

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

22. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 12. November 1969

Nummer 171

Inhalt

I.

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

Glied.-Nr.	Datum	Titel	Seite
9300	18. 8. 1969	RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Technische Richtlinien für Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen	1862
9300	18. 8. 1969	RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Vereinfachte Vorschrift für den Schranken- und Streckenwärterdienst (vVSS) Ausgabe 1968	1865
9300	24. 9. 1969	RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr Vereinfachte Betriebsunfallvorschrift (vBuvo) Ausgabe 1968	1865

II.

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

Datum	Innenminister	Seite
3. 11. 1969	Bek. — Öffentliche Sammlungen und Lotterien	1866

L

9300

**Technische Richtlinien
für Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen
bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen**

RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr
v. 18. 8. 1969 — V.B 2 — 90 — 00'12 — 57/69

Inhaltsverzeichnis

A. Vorbemerkungen

B. Allgemeines

**C. Fahrzeuggesteuerte Anlagen mit Überwachungs-
signalen**

- 1 Außenschaltmittel
- 2 Innenschaltmittel (Steuerteil)
- 3 Wirkglieder am Bahnübergang
- 4 Überwachungseinrichtungen
- 5 Stromversorgung

D. Handgeschaltete Anlagen

- 1 Außenschaltmittel
- 2 Innenschaltmittel (Steuerteil)
- 3 Wirkglieder am Bahnübergang
- 4 Überwachungseinrichtungen
- 5 Stromversorgung

Verzeichnis der Abkürzungen

AT	= Ausschalttaste
BU	= Bahnübergang
ESO	= Eisenbahn-Signalordnung
ET	= Einschalttaste
HAT	= Hilfsausschalttaste
HET	= Hilfseinschalttaste
RS	= Rangierschalter
s_e	= Einschaltstrecke in Meter
t_G	= Grundstellerzeit in Sekunden
UL	= Überwachungslampe
US	= Überwachungssignal
$V_s \text{ min}$	= Mindestgeschwindigkeit in Stundenkilometer

Auf Grund von § 39 Abs. 3 des Landeseisenbahngesetzes vom 5. Februar 1957 (GV. NW. S. 11/SGV. NW. 93) werden nachstehende Richtlinien erlassen:

A. Vorbemerkungen

Diese Richtlinien sind anzuwenden bei Bau neuer und Umbau oder wesentlicher Änderung bestehender Anlagen. Abweichungen von diesen Richtlinien kann die eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde zulassen.

B. Allgemeines

- 1 Bahnübergänge (BU) dürfen durch Blinklichter oder — mit besonderer Genehmigung der eisenbahntechnischen Aufsichtsbehörde — durch Lichtzeichen technisch gesichert werden. Diese Sicherung kann je nach den örtlichen Verhältnissen durch Halbschranken, Leuchtschrift „2 Züge“, Schranken für Fuß- und Radwege oder akustische Zeichen ergänzt werden. Außerdem können zur Freihaltung des Gefahrenbereiches zusätzlich Straßenverkehrssignale verwendet werden. Für kombinierte Straßenverkehrssignal-Eisenbahnlichtzeichen-Anlagen gelten diese Richtlinien nur für den eisenbahngängigen Teil.

Im folgenden werden Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen kurz als „Anlagen“ bezeichnet.

2 Die Anlagen bestehen aus Außenschaltmitteln, Innenschaltmitteln, Wirkgliedern am BU, Überwachungseinrichtungen und der Stromversorgung.

3 Im Teil C werden die Anlagen behandelt, die in der Regel durch das Fahrzeug oder vom Fahrzeug aus ein- und ausgeschaltet werden.

Im Teil D werden die Anlagen behandelt, die von einer ortsfesten Stelle aus nur von Hand eingeschaltet werden.

4 Fahrzeuggesteuerte Anlagen können bei einfachen Verhältnissen, wie im Teil C im einzelnen beschrieben, vereinfacht werden.

