

**01.11.16**

Vk - AIS - In

**Verordnung****des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

---

**Verordnung zur Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung****A. Problem und Ziel**

Die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) wurde als neue Vorschrift 1987 herausgegeben. 2007 wurde sie lediglich marginal überarbeitet. Auf Grund der Fortschreibung europäischen Rechts in Bereichen, die mit der BOStrab in Bezug stehen und veraltetem Sprachgebrauch in der Norm, war eine umfangreiche Überarbeitung der BOStrab notwendig. Inhaltlich wurde die Vorschrift an den technischen Fortschritt angepasst. Bereits in der Begründung zu § 20 BOStrab aus dem Jahr 1987 wird darauf verwiesen, dass im Zuge der Bemühungen, Straßenbahn- und Straßenverkehr weitgehend zu entflechten, zahlreiche neuen Straßenbahnstrecken entstanden sind, auf denen die Straßenbahn vom Straßenverkehr ebenso unabhängig ist, wie die Eisenbahn. Es sei deshalb folgerichtig, derartige unabhängige Bahnkörper auch hinsichtlich der Bahnübergänge an die Vorschriften anzupassen, die für Eisenbahnen gelten. Dieser Schritt wurde in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nicht nachvollzogen. Nach § 45 Absatz 3 StVO liegt die Anordnungsbefugnis für die Sicherung von Bahnübergängen mit Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper daher weiterhin bei den Straßenverkehrsbehörden. Der Bund-Länder-Fachausschuss StVO/OWi hat sich dafür ausgesprochen, die Anordnungsbefugnis von Sicherungsmaßnahmen der Bahnübergänge (BÜ) von Straßenbahnen auf unabhängigen Bahnkörpern in die Kompetenz der Technischen Aufsichtsbehörde der Straßenbahnunternehmen zu überführen und somit für diese BÜ eine Gleichstellung mit denen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs herbeizuführen. Hierzu ist eine Ergänzung des § 45 Absatz 2 Satz 2 StVO um diesen Sachverhalt notwendig.

## **B. Lösung**

Es wird unter Artikel 1 eine umfassende Änderungsverordnung zur BOStrab erlassen. In Artikel 2 werden die personenbeförderungsrechtlichen Belange bei unabhängigen Bahnkörpern im § 45 Absatz 2 StVO an das Eisenbahnrecht angepasst.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

## **E. Erfüllungsaufwand E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

### **2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft entsteht durch Novellierung dieser Verordnung kein Erfüllungsaufwand.

Die geänderten Anforderungen aus § 30 Absatz 8 Nummer 3 stellen keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand dar, da dieser Aufwand im Rahmen der Wartung und Instandhaltung erbracht werden muss. Darunter zählt der Austausch der Sicherheitsschilder mit Schrift in Schilder mit Piktogrammen.

### **3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung**

Auf Bundesebene entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Auf Kommunal- und Länderebene entsteht kein Erfüllungsaufwand. Die Anpassung des § 45 Absatz 2 Satz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung stellt nur eine rechtliche Klarstellung einer bisherigen Verwaltungspraxis dar.

## **F. Weitere Kosten**

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind doch Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

**Bundesrat**

**Drucksache 646/16**

**01.11.16**

Vk - AIS - In

## **Verordnung**

**des Bundesministeriums  
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

---

### **Verordnung zur Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 28. Oktober 2016

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ministerpräsidenten  
Stanislaw Tillich

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen  
Peter Altmaier



**Verordnung zur Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung  
und  
der Straßenverkehrs-Ordnung<sup>1</sup>**

**Vom...**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet auf Grund

- des § 57 Absatz 1 Nummer 1 und 3 in Verbindung mit Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), von denen § 57 Absatz 1 durch Artikel 482 Nummer 2 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und
- des § 6 Absatz 1 Nummer 3 erster Halbsatz des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), § 6 Absatz 1 zuletzt geändert durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802):

**Artikel 1**

**Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung**

Die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2569) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert
  - a) Die § 32 betreffende Zeile wird wie folgt gefasst:

„§ 32     Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige“.
  - b) Die § 35 betreffende Zeile wird wie folgt gefasst:

„§ 35     Fahrwerke“.

---

<sup>1</sup> Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

- c) In der § 59 betreffenden Zeile werden nach dem Wort „Betriebsgefährdende“ die Wörter „oder betriebsstörende“ eingefügt.
  - d) In der § 62 betreffenden Zeile wird das Wort „Abnahme“ durch die Wörter „Inbetriebnahmegenehmigung für Betriebsanlagen und Fahrzeuge“ ersetzt.
  - e) Die § 64 betreffende Zeile wird wie folgt gefasst:  
„§ 64 Übergangsvorschrift“.
  - f) In der § 65 betreffenden Zeile werden die Wörter „und Übergangsvorschriften“ gestrichen.
2. § 1 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 2 wird durch folgende Sätze ersetzt:  
  
„Das Bauordnungsrecht der Länder und die Straßenverkehrs-Ordnung bleiben unberührt. Soweit keine besonderen Harmonisierungsmaßnahmen der Europäischen Union anzuwenden sind, gelten Produkte als gleichwertig im Sinne der Anforderungen dieser Verordnung, wenn sie  
  
1. in einem anderen Mitgliedsstaat der Europäischen Union oder  
  
2. in der Türkei  
  
rechtmäßig hergestellt oder in Verkehr gebracht wurden. Das gleiche gilt für Produkte, die in einem EFTA-Staat, der Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, rechtmäßig hergestellt wurden. Die Sätze 3 und 4 gelten nicht für Produkte, die nicht einem Schutzniveau von Sicherheit, Ordnung oder Umweltschutz entsprechen, das durch die in Deutschland geltenden technischen Vorschriften gewährleistet ist soweit diese technischen Vorschriften im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 764/2008 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 9. Juli 2008 zur Festlegung von Verfahren im Zusammenhang mit der Anwendung bestimmter nationaler technischer Vorschriften für Produkte, die in einem anderen Mitgliedstaat rechtmäßig in den Verkehr gebracht worden sind, und

zur Aufhebung der Entscheidung Nr. 3052/95/EG (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 21) angewendet werden.“

- b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:  
  
„Unabhängige Bahnen sind durch ihre Bauart oder Lage auf der gesamten Streckenlänge vom Straßenverkehr oder anderen Verkehrssystemen getrennt.“
  - c) In Absatz 4 wird das Wort „Personenbeförderung“ durch die Wörter „Beförderung von Personen“ ersetzt.
  - d) Absatz 6 wird wie folgt geändert:
    - aa) Im einleitenden Satzteil wird das Wort „Bedienstete“ durch das Wort „Beschäftigte“ ersetzt.
    - bb) In Nummer 4 wird das Wort „Bedienstete“ durch das Wort „Beschäftigte“ ersetzt.
  - e) Absatz 9 wird wie folgt gefasst:  
  
„(9) Fahrzeuge sind
    - 1. Personenfahrzeuge, die der Beförderung von Personen im Sinne des § 1 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes dienen und
    - 2. Betriebsfahrzeuge, die insbesondere für die Ausbildung von Betriebsbediensteten, für die Instandhaltung von Betriebsanlagen oder für Maßnahmen bei Betriebsstörungen und Unfällen eingesetzt werden.“
3. § 2 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:  
  
„Betriebsanlagen, Fahrzeuge oder Teile davon müssen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Die Anforderungen an Betriebsanlagen, Fahrzeuge oder Teile davon gelten als erfüllt,

1. wenn die Betriebsanlagen, Fahrzeuge oder Teile davon hinsichtlich ihrer Beschaffenheit den für sie unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union und den für sie geltenden Rechtsvorschriften, mit denen Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union in deutsches Recht umgesetzt sind, entsprechen, oder
  2. soweit solche Rechtsvorschriften nicht bestehen, wenn die Betriebsanlagen, Fahrzeuge oder Teile davon nach den Vorschriften dieser Verordnung, nach den von der Technischen Aufsichtsbehörde und von der Genehmigungsbehörde getroffenen Anordnungen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik gebaut sind und betrieben werden.“
- b) In Absatz 2 werden die Wörter „gewährleistet ist“ durch die Wörter „gegenüber der Technischen Aufsichtsbehörde nachgewiesen wird“ ersetzt.
4. § 3 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Nummer 3 wird das Wort „Rettung“ durch die Wörter „Selbst- oder Fremddrettung“ ersetzt.
    - bb) In Nummer 7 wird am Satzende der Punkt durch ein Komma ersetzt.
    - cc) Folgende Nummer 8 wird angefügt:

„8. Störungen im Betriebsablauf zügig beseitigt werden können.“
  - b) Absatz 5 Satz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) Die Wörter „Behinderten, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern“ werden durch die Wörter „in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen“ ersetzt
    - bb) Nach den Wörtern „Benutzung der Betriebsanlagen“ werden die Wörter „nach § 1 Absatz 7 Nummer 2“ eingefügt
    - cc) Das Wort „Fahrzeuge“ wird durch das Wort „Personenfahrzeuge“ ersetzt.



5. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 3 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Der Unternehmer ist verpflichtet, für die Betriebssicherheit wichtige nicht personenbezogene Daten zu erheben und aufzuzeichnen.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Durch betriebliche Vorkehrungen ist dafür zu sorgen, dass Betriebsstörungen zügig beseitigt werden, bei Unfällen und gefährlichen Ereignissen unverzüglich Hilfe geleistet wird und insbesondere bei Brandfällen die Möglichkeit zur Selbst - oder Fremdrettung von Personen besteht.“

6. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird Satz 2 durch folgende Sätze ersetzt:

„Sie führt in Erfüllung dieser Aufgabe insbesondere die erforderlichen Prüfungen durch und trifft die notwendigen Anordnungen. Entscheidungen anderer Behörden mit Ausnahme der nach Landesrecht zuständigen Straßenverkehrsbehörde, die die Sicherheit und Ordnung des Straßenbahnbetriebes betreffen können, dürfen nur im Einvernehmen mit der Technischen Aufsichtsbehörde getroffen werden; dies gilt nicht soweit es sich um Behörden des Bundes handelt.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Technische Aufsichtsbehörde kann sich bei der Ausübung der technischen Aufsicht anderer sachkundiger Personen oder Stellen bedienen. Dazu gehört auch der Betriebsleiter nach § 8. Andere sachkundige Personen oder Stellen müssen rechtlich und wirtschaftlich unabhängig von dem Unternehmer und dem Vorhabenträger nach § 7 Absatz 7 sein.“

7. § 6 wird wie folgt gefasst:

**„§ 6**

**Ausnahmen**

Die Technische Aufsichtsbehörde kann von den Vorschriften dieser Verordnung in Einzelfällen Ausnahmen genehmigen.“

8. § 7 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 2 wird das Wort „geführt“ durch das Wort „durchgeführt“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 werden nach dem Wort „Auswahl,“ die Wörter „Aus- und Fortbildung,“ eingefügt und
- c) Absatz 5 wird durch folgende Absätze 5 und 6 ersetzt:

„(5) Der Unternehmer hat sicherzustellen, dass der Betriebsleiter die ihm obliegenden Aufgaben ordnungsgemäß erfüllen kann, insbesondere, dass er

1. keine die Betriebssicherheit einschränkenden Weisungen erhält und
2. in Angelegenheiten, die die Sicherheit des Betriebes berühren, Weisungen gegenüber den Betriebsbediensteten und sonstigen im Betrieb Beschäftigten erteilen kann.

Soll eine vom Betriebsleiter im Rahmen seiner Aufgaben nach § 8 vorgeschlagene Maßnahme nicht durchgeführt werden, so ist der Betriebsleiter vom Unternehmer umfassend und unverzüglich über die Gründe der Ablehnung in schriftlicher oder elektronischer Form zu unterrichten. Dem Betriebsleiter dürfen durch die Erfüllung der ihm in dieser Verordnung übertragenen Aufgaben im Unternehmen keine persönlichen Nachteile entstehen.

(6) Bei Entscheidungen, die die Betriebsführung beeinflussen, ist der Betriebsleiter maßgebend zu beteiligen, insbesondere bei

1. Planung und Bau von Betriebsanlagen,
  2. Beschaffung von Fahrzeugen,
  3. Feststellung des Bedarfs an Betriebsbediensteten,
  4. Auswahl, Aus- und Fortbildung, Verwendung und Beaufsichtigung der Betriebsbediensteten,
  5. Untersuchungen von Dienstverfehlungen der Betriebsbediensteten und den sich daraus ergebenden Maßnahmen,
  6. Vereinbarungen über die Übertragung von Aufgaben, die die Verantwortung des Betriebsleiters berühren, auf Personen oder Stellen, die dem Unternehmen nicht angehören.“
- d) Die bisherigen Absätze 6 bis 9 werden die Absätze 7 bis 10.
9. § 8 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird das Wort „Betriebsführung“ durch die Wörter „Durchführung des Betriebs“ ersetzt.
  - b) In Absatz 5 wird das Wort „Gemeinschaftsverkehr“ durch die Wörter „einem gemeinsamen Betrieb mehrerer Unternehmen auf einer Strecke“ ersetzt.
10. § 9 wird wie folgt geändert:
- a) Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„(1) Die Technische Aufsichtsbehörde bestätigt die Bestellung des Betriebsleiters auf Antrag des Unternehmers, wenn die bestellte Person

    1. ihre Befähigung durch erfolgreichen Abschluss der Betriebsleiterprüfung nachgewiesen hat und
    2. keine Tatsachen vorliegen, die sie für die Tätigkeit eines Betriebsleiters als unzuverlässig erscheinen lassen.

(2) Abweichend von Absatz 1 Nummer 1 wird die Bestellung als Betriebsleiter auch bestätigt, wenn die bestellte Person

1. die Große Staatsprüfung für den höheren technischen Verwaltungsdienst in einem Fachgebiet bestanden hat, zu dem in erheblichem Umfang Planung, Bau und Betrieb spurgebundener Bahnen gehören und
2. mindestens drei Jahre in Straßenbahnunternehmen in den für den Bau und Betrieb der Straßenbahn wesentlichen Fachbereichen als Ingenieur tätig gewesen ist.

Die Tätigkeit bei Schienenbahnunternehmen auch während des Vorbereitungsdienstes vor der großen Staatsprüfung kann ganz oder teilweise angerechnet werden.“

b) Absatz 3 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

2. ein Nachweis, dass ein Führungszeugnis nach § 30 des Bundeszentralregistergesetzes zur Vorlage bei der zuständigen Behörde beantragt ist,

c) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 eingefügt:

„(5) Berufsqualifikationen, die in anderen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union oder Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erworben wurden, sind von der Technischen Aufsichtsbehörde nach Maßgabe des Berufsqualifikationsfeststellungsgesetzes anzuerkennen.“

11. § 10 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die Tauglichkeit muss vor erstmaliger Aufnahme der Tätigkeit durch einen vom Unternehmer beauftragten Arzt festgestellt worden sein. Der Arzt muss die Gebietsbezeichnung „Arbeitsmedizin“ oder die Zusatzbezeichnung „Betriebsmedizin“ haben oder Arzt in einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung gemäß § 11 Absatz 2 Nummer 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung sein und über eine mindestens einjährige Berufserfahrung in seinem Fachgebiet verfügen.“

12. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Fahrbedienstete müssen mindestens 21 Jahre alt sein.

