereinander zu verständigen. Hierfür können Schall- oder Lichtsignale verwendet werden. Für Notsignale müssen Vorrichtungen zur Abgabe von Schallsignalen vorhanden sein.

(4) Neue Triebwagen sind mit Geschwindigkeitsmessern auszurüsten.

(5) An allen Triebwagen sind am Führerstand Rückspiegel zur Beobachtung des Straßenverkehrs in solcher Höhe anzubringen, daß die Fahrgäste an den Haltestellen und auch das aus dem Wagen sich herausbeugende Zugpersonal beim Begegnen mit einem Zug auf dem Nachbargleis durch diese Spiegel nicht gefährdet werden können.

(6) Bisher zugelassene Fahrzeuge, die diesen Bestimmungen nicht genügen, müssen bis 31. Dezember 1961 vorschriftsmäßig ausgerüstet sein.

## § 27

### Beschriftung der Fahrzeuge

(1) An den Fahrzeugen sind anzuschreiben:

1. die Bezeichnung des Betriebes, wobei auch Geschäftszeichen oder Wappen verwendet werden können,
2. die Wagennummer,
3. das Eigengewicht,
4. die zugelassene Anzahl der Sitz- und Stehplätze im Innern des Wagens, die jedoch in jedem Raum nur einmal angeschrieben zu werden braucht, bzw. das Ladegewicht bei Wagen, die nicht der Personenbeförderung dienen,
5. der Zeitpunkt der letzten Hauptuntersuchung.

(2) Die Anschriften müssen eindeutig und gut sichtbar sein. Ihre Wirkung darf durch andere Anschriften und dergleichen, auch durch Außenwerbung nicht beeinträchtigt werden. Für sie sind klare Schriftzeichen nach DIN 1451 anzuwenden.

(3) Durch das Anbringen von Reklameplakaten darf die Durchsicht durch die Scheiben der Wagen sowohl für das Zugpersonal als auch für die Fahrgäste nicht behindert werden.



### Untersuchung der Fahrzeuge

(1) Alle Fahrzeuge, die für Geschwindigkeiten von 25 km/h und mehr zugelassen sind, müssen

1. wenn sie vor dem 1. Januar 1927 erstmals zugelassen worden sind, nach Zurücklegung von 200 000 km, mindestens aber alle 4 Jahre,
2. wenn sie nach dem 31. Dezember 1926 erstmals zugelassen worden sind, nach Zurücklegung von 250 000 km, mindestens aber alle 5 Jahre, einer eingehenden Untersuchung (Hauptuntersuchung), die sich besonders auf alle der Abnutzung unterliegenden Fahrzeugteile erstreckt, unterzogen werden. Alle Fahrzeuge, die für Geschwindigkeiten von weniger als 25 km/h zugelassen sind, müssen mindestens alle 5 Jahre eingehend untersucht werden.

(2) Außer den Hauptuntersuchungen sind Zwischenuntersuchungen vorzunehmen, die sich nur auf diejenigen Einrichtungen der Fahrzeuge zu erstrecken brauchen, von denen die Betriebssicherheit abhängt, insbesondere auf die Bestandteile und Wirkung aller Bremsen, das Laufgestell, die elektrische Ausrüstung und die Abschlußvorrichtung der Plattformen. Die Häufigkeit der Zwischenuntersuchungen richtet sich nach den jeweiligen Betriebsverhältnissen. In der Regel soll eine Zwischenuntersuchung spätestens nach einem Jahr vorgenommen werden.

(3) Über die Kilometerleistungen sowie über alle ausgeführten Untersuchungen und Mängelbeseitigungen an den einzelnen Fahrzeugen sind übersichtliche Aufzeichnungen zu führen. Die Fristen für die Untersuchung sind vom Tage der Inbetriebnahme nach der Untersuchung bis zum Tage der Außerdienststellung zum Zwecke der nächsten Untersuchung zu rechnen. Sie dürfen auf Antrag des Technischen Leiters vom zuständigen BB um die Zeiten etwaiger Abstellungen einschließlich der Zeiten für Ausbesserungen verlängert werden, wenn Abstellung und Ausbesserung jeweils zusammenhängend länger als 2 Monate gedauert haben. Die Verlängerung der Fristen zwischen 2 Hauptuntersuchungen insgesamt darf jedoch höchstens ein Jahr betragen.

(4) Für Fahrzeuge außergewöhnlicher Bauart, Antriebsweise oder Zweckbestimmung sind Bau, Abnahme und Untersuchung durch den zuständigen BB im Einvernehmen mit dem Verwaltungsaufsichtsorgan besonders zu regeln.

#### Abschnitt IV

### Bahnbetrieb

#### Verantwortung im Bahnbetrieb

(1) Für jeden Bahnbetrieb ist ein leitender Bahnbetriebsangehöriger mit der Funktion des Technischen Leiters zu betrauen. Er ist für die sichere und ordnungsmäßige Betriebsdurchführung und für die Einhaltung der



geltenden Bestimmungen, insbesondere der Bestimmungen dieser Durchführungsbestimmung, dem Direktor des Betriebes verantwortlich. Bei großen Betrieben können mehrere für einzelne Betriebszweige verantwortliche Technische Leiter bestellt werden. Für jeden Technischen Leiter ist ein Vertreter zu bestimmen.

(2) Der Technische Leiter bzw. die für einzelne Betriebszweige verantwortlichen Technischen Leiter und ihre Vertreter müssen von dem zuständigen BB bestätigt werden. Die Bestätigung darf nur erteilt werden, wenn persönliche und fachliche Eignung sowie Betriebserfahrung nachgewiesen sind.

(3) Dem Technischen Leiter bzw. den für einzelne Betriebszweige verantwortlichen Technischen Leitern und ihren Vertretern sind vom Direktor des Betriebes Befugnisse einzuräumen, die zur sicheren und ordnungsgemäßen Betriebsdurchführung notwendig sind. Hierzu gehört auch die maßgebliche Beteiligung bei der Auswahl, der Bemessung und dem Einsatz des technischen und Fahrpersonals. Der Technische Leiter untersucht die Dienstverfehlungen der ihm unterstellten Betriebsangehörigen und macht, soweit ihm nicht selbst Disziplinarbefugnisse übertragen worden sind, dem Direktor des Betriebes Vorschläge über Maßnahmen, die er nach Feststellung der dienstlichen Verfehlungen für notwendig hält. Der Vertreter darf nur dann die Obliegenheiten des Technischen Leiters übernehmen, wenn ihm die technische Betriebsleitung ausdrücklich vom Technischen Leiter übergeben worden ist. Ist der Technische Leiter verhindert, hat der Direktor des Betriebes dem Vertreter die technische Leitung des Betriebes zu übertragen. Im Notfalle darf der Vertreter auch ohne Dienstübergabe die Funktion des Technischen Leiters ausüben.

## § 30

### **Bahnbetriebsangehörige**

(1) Bahnbetriebsangehörige sind in der Regel folgende Beschäftigte der Straßenbahn und ihre Vertreter:

1. Direktor des Betriebes
2. Leiter des Verkehrsbereiches
3. Leiter des technischen Bereiches (Technischer Leiter)
4. Dispatcher
5. Sicherheitsinspektor
6. Betriebsingenieur
7. Betriebshofvorsteher und sonstige im Bahnunterhaltungsdienst beschäftigte Aufsichtspersonen
8. Fahrdienstleiter, Fahrmeister
9. Ausbildungspersonal für Zugpersonal
10. Zugpersonal
11. Weichensteller, Bahnwärter, Streckenläufer.



Hierbei ist es gleichgültig, ob die fragliche Tätigkeit ständig oder nur vorübergehend ausgeführt wird.

(2) Die Bahnbetriebsangehörigen müssen mindestens 18 Jahre alt, tauglich, ausgebildet, geprüft und zuverlässig sein. Die körperliche Tauglichkeit ist nach der vom GBB zu erlassenden Tauglichkeitsvorschrift unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse festzustellen.

(3) Vor Übernahme in den Bahnbetriebsdienst ist der Anwärter durch einen Arzt des Medizinischen Dienstes des Verkehrswesens auf Tauglichkeit zu untersuchen. Nach schweren Krankheiten oder Unfällen — unabhängig von eigenen Körperschäden oder Schuld — ist eine erneute Untersuchung vorzunehmen. Nach dem vierzigsten Lebensjahr ist alle 5 Jahre und vom sechzigsten Lebensjahr in jedem Jahr eine Nachprüfung über Hör- und Sehvermögen und Farbtüchtigkeit, soweit diese für den Dienst des Betreffenden erforderlich sind, vorzunehmen. Das Ergebnis der Untersuchung und der Nachprüfung ist in den Personalakten zu vermerken. Jeder Bahnbetriebsangehörige hat den Verkehrsbetrieb von Gesundheitsschäden oder Unfällen, die er erlitten hat, unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

(4) Die für die Tätigkeit als Aufsichtführende im Bahnbetrieb oder als Zugpersonal vorgesehenen Betriebsangehörigen sind eine angemessene Zeit unter Aufsicht zuverlässiger und geeigneter Lehrbeauftragter auszubilden. Vor Beginn ihrer selbständigen Tätigkeit müssen sie sich einer Prüfung unterziehen. Die Abnahme der Prüfung kann der verantwortliche Technische Leiter einem geeigneten Beschäftigten übertragen, der jedoch die Prüflinge nicht ausgebildet haben darf. Nach bestandener Prüfung erhalten diese Bahnbetriebsangehörigen einen Ausweis. Dieser muß von dem verantwortlichen Technischen Leiter und dem Prüfenden unterschrieben sein. Soll ihre verantwortliche Tätigkeit später auf andere Dienstverrichtungen ausgedehnt werden, so ist hierfür eine weitere Ausbildung und Prüfung erforderlich. Der Ausbildungsplan für das Zugpersonal ist dem zuständigen BB bekanntzugeben. Dieser ist berechtigt, an den Prüfungen teilzunehmen. Erhebt er Einspruch gegen die Erteilung der Dienstberechtigung, so ist nach einer angemessenen weiteren Ausbildungszeit eine erneute Prüfung vorzunehmen.

(5) Die Bahnbetriebsangehörigen müssen von dem verantwortlichen Technischen Leiter für die Ausübung ihrer Tätigkeit Dienstanweisungen erhalten, die gegen Quittung auszuhändigen sind. Die Dienstanweisungen, die besonders für die Bahnbetriebsangehörigen des Außendienstes erforderlich sind, müssen alle Einzelheiten der Diensthandhabung, auch über das Verhalten im Straßenverkehr sowie bei Unfällen und Betriebsunregelmäßigkeiten enthalten. Art und Umfang der Dienstanweisung richten sich nach den Bedürfnissen des Betriebes und Verkehrs. Eine Genehmigung durch den zuständigen BB ist nicht erforderlich.

(6) Die Dienstsicht der Bahnbetriebsangehörigen umfaßt die gesetzlich festgelegte Arbeitszeit einschließlich Wendezeit und die bezahlten Pausen und muß so bemessen sein, daß eine die Betriebssicherheit gefährdende Inanspruchnahme der Bahnbetriebsangehörigen ausgeschlossen ist.



Ihnen sind eine ausreichende Ruhezeit zwischen zwei Dienstschichten und Dienstbefreiungen (dienstfreie Tage) zu gewähren.