Einfache Verhältnisse liegen vor, wenn alle nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

4.1 Die für die Einhaltung des Bremsweges notwendige Sicht auf das am BU stehende Überwachungssignal (US) ist vorhanden.

4.2 Der Bremsweg auf der Schiene beträgt vor dem Bahnübergang höchstens 150 m.

4.3 Die Höchstgeschwindigkeit der Bahn beträgt im Bremswegbereich vor dem BU nicht mehr als 40 km/h.

5 Handgeschaltete Anlagen (Teil D) können verwendet werden, wenn die nachstehenden Bedingungen erfüllt sind:

5.1 Die Höchstgeschwindigkeit der Bahn beträgt im Bremswegbereich vor dem Bahnübergang nicht mehr als 25 km/h.

5.2 Der einschaltende Bedienstete kann den Straßen- und Eisenbahnverkehr im BU-Bereich übersehen und dem Triebfahrzeugführer Fahr- und Haltaufträge geben.

6 Das ordnungsmäßige Arbeiten der Wirkglieder am BU wird durch US und/oder Überwachungslampen (UL) angezeigt (s. C. 4.1 und D. 4.1). Als US werden vorzugsweise Signale Ne 10 nach der Eisenbahn-Signalordnung (ESO), jedoch auch andere Signale (z. B. Schutzsignale nach ESO, Streckensignale nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen) verwendet. Unter den im folgenden Ne 10 a und Ne 10 b genannten Signalbegriffen sind auch die entsprechenden Begriffe der als US verwendeten anderen Signale zu verstehen. Die US stehen in der Regel rechts vom Gleis in einem Bremswegabstand, der für das Anhalten von Zug- und Rangierfahrten vor dem Bahnübergang ausreicht. Die UL befinden sich in der Regel an den Handeinschaltstellen.

Bei einfachen Verhältnissen (s. B. 4) darf das US mit besonderer Genehmigung der Aufsichtsbehörde am BU stehen; hierbei wird der Bremsweg in die Sichtstrecke auf das US einbezogen. Der Anfang dieses Bremsweges soll gekennzeichnet werden.

Bei handgeschalteten Anlagen nach Teil D kann auf US und UL verzichtet werden, wenn auf andere Weise für die Überwachung gesorgt ist.

7 Die Anlagen müssen den VDE-Bestimmungen entsprechen.

Die Außen- und Innenschaltmittel sowie die Stromversorgung müssen wettergeschützt und gegen unbefugte Eingriffe gesichert sein.

Schaltmittel, deren betriebsmäßige Überwachung nicht möglich ist, sind so auszuführen (z. B. Verdoppelung), daß ihr Ausfall zu keiner Betriebsgefahr führt.

8 Die zur Verbindung der Außenbauteile erforderlichen Leitungen sind in der Regel als Erdkabel, ausnahmsweise als Luftkabel oder Freileitungen auszuführen.

- 9 Die in voller Breite einer Seite genannten Bestimmungen gelten für Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen,
 die auf der linken | die auf der rechten
 Hälfte nur für Blink- | Hälfte nur für Licht-
 lichtanlagen, | zeichenanlagen.

C. Fahrzeuggesteuerte Anlagen mit Überwachungssignalen

1 Außenschaltmittel

1.1 Schaltmittel zum Einschalten der Anlagen durch das Fahrzeug oder vom Fahrzeug aus

Die Anlagen werden in der Regel vom vordersten Fahrzeug durch einen Impuls eingeschaltet.

Als Schaltmittel sind Schienenkontakte, Fahrleitungskontakte oder Sender am Fahrzeug und Empfänger im Gleis oder im Steuerteil zu verwenden.

1.2 Zusätzliche Schaltmittel zum Einschalten der Anlagen von Hand

1.2.1 Die Anlagen sollen mit Hilfseinschalttaste (HET) am BU ausgerüstet sein. Wenn ein Rangierschalter (RS) nach C. 1.2.2 oder eine Einschalttaste (ET) nach C. 1.2.3 vorhanden ist, kann auf die HET verzichtet werden.

