

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

21. Jahrgang	Ausgegeben zu Düsseldorf am 3. Januar 1968	Nummer 2
--------------	--	----------

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

Glied.- Nr.	Datum	Titel	Seite
20364 20363	7. 12. 1967	RdErl. d. Finanzministers G 131; 1. Erklärungen über den Bezug von Kinderzuschlag und Ortszuschlag — Erklärung K und O — 2. Abgabe der Jahresbescheinigung	16
2103	15. 12. 1967	RdErl. d. Innenministers Ausländerwesen; Verwaltungsvorschriften zum Ausländergesetz	16
501	12. 12. 1967	RdErl. d. Innenministers Anschriften und Zuständigkeitsbereiche der Wehrbezirksverwaltungen (Bezirkswehersatzämter) . . .	16
6302	29. 11. 1967	RdErl. d. Kultusministers Erteilung allgemeiner Annahme- und Auszahlungsanordnungen für Fernmeldegebühren sowie Ab- buchungsverfahren für Fernmelderechnungen, Fernseh- und Rundfunkgebühren sowie für Bezugs- gebühren für Zeitungen und Zeitschriften	16
7130	14. 11. 1967	Bek. d. Arbeits- und Sozialministers Messungen nach § 25 Abs. 2 der Gewerbeordnung; Richtlinien für die Durchführung von Emissions- messungen an Kupolöfen	17
7133	5. 12. 1967	RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Öffentliche Bestellung von Wägern; Grundsätze für die Bestellung	18
8301	12. 12. 1967	RdErl. d. Arbeits- und Sozialministers Durchführung der Kriegsofferfürsorge; Anrechnung der Ausbildungszulage nach dem Bundeskinder- geldgesetz auf die Erziehungsbeihilfe nach dem Bundesversorgungsgesetz	18
9301	12. 12. 1967	RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Richtlinien für die Sicherung der Bahnübergänge von Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs . . .	18

I.

20364
20363

G 131

1. Erklärungen über den Bezug von Kinderzuschlag und Ortszuschlag — Erklärung K und O —
2. Abgabe der Jahresbescheinigung

RdErl. d. Finanzministers v. 7. 12. 1967 —
B 3367 — 805/67 — IV B 4

1 Der Bundesminister der Finanzen hat sich im Einvernehmen mit dem Bundesrechnungshof damit einverstanden erklärt, daß die jährliche Abgabe der „Erklärungen über den Bezug von Kinderzuschlag und Ortszuschlag — Erklärung K und O —“ probeweise beschränkt wird auf

- a) ledige Bedienstete unter 40 Jahren, die den Ortszuschlag der Stufe 2 beziehen,
- b) Bedienstete mit Kindern über 18 Jahren und
- c) Bedienstete mit Stief- und Pflegekindern, Enkeln und unehelichen Kindern.

Ich bitte, im Vollzug des G 131 entsprechend zu verfahren.

1.1 Der Vordruck der „Erklärung K und O“ — Anlage zu meinem RdErl. v. 27. 12. 1961 (SMBL. NW. 20364) — ist wie folgt zu ergänzen:

1. Vorderseite, Abschn. A

- a) In der Kopfspalte 7 sind in der letzten Zeile nach „Grundwehrdienst“ ein Komma zu setzen und die Worte anzufügen: „zivilen Ersatzdienst“.
- b) In der Kopfspalte 8 ist in der 5. Zeile das Wort „oder“ zu streichen und statt dessen ein Komma zu setzen. Nach den Worten „des Grundwehrdienstes“ in der 6. Zeile sind die Worte anzufügen: „oder des zivilen Ersatzdienstes“.
- c) In Nr. 2 muß der Klammervermerk in der 2. Zeile wie folgt lauten: „(ggf. ist in Spalte 7 „Grundwehrdienst“ oder „zivilen Ersatzdienst“ anzugeben):“.

2. Rückseite (noch Abschn. A)

In Nr. 5 a ist in der 3. Zeile das Wort „oder“ zu streichen und statt dessen ein Komma zu setzen. Nach den Worten „den Grundwehrdienst“ sind die Worte einzufügen: „oder den zivilen Ersatzdienst“.

2 Für das Rechnungsjahr 1967 wird auf die Abgabe der Erklärungen über die persönlichen Verhältnisse auf dem Gebiet der beamtenrechtlichen Versorgung — Jahresbescheinigungen — verzichtet.

3 In Nummer 12.6 meines RdErl. v. 10. 3. 1964 (SMBL. NW. 20363) wird folgender Satz angefügt:

Dem Grundwehrdienst steht gemäß §§ 35 Abs. 1, 78 Abs. 2 des Gesetzes über den zivilen Ersatzdienst i. d. F. v. 16. Juli 1965 (BGBl. I S. 984) der zivile Ersatzdienst gleich.

— MBL. NW. 1968 S. 16.

2103

Ausländerwesen

Verwaltungsvorschriften zum Ausländergesetz

RdErl. d. Innenministers v. 15. 12. 1967 — I C 3/43.26

I.

Die Ausführungsanweisung zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Ausländergesetzes (AuslGVwv) — AuslGVwv/AA NW — v. 8. 8. 1967 (MBL. NW. S. 1258/SMBL. NW. 2103) wird wie folgt berichtigt:

In Abschnitt II Nummer 6.06/2, dritte Zeile, werden die Zahl 19 durch die Zahl 20 und in Nummer 21.04/1, erste Zeile, die Zahl 13 durch die Zahl 3 ersetzt.

II.

Der RdErl. v. 8. 8. 1967 (MBL. NW. S. 1338/SMBL. NW. 2103) wird wie folgt geändert:

1. Dem Abschnitt IV Nummer 34 Buchstabe a) werden folgende zwei Absätze angefügt:

Bei Anmeldung eines Ausländers mit zweitem Wohnsitz ist von einer Übersendung der Vordrucke C 2 oder C 4 abzusehen. Erklärt der Ausländer dagegen seinen bisherigen zweiten Wohnsitz zum Hauptwohnsitz unter Beibehaltung seines bisherigen Hauptwohnsitzes als Nebenwohnsitz, so hat die Ausländerbehörde des neuen Hauptwohnsitzes den Zuzug nach Formblatt C 4 zu melden. War der Ausländer als „nach unbekannt verzogen“ abgemeldet und ist kurze Zeit später wieder in Erscheinung getreten, ist die Wiederanmeldung durch Formblatt C 2 vorzunehmen.