(7) Im Fahrdienst Beschäftigte (Zugpersonal, Verkehrsaufsichtspersonal) müssen Dienstkleidung, Aushilfskräfte mindestens eine Dienstmütze tragen. Der Direktor des Betriebes kann auch in anderen Fällen das Tragen von Dienstkleidung vorschreiben. Bahnbetriebsangehörige, die bei Ausübung ihrer Pflichten durch den Straßenverkehr gefährdet werden können, müssen Warnkleidung tragen oder durch Warnzeichen gesichert werden.

(8) Das Zugpersonal hat eine Mundpfeife bei sich zu führen. Soweit erforderlich, haben die im Fahrdienst Beschäftigten eine Uhr zu tragen.

## § 31

### Zugbildung

(1) Die Züge können aus einem oder mehreren Triebwagen oder aus Triebwagen und Beiwagen bestehen. Züge, die aus mehreren Wagen zusammengesetzt werden, sind so zu bilden, daß stets ein Führerstand an die Spitze des Zuges kommt. Diese Regel gilt nicht für Rangierfahrten und Fahrten in Störungsfällen. Bei der Festsetzung der Zuglänge sind die Verkehrsverhältnisse der Straßenbahn und des übrigen Straßenverkehrs in Betracht zu ziehen. Die Zuglänge darf bei Stadtverkehr höchstens drei, bei Vorortverkehr höchstens vier Wagen betragen. Größere Zuglängen bedürfen der Genehmigung durch den zuständigen BB im Einvernehmen mit dem Verwaltungsaufsichtorgan.

(2) Den Zügen im öffentlichen Personenverkehr dürfen Wagen, die nicht der Personenbeförderung dienen, nur am Schluß und nur dann beigestellt werden, wenn sie eine durchgehende Bremse oder besetzte Handbremse haben. Güterwagen und Arbeitswagen des Bahnbetriebes, die diesen Bremsvorschriften entsprechen, dürfen nur dann angehängt werden, wenn sie sich ihrer Bauart nach dazu eignen und die Sicherheit des Zugbetriebes nicht beeinträchtigt wird. Gepäckwagen, die diesen Bedingungen entsprechen, können außer am Schluß auch an anderer Stelle in die Züge eingestellt werden. Schienenfahrzeuge ohne Bremse dürfen nur angehängt werden, wenn es sich um leichte, einachsige Fahrzeuge handelt und wenn es der Technische Leiter zugelassen hat. Bei betriebseigenen Fahrzeugen ohne Bremse kann der Technische Leiter auch leichte zweiachsige Fahrzeuge zulassen. Arbeitswagen müssen als solche deutlich erkennbar sein und dürfen nicht von Fahrgästen benutzt werden.

(3) Beim Umsetzen der Züge ist das Abstoßen der Beiwagen durch die Triebfahrzeuge unzulässig. Ein Ablaufen der Beiwagen ist nur zulässig, wenn

- a) sie von Fahrgästen nicht besetzt sind,
- b) sie nicht über das beabsichtigte Ziel hinauslaufen können,



- c) sie an der Spitze mit einem Bremser besetzt sind und  
d) die Strecke zu übersehen ist.

Nach jedem Umkuppeln ist die Wirksamkeit der durchgehenden Bremse durch den Triebwagenführer zu prüfen. Das sichere und unfallfreie An- und Abkuppeln der Fahrzeuge ist in der Dienstanweisung für das Zugpersonal zu regeln.

- (4) Der Zugführer ist für richtige Zugbildung und Kupplung der Wagen und das richtige Anbringen aller Zugsignale verantwortlich.

## § 32

### Zugsignale und Innenbeleuchtung des Zuges

(1) Jeder Zug muß an der Stirnseite mit mindestens einem Scheinwerfer mit weißem oder schwach gelbem Licht ausgerüstet sein, dessen untere Spiegelkante nicht höher als 1 m über SO liegen darf. Mit dem Scheinwerfer muß bei Dunkelheit, starkem Nebel oder schlechter Sicht die Gleiszone so ausgeleuchtet werden, daß auf die Länge des Bremsweges entsprechend Bremszeit und Reaktionszeit auch bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Menschen und Gegenstände in der Gleiszone noch deutlich erkennbar sind. Die Leuchtwirkung des Scheinwerfers muß im Straßenverkehr der für Kraftfahrzeuge zugelassenen entsprechen. Scheinwerfer, die stärker leuchten, müssen auf das vorgeschriebene Maß abblendbar sein und vom Triebwagenführer abgeblendet werden, wenn die Sicherheit des Verkehrs auf oder neben der Straße, insbesondere die Rücksicht auf entgegenkommende Verkehrsteilnehmer, es erfordert. Diese Verpflichtung besteht gegenüber Fußgängern nur, soweit sie in geschlossenen Abteilungen marschieren. Dagegen ist stets abzublenden, wenn eine Straßenbahn, die im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegt, vor einer höhengleichen Kreuzung mit einer Eisenbahn oder einer Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper hält.

(2) An der höchsten Stelle der Stirnseite jedes Zuges muß in der Mitte eine Stirnleuchte, die auch die Linienbezeichnung enthalten kann, angebracht sein. Sie muß während der Dunkelheit auch bei aufgeblendetem Scheinwerfer des Straßenbahnfahrzeuges in 100 m Entfernung bei klarer Sicht deutlich erkennbar sein.

(3) Jeder Zug muß an der Rückseite mit mindestens einer Schlußleuchte für rotes Licht und mit zwei roten Rückstrahlern gekennzeichnet sein. Die Unterkanten der Schlußleuchten dürfen nicht höher als 1,25 m über SO und die der Rückstrahler nicht höher als 0,50 m über SO liegen. Rückstrahler können auch zugleich als Schlußleuchten ausgebildet sein. Werden Bremsleuchten bei neuen Wagen verwendet, so müssen diese gelbrotes Licht zeigen und, wenn sie mit Schlußleuchten zusammengebaut sind, stärker als diese leuchten, ohne jedoch zu blenden. Im übrigen gilt § 80 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung — StVZO — vom 4. Oktober 1956 (GBl. I S. 1251).



(4) Die Stirn- und Schlußbeleuchtung ist bei Dunkelheit, starkem Nebel oder schlechter Sicht in Betrieb zu setzen.

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

(6) Bisher zugelassene Fahrzeuge, die diesen Bestimmungen nicht entsprechen, können mit Genehmigung des zuständigen BB bis auf weiteres in Betrieb bleiben.

### § 33

#### **Zugpersonal**

(1) Das Zugpersonal besteht aus dem Triebwagenführer und dem Zugbegleitpersonal (Zugführer und Zugschaffner) sowie den etwa dem Zuge zugeteilten Bremsern.

(2) Das Zugpersonal muß bei der Übernahme des Dienstes und während des gesamten Dienstes zur Ausübung seiner Dienstobliegenheiten voll geeignet sein. Insbesondere darf es nicht unter Wirkung von alkoholischen Getränken oder Rauschgiften stehen. Es hat auch den Vorbereitungs- und Abschlußdienst gewissenhaft wahrzunehmen. Hierzu muß ihm eine ausreichende Arbeitszeit zur Verfügung gestellt werden.

(3) Das Zugbegleitpersonal muß mit der Bedienung der Triebfahrzeuge so weit vertraut sein, daß es einen Zug im Bedarfsfalle zum Halten bringen kann.

(4) Das Zugpersonal ist während des Fahrdienstes (Fahrt und Aufenthalt) dem Zugführer dienstlich unterstellt. Soweit nicht der Zugschaffner des Triebwagens Zugführer ist, gelten Bau- und Betriebsvorschriften gemäß § 46. Bei besonderen Verhältnissen kann mit Zustimmung des zuständigen BB der Triebwagenführer als Zugführer bestimmt werden. In fahrtechnischen Angelegenheiten entscheidet der Triebwagenführer.

(5) Jeder Zug muß mit einem Triebwagenführer besetzt sein. Soweit nicht jeder den Fahrgästen zugängliche Wagen eines Zuges mit einem Zugschaffner besetzt ist, gelten Bau- und Betriebsvorschriften gemäß § 46. Bei Einmannwagen versieht der Triebwagenführer zugleich den Dienst des Zugschaffners. Bei besonderen Verhältnissen ist die Bedienung mehrerer Wagen durch einen Zugschaffner nur mit Genehmigung des zuständigen BB im Einvernehmen mit dem Verwaltungsaufsichtsorgan zulässig.

(6) Für die Straßenbahnzüge sind vom Zugbegleitpersonal Fahrberichte zu führen. Aus diesen müssen erkennbar sein: Die Namen des Zugpersonals, Fahrzeugnummer, besondere Vorkommnisse.

### § 34

#### **Bremssprobe und Bremsbedienung**

(1) Die Bremsrichtungen sind vor jeder Ausfahrt, nach jedem Umkuppeln und vor Übernahme eines Fahrzeuges oder bei Änderung der Zugzusammensetzung zu prüfen. Die Prüfung hat auf dem Betriebshof



oder unmittelbar nach Verlassen desselben, nach beendetem Umkuppeln, nach der Übernahme auf der Strecke oder nach Änderung der Zugzusammensetzung zu erfolgen. Sie ist mit allen vorhandenen Bremsarten vorzunehmen. Vor der Ausfahrt und nach der Übernahme des Fahrzeuges hat sich der Triebwagenführer vom richtigen Arbeiten des Sandstreuers und davon zu überzeugen, daß ein ausreichender Sandvorrat vorhanden ist.

(2) Für Strecken mit starken Neigungen sind besondere Regelungen über Bremsproben durch den Technischen Leiter zu treffen. Sie sind in die Sonderbestimmungen gemäß § 47 aufzunehmen.

(3) Für das sichere Abbremsen des Zuges ist der Triebwagenführer verantwortlich. Wenn die Wirkung der von ihm bedienten Bremsen nicht ausreicht, sind die Feststellbremsen oder Handbremsen der angehängten Wagen von den Zugschaffnern zu bedienen. Dies gilt besonders bei Störungen der durchgehenden Bremse. In solchem Falle hat der Triebwagenführer den Triebwagenschaffner und dieser die Beiwagenschaffner zu verständigen, daß sie nach Bedarf die Bremsen der Beiwagen zu bedienen haben; für neue Wagen gilt § 35 Abs. 4. Der Zug darf nur mit verminderter Geschwindigkeit ohne Fahrgäste weitergefahren werden. Betriebsunsichere Züge oder Fahrzeuge sind unverzüglich aus dem Verkehr zu ziehen.

## § 35

### Signale des Zugpersonals

(1) Der Triebwagenführer hat im Bedarfsfalle folgende Signale zu geben:

- a) Warnsignale bei Gefährdungen,
- b) Signale für die Richtungsänderung, soweit der Straßenverkehr berührt wird.

(2) Als Warnsignal sind Schallsignale zu verwenden. Diese hat der Triebwagenführer durch Fuß- oder Handglocke oder dergleichen zu geben. Außerhalb geschlossener Ortsteile können Schallsignale von größerer Tonstärke benutzt werden. Es sind nur die in den Sonderbestimmungen gemäß § 47 vorgeschriebenen Signale zu geben. Beim Schieben von Wagen oder bei Rückwärtsfahrten sind Signale nötigenfalls mit der nach außen wirkenden Schaffnerglocke von dem Zugschaffner zu geben, der sich auf der vorderen Plattform befindet oder dem Zuge vorangeht. Unnötige Abgabe von Signalen ist unzulässig.