1.2.2 Wird im Bereich der Anlage rangiert, muß ein RS, bei stärkerem Straßenverkehr sollten zwei RS am BU vorhanden sein, die solange — ohne Mitwirkung der Gleisschaltung — auf die Anlage wirken müssen, bis sie wieder zurückgestellt werden.

1.2.3 In besonderen Fällen können die Anlagen durch ET mit der gleichen Wirkung wie bei C. 1.1 eingeschaltet werden.

1.3 Schaltmittel zum Ausschalten der Anlagen durch das Fahrzeug

1.3.1 Die Anlagen werden in der Regel durch das letzte rollende Rad über Schienenkontakte ausgeschaltet. Zur Überbrückung der Achsfolge ist eine Ausschaltverzögerung, einstellbar zwischen 3 und 5 Sek., vorzusehen.

In besonderen Fällen kann über Fahrleitungskontakte ausgeschaltet werden.

1.3.2 Wo es erforderlich ist, die Einschaltung zeitunabhängig für die Dauer der Besetzung des BU aufrechtzuerhalten (z. B. Signal oder Bahnsteig hinter dem BU), ist zum Ausschaltkontakt zusätzlich eine Gleisfreimeldeeinrichtung für den BU-Bereich (z. B. isolierte Schiene) vorzusehen.

1.4 Zusätzliche Schaltmittel zum Ausschalten der Anlagen von Hand

Die Anlagen können auch durch folgende Einrichtungen ausgeschaltet werden:

1.4.1 Ausschalttasten (AT), mit denen die Anlagen unverzögert ausgeschaltet und in Grundstellung gebracht werden.

1.4.2 Hilfsausschalttasten (HAT) am BU, mit denen die Anlagen nach etwa 3 bis 5 Sek. ausgeschaltet und — wo nötig — in Sperrstellung gebracht werden.

1.4.3 In Sonderfällen Sender am Fahrzeug und Empfänger im Gleis oder im Steuerteil.

2 Innenschaltmittel (Steuerteil)

2.1 Im Steuerteil ist ein zeitabhängig wirkender **Grundsteller** vorzusehen. Mit diesem wird die Anlage nach einer einstellbaren Zeit selbsttätig ausgeschaltet, wenn die Ausschalteinrichtung nicht betätigt wurde oder nicht gewirkt hat.

Diese Grundstellerzeit ist von der Einschaltstrecke s_e (m) und von der darin gefahrenen Mindestgeschwindigkeit $V_{s \text{ min}}$ (km/h) abhängig; sie wird nach der Formel

$$t_G \geq \frac{1,2 \cdot s_e \cdot 3,6}{V_{s \text{ min}}} \text{ berechnet.}$$

Die Grundstellerzeit beginnt mit dem Einschalten und muß nach dem Befahren des Ausschaltkontakte am BU wieder voll verfügbar sein. Der Grundsteller entfällt bei bewußter Einschaltung vom Schienenfahrzeug aus (z. B. induktive Sender-Empfänger-Schaltung).

2.2 Außerdem ist im Steuerteil ein zeitabhängig wirkender **Sperrer** vorzusehen, um ein ungewolltes Wiedereinschalten der Anlage beim Befahren des Einschaltkontakte der Gegenrichtung zu verhindern.

Die Sperrstellung ist in der Regel durch den Ausschaltvorgang einzuleiten und etwa 10 Sek. nach dem Verlassen des Einschaltkontakte der Gegenrichtung aufzuheben. Sie ist außerdem nach der bei C. 2.1 festgelegten Zeit selbsttätig aufzuheben, wenn der Einschaltkontakt der Gegenrichtung nicht betätigt wurde oder nicht gewirkt hat. Wenn keine Einschaltkontakte der Gegenrichtung vorhanden sind, ist die Sperrstellung etwa 10 Sek. nach dem Verlassen des Ausschaltkontakte aufzuheben.