2. Dem Abschnitt IV Nummer 34 Buchstabe c) wird folgender Absatz angefügt [nach cc)]:

Die Erteilung einer unbefristeten Aufenthaltserlaubnis ist in der Weise zu vermerken, daß als Datum der Befristung (erteilt, verlängert bis) der 31. 12. 1999 eingetragen wird.

3. In Abschnitt IV Nummer 34 Buchstabe h Zeile 1 wird die Nummer „1 a“ durch die Nummer „1 h“ und in Buchstabe i Zeile 2 die Kürzung „AuslVwv“ durch die Kürzung „AuslGVwv“ ersetzt.

4. Dem Abschnitt IV Nummer 36 Buchstabe f wird folgender Absatz angefügt:

Nummer 34 Absätze 2 und 3 ist zu beachten.

5. Dem Abschnitt IV Nummer 36 wird folgender Buchstabe h angefügt:

Die Erteilung einer unbefristeten Aufenthaltserlaubnis ist in der Weise zu vermerken, daß als Datum der Befristung (erteilt, verlängert bis) der 31. 12. 1999 eingetragen wird.

— MBL. NW. 1968 S. 16.

501

Anschriften und Zuständigkeitsbereiche der Wehrbezirksverwaltungen (Bezirkswehrrersatzämter)

RdErl. d. Innenministers v. 12. 12. 1967 — V A 3/70.10.1

Nachdem die Zusammenarbeit der Landesbehörden sowie der Gemeinden und Gemeindeverbände mit den Behörden der Bundeswehrverwaltung sich eingespielt hat, wird eine Mitteilung der Organisation der Bundeswehrverwaltung im Ministerialblatt des Landes Nordrhein-Westfalen nicht mehr für erforderlich gehalten. Ich hebe daher die Bekanntmachung v. 7. 8. 1963 (MBL. NW. S. 1549/SMBL. NW. 501) auf, zumal sie inhaltlich mit dem heutigen Stand nicht mehr in allen Punkten übereinstimmt.

— MBL. NW. 1968 S. 16.

6302

Ertellung allgemeiner Annahme- und Auszahlungsanordnungen für Fernmeldegebühren sowie Abbuchungsverfahren für Fernmelderechnungen, Fernseh- und Rundfunk- gebühren sowie für Bezugsgebühren für Zeitungen und Zeitschriften

RdErl. d. Kultusministers v. 29. 11. 1967 —
Z A 4 — 13 — 01 Nr. 581/67

Die in den Runderlassen d. Finanzministers v. 26. 5. 1965, 9. 8. 1965 und 19. 8. 1966 (SMBL. NW. 6302) enthaltenen Richtlinien sind — soweit hierdurch eine Erleichterung des Buchungs- und Zahlungsverkehrs eintritt — in meinem Geschäftsbereich ab sofort ebenfalls anzuwenden.

— MBL. NW. 1968 S. 16.

7130

Messungen nach § 25 Abs. 2 der Gewerbeordnung

Richtlinien für die Durchführung von Emissionsmessungen an Kupolöfen

Bek. d. Arbeits- und Sozialministers v. 14. 11. 1967 —
III B 4 — 8843,2

Durch Nummer 6 des Gem. RdErl. v. 18. 6. 1964 (SMBL. NW. 7130) ist den nach § 25 Abs. 2 GewO bestimmten Meßinstituten auferlegt worden, bei der Durchführung der Messungen u. a. die vom Arbeits- und Sozialminister für einzelne Anlagearten erlassenen besonderen Richtlinien für Emissionsmessungen zu beachten. Als erste Vorschrift dieser Art wird mit der Anlage die Richtlinie für Emissionsmessungen an Kupolöfen bekanntgemacht.

Anlage

Technische Richtlinie für Emissionsmessungen an Kupolöfen

1 Aufgabenstellung

Die Aufsichtsbehörde kann gemäß § 25 Abs. 2 GewO nach Errichtung oder Änderung einer Kupolofenanlage und sodann nach Ablauf von jeweils 5 Jahren anordnen, daß der Betreiber die Flugstaubemission der Anlage durch eine von der obersten Landesbehörde bestimmten Stelle messen läßt. Da die Emission des Kupolofens von dessen Konstruktion und Betriebsweise abhängt und im zeitlichen Verlauf einer Schmelzperiode stark schwanken kann, sollen die nachfolgenden technischen Anweisungen, soweit möglich, eine einheitliche Bewertungsgrundlage sicherstellen.

2 Meßbedingungen

2.1 Die Emissionsmessungen sollen sich über eine Schmelzperiode, höchstens aber über eine Zeit von 6 Stunden, erstrecken. Das Anblasen und Niederschmelzen fällt nicht in die Versuchszeit. Während der Messungen ist die Ofenanlage, soweit möglich, mit der in der Genehmigungsurkunde genannten Schmelzleistung zu betreiben. Die in der Genehmigungsurkunde angegebene Nennschmelzleistung des Kupolofens entspricht in der Regel der höchsten Dauerleistung des Kupolofens. Etwaige Überschreitungen der Nennschmelzleistung des Kupolofens lassen sich aus den in jeder Gießerei vorliegenden Schmelzberichten feststellen. Abweichungen der tatsächlichen Schmelzleistung von der genehmigten Schmelzleistung sind im Meßbericht festzuhalten und zu begründen. Zu ermitteln ist der Staubauswurf je Tonne Eisen (metallischer Einsatz des Kupolofens) als Mittel über die Schmelzzeit.

2.2 Der Staubgehalt der Kupolofenabgase wird möglichst kurz vor ihrem Austritt in die Atmosphäre bestimmt. Ist der Strömungsquerschnitt vor Austritt der Gase in die Atmosphäre als Meßquerschnitt ungeeignet, so kann die jeweils günstigste Meßstelle gewählt werden, beispielsweise der Kupolofenkamin oberhalb der Gichtöffnung. Die hinter der Meßstelle vor Austritt der Gase in die Atmosphäre in Staubabscheidern (z. B. Funkenkammern) niedergeschlagene Staubmenge ist zu berücksichtigen.

Bei Heißwindkupolöfen mit gichtgasbeheizten Rekuperatoren ist vor der Messung zu entscheiden, ob die Staubemission des Rekuperators und des Kupolofens oder lediglich die des Rekuperators bestimmt werden muß. Der Staubauswurf aus dem Kupolofenkamin kann dann unberücksichtigt bleiben, wenn die Gichtgase weitgehend (etwa über 85 %) zum Beheizen des Rekuperators abgesaugt werden und die Färbung der Abgase des Kupolofenkamins keine merkliche Staubemission vermuten läßt.