Dies gilt nicht für:

1. Auszubildende und Absolventen des staatlich anerkannten Ausbildungsberufs der „Fachkraft im Fahrbetrieb“, die das 18. Lebensjahr vollendet haben und die Schienenfahrerlaubnis und seit mindestens einem Jahr die straßenverkehrsrechtliche Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen und

2. Zugabfertiger und Fahrbedienstete, die Fahrzeuge ausschließlich in Abstellanlagen und Werkstätten bedienen.

Im Fall des Satzes 2 Nummer 1 ist vor Erteilung der ersten Fahrerlaubnis die nach § 10 Absatz 1 Nummer 2 erforderliche geistige und körperliche Eignung durch ein Gutachten entsprechend § 10 Absatz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung nachzuweisen.“

b) In Absatz 2 Satz 2 werden nach dem Wort „ist“ die Wörter „ durch den in § 10 Absatz 2 bezeichneten Arzt spätestens “ eingefügt.

c) In Absatz 3 wird

aa) das Wort „, begleiten“ gestrichen und

bb) die Wörter „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ durch die Wörter „Erste Hilfe“ ersetzt.

13. § 12 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Durch den Betriebsleiter oder einen von ihm beauftragten Betriebsbediensteten sind Fahrbedienstete nach ihrer Ausbildung in regelmäßigen Abständen in der Ausübung ihrer Tätigkeit zu überprüfen und nachzuschulen. Die Überprüfung und die Nachschulung sind zu aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind für die Dauer von fünf Jahren aufzubewahren. Die Frist zur Aufbewahrung beginnt mit dem Ablauf des Jahres, in dem die Aufzeichnungen entstanden sind.“

## 14. § 13 Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Fahrbediensteten ist es während des Fahrbetriebes untersagt, Geräte, die der Navigation, der Kommunikation, oder der Aufzeichnung, der Wiedergabe oder dem Empfang von Tönen, Bildern oder Zeichen dienen, zu anderen als betrieblichen Zwecken zu benutzen.“

## 15. § 14 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „führen“ werden das Komma und das Wort „begleiten“ gestrichen.

bb) Das Wort „Betriebsbedienstete“ wird durch das Wort „Beschäftigte“ ersetzt.

## 16. § 15 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 2 werden die Wörter „sollen sich die Geschwindigkeiten“ durch die Wörter „soll sich die Entwurfsgeschwindigkeit“ ersetzt.

b) In Absatz 4 wird das Wort „technischen“ gestrichen.

## 17. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Bahnkörper sind straßenbündige, besondere oder unabhängige Bahnkörper. Straßenbündige Bahnkörper sind mit ihren Gleisen in Fahrbahnen oder Gehwege eingebettet. Besondere Bahnkörper liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehrsraum mindestens durch Bordsteine oder Hecken oder Baumreihen oder andere ortsfeste körperliche Hindernisse getrennt. Zum besonderen Bahnkörper gehören auch Bahnübergänge nach § 20 Absatz 1 Satz 3 mit Vorrang für die Straßenbahn, wenn sie entsprechend § 20 Absatz 3 oder 4 gesichert sind. Unabhängige Bahnkörper befinden sich auf Grund ihrer Lage oder Bauart außerhalb des Verkehrsraums öffentlicher Straßen. Zum unabhängigen Bahnkörper gehören auch die Bahnübergänge nach § 20 Absatz 1 Satz 2.“

b) Die Absätze 5 bis 7 werden aufgehoben.

c) Die bisherigen Absätze 8 und 9 werden die Absätze 5 und 6.

- d) Der neue Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) An den für das Überqueren durch Fußgänger vorgesehenen Stellen über einen besonderen Bahnkörper müssen zwischen diesem und unmittelbar angrenzenden Fahrbahnen Aufstellflächen für Fußgänger vorhanden sein, wenn das durchgängige Überqueren von Bahnkörper und Straße nicht durch Lichtzeichen geregelt ist.“

18. § 17 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 6 werden die Wörter „werden können“ durch das Wort „sein“ ersetzt.

- b) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Eine Weiche ist verschlossen, wenn die beweglichen befahrenen Teile in ihren Endlagen formschlüssig festgelegt und die nicht befahrenen beweglichen Teile in ihren Endlagen mindestens kraftschlüssig festgelegt sind.“

19. § 19 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 6 Satz 2 werden nach dem Wort „liegen“ die Wörter „und darin keine Einbauten vorhanden sein“ eingefügt.

- b) In Absatz 8 wird das Wort „Bergung“ durch die Wörter „Selbst- oder Fremddrettung“ ersetzt.

20. § 20 wird wie folgt gefasst:

**„§ 20**

**Bahnübergänge**

- (1) Die Straßenbahn hat an höhengleichen Kreuzungen von besonderen und unabhängigen Bahnkörpern mit Straßen, Wegen und Plätzen (Bahnübergängen) Vorrang, soweit die Straßenverkehrs-Ordnung dies bestimmt. Bahnübergänge über unabhängige Bahnkörper sind nach den nachfolgenden Vorschriften zu sichern. An anderen Bahnübergängen oder an Kreuzungen im Bereich straßenbündiger Bahnkörper ist darauf hinzuwirken, dass der Straßenbahnverkehr durch den übrigen Verkehr nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigt wird.

- (2) Bahnübergänge im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 mit Vorrang für die Straßenbahn sind durch Übersicht auf die Bahnstrecke zu sichern. Diese ist vorhanden, wenn die übrigen Verkehrsteilnehmer die Bahnstrecke soweit und aus einem solchen Abstand einsehen können, dass sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang ungefährdet überqueren oder vor ihm anhalten können. Die Übersicht kann nur durch eine technische Sicherung im Sinne des Absatzes 5 ersetzt werden. Bei Bahnübergängen von Fuß- und Radwegen auf Streckenabschnitten mit Fahren auf Sicht genügt eine Lichtzeichenanlage.
- (3) Bahnübergänge im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 mit Vorrang für die Straßenbahn müssen nach Absatz 5 technisch gesichert sein, wenn auf dem Bahnübergang Straßenbahnen auf Zugsicherung fahren, auf der kreuzenden Straße schneller als 50 km/h gefahren werden darf oder der Bahnübergang innerhalb eines Tages in der Regel von mehr als 100 Kraftfahrzeugen überquert wird.
- (4) Bahnübergänge im Sinne des Absatzes 1 Satz 2 von Fuß- oder Radwegen mit gegebener Übersicht müssen mit Umlaufsperrn, ähnlich wirkenden Einrichtungen oder mit einer Lichtzeichenanlage ausgerüstet sein. Abweichend von Satz 1 kann auf Umlaufsperrn, ähnlich wirkende Einrichtungen oder eine Lichtzeichenanlage verzichtet werden, wenn nach den örtlichen Verhältnissen dafür kein Erfordernis besteht und die Technische Aufsichtsbehörde zustimmt. Umlaufsperrn sind so zu gestalten, dass die Wegebeneutzer der Fahrtrichtung der Straßenbahn entgegen gehen müssen.
- (5) Eine technische Sicherung erfordert
  1. Lichtzeichen mit der Farbfolge Gelb - Rot nach Anlage 1 Bild 2, die mit Halbschranken nach Anlage 1 Bild 3 verbunden sein können und
  2. Überwachungssignale Bü 0 und Bü 1 nach Anlage 4 vor dem Bahnübergang oder eine in Zugsicherungsanlagen eingebundene Überwachung der Einrichtungen nach Nummer 1.



Auf Streckenabschnitten mit Fahren auf Sicht dürfen anstelle der in Satz 1 bezeichneten Überwachungssignale auch Fahrsignale nach Anlage 4 unmittelbar vor dem Bahnübergang verwendet werden.“

21. § 21 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
    - aa) Im einleitenden Satzteil wird das Wort „Fahrsignalanlagen“ durch die Wörter „Signalanlagen für Fahrsignale“ ersetzt.
    - bb) In Nummer 2 werden die Wörter „muß die Fahrsignalanlage“ durch die Wörter „müssen die Fahrsignale“ ersetzt.
  - b) Dem Absatz 4 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Sind Weichen in die Signalanlage für Fahrsignale eingebunden, gehören sie zur Gesamtanlage.“
22. In § 22 Absatz 2 Nummer 2 werden die Wörter „formschlüssig festgelegt“ durch das Wort „verschlossen“ ersetzt.
23. In § 23 Absatz 2 werden die Wörter „Fernsehanlagen zur Erfassung“ durch die Wörter „Videoanlagen oder ähnlich wirkende Einrichtungen zur Überwachung“ ersetzt.
24. § 24 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 4 werden
    - aa) die Wörter „Energieversorgungsanlagen für Fahrzeuge“ durch das Wort „Fahrstromversorgungsanlagen“ ersetzt und
    - bb) die Wörter „der Fahrleitung“ gestrichen.
  - b) In Absatz 5 Nummer 2 Buchstabe a wird das Wort „Notausstiege“ durch das Wort „Notausgänge“ ersetzt.

- c) In Absatz 6 werden
  - aa) das Wort „ausreichender“ durch die Wörter „geeigneter Entfernung und“ ersetzt und
  - bb) nach dem Wort „ortsveränderlicher“ das Wort „elektrischer“ eingefügt.

25. § 27 wird wie folgt geändert:

- a. Absatz 4 Nummer 4 wird wie folgt gefasst:  
„4. Notausgänge,“.
- b. Absatz 5 Satz 3 wird wie folgt gefasst:  
„Bei Tunneln und Notausgängen darf diese Zeit bis zu 15 Sekunden betragen, sofern aus Gründen des Arbeitsschutzes keine kürzeren Einschaltzeiten gefordert werden.“

26. § 30 wird wie folgt geändert:

- a) Die Absätze 5 und 6 werden wie folgt gefasst:  
  
„(5) In einem Tunnel müssen ins Freie führende Notausgänge vorhanden und so angelegt sein, dass der Rettungsweg bis zum nächsten Bahnsteig, Notausgang oder bis zur Tunnelmündung jeweils nicht mehr als 300 m lang ist. Notausgänge müssen direkt oder über sichere Bereiche auch an Tunnelenden vorhanden sein, wenn der nächste Notausgang oder der nächste Bahnsteig mehr als 100 m entfernt ist.  
  
(6) Notausgänge müssen außerhalb von Haltestellen durch blaues Licht kenntlich gemacht sein.“
- b) In den Absätzen 7 und 9 wird jeweils das Wort „Notausstiege“ durch das Wort „Notausgänge“ ersetzt.
- c) Absatz 8 wird wie folgt geändert:
  - aa) Im einleitenden Satzteil wird das Wort „Notausstiege“ durch das Wort „Notausgänge“ ersetzt.

bb) Die Nummer 3 wird durch folgende Nummern 3 und 4 ersetzt:

„3. von innen mit mäßigem Kraftaufwand, ohne Hilfsmittel und mit einem selbsterklärenden sowie deutlich gekennzeichneten Mechanismus geöffnet werden können und“

„4. gegen unbefugtes Öffnen von außen gesichert sein.“

27. § 31 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird aufgehoben.

b) Die bisherigen Absätze 4 bis 9 werden die Absätze 3 bis 8.

c) Der neue Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 5 wird der Punkt durch die Wörter „und sicheren Information im Gefahrenfall und“ ersetzt.

bb) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 6 angefügt:  
„6. Einer Brandmeldeanlage (BMA).“

d) Dem neuen Absatz 5 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Die Querneigung des Bahnsteigs soll so ausgeführt werden, dass sie mit 2 von Hundert zur Bahnsteigkante hin ansteigt.“

e) Absatz 10 wird aufgehoben.

f) Der bisherige Absatz 11 wird der Absatz 9.

g) Dem neuen Absatz 9 wird folgender Satz angefügt:

„Die für Rettungswege erforderlichen Breiten sind freizuhalten.“

28. § 32 wird wie folgt gefasst:

„§ 32

### **Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige**

An den Zugängen und Abgängen von Aufzügen, Fahrtreppen oder Fahrsteigen müssen freie Räume als Stauräume vorhanden sein.“

29. § 33 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 12 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 wird das Wort „Bergung“ durch das Wort „Fremdrettung“ ersetzt.

bb) In Nummer 3 wird das Wort „geborgen“ durch das Wort „gerettet“ ersetzt.

b) Nach Absatz 12 wird der folgende Absatz 13 eingefügt:

„(13) Fahrzeuge, die über einen eingerichteten Fahrzeugführerplatz verfügen, müssen mit Geräten zur Fahrdatenaufzeichnung ausgerüstet sein.“

30. In § 34 Absatz 3 Nummer 1 Buchstabe b werden nach dem Wort „Rückspiegel“ die Wörter „oder die gleichwertige technische Einrichtung im Sinne des § 44 Absatz 4“ eingefügt.

31. In § 35 wird in der Überschrift das Wort „Laufwerke“ durch das Wort „Fahrwerke“ ersetzt.

32. § 36 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Nummer 3 werden nach dem Wort „Zusammenwirken“ die Wörter „Bremskräfte und“ eingefügt.

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

„(4) Bei Ausfall jeglicher elektrischer Energieversorgung der Bremsen muss das Fahrzeug bei Nutzlast in allen im Streckennetz vorhandenen Neigungen aus der örtlich festgelegten Streckenhöchstgeschwindigkeit wenigstens einmal angehalten und gegen Abrollen gemäß § 36 Absatz 5 gesichert werden können.“

- c) Die bisherigen Absätze 4 bis 9 werden die Absätze 5 bis 10.
- d) In dem neuen Absatz 5 Satz 1 wird das Wort „größter“ gestrichen.
- e) In dem neuen Absatz 6 wird im einleitenden Satzteil die Angabe „Absatz 6“ durch die Angabe „Absatz 7“ ersetzt.
- f) Der neue Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Betriebsfahrzeuge, die mit nur einer Bremse ausgerüstet sind, dürfen

- 1. bei unabhängigen Bahnen höchstens 40 km/h und
- 2. bei straßenabhängigen Bahnen höchstens 30 km/h

fahren. Dabei müssen mindestens die mittleren Bremsverzögerungen nach Anlage 4 Tabelle 1 erreicht werden.“

- g) In dem neuen Absatz 8 werden die Wörter „daß der Zug das für Fahrzeuge vorgeschriebene Bremsvermögen nach den Absätzen 2 bis 6 erreicht“ durch die Wörter „dass der Zug die für Fahrzeuge vorgeschriebenen Bremseigenschaften nach den Absätzen 2 bis 7 erreicht“ ersetzt.
- h) Der neue Absatz 10 wird wie folgt gefasst:

„(10) In Personenzugfahrzeugen müssen Einrichtungen vorhanden sein, mit denen Fahrgäste im Notfall eine Bremsung einleiten können (Fahrgast-Notbremsung). Die Betätigung dieser Einrichtungen darf auf Strecken ohne Sicherheitsraum und in Tunneln außerhalb von Haltestellen nicht zum Halten führen (Notbremsüberbrückung). Die Betätigung der Fahrgastnotbremsung ist dem Fahrzeugführer anzuzeigen. Auf bestimmten weiteren Streckenabschnitten darf diese Notbremsüberbrückung wirksam bleiben, wenn der Betriebsleiter hierfür eine Dienstanweisung nach § 8 Absatz 2 eingeführt hat.“
- i) Folgender Absatz 11 wird angefügt:

„(11) Bei einem Fahrbetrieb ohne Fahrzeugführer muss im Fall einer Entgleisung das Fahrzeug unmittelbar selbsttätig bis zum Stillstand abbremsen können.“

33. § 40 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Bei Fahrzeugen straßenabhängiger Bahnen müssen vorhanden sein:

1. Geber für das Zugsignal Z 1 (Spitzensignal), wobei die beiden unteren Leuchten des Zugsignals Z 1 als Scheinwerfer ausgeführt sein müssen, die
  - a) den Gleisbereich ausreichend beleuchten können,
  - b) sich gleichzeitig und gleichmäßig abblenden lassen,
  - c) sich nicht unbeabsichtigt verstellen können,
2. an der Rückseite, bei Zweirichtungsfahrzeugen an beiden Seiten, Geber für das Zugsignal Z 2 (Schlussignal), das Zugsignal Z 3 (Bremsignal) und zwei rote Rückstrahler,
3. Geber für das Zugsignal Z 4 (Fahrtrichtungssignal) an beiden Längsseiten mindestens vorn und hinten,
4. Geber für das Zugsignal Z 5 (Warnblinksignal) an beiden Längsseiten mindestens vorn und hinten, die im gleichen Takt blinken müssen.“

b) Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben.

c) Der bisherige Absatz 5 wird der Absatz 3.

d) Der Absatz 6 wird aufgehoben.

e) Der bisherige Absatz 7 wird der Absatz 4.