(3) Das Signal für Richtungsänderung ist vom Triebwagenführer rechtzeitig zu geben, wenn er die bisherige Fahrtrichtung ändert, ferner wenn sich die bisherige Lage des Gleises zur Fahrbahnachse ändert oder sich das Gleis einer Fahrbahnkante nähert, so daß eine Schrägüberschneidung der Straßenfahrbahn entsteht und ein Fahrzeug eingeklemmt werden könnte. Bei Bahnen auf eigenem Bahnkörper ist die Benutzung der Fahrtrichtungsanzeiger im allgemeinen nur dann erforderlich, wenn die



Straßenbahn neben der Straße herläuft und unter Änderung ihrer bisherigen Fahrtrichtung in den Verkehrsraum der Straße einmündet oder ihn überquert.

(4) Zur Verständigung des Zugpersonals untereinander gelten die Zp-Signale in der SOStrab. Diese Signale dürfen nicht mit den für Warnsignale vorgesehenen Einrichtungen gemäß Abs. 2 gegeben werden. Der Triebwagenführer darf nur auf Signal des Zugführers abfahren. Außerdem muß eine Verständigung des Triebwagenführers zum Zugführer möglich sein. Das Notsignal muß bei neuen Wagen vom Triebwagenführer bis zum Zugschaffner des letzten Beiwagens durchgehend gegeben werden können. Bei vorhandenen Wagen ist eine andere Regelung notfalls durch Mundpfeife mit Zustimmung des zuständigen BB zulässig. Die Zugschaffner der Beiwagen haben bei Notsignalen unverzüglich die Feststellbremse oder Handbremse anzuziehen.

(5) Alle Signale sind schnellstens zu befolgen und erforderlichenfalls weiterzugeben. Das Zugpersonal darf Dritte nicht mit der Abgabe von Signalen beauftragen und muß Mißbrauch durch Dritte verhindern.

## § 36

### Zielschilder

(1) Jeder fahrplanmäßige Zug im Personenverkehr muß vorn Liniennummer und Zielschild und hinten mindestens die Liniennummer führen. Bei neuen Fahrzeugen sind diese Hinweisschilder bei Dunkelheit zu beleuchten. Für die Beschriftung gilt § 27 Abs. 2. Die Fahrziel- oder Linienbezeichnung ist möglichst auch an den Längsseiten der Fahrzeuge anzubringen.

(2) Bei Zügen, die nicht dem öffentlichen Personenverkehr dienen, muß das Zielschild den Zweck der Fahrt erkennen lassen.

## § 37

### Besetzung der Wagen

(1) Die Wagen dürfen in der Regel nicht über die Zahl der angeschriebenen Sitz- und Stehplätze hinaus besetzt sein. Wenn aus Verkehrsgründen vorübergehend eine stärkere Besetzung unvermeidbar ist, so darf hierdurch das Zugpersonal nicht gehindert sein, neben seinen Dienstverrichtungen noch für die Sicherheit der Fahrgäste zu sorgen.

(2) Für die zulässige Besetzung der Wagen gilt folgendes:

a) auf Plattformen:

Für jeden Stehplatz müssen mindestens  $0,15 \text{ m}^2$  benutzbare Bodenfläche vorhanden sein. Für den Triebwagenführer sind bei nicht abgegrenztem Führerstand zwei Stehplätze, für den Zugschaffner ist, falls für ihn kein besonderer Sitz für die Abfertigung vorgesehen ist, ein Stehplatz freizuhalten,

b) im Wageninnern:

Für jeden Sitzplatz ist eine Breite von durchschnittlich  $0,48 \text{ m}$  und eine Länge (Sitztiefe) von  $0,70 \text{ m}$ , gerechnet ab Mitte der Rückenlehne,



vorzusehen. Bei der dann noch verbleibenden zusammenhängenden Bodenfläche im Gang müssen für jeden Stehplatz mindestens  $0,15\text{ m}^2$  verfügbar sein. Für die Beförderung von Kindern und Schülern ist eine entsprechend höhere Besetzung zulässig. Für die Benutzer der Stehplätze müssen — besonders an den Ausgangstüren — genügend Haltegriffe oder Haltestangen vorhanden sein.

### § 38

#### **Zugfolge**

(1) Ein Zug darf einem anderen nur in einem solchen Abstand folgen, daß er selbst bei unvermutetem Halten des vorausfahrenden Zuges auch bei ungünstigen Strecken-, Sicht- und Witterungsverhältnissen durch Betriebsbremsung rechtzeitig zum Halten gebracht werden kann. Darüber hinaus können im Bedarfsfalle Sondermaßnahmen zur Regelung der Zugfolge angeordnet werden.

(2) Die Zugfolge richtet sich im allgemeinen nach dem Dienstfahrplan. Bei eingleisigen Strecken sollen die Kreuzungen in planmäßig bestimmten Ausweichen erfolgen. Weitergehende Bestimmungen für die Sicherung und Regelung der Zugfolge durch Signale und Nachrichtenmittel — insbesondere auf eingleisigen Strecken — sind, soweit es die Betriebsverhältnisse erfordern, vom Technischen Leiter in den Sonderbestimmungen gemäß § 47 zu treffen. Sie sind nach einheitlichen Gesichtspunkten auszubilden und bedürfen der Genehmigung des zuständigen BB.

### § 39

#### **Zulässige Höchstgeschwindigkeit**

(1) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für das Streckennetz wird vom zuständigen BB auf Vorschlag des Technischen Leiters festgesetzt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, die an keiner Stelle und zu keiner Zeit überschritten werden darf. Die Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat nach technischen Gesichtspunkten, insbesondere nach den Streckenverhältnissen sowie dem Zustand der Gleisanlagen und Fahrzeuge zu erfolgen. Durch Versuchsfahrten ist festzustellen, ob die beantragte Höchstgeschwindigkeit für die in Frage kommenden Strecken und Fahrzeuge zugelassen werden kann.

(2) Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den einzelnen Streckenabschnitten sind vom Technischen Leiter unter eigener Verantwortung festzusetzen. Dabei sind die Bestimmungen der StVO zu beachten. Einer Genehmigung durch die Bahnaufsichtsorgane bedarf es nicht. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind dem zuständigen BB und dem Verwaltungsaufsichtsorgan mitzuteilen.

(3) In den Bau- und Betriebsvorschriften gemäß § 46 sind Angaben über die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Gleisbogen aufzunehmen.



## Befahren von Bahnkreuzungen und Wegübergängen

(1) Für das Befahren von Kreuzungen in Schienenhöhe mit Eisenbahnen, für die die BO gilt, gelten die Bestimmungen der BO, und zwar § 68 Abs. 1 und 2, wenn die Straßenbahn außerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegt, § 68 Abs. 3 und die hierzu erlassenen Anordnungen des Ministers für Verkehrswesen, wenn die Straßenbahn innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegt.

(2) Über die Vorfahrt an Kreuzungen in Schienenhöhe von

- a) Straßenbahnen untereinander, von denen mindestens eine außerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegt,
- b) Straßenbahnen mit Eisenbahnen, die der BO nicht unterliegen, entscheiden die Aufsichtsorgane der kreuzenden Bahnen.

(3) Bahnen des nicht öffentlichen Verkehrs, die durch Tore oder andere Sperrvorrichtungen gegen die Straße abgeschlossen sind, oder bei denen andere besondere Einrichtungen oder betriebliche Maßnahmen zur Sicherung des Straßenverkehrs vorgeschrieben sind, können von Straßenbahnen unter den gleichen Bedingungen wie von den anderen Straßenfahrzeugen gekreuzt werden. Betriebsruhe auf der gekreuzten Bahn ist durch die betriebsführende Stelle kenntlich zu machen.

(4) An Kreuzungen von Straßenbahnen und Straßen sind

- a) bei Straßenbahnen, die innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegen, die Bestimmungen über die Vorfahrt in § 13 StVO maßgebend; das gilt auch für Wegübergänge auf Bahnabschnitten, die aus örtlichen Gründen nur auf kurze Strecken außerhalb der Straße verlaufen;
- b) bei Straßenbahnen, die außerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße liegen, die Bestimmungen des § 12 StVO maßgebend. An Einmündungen dieser Straßenbahnen in Straßen gilt § 13 StVO.

(5) Ob und welche Sicherheitsmaßnahmen, z. B. hörbare Warnsignale und Geschwindigkeitsbeschränkungen der Straßenbahnfahrzeuge und Zwangshaltestellen an den Kreuzungen und Wegübergängen nach Abs. 2 und 3 notwendig sind, richtet sich nach der Verkehrsart und der Verkehrsdichte an der Bahnkreuzung. Außerdem muß für den Triebwagenführer ein ausreichendes Blickfeld über die zu kreuzende Bahnstrecke nach beiden Seiten vorhanden sein, andernfalls ist an geeigneter Stelle eine Zwangshaltestelle vor der Kreuzung vorzusehen.

(6) Die für die einzelnen Kreuzungen geltenden Regelungen sind in die Sonderbestimmungen gemäß § 47 aufzunehmen.



## § 41

### Schieben der Züge

(1) Züge dürfen nur dann geschoben werden, wenn die Zugspitze mit einem Bahnbetriebsangehörigen besetzt ist, der für den Fahrdienst ausgebildet und geprüft ist und der von dort aus die Fahr- und Warnsignale geben und die Bremsen bedienen kann. Dies gilt entsprechend auch beim Schieben von Einrichtungswagen, die am hinteren Ende keine Bremseneinrichtung haben.

(2) Wird ein Zug geschoben, so haben alle Zugschaffner der geschobenen Wagen das vordere Ende ihres Wagens zu besetzen und nach Anweisung des Zugschaffners an der Zugspitze zu handeln. Beim vordersten Wagen darf der Zugschaffner auch dem Zuge außerhalb der Gleiszone vorangehen. Der Triebwagenführer hat auf seinem Triebwagen, mit Ausnahme des Falles in Abs. 1 letzter Satz, den in der Fahrtrichtung nach vorn gelegenen Führerstand einzunehmen, den Zug mit höchstens 10 km/h vorsichtig zu fahren und dabei sorgfältig auf die Signale der Zugschaffner der vorderen Wagen zu achten. Wird auf längerer Strecke geschoben, so kann in Ausnahmefällen bei übersichtlichen verkehrsschwachen Außenstrecken und auf besonderem oder eigenem Bahnkörper eine größere Geschwindigkeit gefahren werden. Wird der Zug von der Spitze aus gesteuert, so gelten die vorgenannten Beschränkungen nicht.

## § 42

### Stillstehende Fahrzeuge

(1) Stillstehende Fahrzeuge sind sowohl gegen unbeabsichtigtes Abrollen als auch gegen unbefugtes Ingangsetzen den örtlichen Verhältnissen entsprechend wirksam zu sichern, nötigenfalls sind Radvorleger zu verwenden. Auf öffentlichen Straßen stillstehende Fahrzeuge müssen außerdem von einem Betriebsangehörigen beaufsichtigt oder abgeschlossen werden und bei Dunkelheit, starkem Nebel oder schlechter Sicht die vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen (Beleuchtung des Wageninnern, Schlußlichter, Notbeleuchtung) in Betrieb genommen werden, wenn Fahrzeuge und Personen in einer Entfernung von etwa 100 m nicht mehr deutlich wahrzunehmen sind. Dies gilt nicht, wenn die Fahrzeuge durch andere Lichtquellen ausreichend beleuchtet sind. Schaufenster- oder Reklamebeleuchtung gilt nicht als ausreichende Lichtquelle.