3 Durchführung der Messungen

3.1 Gleichmäßig verteilt auf die gesamte Versuchszeit nach Abschnitt 2.1 sind mindestens drei, bei Schmelzzeiten unter 2 Stunden mindestens 2 Einzelmessungen

durchzuführen. Die Zahl der Einzelmessungen richtet sich nach dem Staubgehalt der Gase und der Art der verwendeten Staubauffangvorrichtung. Die Gesamtabsaugzeit für den Teilgasstrom soll mindestens 65 % der Versuchszeit nach Abschnitt 2.1 betragen. Während der Stillstandszeiten der Windgebläse ist die Messung zu unterbrechen.

3.2 Bei der Durchführung der Einzelmessungen sind, soweit möglich, die Empfehlungen der Richtlinie VDI 2066 „Leistungsmessungen an Entstaubern“ zu beachten. Der Meßquerschnitt ist mit der Absaugesonde in gleichen Zeiten abzutasten. Wegen der meist vorhandenen Schwankungen der Gasgeschwindigkeit sollte mit höherer als der mittleren Gasgeschwindigkeit abgesaugt werden, die vor jeder Einzelmessung zu ermitteln ist.

3.3 Während der Einzelmessungen sind zu bestimmen:

3.31 Strömungsgeschwindigkeit der Gase

mit Prandtlrohr und Mikromanometer oder gleichwertigen Differenzdruckmessern als Mittelwert über den Meßquerschnitt; wegen der oft schwankenden Gasmengen ist vor und nach jeder Staubbemessung je eine Geschwindigkeitsmessung durchzuführen;

3.32 Staubgehalt der Gase

aus einem abgesaugten Teilgasstrom unter Berücksichtigung der VDI-Richtlinie 2066 „Leistungsmessungen an Entstaubern“;

3.33 Gastemperatur und Gasdruck an der Meßstelle

mittels schreibendem oder anzeigendem Gerät; in Abständen von maximal 5 Min. ist abzulesen;

3.34 Gaszusammensetzung (CO₂-, CO- und O₂-Gehalt)

mit Orsatgerät; mindestens eine Gasanalyse ist je Staubbemessung vorzunehmen;

3.35 Luftdruck;

3.36 Taupunkt (Feuchtigkeitsgehalt) der Gase, nur bei Messungen hinter Naßabscheidern oder Naßkühlern, mit Trocknungsvorlage oder Feuchtigkeitsmeßgerät.

3.4 Für die gesamte Versuchszeit sind festzustellen:

Kokssatz in kg/100 kg metallischer Einsatz, Schmelzleistung in t/h.

Da die Gewichtsermittlung des stündlich erschmolzenen Eisens, insbesondere bei Kupolöfen mit Vorherd, nicht ausreichend genau möglich ist, wird die Schmelzleistung aus dem Satzgewicht des metallischen Einsatzes und der Anzahl der Sätze während der Bezugszeit ermittelt. Der metallurgische Abbrand (kleiner als 1 %) bleibt unberücksichtigt. Die mittlere stündliche Schmelzleistung entspricht dem Gesamtgewicht des metallischen Einsatzes, bezogen auf die echte Betriebszeit des Kupolofens (ohne Stillstandszeiten des Windgebläses).

3.5 Zur Beurteilung der Betriebsbedingungen sind zu beschreiben:

Art und Menge der Einsatzstoffe,

Verschmutzung des Gußbruch- und Schrottanteils am Einsatzgut,

Gleichmäßigkeit des Ofenganges (Schmelzunterbrechungen, Brückenbildung, möglichst auch Füllhöhe des Schachtes).

4 Auswertung der Messungen

4.1 Infolge der baulichen Gegebenheiten bei Kupolofenanlagen kann nur in Einzelfällen die mittlere Strömungsgeschwindigkeit einwandfrei bestimmt und daraus die Gasmenge in Nm³/h errechnet werden. Daher ist in jedem Fall eine Kontrollrechnung der Gasmenge über Abgasanalyse, Kokssatz und Schmelzleistung unter Berücksichtigung des VDG-Merkblattes G 600 „Planung von Kupolofen-Entstaubungsanlagen“ durchzuführen. Weichen errechnete und gemessene Gasmengen voneinander ab, so ist bei richtiger Probenahme und Bestimmung der Abgasanalyse die errechnete Gasmenge meist genauer.

- 4.2 Aus dem mittleren Gasstaubgehalt und der mittleren Gasmenge ist der Staubauswurf in kg/h und unter Berücksichtigung der stündlichen Schmelzleistung der Staubauswurf in die Atmosphäre in kg/t Eisen zu errechnen. Dieser dient zur Beurteilung der Anlage nach Nummer 3.07 TA Luft. (S. hierzu RdErl. d. Arbeits- und Sozialministers v. 18. 11. 1965 — SMBl. NW. 7130).
- 4.3 Die Untersuchung des Flugstaubes auf chemische Zusammensetzung und Korngrößenverteilung gehört nicht zum offiziellen Meßprogramm. Gegebenenfalls ist vom Betreiber hierfür ein Sonderauftrag zu erteilen.
- 4.4 Sämtliche gemessenen oder ermittelten Größen sind mit Angabe von Meßstellen und verwendeten Meßgeräten in einem Meßbericht niederzulegen (s. Nummer 1.8 des Gem. RdErl. d. Arbeits- und Sozialministers u. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 13. 7. 1967 — SMBl. NW. 7130).

— MBl. NW. 1968 S. 17.

7133

Öffentliche Bestellung von Wägern Grundsätze für die Bestellung

RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 5. 12. 1967 — IV/4 — 20 — 201 — 67/67

- 1 Bei der öffentlichen Bestellung (Beeidigung) von Wägern durch die Eichbehörden sind folgende Grundsätze zu beachten:
- 1.1 Wäger an öffentlichen Waagen müssen nach § 8 Satz 2 der Zweiten Verordnung zur Änderung des Maß- und Eichrechts v. 30. November 1942 (RGBl. I S. 669) von einer Eichbehörde öffentlich bestellt (beeidigt) sein, soweit nicht nach Nummer 12 des RdErl. d. RWM v. 12. 2. 1943 (n.v.) — SMBl. NW. 7133 — die Industrie- und Handelskammern zuständig sind.
- 1.2 An öffentlichen Waagen wird geschäftsmäßig Waagegut Dritter für jedermann gewogen. Maßgebend ist hierbei die Benutzung. Eigentum oder Besitz der Waage sind nach Nummer 1 Abs. 1 des RdErl. d. RWM v. 30. 1. 1942 (n.v.) — SMBl. NW. 7133 — unwesentlich.
- 2 Die öffentliche Bestellung von Wägern kann befristet erfolgen, mit Auflagen verbunden und auf die Tätigkeit an bestimmten Gattungen von Waagen beschränkt werden.
- 3 Die Beschränkung der Bestellung ist durch einen entsprechenden Zusatz auf der Bescheinigung zu vermerken, deren Ausstellung durch Nummer 8 Satz 2 der Richtlinien für die Ausbildung und Prüfung von Wägern — Wiegemeistern — (RdErl. d. RWM v. 30. 1. 1942) vorgeschrieben ist. Bei Änderung oder Erlöschen der Bestellung ist eine neue Bescheinigung auszustellen und die alte einzuziehen.