34. § 43 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 2 werden nach den Wörtern „Auf jeder“ die Wörter „mit Fahrgasttüren versehenen“ eingefügt.

- b) In Absatz 7 wird das Wort „Bergung“ durch das Wort „Fremdrettung“ ersetzt.
35. § 44 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 3 werden die Wörter „und Fahrtschreibern“ gestrichen.
- b) In Absatz 4 werden nach dem Wort „Rückspiegel“ die Wörter „oder eine mindestens gleichwertige technische Einrichtung“ eingefügt.
36. § 46 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 4 Satz 2 wird das Wort „sollen“ durch das Wort „müssen“ ersetzt.
- b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 eingefügt:
- „(5) Personenfahrzeuge eines Zuges, die nicht mit Betriebsbediensteten besetzt sind, müssen ständig verfügbare Einrichtungen für eine Notfall-Sprechverbindung zwischen Fahrgästen und dem Fahrzeugführer haben.“
- c) Die bisherigen Absätze 5 und 6 werden die Absätze 6 und 7.
37. § 47 Absatz 2 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
- „2. Sinnbilder nach Anlage 3 an den Sitzplätzen, die für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen und für Fahrgäste mit kleinen Kindern vorzusehen sind,“
38. § 48 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Satz 1 wird das Wort „haben“ durch die Wörter „und eine Warnweste mitführen“ ersetzt.
- b) Folgender Satz wird angefügt:
- „§ 53a Absatz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung ist entsprechend anzuwenden.“
39. § 49 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Auf zweigleisigen Strecken mit besonderem oder unabhängigem Bahnkörper soll und auf zweigleisigen Strecken mit straßenbündigem Bahnkörper muss bei Zweirichtungsbetrieb rechts gefahren werden.“

- b) In Absatz 5 Satz 2 Nummer 1 werden die Wörter „abhängig geschaltete Fahrsignalanlagen“ durch die Wörter „Fahrsignale nach § 21 Absatz 3 Nummer 2“ ersetzt.

40. § 50 Absatz 4 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. beim Befahren von nicht verschlossenen Weichen gegen deren Spitze 15 km/h.“

41. § 51 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 11 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „Weichen“ werden die Wörter „, die nicht in Zugsicherungsanlagen eingebunden sind,“ gestrichen.

- bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Das Zeigen der Weichensignale ist nicht erforderlich, wenn diese in Zugsicherungsanlagen eingebunden sind oder ein Fahrsignal abhängig von der Weichenlage gesteuert wird und entsprechend gekennzeichnet ist.“

- b) Nach Absatz 11 wird folgender Absatz 12 eingefügt:

„(12) Anlagen zur Steuerung von Weichen müssen so ausgestattet sein, dass Informationen über die Weichenlage an eine Lichtzeichenanlage des Straßenverkehrs übertragen werden können, wenn eine solche Übertragung in Folge der Lage der Weiche in Betracht kommen kann.“

- c) Die bisherigen Absätze 12 bis 18 werden die Absätze 13 bis 19.

- d) In dem neuen Absatz 17 wird der Satz 1 wie folgt gefasst:

„Zeigt das Überwachungssignal für den Bahnübergang das Signal Bü 0, ist vor dem Bahnübergang zu halten.“



42. § 53 Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:  
„3. mögliche Entgleisungen sicher im System erkannt werden können,“
  - b) Die bisherigen Nummern 3 und 4 werden die Nummern 4 und 5.
  - c) In der neuen Nummer 5 wird das Wort „geborgen“ durch das Wort „gerettet“ ersetzt.
43. In § 55 Absatz 3 werden die Wörter „nach § 20“ durch die Wörter „im Sinne des § 16 Absatz 4 Satz 4 und 6“ ersetzt.
44. In § 56 Absatz 3 wird das Wort „Bergung“ durch das Wort „Rettung“ ersetzt.
45. § 57 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
    - aa) Nummer 10 wird wie folgt gefasst:  
„10. Aufzüge, Fahrtreppen und Fahrsteige 1 Jahr“
    - bb) In Nummer 11 wird hinter der Angabe „8 Jahren“ der Punkt durch ein Komma ersetzt.
    - cc) Die folgende Nummer 12 wird angefügt:  
„12. brandschutztechnische Anlagen 1 Jahr.“
  - b) In Absatz 4 werden die Wörter „schweren Unfällen“ durch die Wörter „Unfällen oder Zwischenfällen“ ersetzt.
  - c) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:  
  
„(5) Wenn auf Grund von Feststellungen, Berichten, Untersuchungen oder Gutachten hinreichende Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass bei Betriebsanlagen oder Fahrzeugen die Betriebssicherheit gefährdet sein kann, kann die Technische Aufsichtsbehörde abweichend von Absatz 3 kürzere Fristen festsetzen.“
  - d) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Die Instandhaltung ist vom Unternehmer zu dokumentieren. Der Dokumentation sind die für den Bau und die Instandhaltung wesentlichen Unterlagen beizugeben, insbesondere die Inbetriebnahmegenehmigung sowie bei Betriebsanlagen die Unterlagen, die dem Zustimmungsbescheid zu Grunde gelegen haben.“

e) Absatz 7 wird wie folgt gefasst:

„(7) Die Dokumentation über die Instandhaltung ist vom Unternehmer bis zur Außerbetriebsetzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge aufzubewahren. Abweichend ist die Dokumentation über die Wartung bis zur nächsten Inspektion, mindestens jedoch drei Jahre aufzubewahren.“

46. § 58 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Personen, die nicht Betriebsbedienstete sind, dürfen Betriebsanlagen und Fahrzeuge, soweit sie nicht dem allgemeinen Verkehrsgebrauch dienen, nicht betreten oder sonst benutzen. Vor allem dürfen sie besondere und unabhängige Bahnkörper nur an den dafür bestimmten Stellen überqueren. Der Betriebsleiter kann Ausnahmen zulassen.“

47. § 59 wird wie folgt gefasst:

„§ 59

### **Betriebsgefährdende oder betriebsstörende Handlungen**

Es ist verboten, Betriebsanlagen oder Fahrzeuge zu beschädigen, vorsätzlich zu verunreinigen, ihre Einrichtungen missbräuchlich zu betätigen oder zu nutzen, Fahrthindernisse zu errichten oder andere betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen. Dazu ist es insbesondere untersagt,

1. Außentüren oder Einrichtungen zur Notbremsung von Fahrzeugen missbräuchlich zu betätigen und
2. in den für den Aufenthalt und die Abfertigung der Fahrgäste bestimmten unterirdischen Anlagen sowie unter den überdachten Bereichen oberirdischer Haltestellen mit Ausnahme von Fahrgastunterständen zu rauchen, ein offenes Feuer zu entfachen oder brennende oder glimmende Gegenstände wegzuwerfen.“

48. § 60 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „Betriebsanlagen“ werden die Wörter „, die nach § 62 Absatz 1 einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen,“ eingefügt.

bb) Nach dem Wort „Planfeststellungsbeschluß“ werden die Wörter „, eine Plangenehmigung“ eingefügt.

b) In Absatz 3 werden nach den Wörtern „der Prüfung einen“ die Wörter „schriftlichen oder nach Maßgabe des § 5 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz elektronischen“ eingefügt.

c) Absatz 5 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Dazu können auch Ausführungszeichnungen, Baustoffangaben, Lastannahmen sowie sonstige, für die Beurteilung der Sicherheit wesentliche Beschreibungen und Berechnungen gehören.“

d) In Absatz 10 wird das Wort „Abnahme“ durch das Wort „Inbetriebnahmegenehmigung“ ersetzt.

49. § 61 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Betriebsanlagen“ die Wörter „und Fahrzeugen“ eingefügt.

b) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Baustelle“ die Wörter „oder Fertigungsstelle“ eingefügt.

50. § 62 wird wie folgt gefasst:

**„§ 62**

### **Inbetriebnahmegenehmigung für Betriebsanlagen und Fahrzeuge**

(1) Neue oder geänderte Betriebsanlagen und Fahrzeuge dürfen außer zur Ermittlung der Gebrauchsfähigkeit nur betrieben werden, wenn die Technische Aufsichtsbehörde die

Inbetriebnahme genehmigt hat. Dies gilt für geänderte Betriebsanlagen und Fahrzeuge nur bei Änderungen, die sich auf die Betriebssicherheit auswirken können. Instandhaltungsarbeiten, bei denen Bauteile mit gleicher Funktion und Leistung ersetzt werden, bedürfen keiner Inbetriebnahmegenehmigung. Geplante Maßnahmen zur Änderung von Betriebsanlagen und Fahrzeugen sind der Technischen Aufsichtsbehörde in schriftlicher oder elektronischer Form anzuzeigen. Der Anzeige ist eine Beschreibung der geplanten Arbeiten, die der Aufsichtsbehörde eine Beurteilung des Umfangs und der Art der geplanten Arbeiten erlaubt, und eine Einstufung der Auswirkungen auf die Betriebssicherheit beizufügen. Nach Eingang der Anzeige entscheidet die Technische Aufsichtsbehörde darüber, ob sich die Maßnahme auf die Betriebssicherheit auswirken kann. Mit der Durchführung der Maßnahmen darf erst nach der Entscheidung der Technischen Aufsichtsbehörde begonnen werden. Stellt die Technische Aufsichtsbehörde Mängel in der vorgelegten Einstufung des Antragstellers fest, hat sie ihm unter Angabe der Mängel Gelegenheit zur Beseitigung zu geben. § 37 des Personenbeförderungsgesetzes bleibt unberührt.

(2) Die Technische Aufsichtsbehörde hat die Inbetriebnahme zu genehmigen, wenn die Prüfung nach § 2 ergeben hat, dass die Betriebsanlage oder das Fahrzeug mit den nach § 60 geprüften Unterlagen übereinstimmt und unter den örtlichen Einsatzbedingungen sicher betrieben werden kann. Die Entscheidung ist auf Grund des technischen Regelwerks, das zum Zeitpunkt der Antragstellung anwendbar ist, zu treffen. Liegt die Antragstellung mehr als sieben Jahre zurück, so ist das technische Regelwerk zugrunde zu legen, das zum Zeitpunkt des Ablaufs dieser Frist anwendbar war. Die Technische Aufsichtsbehörde kann verlangen, dass Nachweise, die nach anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften erforderlich sind, vom Unternehmer vorgelegt werden.

(3) Soweit die in § 1 Absatz 1 Satz 2 und 3 bezeichneten Vorschriften im Hinblick auf die Anforderungen an die Beschaffenheit von Betriebsanlagen oder Fahrzeugen oder Teilen von Betriebsanlagen oder Fahrzeugen anzuwenden sind, müssen die Prüfungen und die Entscheidung über die Inbetriebnahme nach Absatz 2 in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften, im Übrigen in Übereinstimmung mit § 1 Absatz 1 Satz 4 in Verbindung mit Satz 3 getroffen werden.

(4) Der Unternehmer hat die Inbetriebnahme bei der Technischen Aufsichtsbehörde in schriftlicher oder elektronischer Form zu beantragen. Die Inbetriebnahmegenehmigung von Fahrzeugen ist zu beantragen, sobald die Bauentwürfe vorliegen; dem Antrag sind Unterlagen zum Nachweis der Erfüllung der Anforderungen nach § 2 beizufügen.

(5) Wird die Inbetriebnahme von Fahrzeugen beantragt, die serienmäßig nach denselben Bauunterlagen gebaut werden, brauchen diese Unterlagen nur beim Antrag auf Inbetriebnahme des ersten Fahrzeugs der Serie vorgelegt zu werden. Weitere Fahrzeuge dürfen bis zu sieben Jahre nach Inbetriebnahme des ersten Fahrzeugs der Serie in Betrieb genommen werden, wenn der Unternehmer zum Zeitpunkt der erstmaligen Inbetriebnahme des jeweiligen Fahrzeuges eine Erklärung des Herstellers über die Konformität dieser Fahrzeuge mit dem genehmigten ersten Fahrzeug gegenüber der Technischen Aufsichtsbehörde vorlegt.

(6) Die Genehmigung oder die Versagung der Inbetriebnahme ergeht durch schriftlichen oder elektronischen Bescheid der Technischen Aufsichtsbehörde nach Maßgabe des § 5 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes.

(7) Ist die Feststellung hinsichtlich der Betriebssicherheit getroffen, darf die Betriebsanlage oder das erste Fahrzeug einer Serie vor der Genehmigung der Inbetriebnahme vorläufig in Betrieb genommen werden, wenn die Technische Aufsichtsbehörde nichts anderes bestimmt hat.“

51. § 63 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

„3. entgegen § 62 Absatz 1 Satz 1 eine Betriebsanlage oder ein Fahrzeug in Betrieb nimmt,“

b) Absatz 2 Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. entgegen § 59 Satz 2 Nummer 1 eine Außentür oder eine Einrichtung zur Notbremsung betätigt.“

52. Nach § 63 wird folgender § 64 eingefügt:

**„§ 64**

**Übergangsvorschrift**

Werden in dieser Verordnung an den Bau von Betriebsanlagen oder Fahrzeugen andere Anforderungen als nach dem bis zum ... [*Einsetzen: Tag vor dem Tag des Inkrafttretens dieser Änderungsverordnung*] geltenden Recht gestellt, brauchen bestehende oder im Bau befindliche Betriebsanlagen oder Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung nicht angepasst zu werden. Die Technische Aufsichtsbehörde kann eine Anpassung verlangen, wenn die Sicherheit dies erfordert. Abweichend von Satz 1 gelten für die nach § 30 Absatz 8 Nummer 3 zu stellenden Anforderungen eine Übergangsfrist von 6 Jahren und für die nach § 46 Absatz 5 zu stellenden Anforderungen eine Übergangsfrist von 8 Jahren. “

53. § 65 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift werden die Wörter „und Übergangsvorschriften“ gestrichen.
- b) Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben.