(2) Bei haltenden Zügen hat der Triebwagenführer durch Betätigung der Betriebsbremse oder durch Anziehen und Feststellen der Handbremse oder Feststellbremse während der Dauer des Aufenthaltes dafür zu sorgen, daß ein unbeabsichtigtes Abrollen vermieden wird. Verläßt er den Wagen (z. B. an Endhaltstellen) auf kurze Zeit, so muß er nicht nur die Fahrzeuge feststellen, sondern auch die Bedienungshebel (für Fahrshalter, Umschalter und dergleichen) an sich nehmen oder dem Zugführer übergeben, um ein un-



befugtes Ingangsetzen zu verhindern. Bei Triebfahrzeugen mit Führerkabine genügt das Abschließen der Kabine. Vorübergehend aufgestellte Wagen (z. B. Verstärkungswagen) sind durch Anziehen der Handbremse oder Feststellbremse nötigenfalls durch Vorlegekeile oder Gleissperren zu sichern. Auf Strecken mit starkem Gefälle sind die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen vom Technischen Leiter von Fall zu Fall festzulegen. Für abgestellte Fahrzeuge gilt das gleiche. Sie sind im übrigen so unterzubringen, daß sie Unbefugten nicht zugänglich sind.

(3) Soweit in den Bau- und Betriebsvorschriften gemäß § 46 keine entgegenstehende Regelung getroffen ist, dürfen unter Aufsicht stehende Wagen von Fahrgästen besetzt werden.

## § 43

### **Güterzüge**

(1) Für Züge, die ausschließlich der Güterbeförderung dienen (Güterzüge), sind die Zugbildung und die Zugfahrten der Züge in den Sonderbestimmungen gemäß § 47 zu regeln.

(2) Für den Betrieb mit Güterzügen sind insbesondere zu regeln:

Die Zugbildung in Anpassung an den übrigen Straßenverkehr, die Bremsausrüstung, die Fahrgeschwindigkeit, die Zugsignale und die Signale des Zugpersonals, etwaige Verkehrsbeschränkungen, die Zugfahrten von Güterzügen mit Lokomotiven, die Zugfahrten von Eisenbahnwagen in Güterzügen. Die ergänzenden Regelungen sind vom Technischen Leiter unter Beachtung der einschlägigen Arbeitsschutzanordnungen aufzustellen, vom zuständigen BB im Einvernehmen mit dem Verwaltungsaufsichtsorgan zu genehmigen und in die Sonderbestimmungen gemäß § 47 aufzunehmen.

## § 44

### **Bahnbetriebsunfälle und Bahnbetriebsstörungen**

(1) Die Bahnbetriebsangehörigen haben Bahnbetriebsunfälle und -störungen auf schnellstem Wege an die vom Technischen Leiter bestimmte Betriebsstelle zu melden. Den Bahnbetriebsangehörigen ist bekanntzugeben, welche Meldestelle für sie in Frage kommt. Sie sind über den Ort und den Gebrauch der für die Meldung vorgesehenen Fernsprecher zu unterweisen.

(2) Es ist Vorsorge zu treffen, daß bei Unfällen schnell Hilfe geleistet wird.

(3) Zur Hilfeleistung bei Bahnbetriebsunfällen sind die erforderlichen Geräte usw. bereitzustellen. Die zu ihrer Beförderung an die Unfallstelle dienenden Hilfsgerätewagen oder andere Fahrzeuge müssen stets fahrbereit sein.



(4) Der Technische Leiter muß alle Bahnbetriebsunfälle und -störungen unverzüglich untersuchen und mit Angabe von Zeit, Ort, Hergang sowie des Untersuchungsergebnisses und der erstatteten Meldungen in ein Verzeichnis eintragen lassen. Bei geringfügigen Vorkommnissen kann von einer Untersuchung abgesehen werden.

(5) Der Technische Leiter hat sofort fernmündlich oder telegrafisch Unfallmeldung zu erstatten an

- a) den GBB über Vorkommnisse, die ein besonderes öffentliches Aufsehen erregen,
- b) die Staatsanwaltschaft und die örtlichen Dienststellen der Deutschen Volkspolizei über Bahnbetriebsunfälle,
  - 1. bei denen ein Mensch getötet oder schwer verletzt worden ist,
  - 2. bei einer größeren Zahl von Betroffenen oder bei mehr als zwei beteiligten Triebwagen oder Zügen bzw. anderen Fahrzeugen, sofern in der Öffentlichkeit Aufsehen erregt worden ist,
  - 3. bei denen der Verdacht einer strafbaren Handlung vorliegt,
- c) den zuständigen BB
  - 1. über Bahnbetriebsunfälle, bei denen ein Mensch getötet oder schwer verletzt oder die Bahnanlagen oder Fahrzeuge erheblich beschädigt worden sind,
  - 2. über Bahnbetriebsstörungen von längerer Dauer als 24 Stunden,
  - 3. über Vorkommnisse, die öffentliches Aufsehen erregen, ohne Rücksicht darauf, ob Folgen der unter Ziffern 1 und 2 bezeichneten Art eingetreten sind,
- d) die zuständige Arbeitsschutzinspektion über Betriebs- bzw. Bahnbetriebsunfälle mit tödlichem Ausgang, über alle schweren, bemerkenswerten, in der Öffentlichkeit Aufsehen erregenden Unfälle und Massenunfälle (mehr als zwei Personen) sowie Großbrände und Explosionen,
- e) die örtlichen Dienststellen der Deutschen Volkspolizei bei Bahnbetriebsstörungen von voraussichtlich länger als einer Stunde oder bei Unfällen mit Sachschäden, die voraussichtlich mehr als 500,— DM betragen.

#### Abschnitt V

### Schlußbestimmungen

#### § 45

#### Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Bahnbetrieb

(1) Für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung im Bahnbetrieb und für das Verhalten der Fahrgäste und anderer Verkehrsteilnehmer gilt die Anordnung vom 15. November 1958 über die Allgemeinen



Bestimmungen für Beförderungsleistungen durch Nahverkehrsbetriebe (GBI. I S. 891).

(2) Soweit dazu noch innerbetriebliche Maßnahmen erforderlich werden, sind diese vom Direktor des Betriebes festzulegen.

#### § 46

### **Vorschriften für Betrieb, Bahnanlagen und Fahrzeuge**

(1) Für den Bau und die Unterhaltung sowie für den Betrieb der Straßenbahnen erläßt der GBB Bau- und Betriebsvorschriften, die für alle Straßenbahnbetriebe verbindlich sind.

(2) Normen und Regelformen für die Ausführung von Bahnanlagen und Fahrzeugen gibt auf Vorschlag der Direktoren der Straßenbahnbetriebe der GBB im Einvernehmen mit den zuständigen zentralen Organen der staatlichen Verwaltung bekannt.

(3) Diese Normen und Regelformen sind für die Lieferwerke und Straßenbahnbetriebe verbindlich.

#### § 47

### **Regelung für die einzelne Bahn**

Die für die einzelnen Bahnen erforderlichen Sonderbestimmungen zu den Bau- und Betriebsvorschriften werden vom Technischen Leiter mit Genehmigung des zuständigen BB herausgegeben. Sie sollen die besonderen Regelungen enthalten, die mit Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse und sonstigen Eigenheiten der Bahn für eine sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung notwendig sind.

#### § 48

### **Arbeitsschutz**

Bei allen Entscheidungen und Maßnahmen, die den Arbeitsschutz im Bau und Betrieb sowie in der Unterhaltung der Straßenbahnen betreffen, haben die Bahnaufsichtsorgane die zuständige Arbeitsschutzinspektion zu beteiligen. Die für den Arbeitsschutz gültigen Bestimmungen sind, soweit sie nicht in der BOSTrab und in anderen Rechtsnormen enthalten sind, in die Dienstanweisungen (vgl. § 30 Abs. 5) für die Bahnbetriebsangehörigen aufzunehmen.

#### § 49

### **Ausnahmen und Abweichungen**

(1) Ausnahmen und Abweichungen von dieser Durchführungsbestimmung bedürfen, soweit nicht den anderen Bahnaufsichtsorganen die Befugnis hierzu eingeräumt ist, der Genehmigung des GBB.



(2) Anträge auf Ausnahmen und Abweichungen sind an das nach § 5 zuständige Aufsichtsorgan zu richten.

(3) Fehlen auf einer Straßenbahn einzelne der in dieser Durchführungsbestimmung vorgesehenen Einrichtungen oder enthalten die vorhandenen Einrichtungen Abweichungen von diesen Bestimmungen und besteht durch Beibehaltung dieses Zustandes eine Betriebsgefährdung, so sind diese Einrichtungen unverzüglich auszuführen bzw. zu ändern. Der zuständige BB kann hierfür Fristen bewilligen.

## § 50

### **Inkrafttreten**

(1) Diese Durchführungsbestimmung tritt am 1. April 1960 in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten

- a) das Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande in der Fassung vom 6. Dezember 1937 (RGBl. I S. 1319), soweit es durch diese Durchführungsbestimmung ersetzt worden ist,
- b) die Verordnung vom 13. November 1937 über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – BOSTrab –) (RGBl. I S. 1215) außer Kraft.

Berlin, den 8. Dezember 1959

**Der Minister für Verkehrswesen**  
K r a m e r



Regellichtraum  
für eingleisige Strecken

Anlage 1  
zu § 8 vorstehender Dritter  
Durchführungsbestimmung

Bild 1

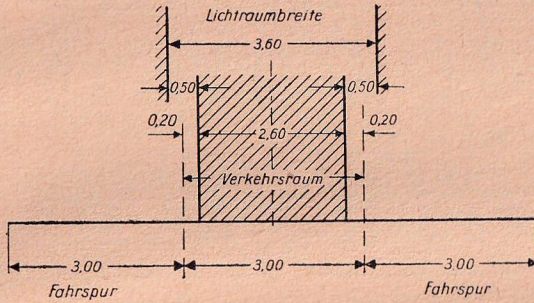


Bild 2a

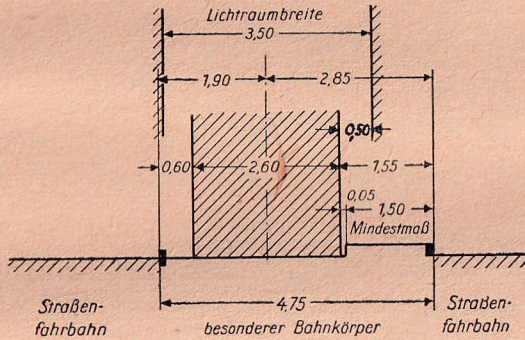
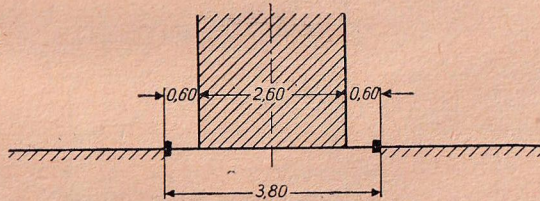


Bild 2b



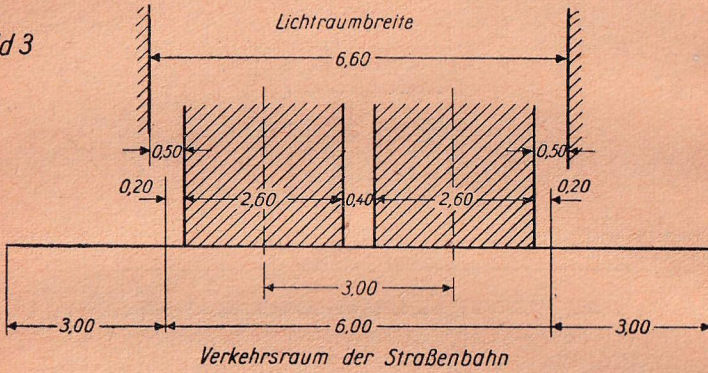
Mindestbreite des besonderen Bahnkörpers  
nur in Ausnahmefällen zulässig!