Der Sperrer entfällt bei bewußter Einschaltung vom Schienenfahrzeug aus (z. B. induktive Sender-Empfänger-Schaltung).

2.3 Folgende **Programmschalter** (Taktgeber und Zeitschalter) sind notwendig:

2.3.1 Taktgeber mit 60 | 2.3.2 Taktgeber mit 60
 Blinken/Min. für das | Blinken/Min. für die
 Blinklicht am BU | CS (s. C. 4.1) und
 sowie für US, UL | für akustische Zeichen
 und akustische Zeichen (s. C. 3). Einstellbarer Zeitschalter für die 3 bis 5 Sek. dauernde Gelb-Phase und zum selbsttätigen Umschalten von der Gelb- auf die Rot-Phase.

2.3.3 Bei Anlagen mit Grundsteller einstellbare Zeitschalter mit 60 bis 120 Sek. zum rechtzeitigen Abschalten des Signals Ne 10 b.

2.3.4 Bei besonderen Verhältnissen einstellbare Zeitschalter für zusätzliche Wirkglieder (s. B. 1) mit den entsprechenden Laufzeiten.

2.4 Die Grundbauform des **Steuerteils** soll an **Zusätze** (z. B. Halbschranken, Leuchtschrift „2 Züge“, akustische Zeichen) und an besondere Betriebsfälle angepaßt werden können.

2.5 Die in den Stromkreisen der Hauptfäden liegenden **Signalüberwacher** sind so zu schalten, daß beim Durchbrennen eines Hauptfadens selbsttätig der Nebenfaden angeschaltet wird.

3 Wirkglieder am Bahnübergang

3.1 Wirkglieder am BU sind Straßensignale, Leuchtschilder „2 Züge“, Halbschranken, Schranken für Fuß- und Radwege, akustische Zeichen.

3.2 Die Anzahl und Art der Wirkglieder am BU richtet sich nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften sowie nach den örtlichen Verhältnissen.

Die Wirkglieder sollen möglichst den Bauvorschriften der Deutschen Bundesbahn entsprechen.

3.3 Die Straßensignale sind auszurüsten:

3.3.1 mit K-Optik und Doppelfadenlampen (12 Volt, 30 Watt, Haupt- und Nebenfaden). | 3.3.2 mit Optiken und Lampen, die in ihrer Signalwirkung mindestens den üblichen Straßenverkehrssignalen entsprechen (z. B. 24 Volt, 60 Watt, Haupt- und Nebenfaden).

4 Überwachungseinrichtungen

- 4.1 Das ordnungsgemäßige Arbeiten der Anlagen ist durch US anzugeben. Bei Handeinschaltung mittels ET oder RS wird das ordnungsgemäßige Arbeiten durch Blinken oder Leuchten der UL an der Handschaltseinrichtung angezeigt, sofern das US vom einschaltenden Bediensteten nicht eingesehen werden kann.
- 4.2 Anzeigen am US:
- 4.2.1 Sämtliche Lampen brennen mit den Hauptfäden:
US zeigt Ne 10 b.
- 4.2.2 Bei Ausfall eines oder mehrerer Hauptfäden:
US zeigt Ne 10 a, sofern nicht am US neben der Störung eine Fehleranzeige möglich ist.
- 4.2.3 Eine oder mehrere Lampen bleiben dunkel:
US zeigt Ne 10 a.
- 4.2.4 Bei ordnungsgemäßem Brennen der Hauptfäden sämtlicher Gelb- und Rotlampen:
Das US zeigt während der Gelbphase Ne 10 a und erst in der Rotphase Ne 10 b.
- 4.2.5 Bei Ausfall eines oder mehrerer Hauptfäden der Gelblampen:
wie C. 4.2.4.
- 4.2.6 Eine oder mehrere Gelblampen bleiben dunkel:
US zeigt auch nach eingetreterner ordnungsgemäßer Rotphase Ne 10 a, sofern nicht am US neben der Störung eine Fehleranzeige möglich ist.
- 4.2.7 Bei Ausfall eines oder mehrerer Hauptfäden der Rotlampen:
US zeigt Ne 10 a, sofern nicht am US neben der Störung eine Fehleranzeige möglich ist.
- 4.2.8 Eine oder mehrere Rotlampen bleiben dunkel:
US zeigt Ne 10 a.
- 4.2.9 Bei kombinierten Straßenverkehrssignal-Eisenbahnlichtzeichen-Anlagen kann auf die Gelblampen-Überwachung verzichtet werden.
- 4.3 Zusätzliche Wirkglieder, wie Leuchtschilder „2 Züge“, Halbschranken und ggf. Straßenverkehrssignale, müssen so überwacht werden, daß bei Störung das US Ne 10 a zeigt. Bei einfachen Verhältnissen (s. B. 4) kann auf die Überwachung verzichtet werden.
- 4.4 Relais sind auf Anzug und Abfall selbsttätig zu überwachen. Aderbruch, Aderberührung, Ausfall eines der verdoppelten Bauteile oder sonstige Unregelmäßigkeiten in der Wirksschaltung müssen angezeigt werden.
- 4.5 Die Versorgungsspannung muß bei eingeschalteter Anlage überwacht werden. Liegt sie unter einem festgelegten Mindestwert, so muß das US Ne 10 a zeigen.