In der Bescheinigung ist ferner zu vermerken, daß die öffentliche Bestellung widerrufen werden kann, wenn der Wäger seine Pflichten verletzt oder aus anderen Gründen nicht mehr die Voraussetzungen für eine weitere Tätigkeit als öffentlich bestellter Wäger erfüllt (Nr. 13 des RdErl. d. RWM v. 12. 2. 1943).

- 4 Wäger an nichtöffentlichen Waagen (Betriebswäger) können auf Antrag von der Eichbehörde auf ihre Sachkunde geprüft werden. Über die mit Erfolg abgelegte Sachkundenprüfung stellt die Eichbehörde ein Prüfungszeugnis aus, das dem Wäger ausgehändigt wird. Ein mit Erfolg geprüfter Betriebswäger darf die Bezeichnung „staatlich geprüfter Wäger“ führen; hat der Wäger die Prüfung nur für bestimmte Gattungen von Waagen abgelegt, so ist die Bezeichnung durch einen einschränkenden Zusatz zu ergänzen, z. B. „staatlich geprüfter Wäger für Laufgewichtswaagen“.

- 5 Dieser RdErl. tritt am 1. 1. 1968 in Kraft. Mein RdErl. v. 29. 6. 1965 (MBl. NW. S. 805 / SMBl. NW. 7133) wird aufgehoben.

— MBl. NW. 1968 S. 18.

8301

Durchführung der Kriegsofferfürsorge

Anrechnung der Ausbildungszulage nach dem Bundeskindergeldgesetz auf die Erziehungsbeihilfe nach dem Bundesversorgungsgesetz

RdErl. d. Arbeits- und Sozialministers v. 12. 12. 1967 — II B 4 — 4401.12

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch Urteil vom 24. 5. 1967 entschieden, daß die Ausbildungszulage nach § 14 a des Bundeskindergeldgesetzes auf die Erziehungsbeihilfe nach § 27 BVG nicht anzurechnen ist (BVerwG V C 167.66).

Das Gericht begründet seine Entscheidung damit, daß die Kriegsofferfürsorge und damit auch die Erziehungsbeihilfe nach dem Bundesversorgungsgesetz nicht nur der Bedarfserfüllung dient, sondern auch eine schadensausgleichende Funktion hat.

Ohne das schädigende Ereignis im Sinne des § 1 BVG, das für die Gewährung der Erziehungsbeihilfe ursächlich ist, würde der Auszubildende ohne Rücksicht auf Einkommen und Vermögen des Unterhaltsverpflichteten in den Genuß der Ausbildungszulage gelangt sein. Die Anrechnung der Ausbildungszulage auf die Erziehungsbeihilfe würde daher die schadensausgleichende Funktion der Kriegsofferfürsorge beeinträchtigen und außerdem den Kriegerwaisen und Kindern von Beschädigten einen vom Gesetz beabsichtigten Ausbildungsanreiz vorenthalten.

Soweit Bescheide über die Gewährung von Erziehungsbeihilfe, bei denen die Ausbildungszulage nach dem Bundeskindergeldgesetz als Einkommen berücksichtigt wurde, unanfechtbar geworden sind, bin ich in Übereinstimmung mit dem Bundesminister des Innern der Auffassung, das keine Verpflichtung besteht, diese Bescheide aufzuheben und durch neue Bescheide, die der Rechtsansicht des Bundesverwaltungsgerichts entsprechen, zu ersetzen. Ich verweise hierzu auf die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts in BVerwGE 10,48 und 11,126.

Mein RdErl. v. 9. 8. 1965 (SMBl. NW. 8301) wird hiermit aufgehoben.

— MBl. NW. 1968 S. 18.

9301

Richtlinien für die Sicherung der Bahnübergänge von Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs

RdErl. d. Ministers
für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 12. 12. 1967 —
V/C 2 — 90 — 99/12 — 69/67
V/3 — 22 — 02

Gemäß § 12 Abs. 2 der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA) vom 31. Oktober 1966 (GV. NW. S. 488 / SGV. NW. 93) bestimmt die Aufsichtsbehörde, ob und wie Bahnübergänge von Anschlußbahnen zu sichern sind. Um die Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LfB) bei den Bundesbahndirektionen in die Lage zu versetzen, die erforderlichen Anordnungen zu treffen, werden die nachstehenden Richtlinien für die Sicherung der Bahnübergänge von Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs (Anschlußbahnen und Anschlußgleise im Sinne der §§ 33 und 35 des Landeseisenbahngesetzes vom 5. Februar 1957 — GV. NW. S. 11 / SGV. NW. 93 —) erlassen:

A. Allgemeines

Bahnübergänge sind höhengleiche Kreuzungen von Eisenbahnen mit Straßen, Wegen und Plätzen. Unbeschadet dieser Richtlinien unterliegen die Bahnüber-

gänge von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen den Bestimmungen des Gesetzes über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) vom 14. August 1963 (BGBl. I S. 681).

1 An Bahnübergängen haben Eisenbahnen des nicht-öffentlichen Verkehrs im Regelfall keinen Vorrang vor dem Straßenverkehr.

2 Ein Vorrang an einem Bahnübergang kann einer Bahn des nichtöffentlichen Verkehrs nur erteilt werden, wenn die Bahn beiderseits des Bahnüberganges auf besonderem Bahnkörper verlegt ist und besondere örtliche Verhältnisse vorliegen. Der Vorrang der Bahn ist durch Aufstellung von Andreaskreuzen zu kennzeichnen.

2.1 Besondere örtliche Verhältnisse liegen z. B. vor, wenn:

2.1.1 wegen Steigung der Bahn ein Anhalten vor dem Bahnübergang und das Wiederauffahren der Fahrzeuge nicht möglich oder sehr schwierig sind und zu untragbar langen Sperrzeiten für den Bahnübergang führen;

2.1.2 bei dicht beieinanderliegenden Bahnübergängen und beim Verkehren längerer Fahrzeuge diese Bahnübergänge durch das jeweilige Anhalten vor einem Bahnübergang unnötig lange gesperrt werden;

2.1.3 die Bahn auf dem Bahnübergang mehrgleisig ist oder sonstige betriebliche Verhältnisse der Eisenbahn (Verkehrsdichte) es erfordern.