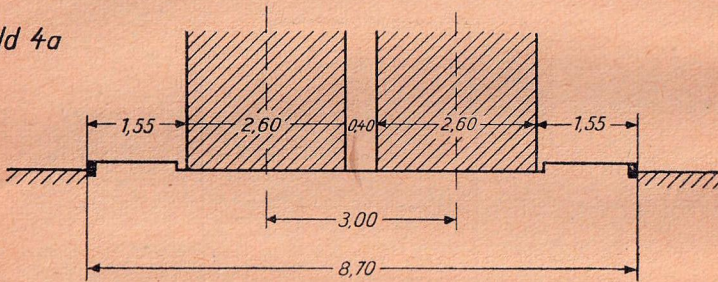
**Regellichtraum  
für zweigleisige Strecken**

**Anlage 2  
zu § 8 vorstehender Dritter  
Durchführungsbestimmung**

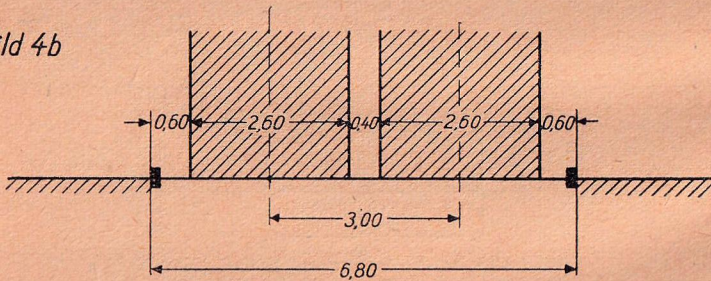
*Bild 3*



*Bild 4a*



*Bild 4b*

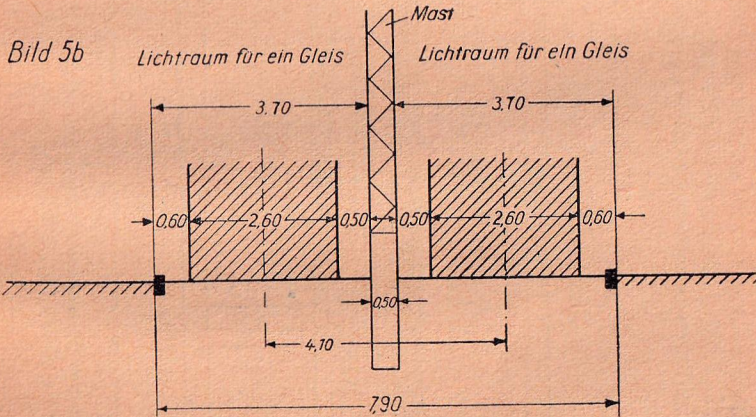
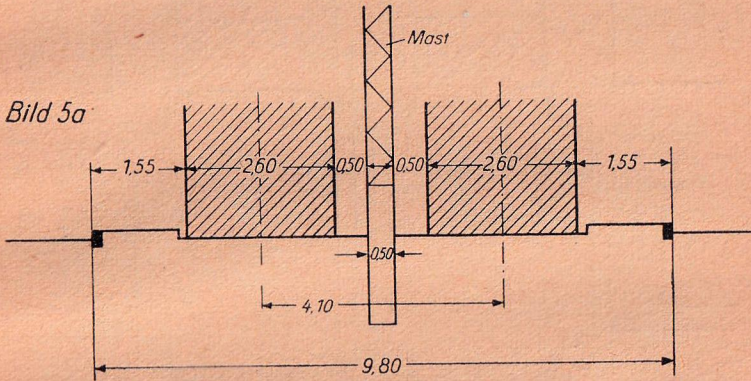


**Mindestbreite des besonderen Bahnkörpers  
nur in Ausnahmefällen zulässig**



**Regellichraum  
für zweigleisige Strecken mit Mittelmasten**

**Anlage 3  
zu § 8 vorstehender Dritter  
Durchführungsbestimmung**



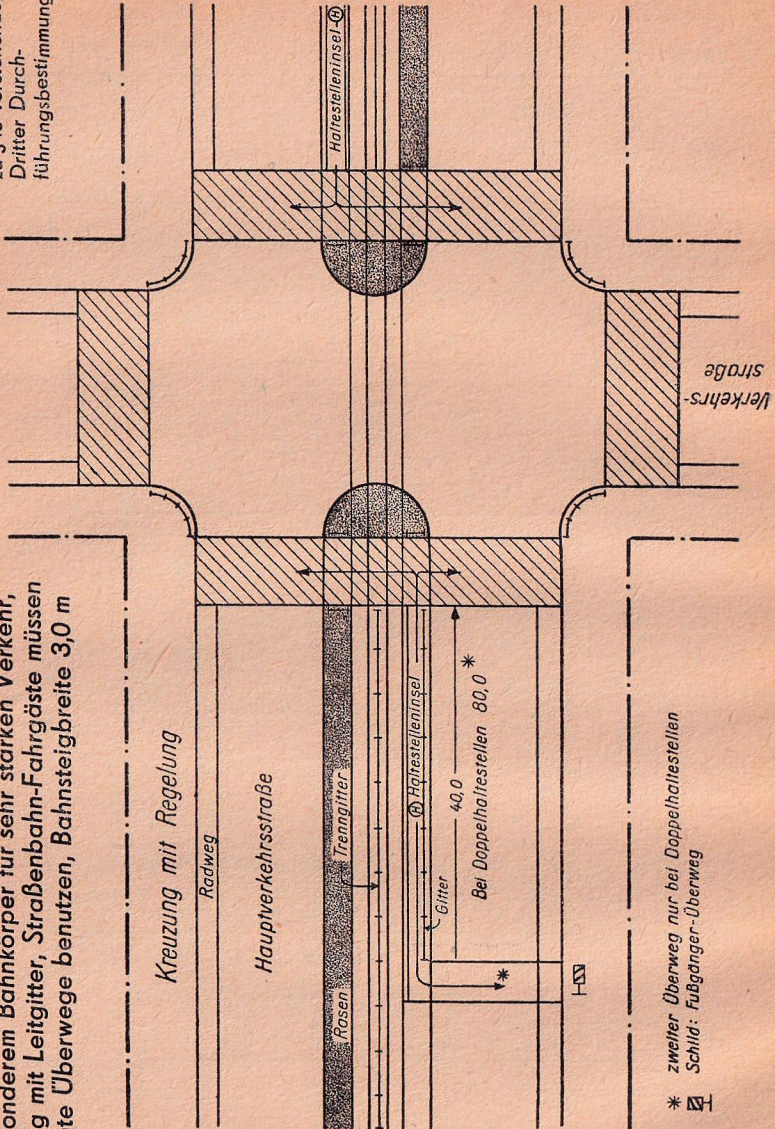
nur in Ausnahmefällen zulässig



### Straßenbahn-Haltestellen

auf besonderem Bahnkörper für sehr starken Verkehr, Bahnsteig mit Leitgitter, Straßenbahn-Fahrgäste müssen bestimmte Überwege benutzen, Bahnsteigbreite 3,0 m

Anlage 4  
zu § 10 vorstehender  
Dritter Durch-  
führungsbestimmung



\* zweiter Überweg nur bei Doppelhaltestellen  
Schild: Fußgänger-Überweg





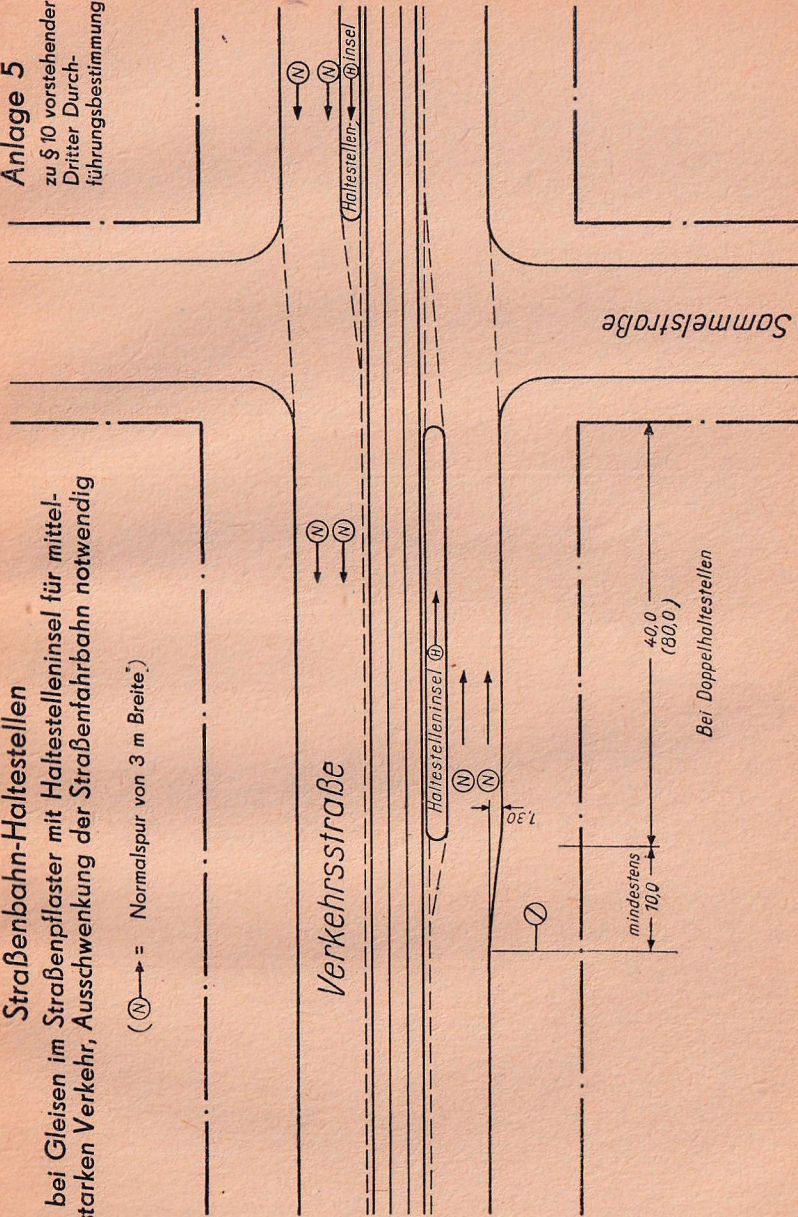
## Straßenbahn-Haltestellen

bei Gleisen im Straßenpflaster mit Haltestelleninsel für mittelstarken Verkehr, Ausschwenkung der Straßenfahrbahn notwendig