54. In der Überschrift zu Anlage 1 werden hinter der Angabe „zu § 20“ die Wörter „Absatz 5 Nummer 1“ ergänzt.

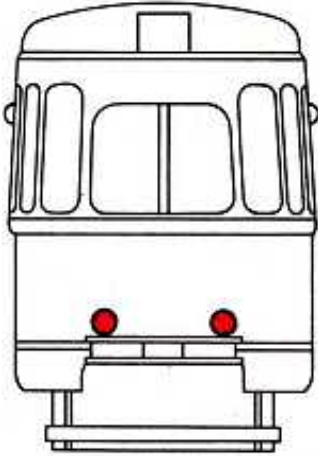
55. Anlage 2 wird wie folgt geändert:

- a) In der Vorbemerkung werden im Satz 1 die Wörter „auf geradem ebenem Gleis“ durch die Wörter „auf geradem, ebenem und trockenem Gleis“ ersetzt.
- b) In Tabelle 1 wird im Klammerzusatz der Bezeichnung die Angabe „§ 36 Abs. 3 und 6“ durch die Angabe „§ 36 Absatz 3 und 7“ ersetzt.
- c) In Tabelle 2 wird im Klammerzusatz der Bezeichnung die Angabe „§ 36 Abs. 5 Nr. 3“ durch die Angabe „§ 36 Absatz 6 Nummer 3“ ersetzt.

56. Anlage 4 wird wie folgt geändert:

- a) In der Überschrift wird die Angabe „Anlage 4 (zu den §§ 21, 40, 51)“ durch die Angabe „Anlage 4 (zu den §§ 20, 21, 40, 51)“ ersetzt.

b) In Abschnitt 5 ist die das Zugsignal Z 3 betreffende Zeile wie folgt zu fassen:

Z 3	Am Zugschluss zwei rote Lichter 	Bremsignal	
-----	--	------------	--

## Artikel 2

### Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

In § 45 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 15. September 2015 (BGBl. I S. 1573) geändert worden ist, wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

„Für Bahnübergänge von Straßenbahnen auf unabhängigem Bahnkörper gilt Satz 2 mit der Maßgabe entsprechend, dass die Befugnis zur Anordnung der Maßnahmen der nach personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften zuständigen technischen Aufsichtsbehörde des Straßenbahnunternehmens obliegt.“

**Artikel 3**

**Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.



## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

Die bisher geltende BOStrab vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648) ist am 1. Januar 1988 in Kraft getreten. Sie wurde zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2569) lediglich marginal geändert.

Mit der hier vorgelegten Änderungsverordnung unter Bewahrung der bewährten Grundstruktur der BOStrab von 1987 werden die inzwischen notwendig gewordenen Anpassungen an die Weiterentwicklung der Rechtsordnung als auch an den Stand der Wissenschaft und Technik vorgenommen.

Vor allem den zahlreichen Änderungen und Fortentwicklungen des europäischen Rechtsrahmens wird mit der Änderungsverordnung Rechnung getragen. Beispielhaft seien nur die Richtlinien des sog. neuen Ansatzes („New Approach“) und die zu deren Umsetzung dienenden Rechtsvorschriften in der Bundesrepublik Deutschland genannt, die für eine Vielzahl von Anwendungen im Straßenbahnbereich Vorgaben hinsichtlich der Beschaffenheit von Produkten festlegen, die eine Anpassung der BOStrab erfordern.

Ferner sollte die BOStrab hinsichtlich des Mindestalters von Fahrbediensteten, die sich in einer Ausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF) befinden oder diese abgeschlossen haben, an die Vorschrift des § 10 Absatz 2 FeV angepasst werden, was mit der Änderung von § 11 BOStrab erreicht ist.

Darüber hinaus werden Regelungslücken und uneinheitliche Begriffsverwendungen im Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften in der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere zur StVO, beseitigt und die Verordnung selbst in ihrer Begrifflichkeit vereinheitlicht und vereinfacht.

### **Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der Verordnung**

Auf der Grundlage von § 57 Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272) geändert worden ist, wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates die

erforderlichen Vorschriften über Straßenbahnen zu erlassen. Art und Umfang richten sich nach den Maßgaben von § 57 Absatz 1 Nummer 1 und 3 und des § 57 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes. Weiterhin ermächtigt § 6 Absatz 1 Nummer 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), die sonstigen zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den öffentlichen Straßen erforderlichen Maßnahmen durch entsprechende Rechtsverordnung zu erlassen.

### **Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Keine.

### **Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, Wirtschaft und Verwaltung**

#### **1. Für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

#### **2. Für die Wirtschaft**

##### **a) BOStrab**

Die Verordnung enthält 10 geänderte Informationspflichten für die Wirtschaft. Die Kostenabschätzung beruht auf dem vereinfachten Verfahren für Informationspflichten der Wirtschaft und der Tabelle der Kostenklassen und Kostenfaktoren des Statistischen Bundesamtes (Anhang Va zum Leitfaden zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung), da die Fallzahl einen Wert von 10 000 pro Jahr nicht überschreitet und die Belastung nach der Anwendung des Kostenfaktors unter 100 000 Euro liegt.

Die geänderten Vorgaben ergeben keinen zusätzlichen bzw. vernachlässigbaren Aufwand, da

- nur auf bereits bestehende Regelungen zum Zwecke der Rechtssicherheit konkret hingewiesen wird sowie

- eine bereits bestehende Verwaltungspraxis konkretisiert wird.

Die geänderten Anforderungen aus § 30 Absatz 8 Nummer 3 stellen keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand dar, da dieser Aufwand im Rahmen der Wartung und Instandhaltung erbracht

werden muss. Darunter zählt der Austausch der Sicherheitsschilder mit Schrift in Schilder mit Piktogrammen.

**b) StVO**

Die Änderung der Verordnung ergibt keinen zusätzlichen Aufwand, da eine bereits bestehende Verwaltungspraxis konkretisiert wird.

**3. Für die Verwaltung**

Die BOStrab bewirkt 10 geänderte Vorgaben für die Verwaltung. Die Kostenabschätzung beruht auf Anhang VII des Leitfadens zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung.

Die geänderten Vorgaben ergeben keinen zusätzlichen Aufwand, da

- nur auf bereits bestehende Regelungen zum Zwecke der Rechtssicherheit konkret hingewiesen wird sowie
- eine bereits bestehende Verwaltungspraxis konkretisiert wird.

Die Änderung der StVO ergibt keinen zusätzlichen Aufwand, da eine bereits bestehende Verwaltungspraxis konkretisiert wird.

**a) Erfüllungsaufwand für den Bund**

Keiner.

**b) Erfüllungsaufwand für die Länder (inkl. Kommunen)**

Keiner.

**Weitere Kosten**

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind

doch Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

### **Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit**

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung zur Änderung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

### **Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung**

Das Gesetz wurde auf Gleichstellungsrelevanz geprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

## **B. Besonderer Teil - zu den Einzelschriften**

### **Eingangsformel**

Anpassung an die Rechtsgepflogenheiten des Bundesamtes für Justiz. Der Bezug auf die Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes gilt dabei für die Änderung der BOStrab, der Bezug auf das Straßenverkehrsgesetz gilt für die Änderung der StVO.

### **Zu Artikel 1**

#### Zu Nummer 2 (§ 1)

##### Zu Buchstabe a (Absatz 1)

In der BOStrab werden weiterhin ausschließlich straßenbahnspezifische Belange behandelt. Gleichwohl bleibt es freigestellt, die in den jeweiligen Bauordnungen der Länder enthaltenen sonstigen Regelungen sinngemäß zur Ergänzung der BOStrab heranzuziehen, auch wenn die Mehrzahl der Länder in ihren Bauordnungen die Verkehrsanlagen grundsätzlich von ihrem Anwendungsbereich ausschließen. Der Hinweis auf die Straßenverkehrs-Ordnung erfolgt wegen § 64 Absatz 1 Nummer 1 PBefG. Die BOStrab wird in zahlreichen Punkten an Rechtsakte der Europäischen Union und zu deren Umsetzung erlassener Bundesgesetze und –verordnungen angepasst. In der BOStrab dürfen daher keine von diesen Vorschriften abweichenden Anforderungen an die Beschaffenheit von Produkten mehr gestellt werden. Der Anwendungsbereich der Verordnung wird somit von diesen Vorschriften abgegrenzt und die europarechtlichen Anforderungen an eine mögliche Einführung oder Beibehaltung höherer Schutzstandards deutlich gemacht. Ebenso wird dem allgemeinen unionsrechtlichen Grundsatz der gegenseitigen Anerkennung (seit EuGH, Urteil vom 20.02.1979 „Cassis de Dijon“, *Slg 1979 Seite 649*) und seiner Konkretisierung in der Verordnung (EG) Nr. 764/2008 hinreichend Rechnung getragen. Die neuen Sätze 3 bis 5 gewährleisten, dass die Bundesrepublik Deutschland mit der BOStrab keine unzulässigen Handelshemmnisse im gemeinsamen Binnenmarkt für den Warenverkehr errichtet.

##### Zu Buchstabe b (Absatz 2 Nummer 2)

In Satz 2 werden erstmalig die unabhängigen Bahnen genau definiert. Dabei handelt es sich um eine abstrakte begriffliche Darstellung der in § 4 Absatz 2 PBefG beispielhaft aufgezählten Bahnformen. Zur „Streckenlänge“ gehören nicht die lediglich internen betrieblichen Zwecken

ohne Fahrgastbetrieb dienenden Gleisabschnitte und Betriebsanlagen. Zugangsanlagen sind im Sinne dieser Vorschrift weder Straßenverkehr noch ein anderes Verkehrssystem, da sie den zur Nutzung der unabhängigen Bahn durch Fahrgäste notwendigen Zutritt ermöglichen.

Zu Buchstabe d (Absatz 6)

Betriebsbedienstete sind Beschäftigte im Sinne des Arbeitsschutzgesetzes.

Zu Buchstabe e (Absatz 9)

Der Begriff „Personenfahrzeuge“ wird hier definiert, weil mehrfach in der Verordnung auf diesen Begriff Bezug genommen wird.

Zu Nummer 3 (§ 2)

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Die Anpassung erfolgt, um der europäischen Gesetzgebung Rechnung zu tragen.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)

Das Wort „gewährleistet“ wird durch die Worte „gegenüber der Technischen Aufsichtsbehörde nachgewiesen“ ersetzt. Ein Sicherheitsniveau (dauerhaft) zu gewährleisten ist ein Anspruch, dem auch bei Anwendung der maximalen Sorgfalt nach der allgemeinen Lebenserfahrung nicht immer genügt werden kann, zum Beispiel weil Randbedingungen eine Rolle spielen, die bei der Aufstellung einer Sicherheits- oder Risikoanalyse nicht relevant oder bekannt waren. Deswegen kann sinnvollerweise nur der Nachweis einer gleichen Sicherheit gegenüber der Technischen Aufsichtsbehörde verlangt werden. Dabei legt die Technische Aufsichtsbehörde fest, welche Maßstäbe an den Nachweis anzulegen sind.

In einem zweiten Schritt ist betrieblicherseits zu gewährleisten, dass die Voraussetzungen, die zum Nachweis gleicher Sicherheit geführt hatten, auch betrieblich ein- und aufrechtgehalten werden. Diese Forderung ist aber bereits Regelungsinhalt des Absatz 1, so dass diese Betrachtung nicht mehr in Absatz 2 aufgenommen werden muss.

Zu Nummer 4 (§ 3)

Die Generalklausel der allgemeinen baulichen Anforderungen folgt dem bisher geltenden Recht; sie wird jedoch begrifflich bei der Rettung von Personen angepasst. Weiterhin ist jedoch darauf hinzuweisen, dass es keinen absoluten Gefahrenschutz gibt. Daher muss grundsätzlich ein unvermeidbares Restrisiko im Umgang mit der Technik hingenommen werden.

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Zu Doppelbuchstabe aa (Absatz 1 Satz 2 Nummer 3)

Der Begriff Rettung wird nach heutigem Verständnis als Oberbegriff der beiden voneinander zu trennenden Rettungsphasen - Selbstrettung und Fremdrettung – gelesen. Während in der Selbstrettungsphase die von einem Brandfall betroffenen Personen auf sich gestellt nach allgemeiner Lebenserfahrung handeln müssen, übernehmen in der Fremdrettungsphase geschulte und speziell für diesen Zweck ausgebildete externe Rettungskräfte das Handeln. Diese grundsätzlich unterschiedlichen Rettungssituationen sollen im neuen Verordnungstext klarer zum Ausdruck kommen. Dies bedeutet aber nicht, dass immer eine Selbstrettung, sei es teilweise oder gar alternativ zur Fremdrettung ermöglicht werden muss. Je nach Vermögen der zu rettenden Personen (z. B. Verletzte oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen) und der Notfallsituation kommt lediglich eine Fremdrettung in Betracht. Entscheidend ist hier, dass überhaupt eine Rettung erfolgt. Potenzial und Risiken der Selbstrettung für eine erfolgreiche Fremdrettung sollen aber in die Betrachtung einfließen.

Zu Doppelbuchstabe bb (Absatz 1 Satz 2 Nummer 7)

Redaktionelle Anpassung wegen der Hinzufügung der Nummer 8.

Zu Doppelbuchstabe cc (Absatz 1 Satz 2 Nummer 8 neu)

Die Regelung soll sicherstellen, dass bereits beim Bau von Betriebsanlagen darauf geachtet wird, dass später Störungen in angemessener Zeit beseitigt werden können.

Der Bau von Betriebsanlagen - insbesondere von unterirdischen Betriebsanlagen - erfordert einen stetig wachsenden Einsatz von Finanzmitteln, was dazu geführt hat, dass Vorhabenträger

bestrebt sind diesem Kostendruck durch rigorose bauliche Einsparungen an vermeintlich verzichtbaren Anlagenteilen zu begegnen. Diesem Einsparbemühen ist dort eine Grenze zu setzen, wo im Falle von Störungen später nur mit unverhältnismäßig hohen betrieblichen Mitteleinsatz eine Beseitigung erfolgen kann oder die Betriebsanlage ihrer Zweckbestimmung für unverhältnismäßig lange Zeit entzogen werden müsste.

Zu Buchstabe b (Absatz 5 Satz 1)

Zu Doppelbuchstabe aa

Der Versuch im bisher geltenden Recht alle Personengruppen durch abschließende Aufzählung zu erfassen hat sich als nicht tauglich erwiesen. Vielmehr ist es hier zielführend einen allgemeinen Oberbegriff zu wählen, der klarstellt, dass diese Anforderung für alle Personengruppen gelten, die - auf welche Art auch immer - nicht freizügig vorankommen können. Dies gelingt durch die gewählte Formulierung bei gleichzeitiger Streichung der bisherigen Aufzählung.

Zu Doppelbuchstabe bb

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung zur genauen Definition, um welchen Teil der Betriebsanlagen es sich handelt.

Zu Doppelbuchstabe cc

Die bisherige allgemeingültige Formulierung bezieht alle im Betrieb eingesetzten Fahrzeuge – also auch Betriebsfahrzeuge – ein. Diese Ausweitung war auch im bisherigen Recht nicht beabsichtigt und ist auch nicht notwendig. Die Anforderungen sollen sicherstellen, dass die für die Personenbeförderung bestimmten Fahrzeuge – Personenfahrzeuge - entsprechend genutzt werden können. Insofern stellt der Einschub eine Klarstellung dar und spiegelt das bisherige Handeln korrekter wieder.