B. Begriffserklärungen

1 Übersicht auf die Bahn

Die Übersicht auf die Bahn ist vorhanden, wenn die Wegebewerber bei richtigem Verhalten auf Grund der Sichtverhältnisse die Bahnstrecke so weit und in einem solchen Abstand übersehen können, daß sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang ungefährdet überqueren oder vor ihm anhalten können.

2 Verkehrsstärken an Bahnübergängen

Bahnübergänge weisen

2.1 schwachen Verkehr auf, wenn sie neben anderem Verkehr in der Regel innerhalb eines Tages von höchstens 100 Kraftfahrzeugen überquert werden.

2.2 mäßigen Verkehr auf, wenn sie neben anderem Verkehr in der Regel innerhalb eines Tages von mehr als 100 bis zu 2 500 Kraftfahrzeugen überquert werden,

2.3 starken Verkehr auf, wenn sie neben anderem Verkehr in der Regel innerhalb eines Tages von mehr als 2 500 Kraftfahrzeugen überquert werden.

3 Lichtzeichenanlagen

Lichtzeichenanlagen (C. 2.31 oder C. 2.33) sind wie die Blinklichtanlagen (C. 2.32 und C. 2.34) technische Bahnübergangssicherungen, die sich der Bilder der Straßenverkehrssignalanlagen nach § 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) bedienen. Sie sind insbesondere in der Nähe von Straßenkreuzungen und Straßeneinmündungen oder im Zuge von Straßen mit Straßenverkehrssignalregelung den Blinklichtsignalen vorzuziehen. Die Lichtzeichenanlagen dürfen mit der Farbfolge Gelb-Rot und Grün-Gelb-Rot verwendet werden und sind im Regelfall in Verbindung mit einem Andreaskreuz zu errichten. In begründeten Ausnahmefällen, z. B. beim Verkehren bis zu 4 Fahrereinheiten/Tag gegenüber starkem Straßenverkehr auf dem Bahnübergang, kann bei handgeschalteten Anlagen (C. 1.12) zur Gewährleistung eines flüssigen Straßenverkehrs auf das Andreaskreuz verzichtet werden.

C. Sicherungsarten

Bei Bahnübergängen finden bei Eisenbahnen des nicht-öffentlichen Verkehrs folgende Sicherungsarten Anwendung:

1 Bahnübergänge ohne Vorrang der Bahn (A. 1)

1.1 Sicherung durch Bahnbedienstete (D. 1.1)

1.1.1 Sicherung durch Bahnbedienstete mit Signalflagge bzw. rot geblendeter Lampe (D. 1.11)

1.1.2 Sicherung durch handbediente Lichtzeichenanlagen ohne Andreaskreuz (D. 1.12)

2 Bahnübergänge mit Vorrang der Bahn (A. 2)

2.1 Sicherung durch die Übersicht auf die Bahn (D. 2.1)

2.2 Sicherung durch hörbare Signale (D. 2.2)

2.3 Technische Sicherung (D. 2.3)

2.3.1 Lichtzeichenanlagen (B. 3)

2.3.2 Blinklichtanlagen

2.3.3 Lichtzeichenanlagen mit Halbschranken (B. 3)

2.3.4 Blinklichtanlagen mit Halbschranken

2.3.5 Schranken (E. 4.5)

D. Anwendung der verschiedenen Sicherungsarten

1 Bahnübergänge ohne Vorrang der Bahn (A. 1)

1.1 Sicherung durch Bahnbedienstete (C. 1.1)

1.1.1 Sicherung durch Bahnbedienstete mit Signalflagge bzw. rot geblendeter Lampe (C. 1.11)

Bei der Sicherung durch einen — notwendigenfalls auch durch mehrere — Bahnbediensteten mit Signalflagge bzw. Lampe ist wie folgt zu verfahren:

1.1.1.1 Der Bahnbedienstete muß als solcher durch Uniform oder Dienstmütze oder Schutzhelm kenntlich sein;

1.1.1.2 er muß mit einer rot-weißen Flagge oder — wenn die Sichtverhältnisse es erfordern — mit einer rot abgeblendeten Lampe ausgerüstet sein;

1.1.1.3 er hat sich rechtzeitig vor dem Nähern eines Schienenfahrzeuges gut sichtbar auf dem Bahnübergang (Straßenmitte neben dem Gleis) aufzustellen und die Flagge bzw. Lampe senkrecht hoch zu halten (Achtung! Kreuzung frei machen!);

1.1.1.4 anschließend hat er einen oder beide Arme quer zur Richtung des Straßenverkehrs auszustrecken (Halt!); bei Benutzung der Lampe ist diese nach dem Zeichen „Halt!“ viertelkreisförmig zum Kopf hin auf und ab zu bewegen;

1.1.1.5 das „Halt“-Zeichen ist mindestens solange zu geben, bis das erste Schienenfahrzeug die Straßenmitte erreicht hat;

1.1.1.6 erst dann verläßt der Bahnbedienstete den Bahnübergang ohne das Zeichen „Straße frei“ zu geben.

1.1.2 Sicherung durch handbediente Lichtzeichenanlagen ohne Andreaskreuz (C. 1.12)

Eine Sicherung durch handbediente Lichtzeichenanlagen ohne Andreaskreuz kommt dann in Frage, wenn

1.1.2.1 eine Sicherung durch Bahnbedienstete mit Signalflagge bzw. Lampe (D. 1.11) wegen der Gefährdung dieser Bediensteten durch den Straßenverkehr nicht möglich ist und

1.1.2.2 der Verkehr am Bahnübergang auf der Schiene so gering ist (z. B. beim Verkehren bis zu 4 Fahrereinheiten/Tag gegenüber starkem Straßenverkehr), daß zur Gewährleistung eines flüssigen Straßenverkehrs auf das Andreaskreuz verzichtet werden soll (B. 3).

2 Bahnübergänge mit Vorrang der Bahn (A. 2)

2.1 Sicherung durch die Übersicht auf die Bahn (C. 2.1)

2.1.1 Die Sicherung eines Bahnüberganges durch die Übersicht auf die Bahn (C. 2.1) ist anzuwenden.

2.1.1.1 bei Feld- und Waldwegen, wenn der Bahnübergang ausreichend erkennbar ist und schwachen Straßenverkehr aufweist, bei Privatwegen, die

als solche gekennzeichnet sind, und bei Fuß- und Radwegen.