(N) → = Normalspur von 3 m Breite

## Anlage 5

zu § 10 vorstehender  
Dritter Durchführungsbestimmung



Berlin  
Stadt  
Büro







**Signalordnung für Straßenbahnen (SOStrab)**



# INHALTSÜBERSICHT

## A. Allgemeine Bestimmungen

## B. Signale für den Fahrdienst

### I. Signale des Zugpersonals (Zp-Signale)

	Seite
Zp 1 Abfahren oder soweit zulässig, an der nächsten Haltestelle durchfahren . . . . .	51
Zp 2 Halten an nächster Haltestelle oder Widerruf des Abfahrsignals . . . . .	51
Zp 3 Notsignal! Zug durch Schnellbremsung anhalten . . . . .	51
Zp 4 Halten auf freier Strecke . . . . .	51
Zp 5 Warnsignal . . . . .	51
Zp 6 Triebwagenschaffner soll zum Führerstand vorkommen	
ZP 7 Notsignal! Alle Beiwagenschaffner sollen sofort Handbremse anziehen . . . . .	51

### II. Signale am Zuge (Zg-Signale)

Zg 1 Stirnlampe . . . . .	52
Zg 2 Nachzugzeichen . . . . .	53
Zg 3 Schlußleuchte . . . . .	53

### III. Signale auf der Strecke (St-Signale)

St 1 Haltestelle für den öffentlichen Verkehr . . . . .	53
St 2 Zwangshaltestelle . . . . .	53
St 3 Doppelhaltestelle . . . . .	53
St 4 Betriebsfernsprecher . . . . .	54
St 5 Fahrleitungskontakt für Streckensignal . . . . .	54
St 6 Elektrisch betätigte Weiche . . . . .	54
St 7 Ausschaltensignal . . . . .	54
St 8 Grenzzeichen . . . . .	55
St 9 } Begegnungssignale . . . . .	55
St 10 }	
St 11 Kreissignal . . . . .	55
St 12 Haltsignal . . . . .	56
St 13 Notsignal . . . . .	56
St 14 Haltscheibe . . . . .	56
St 15 Langsamfahrtscheibe . . . . .	56
St 16 Anfangscheibe . . . . .	56
St 17 Endscheibe . . . . .	57
St 18 Bremszeichenscheibe . . . . .	57
St 19 Scheibe für außer Betrieb gesetzte Signale . . . . .	57



	Seite
St 20 Halt! . . . . .	57
St 21 Fahrt frei! . . . . .	58
St 22 Läutetafel . . . . .	58
St 23 Weichenlaterne . . . . .	58

#### IV. Hinweis-Signale (H-Signale)

H 1 Netztrennschalter . . . . .	59
H 2 Speisepunkt . . . . .	59
H 3 Blitzableiter . . . . .	59
H 4 Vorsicht! Hochspannung! . . . . .	60
H 5 Warnanstrich . . . . .	60
H 6 Warnkleidung . . . . .	61

#### C. Warnzeichen für den Straßenverkehr

Wz 1 Fahrtrichtungsanzeiger . . . . .	61
Wz 2 Rückstrahler . . . . .	61
St 1—3 Haltestellenschilder . . . . .	53
H 6 Warnkleidung . . . . .	61

#### D. Hinweisschilder für Fahrgäste

Hs 1 Zielschild . . . . .	61
Hs 2 Linienbezeichnung . . . . .	61
St 1—3 Haltestellenschilder . . . . .	53
Hs 3 Zusatzschild für Fahrtrichtung . . . . .	62
Hs 4 Zusatzschild für Zahl- oder Teilstreckengrenzen . . . . .	62
Hs 5 Zusatzschild für Linienbezeichnung . . . . .	62
Hs 6 Zusatzschild für die Kennzeichnung der Ein- und Aussteigeseite . . . . .	62
Zusammenfassung von St 1 und 2 und Hs 3—5 . . . . .	63



## A. Allgemeine Bestimmungen

1. Die nachstehenden Bestimmungen der Signalordnung für Straßenbahnen (SOStrab) gelten für alle Straßenbahnen. Ausgenommen sind die Bahnen besonderer Bauart; für diese Bahnen gelten besondere Signalordnungen, die ein Bestandteil der gemäß § 47 BOStrab zu erlassenden Sonderbestimmungen zu den Bau- und Betriebsvorschriften sind.
2. In der SOStrab sind die Signale für den Fahrdienst, die im Zusammenhang mit dem Straßenbahnbetrieb erforderlich sind, die Warnzeichen für den übrigen Straßenverkehr und die Hinweisschilder für die Fahrgäste zusammengefaßt. Im Rahmen der Allgemeinen Bestimmungen werden diese unter dem Begriff Signale genannt.
3. Alle Befehle und Hinweise, für die in der SOStrab Signale vorgesehen sind, dürfen nur durch diese Signale gegeben werden. Hierbei müssen die in der SOStrab vorgeschriebene Bedeutung, Verwendungsart und Form (auch Farbe und Klangart) der Signale eingehalten werden.
4. Die in der SOStrab vorgesehenen Signale dürfen nicht für andere Zwecke verwendet werden, als in der SOStrab angegeben ist.
5. Für die Anwendung der Signale sind die BOStrab, die Bau- und Betriebsvorschriften gemäß § 46 BOStrab und die Dienstanweisungen maßgebend. Darüber hinaus hat der Technische Leiter zu prüfen, ob in Einzelfällen örtliche Regelungen über die Anwendung der Signale erforderlich sind und hiernach die entsprechenden Sonderbestimmungen gem. § 47 BOStrab zutreffen. Er darf für besondere Zwecke Signale, die nur für sein Netz gelten, vorschreiben, soweit nicht die vorher erwähnten Bestimmungen und Anordnungen und die Bestimmungen der SOStrab entgegenstehen.
6. Soweit die BOStrab Bestimmungen über die Anwendung der Signale enthält, ist bei den einzelnen Signalen in Klammern auf diese Bestimmungen hingewiesen.
7. Alle Signale sind so rechtzeitig und deutlich zu geben, daß sie ihren Zweck erfüllen.
8. Bei Dunkelheit, starkem Nebel oder schlechter Sicht sind die vorgeschriebenen Signale (Nachtzeichen) anzuwenden.
9. Wird ein Signal nicht deutlich wahrgenommen, ist die Bedeutung anzunehmen, welche die größere Vorsicht erfordert.



10. Beim Versagen der für den regelmäßigen Gebrauch vorgeschriebenen, durch Hand, Fuß oder durch besonderen Antrieb betätigten Signaleinrichtung zur Verständigung des Fahrpersonals untereinander ist die Mundpfeife (Horn) als Ersatz zu benutzen.
11. In den Signalvorschriften sind die Bezeichnungen „rechts“ und „links“ stets im Sinne der Fahrtrichtung zu verstehen. Entsprechend sind die bildlichen Darstellungen und ihre Beschreibungen zu betrachten.

## B. Signale für den Fahrdienst

### I. Signale des Zugpersonals (Zp-Signale)

Es bedeutet:

— ein kurzer Ton.

Vom Zugschaffner zu gebende Verständigungssignale

Signal Zp 1      Abfahren oder, soweit zulässig, an der nächsten Haltestelle durchfahren (§ 35 Abs. 4).  
—

Signal Zp 2      Halten an nächster Haltestelle oder Widerruf des Abfahrsignals (§ 35 Abs. 4).  
— —

Signal Zp 3      Notsignal! Zug durch Schnellbremsung anhalten (§ 35 Abs. 4).  
— — —

und mehr

Signal Zp 4      Halten auf freier Strecke. Zug durch Betriebsbremsung — — Pause — — anhalten (§ 35 Abs. 4).

Diese Signale sind von jedem Zugschaffner an den Zugschaffner des vorausfahrenden Wagens weiterzugeben.

Vom Triebwagenführer zu gebende Warnsignale

Signal Zp 5      Warnsignal.  
— ... Vom Triebwagenführer durch Fuß- oder Handglocke oder ein oder dergleichen zu geben (§ 41).  
mehrere kurze  
Töne

Vom Triebwagenführer zu gebende Verständigungssignale

Signal Zp 6      Triebwagenschaffner soll zum Führerstand vorkommen (§ 35 Abs. 4).  
—

Signal Zp 7      Notsignal! Alle Beiwagenschaffner sofort Handbremse anziehen (§ 35 Abs. 4).  
— — —

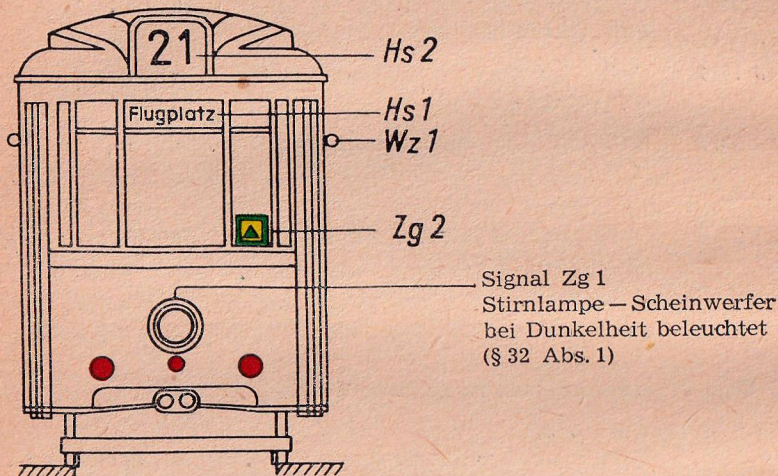
und mehr



Zur Verständigung zwischen Zugschaffner und Triebwagenführer und umgekehrt können an Stelle von reinen Schallsignalen solche auch in Verbindung mit Lichtsignalen verwendet werden. Werden Lichtsignale verwendet, gelten die Sonderbestimmungen gemäß § 47 BOSTrab. Besteht beim Rangieren von Güterzügen nicht die Möglichkeit, vom Fahrzeug aus die Signale zu geben, so hat der Zugschaffner neben dem betreffenden Fahrzeug herzugehen und die nötigen Signale mit der Mundpfeife zu geben.

## II. Signale am Zuge (Zg-Signale)

### Vordere Plattform

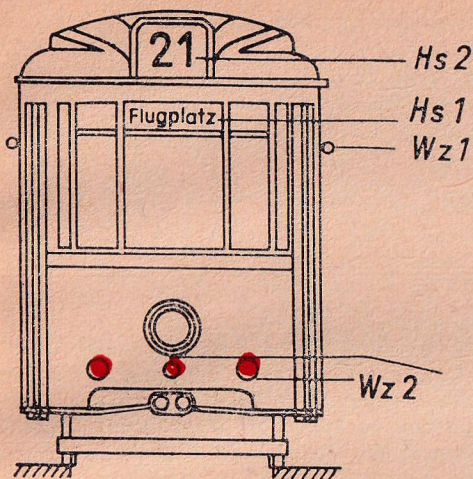


### Signal Zg 2



Nachzugzeichen, an der Spitze des Zuges im Führerstandfenster links anzubringen, wenn ein Zug in gleicher Richtung nachfolgt (§ 38 Abs. 2).





Hintere Plattform

Signal Zg 3  
Schlußleuchte, am Schluß des Zuges bei Dunkelheit zu führen (§ 32 Abs. 3).

Signal St 1



### III. Signale auf der Strecke (St-Signale)

Haltestelle für den öffentlichen Verkehr, bezeichnet die Stelle, an der zum Ein- oder Aussteigen zu halten ist (§ 10).

Signal St 2



Zwangshaltestelle, bezeichnet die Stelle, an der in jedem Falle gehalten werden muß. Fahrgastwechsel darf an dieser Stelle nur stattfinden, wenn außerdem Signal St 1 vorhanden ist.