Zu Nummer 5 (§ 4)

Zu Buchstabe a (Absatz 3 Satz 2 neu)

Die Erhebung, Aufzeichnung und Speicherung von für die Betriebssicherheit wichtigen Daten ist für den Unternehmer wichtig, um daraus Schlussfolgerungen für die Betriebsführung und/oder die Instandhaltung ziehen zu können. Die Erhebung von personenbezogenen Daten ist aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht vorgesehen.

Zu Buchstabe b (Absatz 4)

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung wegen der neuen Differenzierung des Schutzziels Rettung in Selbst- und Fremddrettung in § 3 Absatz 1 Nummer 3. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die BOStrab, speziell auch der § 4 Absatz 4, keine Ausrüstungsvorschrift oder Ermächtigung für den Einbau oder die Benutzung von Sondersignalen an Unfallhilfsfahrzeugen (Blaues Rundumlicht oder Einsatzhorn) und keine selbstständige Berechtigung zur Inanspruchnahme von Sonderrechten nach § 35 StVO begründet.

Zu Nummer 6 (§ 5)

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Der Satz 2 wird neu gefasst. Es wird nur noch allgemein von Prüfungen und notwendigen Anordnungen gesprochen, um die Begrifflichkeit an europarechtliche Anforderungen anzupassen.

Satz 3 wird neu hinzugefügt. Bei der technischen Aufsicht über Betriebsanlagen von Straßen- und U-Bahnen ergeben sich wegen der häufigen „Gemengelage“ mit anderen öffentlichen und privaten Räumen oder Vorhaben fast immer Überschneidungen verschiedener Zuständigkeiten und Befugnisse unterschiedlicher Behörden (z. B. Bauaufsichtsbehörden, Straßenbaulastträger) und Beteiligter mit solchen der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßen- und U-Bahnen. In der Vergangenheit kam es deswegen, leider oft zum Nachteil der Sicherheit des Straßen- und U-

Bahnverkehrs, immer wieder zu Kompetenzkonflikten oder dazu, dass Ergebnisse und Vorgaben aus der (zumindest) erforderlichen Anhörung der Technischen Aufsichtsbehörde nicht ausreichend beachtet oder umgesetzt wurden. Dadurch können erhebliche Gefährdungen sowohl für die Fahrgäste und die Bahnbediensteten als auch für eine große Zahl an übrigen Verkehrsteilnehmern oder Dritten entstehen. Diesem vermeidbaren Risiko wird durch eine verschärfte Form der erforderlichen Beteiligung der Technischen Aufsichtsbehörde in derartigen Fällen begegnet. Bereits durch Artikel 20 Absatz 3 des Grundgesetzes ist festgelegt, dass die vollziehende Gewalt an Gesetz und Recht gebunden ist. Von der Einvernehmensregelung an dieser Stelle ausgenommen, ist die nach Landesrecht zuständige Straßenverkehrsbehörde. Insoweit wird auf § 45 Absatz 2 StVO verwiesen. Der letzte Teil in Satz 3 wurde aus verfassungsrechtlichen Gründen eingefügt, um eine unzulässige Mischverwaltung zu vermeiden.

#### Zu Buchstabe b (Absatz 2 neu)

Da die Vorhabenträger häufig keine kommunalen Stellen mehr sind, sollen die Vorhabenträger in Satz 2 nicht mehr genannt werden. Insgesamt wird somit einer Missdeutung vorgebeugt.

Satz 3 hebt hervor, dass für Stellen und Personen, derer sich die Technische Aufsichtsbehörde bei der Ausübung der technischen Aufsicht bedient, rechtlich und wirtschaftlich unabhängig vom Unternehmer oder Vorhabenträger sein müssen.

In diesem Zusammenhang wird auf die Zuständigkeit und Letztverantwortlichkeit der Technischen Aufsichtsbehörde bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und ihr pflichtgemäßes Ermessen bei der Einschaltung von Verwaltungshelfern (Prüfingenieure, Sachverständige, Betriebsleiter, etc.) hingewiesen.

#### Zu Nummer 7 (§ 6)

Die Vorschrift wird durch Streichungen kürzer und klarer gefasst. Eine darüber hinausgehende Konkretisierung ist nicht erforderlich.

Zu Nummer 8 (§ 7)

Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 2)

Der Begriff „durchgeführt“ wird aufgenommen, da nicht die Führung des Unternehmens als solches, sondern nur die Durchführung des Betriebs im Sinne von § 1 Absatz 4 gemeint ist.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)

Die bisherige in der BOStrab verwendete Aufzählung wird um den Begriff der Aus- und Fortbildung an dieser Stelle ergänzt. Damit wird die Notwendigkeit zur qualifizierten Ausbildung der Betriebsbediensteten als Aufgabe des Unternehmers hervorgehoben.

Zu Buchstabe c (Absatz 5 und 6)

Absatz 5 wurde in zwei Absätze aufgeteilt, um den sachlichen Unterschieden zwischen den bisherigen Sätzen 1 und 2 Rechnung zu tragen.

Die Verantwortung und Befugnisse des Betriebsleiters für die Gewährleistung der Betriebssicherheit werden hervorgehoben und durch Einschränkungen des Weisungsrechts des Unternehmers gegenüber dem Betriebsleiter gestärkt. Die in den Sätzen 2 und 3 genannten Verfahrensweisen finden bereits vielerorts in der Praxis Anwendung. Zur Erleichterung kann dies auch elektronisch erfolgen.

Die besondere Stellung des Betriebsleiters im Unternehmen wird durch Konkretisierung des bisher in Absatz 5 Satz 1 verwendeten Begriffs „ordnungsgemäß“ in Absatz 5 präzisiert.

Das bisher in Absatz 5 Satz 2 geregelte Beteiligungsrecht wird im neuen Absatz 6 geregelt.

Zur Anpassung an §§ 1 Absatz 4 und 7 Absatz 2 wurden die Begriffe Aus- und Fortbildung eingefügt.

Zu Buchstabe d

Es handelt sich um eine Folgeänderung in der Nummerierung ohne inhaltliche Änderungen.

Zu Nummer 9 (§ 8)Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Anpassung an § 7 Absatz 1.

Zu Buchstabe b (Absatz 5)

Der in der BOStrab 1987 verwandte Begriff „Gemeinschaftsverkehr“ entspricht nicht dem Sprachgebrauch der Genehmigungsbehörden. Der Begriff wird dem dort üblichen Begriff „gemeinsamer Betrieb mehrerer Unternehmen auf einer Strecke“ angepasst.

Zu Nummer 10 (§ 9)Zu Buchstabe a (Absätze 1 und 2)

Die Neuformulierung dient der Klarstellung, insbesondere hinsichtlich der Bestätigung der Bestellung des Betriebsleiters. Die Änderung dient einer klareren Gliederung und als Folgeänderung zu Absatz 1.

Zu Buchstabe b (Absatz 3 Nummer 2)

Das Bundeszentralregistergesetz beinhaltet keine Regelung zur Dauer der Gültigkeit eines Führungszeugnisses. Dies liegt daran, dass der Registerbehörde zeitnah zum erteilten Führungszeugnis eine Verurteilung mitgeteilt werden könnte, die ggf. Auswirkungen auf den Inhalt eines neu zu erteilenden Führungszeugnisses hätte. Ein erteiltes Führungszeugnis kann mithin immer nur den Registerinhalt zum konkreten Zeitpunkt der Erteilung wiedergeben. Es liegt daher im Ermessen der jeweiligen Stelle, der das Führungszeugnis vorzulegen ist (z. B. Arbeitgeber, Behörde, Verein), wie lange nach dem Zeitpunkt der Erteilung dieses noch akzeptiert wird. In der Regel wird hierfür ein Zeitraum von 3 Monaten seit Erteilung genannt.

Zu Buchstabe c (Absatz 5 neu)

Die Regelungen zur Anerkennung ausländischer Berufsqualifikationen werden in Absatz 5 neu aufgenommen. Sie dienen der Anpassung an die Vorgaben des

Berufsqualifikationsfeststellungsgesetzes vom 6. Dezember 2011 (BGBl. I S. 2515), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749) zur Umsetzung der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (Abl EG Nr. L 255, S. 22). Die diesbezüglichen Rechte und Pflichten der Technischen Aufsichtsbehörde werden festgelegt. Die Vorschrift entspricht anderen vergleichbaren Regelungen des Bundes, beispielsweise bei der Anerkennung von Berufskraftfahrern im Personenverkehr.

Zu Nummer 11 (§ 10 Absatz 2)

Die Anforderungen an den die Tauglichkeit feststellenden Arzt werden konkretisiert. Zum einen muss er vom betreffenden Unternehmer dazu bestellt sein und zum anderen muss er die bezeichneten fachlichen Anforderungen erfüllen, die sich an § 11 Absatz 2 der Verordnung über die Zulassung von Personen im Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980) zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1674) – FeV) orientieren.

Zu Nummer 12 (§ 11)

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Mit der Herabsetzung des Mindestalters für Auszubildende und Absolventen des Ausbildungsberufs „Fachkraft im Fahrbetrieb“ von 21 auf 18 Jahren wird die Möglichkeit geschaffen, diese während und unmittelbar nach der Ausbildung als Fahrbedienstete einsetzen zu können. Es wird davon ausgegangen, dass die Betroffenen im Normalfall im Rahmen dieser Ausbildung, die für den eigenständigen Einsatz im Fahrbetrieb ausreichende körperliche und geistige Eignung erlangt haben. Um den Besonderheiten in der persönlichen Entwicklung von Fahrbediensteten bis zum Alter von 21 Jahren Rechnung zu tragen, ist diese geistige und körperliche Eignung nach Satz 3 durch ein ärztliches Gutachten nachzuweisen. Damit werden die Regelungen mit § 10 der Fahrerlaubnis- Verordnung harmonisiert. Der eigenverantwortliche Einsatz als Fahrbediensteter während der Ausbildung setzt voraus, dass die Anforderungen der

Verordnung über die Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb vom 11. Juli 2002 einschließlich der dort festgelegten zeitlichen Abfolge eingehalten werden.

In Nummer 2 entfällt der Begriff „Zugbegleiter“, da Zugbegleiter bereits nach der bisherigen Rechtslage keine Fahrbediensteten waren (§ 1 Absatz 5).

Zu Buchstabe b (Absatz 2 Satz 2)

Nach der neuen Regelung legt der Arzt im Sinne von § 10 Absatz 2 die Untersuchungsfristen entsprechend den Untersuchungsergebnissen und der Gesundheitsprognose jeweils im Einzelfall fest. Die bislang vorgeschriebene Untersuchungsfrist von drei Jahren ist weiterhin die maximale Frist.

Zu Buchstabe c (Absatz 3)

Als Folgeänderung zu Absatz 1 Nummer 2 entfällt der Begriff „begleiten“. Der Begriff „Erste Hilfe“ wurde auf Grund der Änderung im Verkehrsrecht angepasst.

Zu Nummer 13 (§ 12 Absatz 4)

Die bisherige Regelung wird durch die Verpflichtung ergänzt, die Fahrbediensteten in der Ausübung ihrer Tätigkeit zu überprüfen und eine entsprechende Nachweispflicht auferlegt. Durch die Überprüfung wird sichergestellt, dass die Eignung des Fahrbediensteten dauerhaft vorhanden ist. Die Verpflichtung des Unternehmers nach § 7 Absatz 2 bleibt unberührt.

Zu Nummer 14 (§ 13 Absatz 4)

Die bisherige Aufzählung ist wegen des technischen Fortschritts nicht mehr vollständig und daher um die heute verfügbaren Kommunikations-, Aufzeichnungs-, Wiedergabe- und Navigationsgeräte zu ergänzen.

Zu Nummer 15 (§ 14)

Mit der Streichung des Begriffs „begleiten“ wurde die Verordnung an die heutige Praxis angepasst.

Zu Nummer 16 (§ 15)

Zu Buchstabe a) (Absatz 2 Satz 2)

Der § 15 behandelt die Streckenführung, also Entwurfsgrundsätze. In Absatz 2 Satz 1 wird mit dem Ziel der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs der Grundsatz aufgestellt, dass die Entwurfparameter hohe Geschwindigkeiten zulassen sollen, also auch über Mindestmaße hinaus Trassierungselemente nutzen sollen, die fahrdynamisch günstig sind, also insbesondere eine geringe Beanspruchung der Fahrzeuge verbunden mit hohem Komfort für die Fahrgäste und Vorteilen für die Übersicht und Sicherheit des Verkehrsablaufs gewährleisten. Die betrieblich zulässige bzw. tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit kann weitere Aspekte berücksichtigen (z. B. Signalisierung, Zustand des Oberbaus, Verkehrssituation, Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge) und ist in § 15 Absatz 2 nicht geregelt. Die Entwurfsgeschwindigkeit ist der bei der Planung von Verkehrswegen zugrunde zu legende Richtwert, der zur bautechnischen Bemessung der Wegführung bestimmt wird. Sie ist abhängig von der angestrebten Netzfunktion der Straßenbahn und der gewünschten Qualität des Verkehrsablaufs und soll nach Möglichkeit über längere Strecken konstante Mindestanforderungen für Elemente der Streckenführung zur Folge haben. Die Entwurfsgeschwindigkeit hat folglich Einfluss auf die Planungsparameter. Dazu zählen: Kurvenmindestradius, Klothoidenausbildung, Länge von Zwischengeraden, Längs- und Querneigung, Kuppen- und Wannenmindesthalbmesser. Als Verkehrsmittel, das in gewachsenen städtischen Strukturen Verkehrsleistungen erbringt, ist für Straßenbahnen mit Absatz 2 Satz 2 eine Ausnahmemöglichkeit für die Entwurfsgeschwindigkeit geschaffen, die abschnittsweise notwendige Anpassungen der Entwurfsgeschwindigkeit an die Straßenraumnutzung und die städtebauliche Situation als Eigenart anerkennt. Der fachtechnisch korrekte Begriff „Entwurfsgeschwindigkeit“ verdeutlicht diese Zusammenhänge.

Zu Buchstabe b) (Absatz 4)

Bei den verschiedenen kreuzenden Bahnen ist nicht sicher gestellt, dass die zuständige Aufsichtsbehörde immer als „Technische Aufsichtsbehörde“ bezeichnet wird. Deshalb wird hier die allgemeinere Formulierung gewählt.

Zu Nummer 17 (§ 16)Zu Buchstabe a (Absatz 4)

Die Regelung wird mit den Begrifflichkeiten des EBKrG, PBefG und der StVO in Einklang gebracht und redaktionell überarbeitet; die Bahnkörperarten werden in einem Absatz zusammengefasst.

Zu Buchstabe b

Bei der neuen Absatznummerierung handelt sich um eine Folgeänderung durch die Zusammenfassung der unterschiedlichen Bahnkörperarten in Absatz 4.

Zu Buchstabe c

Bei der Absatznummerierung handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Buchstabe d (Absatz 5 neu)

Es handelt sich um begriffliche Klarstellungen.

Zu Nummer 18 (§ 17)Zu Buchstabe a (Absatz 6)

Die Änderung im Absatz 6 bezieht sich auf die Betriebsführung und soll die Sicherheit beim Befahren von ferngesteuerten Weichen erhöhen.