Darüber hinaus kann das Geben hörbarer Signale und/oder die Anbringung weiterer Vorrichtungen, wie Drehkreuze, Hecktore, Umlaufgitter usw. notwendig werden.

Die Aufstellung von Andreaskreuzen ist nicht erforderlich

- 2.112 bei einem Bahnübergang einer eingleisigen Bahn, an dem der Bahn der Vorrang (A. 2) erteilt wurde, mit schwachem Straßenverkehr (B. 2.1).

2.2 Sicherung durch hörbare Signale (C. 2.2)

- 2.21 Die Sicherung durch hörbare Signale kommt bei einem Bahnübergang einer eingleisigen Bahn, an dem der Bahn der Vorrang erteilt wurde, zur Anwendung,

- 2.211 bei Feld- und Waldwegen mit schwachem Straßenverkehr, wenn die Übersicht auf die Bahn fehlt,

- 2.212 wenn es sich um einen Bahnübergang mit schwachem Straßenverkehr (B. 2.1) handelt, bei dem die Übersicht (B. 1) nicht vorhanden ist, unter der Bedingung, daß die Fahreinheiten eine Geschwindigkeit von 15 km/h nicht überschreiten,

- 2.213 wenn es sich um einen Bahnübergang mitmäßigem Straßenverkehr (B. 2.2) und vorhandener Übersicht handelt oder

- 2.214 nur mit meiner besonderen Ausnahmegenehmigung, wenn es sich um einen Bahnübergang mitmäßigem Straßenverkehr (B. 2.2) handelt, bei dem die Übersicht (B. 1) nicht vorhanden ist, unter der Bedingung, daß die Fahreinheiten eine Geschwindigkeit von 15 km/h nicht überschreiten.

2.3 Technische Sicherung (C. 2.3)

- 2.31 Technische Sicherungsanlagen sind vorzusehen, wenn die vorher genannten Sicherungsarten nicht ausreichen. Das trifft zu:

- 2.311 bei Bahnübergängen mehrgleisiger Bahnen,

- 2.312 bei Bahnübergängen mit starkem Straßenverkehr (B. 2.3),

- 2.313 bei Bahnübergängen mitmäßigem Straßenverkehr (B. 2.2), wenn die Übersicht auf die Bahn (B. 1) nicht vorhanden ist (siehe jedoch D. 2.214),

- 2.314 bei Bahnübergängen mit schwachem Straßenverkehr (B. 2.1), wenn die Übersicht auf die Bahn (B. 1) nicht vorhanden ist und die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang mehr als 15 km/h beträgt.

- 2.32 Technische Sicherungsanlagen dürfen nur in Verbindung mit Andreaskreuzen aufgestellt werden (siehe jedoch D. 1.12).

- 2.33 Welche technische Sicherung zu wählen ist, richtet sich im übrigen nach den örtlichen Verhältnissen. Sind z. B. im Straßenzuge schon Blinklicht- oder Lichtzeichenanlagen aufgestellt, so soll sich die neue Sicherungsart der bereits vorhandenen anpassen.

- 2.34 Beim Ersatz von vorhandenen Schrankenanlagen durch Blinklichtanlagen oder Lichtzeichenanlagen und beim Bau derartiger Anlagen als erstmalige technische Sicherung wird bei eingleisigen Bahnen der Einbau zusätzlicher Halbschranken empfohlen:

- 2.341 An Bahnübergängen innerorts mit einem allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr,

- 2.342 an Bahnübergängen außerorts im Zuge von Bundesstraßen.

- 2.35 Ist eine technische Sicherungsanlage gestört, so ist der Bahnübergang so schnell wie möglich durch Posten zu sichern (siehe hierzu D. 1.11).

E. Anforderungen an die Bahnübergangssicherung

- 1 Bei der Sicherung durch die Übersicht auf die Bahn (D. 2.1) müssen die unter B. 1 aufgeführten Bedingungen erfüllt sein. Es ist dafür zu sorgen, daß die für die Genehmigung dieser Sicherungsart (D. 2.1) maßgebende Übersicht auf die Bahn ständig erhalten bleibt.

Vor Bahnübergängen, vor denen hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge gegeben werden müssen (D. 2.111 und D. 2.2), sind Signaltafeln für den Triebfahrzeugführer aufzustellen.

- 2 Fahrtleiter bzw. Fahrtbegleiter einer Fahreinheit, die einen oder mehrere Bahnübergänge mit Postensicherung (D. 1.11) befahren, haben eine rot-weiße Flagge oder — wenn die Sichtverhältnisse es erfordern — eine rot abgeblendete Lampe mit sich zu führen. Zweckmäßigerweise ist jedes Triebfahrzeug einer solchen Bahn mit diesen für die Sicherung durch Bahnbedienstete notwendigen Signalmitteln auszurüsten. (Siehe auch § 29 [8] der BOA). Die Sicherung des Bahnüberganges durch Bahnbedienstete ist nach D. 1.11 vorzunehmen.

- 3 Andreaskreuze sind an den Stellen aufzustellen, vor denen Straßenfahrzeuge und Tiere angehalten werden müssen, wenn der Bahnübergang von den Straßenbenutzern nicht überquert werden darf.

Ein Blitzpfeil in der Mitte des Andreaskreuzes zeigt an, daß die Bahn elektrische Fahrleitung hat.

Ein Zusatzschild mit schwarzem Pfeil zeigt an, daß das Andreaskreuz nur für den Straßenverkehr in Richtung des Pfeiles gilt.

- 4 Alle technischen Anlagen sind im Regelfalle mit Andreaskreuzen zu versehen (Ausnahmen bei handgeschalteten Lichtzeichenanlagen siehe B. 3).

- 4.1 Lichtzeichenanlagen (C. 2.31) können durch Hand oder durch Fahreinheiten eingeschaltet (zuggeschaltet) werden. Das Andreaskreuz darf bei Lichtzeichenanlagen in Ortschaften und bei beengten Verhältnissen neben oder über dem Lichtzeichen angebracht werden (siehe auch B. 3).

Besondere Lichtzeichenanlagen für Fußgänger werden in der Regel vor den Gleisen aufgestellt. Auf das Grünlicht sollte verzichtet werden.

- 4.11 Technische Anforderungen an Lichtzeichenanlagen — zuggeschaltet — mit Lokführerüberwachungssignalen:

- 4.111 Die Lichtzeichen sind nach Größe und optischer Beschaffenheit wie die Straßenverkehrssignale auszurüsten.