Signal St 3



Doppelhaltestelle, bezeichnet eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, an der 2 Züge gleichzeitig abgefertigt werden können. An solchen Stellen dürfen die Züge zum Fahrgastwechsel nur einmal halten.



Signal St 4



Betriebsfernsprecher (§ 11 Abs. 4).

Signal St 5



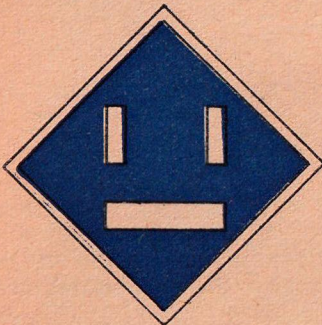
Fahrleitungskontakt für Streckensignal, am Tragwerk der Fahrleitung angebracht, bezeichnet einen vom Triebwagenführer elektrisch zu betätigenden Fahrleitungskontakt, ausgenommen den Fall des Signals St 6 (§ 16 Abs. 5).

Signal St 6



Elektrisch betätigte Weiche, Signal St 6 ist am Tragwerk der Fahrleitung angebracht, bezeichnet eine vom Triebwagenführer elektrisch zu betätigende Weiche (§ 16 Abs. 5).

Signal St 7



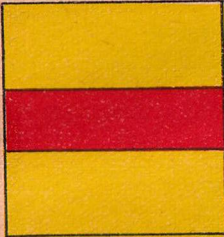
Ausschaltsignal, am Tragwerk der Fahrleitung angebracht, bezeichnet Streckenschalter, die stromlos zu befahren sind (§ 16 Abs. 5)



Signal St 8



Signal St 9



Signal St 10



Signal St 11



### Grenzzeichen,

bezeichnet bei Gleisen auf **eigenem Bahnkörper** die Stelle, bis zu der zusammenlaufende Gleise besetzt werden dürfen.

Auf sonstigen Betriebsgleisen ist diese Stelle durch andere Zeichen zu kennzeichnen (vgl. Signale St 9 und St 10).

Auf Betriebshöfen und bei Werkstätten- und Abstellgleisen ist diese Stelle durch andere Zeichen (Verkehrsnägel, Steine, Anstrich oder dergleichen) zu kennzeichnen.

### Begegnungssignale,

werden möglichst am Tragwerk der Fahrleitung angebracht. Signal St 9 bezeichnet den Anfang, Signal St 10 das Ende eines Streckenabschnittes, an dem benachbarte Gleise nicht gleichzeitig besetzt werden dürfen.

Als Signal St 10 (9) kann die Rückseite des Signals St 9 (10) benutzt werden.

### Kreissignal,

eine Kreisbewegung des ausgestreckten Armes, bei Tage mit einer weiß-rot-weißen Signalflagge oder irgend einem anderen Gegenstand oder mit dem Arm allein, bei Dunkelheit mit einer möglichst rot abgeblendeten Laterne oder einem anderen leuchtenden Gegenstand dem Zug entgegen ausgeführt. Der Zug, dem das Signal gegeben wird, muß anhalten.



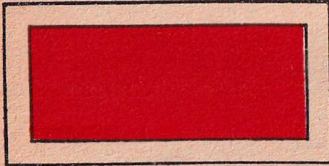
Signal St 12  
— — Pause — —

Haltsignal,  
mit Mundpfeife oder Horn von der Strecke  
aus gegeben. Der Zug, dem das Signal ge-  
geben wird, muß sofort durch Betriebs-  
bremsung anhalten.

Signal St 13  
— — —  
und mehr

Notsignal,  
mit Mundpfeife oder Horn gegeben. Der  
Zug, dem das Signal gegeben wird, muß  
sofort durch Schnellbremsung anhalten.

Signal St 14



Haltscheibe,  
bei Tag eine rote Rechteckscheibe mit  
weißem Rand, bei Dunkelheit ein rotes  
Licht. Bei vorübergehender Strecken-  
sperrung aufgestellt bedeutet, der Zug  
muß anhalten.

Die Signale St 11 bis 14 gelten vorwiegend für Strecken auf eigenem  
oder besonderem Bahnkörper, auf anderen Strecken sind sie nur zu be-  
nutzen, wenn und solange das Anhalten von Zügen nicht durch die Ver-  
kehrszeichen des allgemeinen Straßenverkehrs erreicht werden kann. Auf  
Betriebshöfen und bei Werkstätten sowie Abstellgleisen sind diese Signale  
im Bedarfsfalle ebenfalls anzuwenden.

Signal St 15



Langsamfahrscheibe,  
bezeichnet einen Streckenabschnitt, auf dem  
höchstens die auf der Tafel angegebene Geschwin-  
digkeit erreicht werden darf. Anfang und Ende  
des Streckenabschnittes sind in der Regel durch  
Signal St 16 und Signal St 17 gekennzeichnet.

Signal St 16



Anfangscheibe,  
bezeichnet den Anfang eines Streckenabschnittes,  
auf dem die Geschwindigkeit von 10 km/h nicht  
überschritten werden darf, sofern nicht durch eine  
zusätzliche Langsamfahrscheibe (Signal St 15) eine  
andere Geschwindigkeit vorgeschrieben ist.

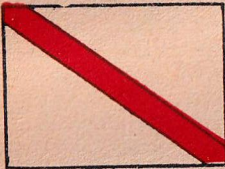


Signal St 17



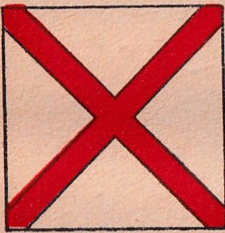
Endscheibe,  
bezeichnet das Ende des durch Signal St 16 gekennzeichneten Streckenabschnittes. Auf eingleisiger Strecke kann Signal St 17 auf der Rückseite von Signal St 16 angebracht werden.

Signal St 18



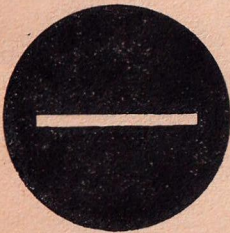
Bremszeichenscheibe,  
bezeichnet auf besonderen Strecken, wo mit der Betriebsbremsung einzusetzen ist.

Signal St 19



Scheibe, für außer Betrieb gesetzte Signale.

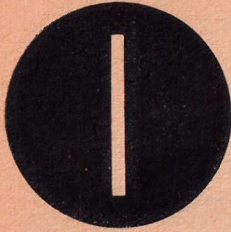
Signal St 20



Halt!  
Zeigt an, daß der vorliegende Streckenabschnitt nicht befahren werden darf, z. B. zur Sicherung der Zugfolge auf vorübergehend eingleisigen Strecken (§ 38 Abs. 2).



Signal St 21



Fahrt frei!

Zeigt an, daß der vorliegende Streckenabschnitt befahren werden darf. Signal St 21 wird nur in Verbindung mit St 20 angewendet (§ 38 Abs. 2).

Die Signale St 20 und St 21 können, z. B. bei Baustellen, auch als gemalte Zeichen zur Regelung des Straßenbahnverkehrs angewendet werden und sind bei Dunkelheit anzuleuchten.

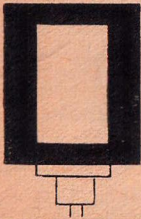
Signal St 22



Läutetafel,

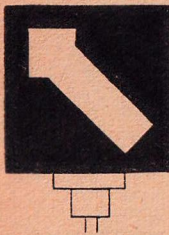
bezeichnet bei Streckenabschnitten **auf eigenem Bahnkörper** die Stellen, von denen ab Warnsignale bis zur Gefahrenstelle zu geben sind.

Signal St 23

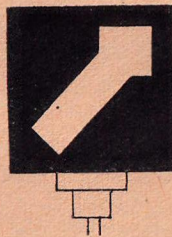


Weichenlaterne,

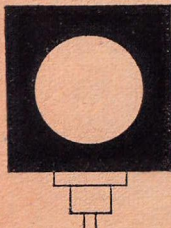
Weiche steht auf dem geraden Zweig



oder



Weiche steht auf dem gekrümmten Zweig von der Weichenspitze gesehen



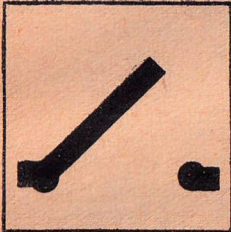
vom Herzstück gesehen



Weichenlaterne nur bei Streckenabschnitten **auf eigenem Bahnkörper**. Signal zur Kennzeichnung der Stellung von Weichen, die mit mehr als 40 km/h gegen die Spitze befahren werden und weder verschlossen noch vom Fahrsignal abhängig sind. Die Weichenlaternen sind mit der Weichenzunge und nicht mit dem Antrieb zu kuppeln.

#### IV. Hinweis-Signale (H-Signale)

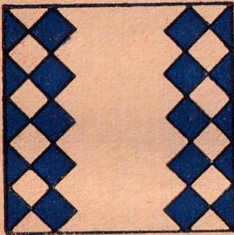
Signal H 1



Netztrennschalter,

ist am Tragwerk der Fahrleitung oder sonstigen festen Gegenständen angebracht und bezeichnet die Stelle, an der benachbarte Netze zusammengeschaltet werden können (§ 16 Abs. 5).

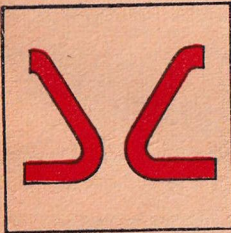
Signal H 2



Speisepunkt,

ist am Mast oder sonstigen festen Gegenständen angebracht und bezeichnet die Stelle, an der sich ein Speisepunkt befindet. An Anschlußpunkten der Rückleitung ist dieses Zeichen nicht zu verwenden (§ 16 Abs. 5).

Signal H 3

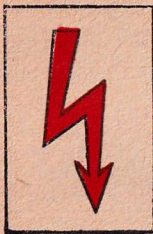


Blitzableiter,

ist am Mast oder sonstigen festen Gegenständen angebracht, bezeichnet die Stelle, an der ein Überspannungsableiter vorhanden ist (§ 16 Abs. 5).

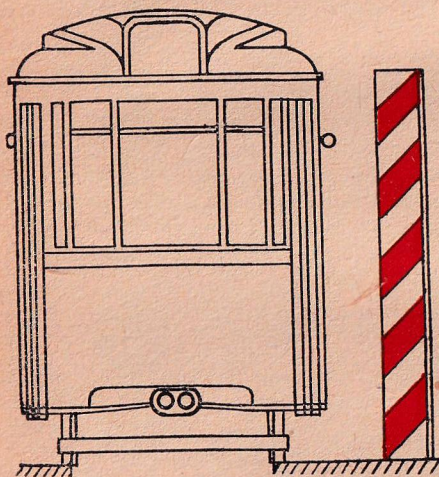


Signal H 4

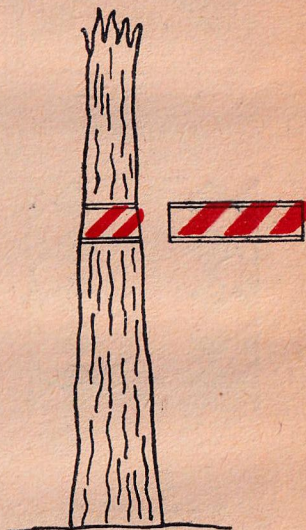


Vorsicht! Hochspannung

Signal H 5



an Mauern, Pfeilern usw.



an Bäumen, Pfählen usw.