Zu Buchstabe b (Absatz 7)

Es handelt sich um eine sprachliche Präzisierung des Begriffes der verschlossenen Weiche. Zu den befahrenen beweglichen Teilen der Weichen zählen anliegende Zungen und bewegliche Herzstücke. Nicht anliegende Zungen zählen nicht dazu. Bei ihnen reicht eine kraftschlüssige Festlegung. Der entsprechende betriebliche Sachverhalt wird in § 50 Absatz 4 Nummer 2 geregelt.



Zu Nummer 19 (§ 19)

Zu Buchstabe a (Absatz 6 Satz 2)

Die Maße der Sicherheitsräume unter den Bahnsteigen wurden nicht geändert. Es wird klargestellt, dass die Mindestmaße von Sicherheitsräumen unter Bahnsteigen nicht durch Einbauten eingeschränkt werden dürfen, um Rettungsmaßnahmen nicht zu behindern.

Zu Buchstabe b (Absatz 8)

Der Begriff bergen ist bereits im bisherigen Recht im Sinne von Selbst- und Fremddrettung verstanden worden.

Unabhängig davon existiert im Sprachgebrauch der Feuerwehr und des Rettungsdienstes eine differenzierte Definition zwischen Rettung und Bergung. Diese unterscheiden explizit zwischen der „Rettung“ von Personen und „Bergung“ von Gegenständen bzw. Toten. Im Falle des Absatzes 8 geht es ausschließlich um das Retten von Leben von Personen; eine Begriffsklarstellung ist daher überfällig. Insofern war der bisherige Begriff Bergung nicht ausreichend präzise.

Die Formulierung nimmt darüber hinaus die Fortschreibung der §§ 3 und 4 auf.

Zu Nummer 20 (§ 20)

§ 20 wird neu gefasst, um die Regelung mit der StVO in Einklang zu bringen und die Anforderungen an die Sicherung von Bahnübergängen an den aktuellen Stand der Anforderungen und Erfahrungen aus der Praxis anzupassen.

Zu Absatz 1

Wegen des im bisher geltenden Recht von der StVO abweichenden, wesentlich engeren Begriffs des Bahnübergangs kam es zu Missverständnissen und Widersprüchen vor allem wann und in welchem Umfang die Straßenbahn an höhengleichen Kreuzungen mit Straßen, Wegen und Plätzen Vorrang hatte und unter welchen Bedingungen eine solche Kreuzung als Bahnübergang bezeichnet werden konnte. So kennt § 19 StVO im Gegensatz zum bisherigen § 20 auch Bahnübergänge ohne Vorrang für die Straßenbahn und räumt dieser an höhengleichen

Kreuzungen mit Fuß- oder Radwegen auch ohne Andreaskreuz Vorrang ein. Damit bestand zwischen der Bahnübergangsregelung der StVO – und der Definition nach dem bisher geltenden § 20 Absatz 1 BOStrab eine Differenz, indem der bisherige § 20 Absatz 1 nur auf Bahnübergänge mit Andreaskreuz bezogen war. Diese Unsicherheit wird im Interesse der Verkehrssicherheit und der Einheit der Rechtsordnung mit der Neufassung bereinigt. Der Begriff des Bahnübergangs und die Voraussetzungen des Vorrangs in der BOStrab werden getrennt und an die StVO angepasst. Eine Abweichung von der Vorrangregelung der StVO durch die BOStrab wäre zudem der Verkehrssicherheit abträglich. Die Teilnehmer am Straßenverkehr sind ausschließlich an die StVO gebunden. Der Vorrang der Straßenbahn und die sich daraus ergebenden Verhaltenspflichten des übrigen Verkehrs sind in § 19 StVO außerdem hinreichend geregelt. Der Schienenfahrzeugführer kann grundsätzlich darauf vertrauen, dass dieser Vorrang vom Straßenverkehr beachtet wird. Es handelt sich somit lediglich um begriffliche Klarstellungen und Anpassungen an die geltende Rechtslage, ohne dass sich – über die Begrifflichkeiten hinaus – veränderte Anforderungen für die Praxis ergeben.

Der neue Satz 1 verweist hinsichtlich des Inhalts des Vorrangs und des Umfangs der sich daraus ergebenden Rechte und Pflichten auf die Vorschriften der StVO. Dies ist notwendig und ausreichend um eine eindeutige und verkehrsgerechte Regelung des Vorrangs zu gewährleisten. Endet ein besonderer Bahnkörper, der im Verkehrsraum öffentlicher Straßen liegt, an einer Kreuzung, weil diese Kreuzung kein Bahnübergang mit Vorrang für die Straßenbahn ist, gelten die Verkehrsregeln der StVO zur Teilnahme am Straßenverkehr.

Mit Satz 2 wird die Pflicht einer bestimmten Sicherung für Bahnübergänge über unabhängige Bahnkörper bestimmt. Satz 3 bindet die Beteiligten, an anderen Bahnübergängen oder an Kreuzungen im Bereich Straßenbündiger Bahnkörper darauf hinzuwirken, dass der Straßenbahnverkehr vom übrigen Verkehr nicht mehr als unvermeidbar beeinträchtigt wird. Das kann z. B. durch Anordnung einer Verkehrsregelung, durch Wahl einer Sicherungsart bzw. in Verbindung mit der Gestaltung von Bahnübergängen und Kreuzungen erfolgen. Die Pflicht des § 7 Absatz 1, sicher zu stellen, dass sich Betriebsanlagen in betriebssicherem Zustand befinden und der Betrieb sicher geführt wird, erfordert in Übereinstimmung mit den Vorschriften des §§ 16 und 20 für Bahnübergänge entsprechende Maßnahmen des Unternehmers. Die verkehrsbehördliche Anordnung von Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen für die Teilnehmer am Straßenverkehr obliegt den in § 45 StVO bezeichneten Stellen.

Die Zuständigkeiten für Gestaltung und Sicherung von unabhängigen Bahnkörpern sind damit auch stärker mit den Regelungen insbesondere zu Bau- und Unterhaltungslast in Einklang gebracht worden. Diese richten sich insbesondere nach § 14 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, § 36 des Personenbeförderungsgesetzes sowie Landesstraßenrecht und § 5b Absatz 2 Buchstaben a) und b) des Straßenverkehrsgesetzes. Eine weitergehende Zuordnung und Abgrenzung der Bau- und Unterhaltungslasten für die unterschiedlichen Anlagen an Bahnübergängen ist in der BOStrab daher weder rechtlich möglich noch erforderlich.

#### Zu Absätzen 2 bis 6

In den Absätzen 2 bis 6 werden die Anforderungen an die Sicherung von Bahnübergängen im Sinne des § 20 Absatz 1 Satz 2 mit Vorrang für die Straßenbahn geregelt. Es handelt sich hier also um die höhengleichen Kreuzungen, die nach bisher geltendem Recht unter den engen Begriff des „klassischen“ Bahnübergangs fielen. Wegen der weiteren Fassung des Bahnübergangsbegriffs mussten auch die Anforderungen an die Sicherung neu gefasst und diesem weiteren Begriff angepasst werden. Maßgebliche Unterscheidungskriterien sind jetzt der Vorrang und die Betriebsweise der Straßenbahn sowie die Art und –Dichte des kreuzenden Verkehrs.

Systematisch wird zwischen einer bei einfachen Fällen ausreichenden Sicherung durch Übersicht (Absatz 2 und 4) und einer technischen Bahnübergangssicherung (Absätze 3 und 5) unterschieden.

In Absatz 2 Satz 4. Halbsatz ist eine praxisnahe Regelung eingeflossen, die bestimmt, dass an Bahnübergängen von Fuß- und Radwegen abweichend von Absatz 2 Satz 3 eine Lichtzeichenanlage (nach § 37 StVO) ausreicht, die auch die Straßenbahn (durch Zeigen von Fahrsignalen) mit regelt. Nach Absatz 3 ist eine technische Sicherung nunmehr bei Bahnübergängen mit Vorrang für die Straßenbahn in Abhängigkeit von deren Betriebsweise (Fahren auf Zugsicherung) sowie der zulässigen Geschwindigkeit und der Dichte des kreuzenden Verkehrs notwendig. Damit wird das Erfordernis einer technischen Sicherung für Bahnübergänge trennscharf bestimmt.

Absatz 4 eröffnet für Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen, die durch gegebene Übersicht gesichert sind, eine Wahlmöglichkeit, sie mit Umlaufsperrn, ähnlich wirkenden Einrichtungen oder mit einer Lichtzeichenanlage auszurüsten. Zudem besteht eine Ausnahmemöglichkeit, wenn

nach den örtlichen Verhältnissen bei gegebener Übersicht kein Erfordernis für Umlaufsperrn, ähnlich wirkende Einrichtungen oder eine Lichtzeichenanlage besteht, auf diese zu verzichten. Dies kann insbesondere im Bereich von Haltestellen oder Straßenkreuzungen in Betracht kommen, wenn dort die Gleisanlagen etwa rechtwinklig kreuzen.

In Absatz 5 werden nunmehr die Anforderungen an eine technische Bahnübergangssicherung zusammengefasst und sowohl an den neuen, weiteren Bahnübergangsbegriff als auch an neuere Erfahrungen und Bedürfnisse der Praxis angepasst. So erlaubt Satz 2, die Bahnübergangs-Überwachungssignale bei Bahnübergängen, an denen die Straßenbahn auf Sicht fährt, durch Fahrsignale zu ersetzen. Durch Fahrsignale unmittelbar am Bahnübergang ist bei Fahren auf Sicht das rechtzeitige Anhalten vor dem Bahnübergang gewährleistet.

#### Zu Nummer 21 (§ 21)

#### Zu Buchstabe a (Absatz 3)

Der bisherige Begriff „Fahrsignalanlagen“ passt nicht zu dem Verweis auf Anlage 4 Nummer 3, da dort nur von Fahrsignalen die Rede ist. Daher wird die Begrifflichkeit an die Absätze 1 und 2 angepasst.

#### Zu Buchstabe b (Absatz 4)

Die Vorschrift stellt sicher, dass die zuständigen Behörden im Fall der Einbindung von Fahrsignalen für die Straßenbahn in Lichtzeichenanlagen des Straßenverkehrs die erforderlichen sicherungstechnischen Belange berücksichtigen. In Satz 2 werden Anforderungen an die Einbindung einer Weichensteuerung in eine Lichtzeichenanlage beschrieben.

#### Zu Nummer 22 (§ 22 Absatz 2 Nummer 2)

Folgeänderung aus § 17 Absatz 7.

Zu Nummer 23 (§ 23 Absatz 2)

Der Begriff Fernsehanlagen ist nicht mehr zeitgemäß. Deshalb ist eine allgemein formulierte Bestimmung des Schutzzieles erfolgt.

Betriebsvorgänge werden in der heutigen Zeit nicht nur mit Fernsehanlagen, sondern auch mit anderer Technik überwacht, wie z. B. Laserscanner, Radar oder Lichtschrankensysteme. Derartige Systeme können auch zur Überwachung von Zwischenebenen, Zugängen, Abstellanlagen und Betriebshöfen verwendet werden.

Die beschriebenen Anlagen beziehen sich ausschließlich auf die Überwachung der betrieblichen Abläufe („safety“). Etwaige Überschneidungen mit Aufgaben der allgemeinen Sicherheit und Ordnung („security“) sind jeweils unternehmens- und anlagenspezifisch zu konkretisieren, dies wird nicht durch die BOStrab abgedeckt.

Zu Nummer 24 (§ 24)

Zu Buchstabe a (Absatz 4)

Der Begriff der „Energieversorgungsanlagen“ wurde hier durch den in der Praxis üblichen Begriff „Fahrstromversorgungsanlagen“ ersetzt. Weiterhin wurde eine allgemeinere Formulierung hinsichtlich der Speiseabschnitte gewählt.

Zu Buchstabe b (Absatz 5 Nummer 2 Buchstabe a)

Der Begriff „Notausstieg“ ist ein veralteter Sprachgebrauch. Er wird durch den heute gebräuchlichen Begriff „Notausgang“, der auch in anderen Regelwerken Anwendung findet, ersetzt.

Zu Buchstabe c (Absatz 6)

Zu Doppelbuchstabe aa

Neben der Anzahl der Steckdosen ist auch die Entfernung der Steckdosen untereinander von besonderer Wichtigkeit, um ortsveränderliche elektrische Betriebsmittel in nicht zu großer Entfernung vom Ort ihrer Verwendung anschließen zu können.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die besondere Hervorhebung der „elektrischen“ Betriebsmittel dient als Hinweis, dass die Energieversorgung für andere als elektrische Betriebsmittel nicht Gegenstand der Regelung von § 24 ist.

Zu Nummer 25 (§ 27)Zu Buchstabe a (Absatz 4)

Es handelt sich um eine Folgeänderung aus § 24 Absatz 5 Nummer 2a).

Zu Buchstabe b (Absatz 5)

Es handelt sich um eine Folgeänderung aus § 24 Absatz 5 Nummer 2a). Die Regelung der Einschaltzeit für Notbeleuchtung in Tunneln und im Bereich von Notausgängen wird an die Arbeitsstättenrichtlinie angepasst.

Zu Nummer 26 (§ 30)Zu Buchstabe a (Absätze 5 und 6)

Es handelt sich um eine Folgeänderung aus § 24 Absatz 5 Nummer 2a). Die zusätzliche Änderung in Satz 2 ist eine Anpassung an andere Regelwerke (EU TSI SRT oder RABT). Durch die Aufnahme der Formulierung „außerhalb von Haltestellen“ wird klargestellt, dass Notausgänge in öffentlich zugänglichen Bereichen mit den üblichen Rettungszeichen für Rettungswege und Notausgänge (gemäß Richtlinie 92/58/EWG) gekennzeichnet werden.

Zu Buchstabe b (Absatz 7 und 9)

Es handelt sich um Folgeänderungen aus § 24 Absatz 5 Nummer 2a).

Zu Buchstabe c (Absatz 8 Nummer 3 und Nummer 4 neu)

Im einleitenden Satzteil handelt es sich um eine Folgeänderung aus § 24 Absatz 5 Nummer 2a). Die Konkretisierung der Anforderungen an die Ausführung der Ausgangsöffnung von innen

(Fluchtseite) knüpft an die Anpassung im § 3 Absatz 1 Nummer 3 und somit an die Bedeutung der Selbstrettungsmaßnahmen an.

Zu Nummer 27 (§ 31)

Zu Buchstabe a (Absatz 3)

Absatz 3 wird gestrichen. Die Anforderungen ergeben sich aus den Regelungen im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist. Im Übrigen handelt es sich um Folgeänderungen in der Nummerierung ohne inhaltliche Änderungen.

Zu Buchstabe b

Bei der Absatznummerierung handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Buchstabe c (Absatz 3 neu)

Eine in § 3 Absatz 1 Nummer 3 vorgesehene Selbstrettung ist nur möglich, wenn die Fahrgäste entsprechend informiert und gesteuert werden. Die Forderung einer Brandmeldeanlage ergibt sich aus der höheren Verfügbarkeit im Ereignis- und Gefahrenfall gegenüber herkömmlichen Lautsprecheranlagen.