- 4.112 Zur Ausleuchtung sind 60-Watt-Lampen zu verwenden. Für rot sind 2-Fadenlampen vorzusehen.

- 4.113 Sicherheiten im Schaltungsaufbau:

- 4.1131 Bei Rot-Hauptfadenausfall automatische Umschaltung auf Rot-Ersatzfaden.

- 4.1132 Netzersatzbatterie für Netzausfall. Bei einfachen Verhältnissen kann hierauf verzichtet werden.

- 4.1133 Anzugs- und Abfallüberwachung der Schaltrelais.

- 4.1134 Lokführerüberwachungssignale sind vom Rotlichtstromkreis der Lichtzeichenanlage abhängig zu schalten.

- 4.1135 Schaltungsmäßige Sicherheit gegen Erdschluß und Adernberührung in Kabeln.

- 4.1136 Bei gemischtem Betrieb (zug- und handgeschaltet) muß für rangierende Fahreinheiten Handbedienung möglich sein.

- 4.114 Den Anforderungen nach 4.112 und 4.113 werden die von der Industrie entwickelten und vom BZA München geprüften Bauformen der „Grundschaltungen“ mit 24 Volt Lichtstromkreisen gerecht.

- 4.12 Technische Anforderungen an Lichtzeichenanlagen — handgeschaltet —:
- 4.121 wie 4.111
- 4.122 Zur Ausleuchtung sind 60-Watt-Einfadenlampen zugelassen. Stromversorgung direkt aus dem Netz.
- 4.123 Sicherheiten im Schaltungsaufbau:
- 4.1231 Es genügt, wenn der Bediener an der Einschaltstelle über eine im Rotlichtstromkreis angebrachte Kontroll-Lampe oder durch Reihenschaltung der Rotlichter das Brennen aller Rotlichter überwachen kann und erst nach deren Aufleuchten den Abfahrtauftrag gibt.
- 4.1232 Unter besonderen örtlichen Gegebenheiten können auch bei handgeschalteten Anlagen Lokführerüberwachungssignale, Lichtperrsignale oder Wartezeichen erforderlich sein. In diesem Falle ist die Forderung wie unter 4.1134 zu stellen.
- 4.13 Bei kombinierten Straßen- und Bahnübergangs-Sicherungsanlagen (Grün-Gelb-Rot-Lichtzeichenanlagen) ist außer den unter 4.11 aufgeführten techn. Anforderungen folgendes anzustreben:
- 4.131 Die Möglichkeit zur rechtzeitigen Räumung des Bahnüberganges muß sichergestellt sein.
- 4.132 Getrennte Steuerung der beiden Schaltgruppen „Straße“ und „Schiene“.
- 4.133 Die kreuzende Straße ist möglichst zur Vorfahrtstraße zu erklären, damit bei Ausfall der Anlage der Bahnübergang nicht durch Kraftfahrzeugstau blockiert wird.
- 4.134 Eine Abschaltung der Anlage (nachts, an Sonn- und Feiertagen) ist nur zulässig, wenn der Bahnbetrieb ruht.
- 4.135 Fehler an der Anlage sollen sich zur sicheren Seite auswirken.
- 4.2 **Blinklichtanlagen** (C. 2.32) können durch Hand oder durch Fahreinheiten eingeschaltet (zuggeschaltet) werden. In Ortschaften und bei beengten Verhältnissen darf das Andreaskreuz um 90° gedreht (quer) unter Abweichung vom Höhenmaß „~ 2650 mm“ über dem Blinklicht angebracht werden. Ein Blinklicht in Pfeilform zeigt an, daß es nur für den Straßenverkehr in Richtung des Pfeiles gilt.
- 4.21 Technische Anforderungen an Blinklichtanlagen — zuggeschaltet —:
- 4.211 Signalbilder, Optiken und Lampen nach den jeweils geltenden Baunormen der DB.
- 4.212 Sicherheiten im Schaltungsaufbau: wie 4.113 sind in den durch das Bundesbahnzentralamt München geprüften Grundschaltungen vorhanden.
- 4.213 Bei gemischtem Betrieb (zug- und handgeschaltet) gilt 4.1136 sinngemäß.
- 4.22 Technische Anforderungen an Blinklichtanlagen — handgeschaltet —:
- 4.221 Signalbilder und Optiken wie 4.211.
- 4.222 Lampen wie 4.122.
- 4.223 Sicherheiten im Schaltungsaufbau: wie 4.123.
- 4.31 Für **Lichtzeichenanlagen mit Halbschranken** (C. 2.33) gilt das unter E. 4.1 Gesagte.
- 4.32 Bei Anwendung von Halbschranken ist nach Möglichkeit der richtungsgebundene Verkehr auf Radwegen mit in die Halbschranke, evtl. unter Beseitigung des Grünstreifens, einzubeziehen. Bei nicht richtungsgebundenem Verkehr auf dem Radweg ist dieser besonders zu sichern.
- 4.33 Wegen des Ersatzes von Schrankenanlagen durch Lichtzeichenanlagen siehe D. 2.34.

4.41 Für **Blinklichtanlagen mit Halbschranken** (C. 2.34) gilt das unter E. 4.2 Gesagte.

4.42 wie 4.32

4.43 Wegen des Ersatzes von Schrankenanlagen durch Blinklichtanlagen siehe D. 2.34.

4.5 **Schranken** (C. 2.35) sind rot-weiß gestreift zu kennzeichnen, sie müssen ausreichend erkennbar sein, solange sie bewegt werden oder geschlossen sind. Bei der Verwendung von Schrankenanlagen ist sicherzustellen, daß die Schrankenwärter rechtzeitig vom Verkehren der Fahreinheiten unterrichtet werden. Bei den Schrankenanlagen unterscheidet man:

Nahbediente Schranken (E. 4.51),

Fernbediente Schranken (E. 4.52) und

Anrufschraken (E. 4.53).

4.51 Schranken gelten als nahbedient, wenn der Wärter durch unmittelbare oder mittelbare Sicht oder durch Lichtzeichen das Schließen auf den Straßenverkehr abstimmen kann. Die mittelbare Sicht kann über eine Fernsehanlage erreicht werden.

4.52 Fernbediente Schranken sind alle nicht unter E. 4.51 aufgeführten Schranken. Sie sind nur an Bahnübergängen mit schwachem und mäßigem Verkehr zugelassen. Bei fernbedienten Schranken — ausgenommen Anrufschraken (E. 4.53) — müssen dem Schließen der Schranken Glockenzeichen vorausgehen. Die Schranken müssen von Hand aufwerfbar sein; das Aufwerfen muß dem Wärter angezeigt werden, und er muß die Schranken wieder schließen können.