Warnanstrich,

bezeichnet feste Gegenstände, die durch den zu geringen Abstand vom Gleis Personen gefährden (§ 8 Abs. 5).



## Signal H 6



Warnkleidung  
für Schienenreiniger (§ 30 Abs. 7).  
Bei Dunkelheit wird eine rote La-  
terne mitgeführt.

## C. Warnzeichen für den Straßenverkehr

Wz 1  
(Siehe Bild  
Seite 52)

Fahrtrichtungsanzeiger,  
gibt die Änderung der Fahrtrichtung im Ver-  
kehrsraum einer öffentlichen Straße oder das  
Einbiegen in eine öffentliche Straße an (§ 26  
Abs. 2).

Wz 2  
(Siehe Bild  
Seite 53)

Rückstrahler,  
an der Vorder- und Rückwand jedes Fahrzeuges  
zu führen (§ 32 Abs. 3).

St 1—3  
H 6

Diese bereits im Abschnitt B festgelegten Signale  
gelten gleichzeitig auch für den übrigen Straßen-  
verkehr (vgl. § 11 und Bild 63 der Anlage 1 der  
StVO).

## D. Hinweisschilder für Fahrgäste

Hs 1  
(Siehe Bild  
Seite 52)

Zielschild,  
gibt das Endziel bzw. den Zweck der jeweiligen  
Fahrt an, bei Dunkelheit beleuchtet (§ 36).

Hs 2  
(Siehe Bild  
Seite 52)

Linienbezeichnung,  
an der Spitze und am Schluß des Zuges (Zahl  
oder Buchstabe), an der Spitze des Zuges bei  
Dunkelheit beleuchtet (§ 36).

St 1—3

Diese bereits im Abschnitt B festgelegten Signale  
bzw. Warnzeichen sind auch von den Fahrgästen  
zu beachten.





Hs 3

Zusatzschild für Fahrtrichtung (zu St 1 und St 3), bezeichnet die Fahrtrichtung an Haltestellen, bei denen Zweifel über die Fahrtrichtung der Züge bestehen könnten; ein grüner Pfeil über St 1 oder St 3 in Fahrtrichtung angebracht.



Hs 4

Zusatzschild für Zahl- oder Teilstreckengrenzen (zu St 1 und St 3), bezeichnet an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs die Zahl- oder Teilstreckengrenze.



Hs 5

Zusatzschild für Linienbezeichnung (zu St 1 und St 3), Linienbezeichnung an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

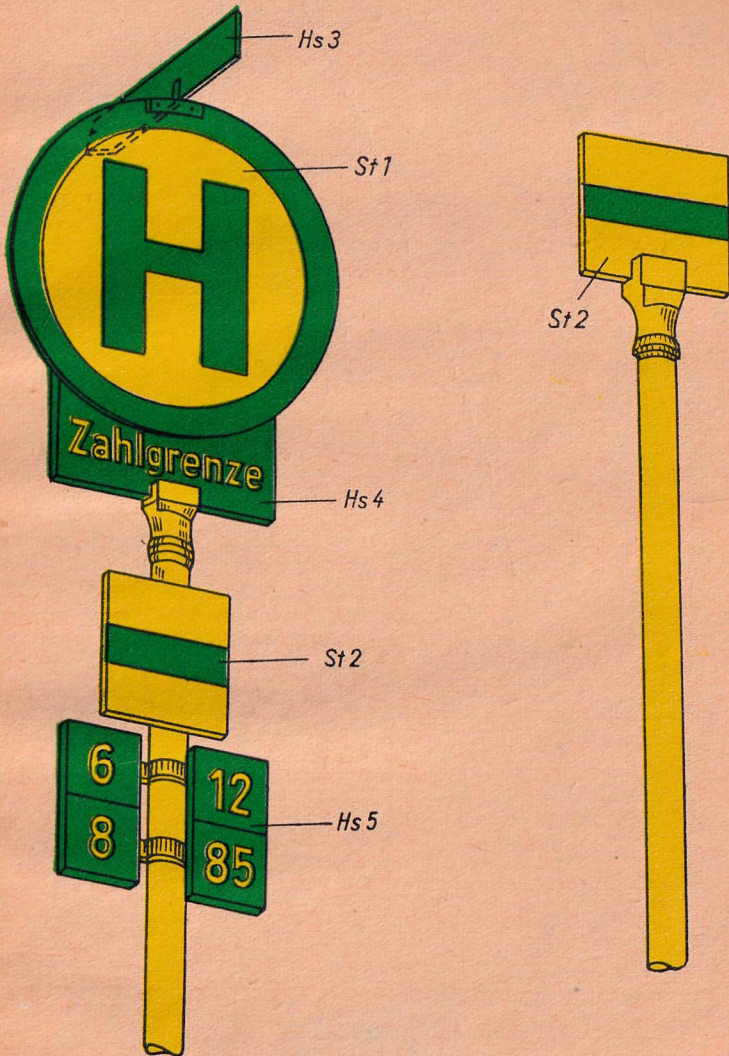
Hs 6



Zusatzschild für die Kennzeichnung der Ein- und Aussteigeseite (zu St 1 und St 3), bezeichnet auf eingleisigen Strecken an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs die Seite, an der abweichend von der Regel in einer Richtung links ein- oder ausgestiegen wird.



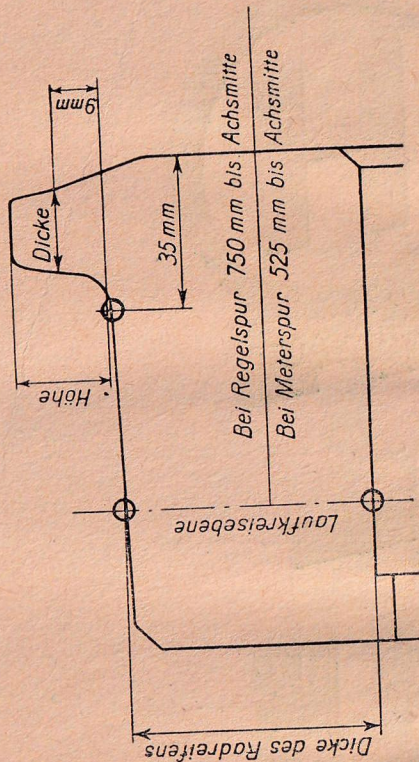
Zusammenfassung von St 1 und 2 und Hs 3 bis 5





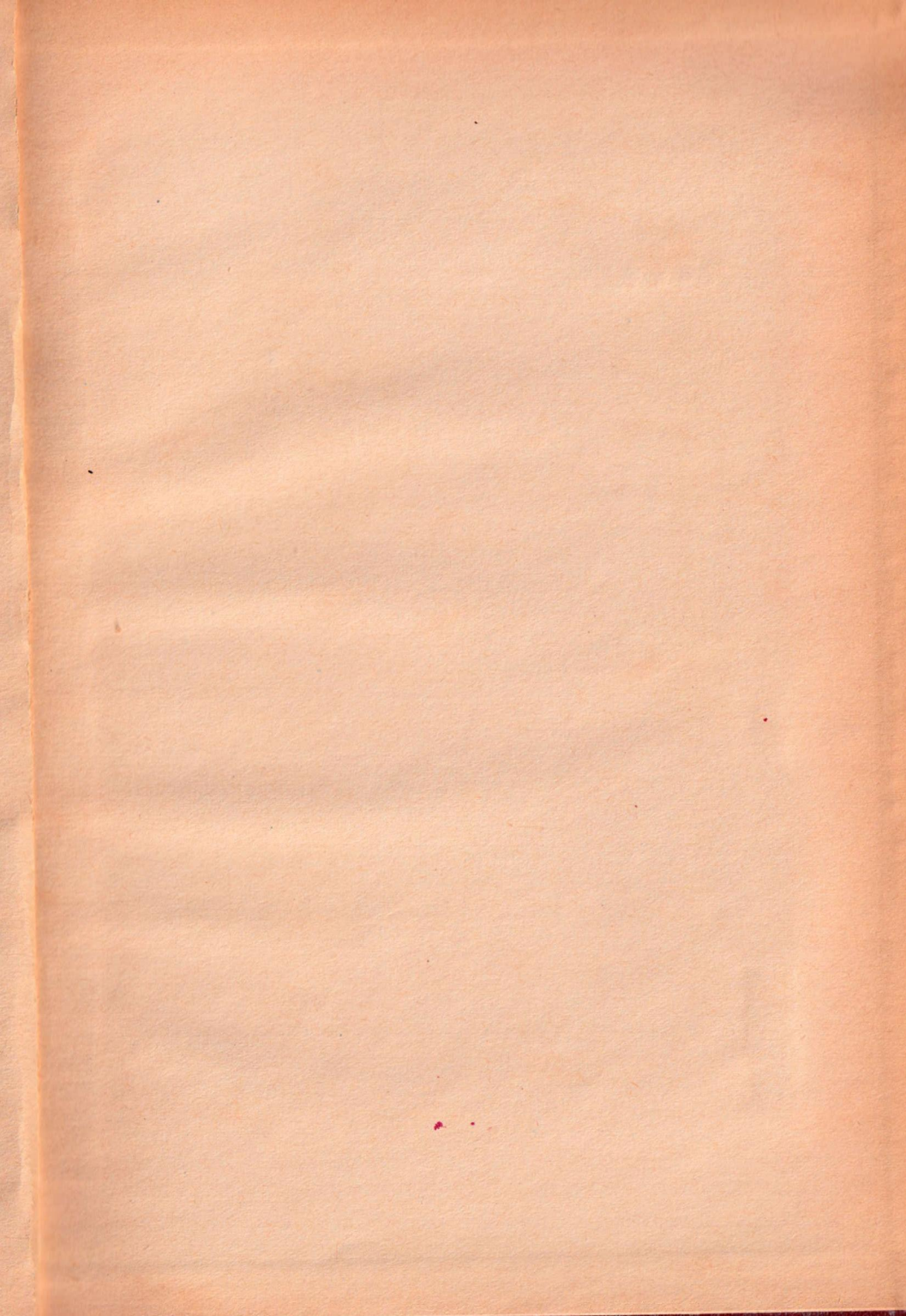
Anlage 7  
zu § 19 vorstehender  
Dritter Durchführungs-  
bestimmung

Dicke der Radreifen  
Höhe und Dicke der Spurkränze



Berliner  
Stadt-  
bibliothek



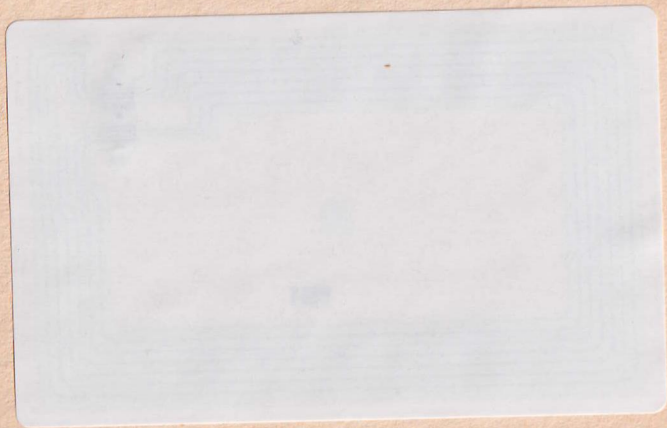








810419





Zentral – und  
Landesbibliothek  
Berlin

N11<21422548109