Zu Buchstabe d (Absatz 5 Satz 3 neu)

Mit dieser Festlegung wird das Ziel verfolgt, Unfälle durch unbeabsichtigt wegrollende Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen ins Gleis zu vermeiden. Es wird damit gleichzeitig eine ausreichende Querentwässerung sichergestellt.

Zu Buchstabe e (Absatz 10)

Absatz 10 wird aufgehoben. Die Anforderungen ergeben sich aus den Regelungen im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember

2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist. Im Übrigen handelt es sich um Folgeänderungen in der Absatznummerierung ohne inhaltliche Änderungen.

Zu Buchstabe f

Bei der Absatznummerierung handelt sich um eine Folgeänderung.

Zu Buchstabe g (Absatz 9 neu Satz 2 neu)

Absatz 9 übernimmt inhaltlich das bisher geltende Recht. Die ergänzte Forderung zur Freihaltung der Rettungswegbreiten knüpft an die Forderungen der §§ 3 und 4 zur Selbst- und Fremddrettung an und dient im Übrigen der Klarstellung.

Zu Nummer 28 (§ 32)

Der Regelungsinhalt der Vorschrift wurde um die Aufzüge erweitert, da Aufzüge ebenso wie Fahrtreppen und Fahrsteige dem mechanischen Transport von Personen und Sachen dienen. Insofern ist nicht erkennbar, warum im bisherigen Recht die Aufzüge von den Forderungen des § 32 ausgenommen waren.

Die Inhalte der Absätze 1 bis 5 können auf Grund bestehender EU-Regelungen zu Maschinen und Aufzügen ersatzlos entfallen.

Der Inhalt des bisherigen Absatzes 6 wird in veränderter sprachlicher Fassung zum neugefassten § 32.

Zu Nummer 29 (§ 33)

Zu Buchstabe a (Absatz 12 Nummer 2 und 3)

Es handelt sich um Folgeänderungen zu § 3 Absatz 1 Nummer 3.

Zu Buchstabe b (Absatz 13 neu)

Diese Regelung entspricht dem bisherigen Recht und wurde aus dem ehem. § 44 Absatz 3 verschoben, da Geräte zur Fahrdatenaufzeichnung nicht zwingend am Fahrzeugführerplatz



angebracht sein muss. Weiterhin wird durch die neue Formulierung klargestellt, dass Geräte zur Fahrdatenaufzeichnung in Wagen ohne Fahrzeugführerplatz nicht vorgeschrieben sind.

Zu Nummer 30 (§ 34)

Der Zusatz spiegelt die Ergänzung von § 44 Absatz 4.

Zu Nummer 31 (§ 35)

Der bisher verwendete Begriff „Laufwerke“ ist nicht mehr zeit- und normengemäß. Fachtechnisch wird heute durch Weiterentwicklung in der Laufwerkstechnik als Oberbegriff „Fahrwerke“ verwendet. Der Begriff Fahrwerke schließt alle Bauweisen wie beispielsweise die Einzelachse/-radsatzwelle, das Drehgestell o.a. ein.

Zu Nummer 32 (§ 36)

Die Neufassungen einiger Absätze des § 36 basieren überwiegend auf den bei der Erstellung der Technischen Regeln für Straßenbahnen - Bemessung und Prüfung der Bremsen von Fahrzeugen (TRStrab Br) gewonnenen Erkenntnissen.

Zu Buchstabe a (Absatz 2 Nummer 3)

Die Forderung, auch die Bremskräfte entsprechend den Neigungsverhältnissen und den betrieblichen Verhältnissen auszulegen, ist eine direkte Folge der Forderung aus § 17 Absatz 5 und wurde hier zusätzlich aufgenommen.

Zu Buchstabe b (Absatz 4 neu)

Diese Forderung konkretisiert das bisherige Recht, insbesondere § 17 Absatz 5 Nummer 1, und berücksichtigt jetzt auch den Ausfall jeglicher elektrischer Energieversorgung. Weiterhin werden konsequenterweise die Forderungen aus dem neuen § 36 Absatz 2 Nummer 3 in Verbindung mit § 56 berücksichtigt.

Zu Buchstabe c

Es handelt sich um Folgeänderungen in den Absatznummerierungen und Zuordnungen.

Zu Buchstabe d (Absatz 5 neu)

Das Wort „größter“ wurde wegen sprachlicher Redundanz gestrichen. Die Nutzlast ist in § 33 Absatz 2 angegeben.

Zu Buchstabe e (Absatz 6)

Es handelt sich um eine Folgeänderung in der Absatznummerierung.

Zu Buchstabe f (Absatz 7 neu)

Mit der Änderung dieses Absatzes wurden Ausrüstungsstand und Betriebsanforderungen umgekehrt. Ein Fahrzeug mit einem bestimmten Bremsausrüstungsstand muss jetzt die in diesem Absatz definierten betrieblichen Anforderungen einhalten. Damit soll das Sicherheitsniveau erhöht werden.

Zu Buchstabe g (Absatz 8 neu)

Es handelt sich um Folgeänderungen in Absatznummerierung und Zuordnung.

Zu Buchstabe h (Absatz 10 neu)

Die inhaltlichen Änderungen sind einerseits Klarstellungen (Aufnahme der Begriffe „Fahrgast-Notbremsung“ in Satz 1 und „Notbremsüberbrückung“ in Satz 2 sowie der Entfall des konkreten Haltepunktes im Satz 2) und andererseits die Aufnahme einer Regelung in Satz 3, die der in vielen Verkehrsunternehmen angewandten und bewährten Verfahrensweise entspricht, für die bislang eine Ausnahmegenehmigung erforderlich war.

Zu Buchstabe i (Absatz 11 neu)

Diese zusätzliche Anforderung wird nunmehr ausdrücklich aufgenommen, um Gefahren auf Grund von Entgleisungen bei Fahrbetrieb ohne Fahrzeugführer zu begegnen. Die Erfahrungen aus der Praxis sind hierbei berücksichtigt.

Zu Nummer 33 (§ 40)

Zu Buchstabe a (Absatz 2)

Die Regelungen entsprechen dem bisherigen Recht und wurden aus mehreren Absätzen des § 40 sowie aus § 51 Absatz 8 zusammengefasst. Insbesondere werden jetzt alle für Fahrzeuge straßenabhängiger Bahnen notwendige Signaleinrichtungen einschließlich des Bremssignals Z3 (übernommen aus § 51 Absatz 8) in einem Absatz zusammengeführt. Die Vorschriften zum Warnblinksignal werden ergänzend präzisiert.

Zu Buchstabe b (Absätze 3 und 4)

Die Absätze 3 und 4 sind im neuen Absatz 2 Nummer 2 aufgegangen.

Zu Buchstabe c (Absatz 3 neu)

Es handelt sich um eine Änderung der Absatznummerierung in Folge der Neufassung von Absatz 2 ohne inhaltliche Änderung.

Zu Buchstabe d (Absatz 6)

Der ehemalige Absatz 6 ist im neuen Absatz 2 Nummer 2 aufgegangen.

Zu Buchstabe e (Absatz 4 neu)

Es handelt sich um eine Änderung der Absatznummerierung in Folge der Neufassung von Absatz 2 ohne inhaltliche Änderung.

Zu Nummer 34 (§ 43)

Zu Buchstabe a (Absatz 2 Satz 2)

Es handelt sich um eine begriffliche Klarstellung. Dies entspricht der bisher geübten, ständigen Praxis.

Zu Buchstabe b (Absatz 7)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu § 3 Absatz 1 Nummer 3.

Zu Nummer 35 (§ 44)Zu Buchstabe a (Absatz 3)

Aus systematischen Gründen wurde der Regelungsteil zu Fahrtschreibern hier gestrichen und nach § 33 Absatz 13 verschoben.

Zu Buchstabe b (Absatz 4)

Mit der Aufnahme der Formulierung „oder eine mindestens gleichwertige technische Einrichtung“ wird der technische Fortschritt berücksichtigt, der heute gleichwertige oder teilweise sogar bessere Sichtverhältnisse als konventionelle Rückspiegel ermöglicht.

Zu Nummer 36 (§ 46)Zu Buchstabe a (Absatz 4 Satz 2)

Die geänderte Formulierung stellt klar, dass Notfall-Informationen vorrangig übertragen werden müssen.

Zu Buchstabe b (Absatz 5 neu)

Durch die Regelung wird sichergestellt, dass für Fahrgäste die Möglichkeit besteht, Notfallmeldungen aus Fahrzeugen, die nicht mit Betriebsbediensteten besetzt sind, abgeben zu können. Die entsprechende Ausrüstung ist bei vielen neuen und größtenteils bei modernisierten Fahrzeugen bereits Standard.

Zu Buchstabe c (Absätze 6 und 7 neu)

Folgeänderung in der Absatznummerierung ohne inhaltliche Änderungen.

Zu Nummer 37 (§ 47)

Redaktionelle Folgeänderung der Anlagennummerierung und begriffliche Klarstellung

Zu Nummer 38 (§ 48)

Zu Buchstabe a und b (Absatz 1)

Das Mitführen einer Warnweste für den Fahrzeugführer ist eine Forderung aus der StVZO. Die Ergänzung in Satz 2 stellt den Bezug zu der Forderung zum Mitführen einer Warnweste her.

Zu Nummer 39 (§ 49)

Zu Buchstabe a (Absatz 4)

Die Änderung dieses Absatzes erfolgte, um die Forderung aus der StVO des Rechtsfahrgebotes zu präzisieren. Davon kann auf besonderen oder unabhängigen Bahnkörpern abgewichen werden.

Zu Buchstabe b (Absatz 5 Satz 2 Nummer 1)

Bei der Ersetzung des Begriffs „Fahrsignalanlagen“ durch den Begriff „Fahrsignale“ handelt es sich um eine Folgeänderung aus § 21.

Die Streichung der Worte „abhängig geschaltete“ wird vorgenommen, da es sich hier um eine Regelung in der Fahrordnung handelt und die signaltechnische Seite bereits in § 21 Absatz 3 Nummer 2 ausreichend geregelt ist.

Zu Nummer 40 (§ 50 Absatz 4 Nummer 2)

Die vorhandene Regelung wurde präzisiert und an § 17 Absatz 7 angepasst.

Zu Nummer 41 (§ 51)

Zu Buchstabe a (Absatz 11)

Die Forderung stellt klar, dass Weichensignale W11, W12 oder W13 nur dann gezeigt werden müssen, wenn mit mehr als 15 km/h gegen die Spitze befahrene Weichen nicht in Abhängigkeit von Haupt- oder entsprechend gekennzeichneten Fahrsignalen gesteuert sind.

Zu Buchstabe b (Absatz 12 neu)

Informationen über die Weichenlage sollen von Anlagen zur Steuerung von Weichen an Lichtzeichenanlagen des Straßenverkehrs übertragen werden, damit Fahrsignale abhängig von der Weichenlage, also der eingestellten Fahrtrichtung, gezeigt werden können. Damit wird der Stand der Technik berücksichtigt. Mit der Bedingung zur Lage der Weiche wird klargestellt, dass Anlagen zur Steuerung von Weichen diese Anforderung nicht erfüllen müssen, für die in Folge ihres Einbauortes eine Einbindung der Informationen in eine Lichtzeichenanlage nicht in Betracht kommt.

Zu Buchstabe c (Absätze 12 bis 18)

Folgeänderung in der Absatznummerierung ohne inhaltliche Änderungen.

Zu Buchstabe d (Absatz 17 neu Satz 1)

Zur sprachlichen Klarstellung wird die Bezeichnung des Signalbegriffs nach Anlage 4 Nummer 11 verwendet. Im Übrigen handelt es sich um eine Folgeänderung in der Absatznummerierung ohne inhaltliche Änderungen.

Zu Nummer 42 (§ 53 Absatz 2)Zu Buchstabe a) (neue Nummer 3)

Durch die Detektion von Entgleisungen durch Einrichtungen auf dem Fahrzeug und/oder stationär soll die Sicherheit beim Fahren ohne Fahrzeugführer erhöht werden.

Zu Buchstabe b) (neue Nummern 4 und 5 )

Folgeänderung in der Nummerierung.

Zu Buchstabe c) (Nummer 5)

Es handelt sich um eine Folgeänderung zu der angepassten Begrifflichkeit in § 19 Absatz 8.

Zu Nummer 43 (§ 55 Absatz 3)

Die redaktionelle Folgeänderung nimmt in Übereinstimmung mit dem geänderten § 16 bzw. § 20 auf die Bahnübergänge mit Vorrang für die Straßenbahn Bezug, die zum besonderen bzw. unabhängigen Bahnkörper gehören.

Zu Nummer 44 (§ 56 Absatz 3)

Folgeänderung zu § 3 Absatz 1 Nummer 3

Zu Nummer 45 (§ 57)

Zu Buchstabe a (Absatz 3)

Die Einfügung in Absatz 3 Satz 1 Nummer 10 ist eine Folgeänderung zu § 32. Die neue Nummer 12 stellt klar, dass brandschutztechnische Anlagen regelmäßig zu inspizieren sind.

Zu Buchstabe b (Absatz 4)

Mit der Einführung des Begriffes „Zwischenfälle“ soll deutlich gemacht werden, dass es nicht immer nur Unfälle sein müssen, die zu Schäden (z. B. gebrochene Radsatzwelle) führen können, die die Betriebssicherheit beeinträchtigen.

Zu Buchstabe c (Absatz 5)

Die Änderung ist eine sprachliche Klarstellung, in welchen Fällen die zuständige Aufsichtsbehörde restriktiv eingreifen darf.

Zu Buchstabe d (Absatz 6)

Der Begriff der Aufschreibungen wird in Anpassung an den heute üblichen Sprachgebrauch durch den Begriff der Dokumentation ersetzt. In Anpassung an § 62 werden ferner die Wörter „der Abnahmebescheid“ durch die Wörter „die Inbetriebnahmegenehmigung“ ersetzt (Folgeänderung). Die Vorschrift wurde durch Ersetzung der Wörter „der Bauzustimmung“ durch die Wörter „den Zustimmungsbescheid“ sprachlich an den (schon nach bisheriger Rechtslage) in § 60 verwendeten Begriff angeglichen.

Zu Buchstabe e (Absatz 7)

Folgeänderung zu Absatz 6.

Zu Nummer 46 (§ 58 Absatz 1)

Werden Betriebsanlagen und Fahrzeuge, die nicht dem allgemeinen Verkehrsgebrauch dienen, durch Betriebsfremde betreten oder benutzt, so birgt dies erhebliche Gefahren. Deshalb ist hierzu die Zustimmung des Betriebsleiters erforderlich.

Zu Nummer 47 (§ 59)

Die technische Entwicklung von Straßenbahnen hat seit 1987 große Fortschritte gemacht. Dementsprechend ist der Anteil komplexer und damit besonders teurer Betriebsanlagen und Fahrzeuge deutlich gestiegen. Eingriffe in solche Fahrzeuge und Betriebsanlagen können in besonderer Weise die Betriebssicherheit gefährden, aber auch volkswirtschaftlich durch Ausfall zu großen Schäden führen. Soweit diese Handlungen nicht bereits strafrechtlich relevant und verfolgbar sind, muss bewusstes Herbeiführen von Ausfällen von Fahrzeugen und Betriebsanlagen mit dem Ziel dem Unternehmen und/oder der Allgemeinheit zu schaden sowie Handlungen, die geeignet sind, Gefahren für Leib und Leben anderer oder Sachschäden verursachen mindestens als Ordnungswidrigkeit verfolgt werden können.