4.53 Anrufschraken sind Schranken, die ständig oder während bestimmter Zeiten geschlossen gehalten werden; Anrufschraken sind mit einer Rufeinrichtung zum Wärter auszurüsten, damit sie auf Verlangen der Wegebenutzer geöffnet werden können, wenn dies ohne Gefahr möglich ist. Sie dürfen nicht von Hand aufwerfbar sein. Kann der Wärter die Schranken von der Bedienungsstelle aus nicht sehen, so sind sie mit einer Sprechanlage auszurüsten.

F. Genehmigungsverfahren

1 Sämtliche Anträge, die die Sicherung von Bahnübergängen betreffen, sind mit den dazugehörigen Unterlagen dem zuständigen Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht in 4facher Ausfertigung vorzulegen.

2 Die erforderlichen Anordnungen

2.1 für die Aufstellung von Andreaskreuzen (E. 3) ergehen auf Grund von § 3 StVO durch die Straßenverkehrsbehörden.

2.2 für die Sicherung durch Übersicht auf die Bahn (D. 2.1), durch Bahnbedienstete mit Signalflagge oder Lampe (D. 1.11), durch technische Sicherungsanlagen (D. 2.3 und D. 1.12) auf Grund von § 12 Abs. 2 der BOA durch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht im Einvernehmen mit den Straßenverkehrsbehörden.

3 Besteht im Falle der Aufstellung von Andreaskreuzen, Sicherung durch Bahnbedienstete mit Signalflagge oder Lampe (D. 1.11) oder Sicherung durch Übersicht auf die Bahn (D. 2.1) zwischen Straßenverkehrsbehörde und Landesbevollmächtigtem für Bahnaufsicht Übereinstimmung, so gilt meine nach § 3 Abs. 5 StVO und nach Abschnitt A III des Verwaltungsabkommens zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn über die Durchführung der Aufsicht über die nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörenden Eisenbahnen vom 28. November/11. Dezember 1951 in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 1966 (GV. NW. S. 309/SGV. NW. 93) erforderliche Zustimmung als erteilt. Wenn ein Einvernehmen nicht zustande kommt, ist meine Entscheidung einzuholen.

4 Für die Aufstellung oder Änderung von technischen Sicherungsanlagen (D. 2.3 und D. 1.12) ist in jedem Falle meine Zustimmung durch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht einzuholen. Vorschläge mit Stellungnahme sind mir vom Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht mit folgenden Unterlagen vorzulegen:

4.1 Lageplan,

4.2 Beschreibung der Anlage,

4.3 sonstige für die Herstellung wesentliche, vom Landesbevollmächtigten geprüfte Unterlagen, z. B. Schaltpläne, soweit sie nicht einer durch das Bundesbahnzentralamt München geprüften Einheitschaltung für Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen entsprechen,

4.4 möglichst eine straßenverkehrstechnische Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde.

5 Nach Erteilung meiner Zustimmung, Beteiligung der zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden und Eingang der Bestätigung des zuständigen Regierungspräsidenten, daß das Planfeststellungsverfahren durchgeführt oder nicht erforderlich ist, hat der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht gemäß Abschnitt A II Ziffer 7 des vorbezeichneten Verwaltungsabkommens über die Erteilung der Genehmigung für die Aufstellung oder Änderung der entsprechenden technischen Anlage zu entscheiden. Erst danach darf mit dem Bau der Anlage begonnen werden. Wird nach Erteilung meiner Zustimmung aus irgendwelchen Gründen (z. B. Einspruch beim

Planfeststellungsverfahren) eine Änderung der Sicherungsart vorgesehen, so ist für diese Änderung durch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht unter Beifügung einer entsprechenden Begründung eine neue Zustimmung einzuholen.

6 Bei **Grubenanschlußbahnen** gelten die Abschnitte E. 1 bis E. 4 entsprechend. Der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht legt mir jedoch in diesem Falle bei Einholung meiner Zustimmung zusätzlich den Betriebsplan mit Stellungnahme der Bergbehörde zum Bau oder zur Änderung der Anlage vor.

Nach Erteilung meiner Zustimmung hat der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht über die vorgesehene Maßnahme zu entscheiden. Die Bergbehörde regelt sodann die Sicherung der Bahnübergänge durch Bahnbedienstete (D. 1.11) oder technische Sicherungsanlagen (D. 2.3 und D. 1.12) im Betriebsplanverfahren.

G. Übergangs- und Schlußbestimmungen

1 Bestehende Anlagen sind bis zum 31. Dezember 1970 den Bestimmungen dieser Richtlinien anzupassen. Nach diesem Zeitpunkt sind Abweichungen nur mit einer auf Grund von § 3 Abs. 2 der BOA erteilten Ausnahmegenehmigung zulässig.

2 Die RdErl. v. 26. 6. 1962 u. v. 10. 10. 1963 (SMBL. NW. 9301) werden hiermit aufgehoben.

— MBl. NW. 1968 S. 18.

Einzelpreis dieser Nummer 0,70 DM

Einzellieferungen nur durch den August Bagel Verlag, Düsseldorf, gegen Voreinsendung des Betrages zuzügl. Versandkosten (Einzelheft 0,30 DM) auf das Postscheckkonto Köln 85 16 oder auf das Girokonto 35 415 bei der Rhein. Girozentrale und Provinzialbank Düsseldorf. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.) Es wird dringend empfohlen, Nachbestellungen des Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen möglichst innerhalb eines Vierteljahres nach Erscheinen der jeweiligen Nummer bei dem August Bagel Verlag, 4 Düsseldorf,

Grafenberger Allee 100, vorzunehmen, um späteren Lieferschwierigkeiten vorzubeugen.

Wenn nicht innerhalb von acht Tagen eine Lieferung erfolgt, gilt die Nummer als vergriffen.

Eine besondere Benachrichtigung ergeht nicht.

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Elisabethstraße 5. Druck: A. Bagel, Düsseldorf; Vertrieb: August Bagel Verlag, Düsseldorf. Bezug der Ausgabe A (zweiseitiger Druck) und B (einseitiger Druck) durch die Post. Ministerialblätter, in denen nur ein Sachgebiet behandelt ist, werden auch in der Ausgabe B zweiseitig bedruckt geliefert.

Bezugspreis vierteljährlich Ausgabe A 14,— DM, Ausgabe B 15,20 DM.

Die genannten Preise enthalten 5% Mehrwertsteuer.