Die Ordnungswidrigkeiten sind im neuen Recht auf die Tatbestände beschränkt, die wegen ihrer Schwere als bußgeldbewehrt im Sinne des § 61 Absatz 1 Nummer 4 des Personenbeförderungsgesetzes gelten müssen.

Verunreinigungen durch großflächiges Graffiti oder mittels chemischer Substanzen führen regelmäßig zum Aussetzen der Fahrzeuge oder im Falle der Betriebsanlagen zur Stillsetzung. Diese Tätigkeiten gehen neben der erheblichen Sachbeschädigung oftmals mit weiteren Gefahren für unbeteiligte Personen einher.

Insbesondere die Fahrzeuge werden darüber hinaus missbräuchlich genutzt. Von diesen Nutzungen gehen teilweise ebenfalls erhebliche Gefahren für Unbeteiligte hervor (z. B.



Mitziehen am Zug auf Skateboards entlang des Bahnsteiges). Bisher sieht das geltende Recht keine Möglichkeit vor, derartiges Handeln behördlicherseits zu sanktionieren. Diese Lücke wird mit der Ergänzung geschlossen.

Das Rauchverbot muss aufgenommen werden, da das Rauchverbot in unterirdischen Haltestellen nach PBefG und BOStrab nicht durch das Bundes-Nichtraucher-Schutz-Gesetz – BNichtrSchG – abgedeckt ist. Maßgeblicher für die Ergänzung ist jedoch die Verwirklichung des Schutzziels 'Brandschutz' wofür hier eine zusätzliche Verbotsnorm in dieser Verordnung geschaffen wird.

Die bisherige Unterteilung in zwei Absätze wird aufgegeben. Der Inhalt wird in einem Absatz mit den Erweiterungen zusammengeführt.

#### Zu Nummern 48 und 50 (§§ 60 und 62)

Zur Anpassung der BOStrab an Vorgaben aus dem Recht der Europäischen Union im Allgemeinen ist bereits in der Begründung zu den Änderungen in § 1 Absatz 1 ausgeführt worden. Entsprechend mussten der Umfang, die Befugnisse und das Verfahren für die konkrete Wahrnehmung der technischen Aufsicht über den Bau und die Inbetriebnahme von Betriebsanlagen und Fahrzeugen so angepasst werden, dass sich aus ihrer Anwendung keine unzulässigen Handelshemmnisse für den Warenverkehr im EU-Binnenmarkt ergeben.

Die insoweit zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten von der Europäischen Union erlassenen Rechtsakte und die zu deren Umsetzung und Durchführung dienenden Regelungen in Bundesgesetzen und -verordnungen sind zu beachten. Die Technische Aufsichtsbehörde entscheidet weiterhin darüber, ob eine Betriebsanlage oder ein Fahrzeug in der jeweiligen Infrastruktur betrieben werden darf. In diesen Fällen darf die Behörde immer das Vorliegen der Konformitätsbescheinigung überprüfen. Sie darf jedoch anlassbezogen überprüfen, ob die Konformität zutreffenderweise entsprechend den jeweiligen europäischen Rechtsakten bescheinigt ist.

Zu Nummer 48 (§ 60)Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Die Ergänzung des Absatzes 1 ist eine Folgeänderung des § 62 Absatz 1. Damit wird klargestellt, dass die Prüfung von Bauunterlagen durch die Technische Aufsichtsbehörde nur für neue und geänderte Betriebsanlagen, die Auswirkungen auf die Betriebssicherheit haben können, erforderlich ist. Für Betriebsanlagen, die von dieser Regelung nicht betroffen sind, trägt der Unternehmer die Verantwortung für die sichere Errichtung.

Die Möglichkeit, über das Ergebnis der Prüfung durch eine Plangenehmigung nach § 28 Absatz 1a PBefG zu unterrichten, wird in Übereinstimmung mit § 60 Absatz 3 Nummer 2 ergänzend festgestellt.

Zu Buchstabe b (Absatz 3)

Nach dem E-Government-Gesetz muss der Verwaltungsakt der TAB auch in elektronischer Form möglich sein. Zur Erleichterung elektronischer Verfahrensabläufe sollten Schriftformerfordernisse nach Möglichkeit vermieden werden (vgl. Artikel 30 Absatz 2 E-Government-Gesetz).

Zu Buchstabe c (Absatz 5 Satz 2)

Die Anforderungen des Absatz 5 Satz 1 werden durch Regelbeispiele konkretisiert. Damit kann die Technische Aufsichtsbehörde im Einzelfall festlegen, welche Unterlagen zum Nachweis vorzulegen sind, dass die Vorschriften der BOStrab beachtet sind.

Zu Buchstabe d (Absatz 10)

Folgeänderung aus § 62.

Zu Nummer 49 (§ 61)Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Da es auch bei der Fertigung von Fahrzeugen im laufenden Herstellungsprozess zu Fehlern kommen kann, die bei der Fertigstellung des kompletten Fahrzeuges nicht mehr oder nur mit

erhöhtem Aufwand zu beseitigen sind, wurde parallel zur Beaufsichtigung von Bauvorhaben die Beaufsichtigung im Rahmen der Fahrzeugherstellung in die Vorschrift aufgenommen. Damit wird der TAB eine begleitende Prüfung vor der Genehmigung der Inbetriebnahme in Übereinstimmung mit § 62 Absatz 2 Satz 2 ermöglicht.

Zu Buchstabe b (Absatz 3)

Folgeänderung zu Absatz 1; damit eine ggfs. erforderliche begleitende Prüfung vor Genehmigung der Inbetriebnahme gewährleistet werden kann, muss die Aufsichtsbehörde während des Fertigungsprozesses Zugang zu der Dokumentation und des Fertigungsstellen haben.

Zu Nummer 50 (§ 62)

Durch die Neufassung wird klargestellt, dass die Technische Aufsichtsbehörde in dem hier beschriebenen Verwaltungsverfahren nicht grundsätzlich über die Marktfähigkeit einer Betriebsanlage oder eines Fahrzeugs als Erzeugnis hinsichtlich seiner Beschaffenheit als solcher entscheidet, sondern nur über die Zulässigkeit des Einsatzes in und im Zusammenspiel mit der bestehenden Umgebung (örtlichem Netz) im Hinblick auf die Wahrung der Anforderungen an die Sicherheit des Betriebs.

Dabei wird auch die Beschaffenheit (z. B. Abmessungen) eine Rolle spielen, aber nur hinsichtlich der Schnittstellentauglichkeit und Sicherheit im Rahmen des konkreten Einsatzes.

Diese Klarstellung ist wegen der umfassenden Regelungen über Anforderungen insbesondere an Maschinen und andere Erzeugnisse und die zu deren Überprüfung und Kontrolle vorgesehenen Verfahren durch Rechtsakte der Europäischen Union und zu deren Umsetzung oder Durchführung dienenden Gesetzen und Rechtsverordnungen des Bundes (vgl. § 1 Absatz 1 und Anlage 1) erforderlich.

In den Absätzen 1 bis 6 werden redaktionelle Änderungen zur Anpassung an europarechtliche Begrifflichkeiten und zur Klarstellung vorgenommen. In der Neufassung wird der eigentliche Prüfungsvorgang (Prüfungen gemäß § 5 Absatz 1 Satz 2) von der Erteilung eines Bescheides (Inbetriebnahmegenehmigung) begrifflich klarer als im bisher geltenden Recht unterschieden.

Absatz 1 Satz 2 wird neu gefasst. Dadurch wird klargestellt, dass bei Änderungen von Betriebsanlagen und Fahrzeugen die Inbetriebnahmegenehmigung nur erforderlich ist, wenn es sich um Änderungen handelt, die sich auf die Betriebssicherheit auswirken können. Nicht jede Änderung an Betriebsanlagen und Fahrzeugen ist sicherheitsrelevant. Dies entspricht der bisher geübten und bewährten Praxis.

Satz 4 ist neu und enthält eine Pflicht zur Anzeige und Beschreibung geplanter Arbeiten an bestehenden Betriebsanlagen und Fahrzeugen. Diese Pflicht wird durch den ebenfalls neu eingefügten Satz 5 konkretisiert: Der Anzeigende muss in der Anzeige neben Beschreibung der geplanten Arbeiten diese zusätzlich dahingehend bewerten, ob die Betriebssicherheit durch die geplanten Änderungen betroffen ist oder nicht. Satz 6 beschreibt die Verfahrensweise nach Eingang einer Anzeige gemäß Satz 4. Da Teil der Anzeige des Halters oder Betreibers eine eigene Einschätzung über die Betriebssicherheitsrelevanz des Vorhabens ist, entscheidet die zuständige Aufsichtsbehörde zukünftig mittels Verwaltungsakt über die Anzeige. Satz 7 hebt noch einmal die Beschränkung, dass erst nach der Entscheidung über die Anzeige durch die zuständige Aufsichtsbehörde, mit der Umsetzung der angezeigten Maßnahme begonnen werden darf, hervor. Sollten die im Rahmen der Anzeige nach Satz 4 vorgelegten Unterlagen in Bezug auf die Einstufung Mängel aufweisen, hat der Anzeigende Gelegenheit zur Beseitigung dieser Mängel (Satz 8). Die Technische Aufsichtsbehörde hat dem Anzeigenden die vorliegenden Mängel mitzuteilen, was den Anzeigenden in die Lage versetzt, die Mängel gezielter zu beseitigen.

Weil der Wechsel des Begriffes zur Tätigkeit der Technischen Aufsichtsbehörde nach § 62 von „Abnahme“ zu „Inbetriebnahmegenehmigung für Betriebsanlagen und Fahrzeuge“ erfolgt und unberührt davon in § 37 PBefG eine „Genehmigung zur Aufnahme des Betriebs“ geregelt ist, bleibt die Klarstellung hierzu in Satz 9 unverändert erforderlich.

In Absatz 2 Satz 3 und 4 wird die zeitliche Festschreibung des Regelwerkes, welches für die Maßnahme relevant ist, zu Beginn eines Vorhabens eingeführt. Diese Praxis hat sich in anderen Anwendungsbereichen der Verkehrsverwaltung bereits bewährt und gibt allen Beteiligten Rechtssicherheit.

In Absatz 3 werden die Anforderungen der Rechtsvorschriften gemäß § 1 Absatz 1 Sätze 3 bis 5 für das Verfahren zusammengefasst und an die Änderungen von § 62 im Übrigen (s.o. Begr. vor § 62) angepasst.

Die Aufnahme in den Absätzen 4 und 6 elektronisch erstellter Bescheide ist eine Folgeänderung zu § 7 Absatz 5.

In Absatz 5 wird der Umgang mit weiteren Fahrzeugen einer Serie beschrieben.

#### Zu Nummer 51 (§ 63)

##### Zu Buchstabe a (Absatz 1 Nummern 3 und neue Nummer 4)

Nummer 3 betrifft eine Folgeänderung zu § 62.

Mit Nummer 4 werden nicht richtige, nicht vollständige oder nicht rechtzeitig erteilte Auskünfte des Unternehmers gegenüber der technischen Aufsichtsbehörde als Ordnungswidrigkeit bestimmt.

##### Zu Buchstabe b (Absatz 2 Nummer 2)

§ 59 enthält eine Vielzahl von Verboten, die bereits an anderer Stelle straf- oder bußgeldbewehrt sind. Es ist insbesondere auf §§ 303, 304 StGB (Sachbeschädigung), §§ 315, 315b, 315d StGB (gefährlicher Eingriff in den Bahn- oder Schienenverkehr) und § 5 Absatz 1 des Bundesnichtraucherschutzgesetzes hinzuweisen. Die Schaffung einer Ordnungswidrigkeit bei gleichzeitigem Vorliegen einer Straftat führt wegen § 21 Absatz 1 Satz 1 OWiG ins Leere. Die Unterfütterung der einschlägigen Straf- und Bußgeldvorschriften durch fahrlässige Begehungsweisen kommt wegen der ausdrücklichen abweichenden Entscheidung des Gesetzgebers, die Straf- und Bußgeldnormen ausschließlich auf vorsätzliches Handeln zu begrenzen, ebenfalls nicht in Betracht.

Es verbleibt im Ergebnis somit nur der bereits im geltenden Recht vorhandene Tatbestand, der wiederum an die heute übliche Bewehrungstechnik anzupassen ist.

Zu Nummer 52 (§ 64 neu)

Redaktionelle Änderung und Aktualisierung der Übergangsvorschrift einschließlich der Abweichungen dazu, die sich aus § 30 Absatz 3, § 46 Absatz 5 und § 65 ergaben. Redaktionelle Änderung und Aktualisierung der Übergangsvorschrift die sich aus § 30 Absatz 3, § 46 Absatz 5 und § 65 ergab.

Bei Ausgangsöffnungen von Notausstiegen ist die Kenntlichmachung eines Öffnungsmechanismus existenziell für die erfolgreiche Selbstrettung. Aufgrund der Gefährdung von Leib und Leben muss die Übergangsregelung durch eine Fristsetzung begrenzt werden. Diese orientiert sich an den Fristen der Bauwerksprüfungen und ist daher ohne Zusatzaufwand machbar und verhältnismäßig.

Die Verständigung von Fahrgast zu Betriebsbediensteten über eine Notsprechstelle ist im Gefahrenfall existenziell. Aufgrund der Gefährdung für Leib und Leben muss die Übergangsregelung durch eine Fristsetzung begrenzt werden. Diese orientiert sich an den Fristen der Hauptuntersuchung von Fahrzeugen und ist daher ohne Mehraufwand realisierbar und verhältnismäßig.

Zu Nummer 53 (§ 65)Zu Buchstabe a und b

Redaktionelle Änderung

Zu Nummer 55(Anlage 2)Zu Buchstabe a

Ein Vergleich der bisherigen Fassung der BOStrab mit der von 1965 hat gezeigt, dass durch ein Redaktionsversehen der Begriff des „trockenen Gleises“ nicht vollständig in die Anlage zur bisherigen BOStrab übertragen wurde. Dennoch wurde und wird in der täglichen Praxis diese

Rahmenbedingung (trockenes Gleis) bei der Ermittlung der Bremswege zugrunde gelegt. Zur Behebung dieses Versehens wird das Wort „trockenen“ wieder in die Anlage aufgenommen.

Zu Buchstabe b

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zur Änderung von § 36

Zu Buchstabe c

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zur Änderung von § 36

Zu Nummer 56

(Anlage 4)

Zu Buchstabe a

Redaktionelle Änderung

Zu Buchstabe b

Da Straßenbahnen am Straßenverkehr teilnehmen, sollten analog zur StVZO die Bremsleuchten nur noch in roter Farbe ausgeführt sein. Damit wird Verwechslungen und Fehlinterpretationen vorgebeugt.

**Zu Artikel 2**

Im Zuge der Bemühungen, Straßenbahn- und Straßenverkehr weitgehend zu entflechten, sind zahlreiche neue Straßenbahnstrecken entstanden, auf denen die Straßenbahn vom Straßenverkehr ebenso unabhängig ist, wie die Eisenbahn. Es ist deshalb folgerichtig, derartige unabhängige Bahnkörper auch hinsichtlich der Bahnübergänge an die Vorschriften anzupassen, die für Eisenbahnen gelten.

**Zu Artikel 3**

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.