Bei einfachen Verhältnissen (s. B. 4) und zuverlässiger Stromversorgung kann bei Anlagen ohne Netzersatzbatterie auf die Spannungsüberwachung verzichtet werden.

5 Stromversorgung

- 5.1 Der Strombedarf wird in der Regel dem Wechselstromnetz über einen Gleichrichter entnommen. Außerdem muß eine Netzersatzbatterie vorhanden sein.
- 5.2 Auf die Netzersatzbatterie kann im Ausnahmefall beim Vorliegen einfacher Verhältnisse (s. B. 4) verzichtet werden. Das gleiche gilt bei kombinierten Straßenverkehrssignal-Eisenbahnlichtzeichen-Anlagen (s. B. 1) mit zuverlässiger Stromversorgung, wenn das US am BU wiederholt wird.
- 5.3 Bemessung des Gleichrichters
- 5.3.1 Bei Anlagen mit Netzersatzbatterie muß der Gleichrichter so bemessen sein, daß er die volle Leistung der Anlage nicht übernehmen kann. Die vom Gleichrichter im eingeschalteten Zustand nicht gedeckte Energiemenge wird aus der Netzersatzbatterie entnommen; dadurch wird die Betriebsbereitschaft der Batterie geprüft. Der Gleichrichter muß nach einem Netzausfall die Batterie möglichst rasch wieder aufladen und sie auf einem ausreichenden Ladezustand halten können.
- 5.3.2 Bei Anlagen ohne Netzersatzbatterie muß der Gleichrichter die volle Leistung der Anlage übernehmen können.
- 5.4 Bei Netzausfall muß die Netzersatzbatterie die Stromversorgung ohne Unterbrechung übernehmen; sie soll die Anlage etwa 2 Stunden lang versorgen können.
- 5.5 Gleichrichter und Netzersatzbatterie sind erdfrei zu schalten.
- 5.6 Die Stromversorgung nicht erdfreier Gleisfreimeldeeinrichtungen des BU-Bereiches (z. B. einer isolierten Schiene) muß von der Stromversorgung der Anlage galvanisch getrennt sein.

D. Handgeschaltete Anlagen

1 Außenschaltmittel

1.1 Schaltmittel zum Einschalten der Anlagen

Die Anlagen werden durch Handschalter am BU eingeschaltet.

1.2 Schaltmittel zum Ausschalten der Anlagen

Die Anlagen werden von Hand oder durch das Fahrzeug ausgeschaltet.

2 Innenschaltmittel (Steuerteil)

Folgende Programmschalter (Taktgeber und Zeitschalter) sind notwendig:

- 2.1 Taktgeber mit 60 Blitzen/Min. für das Blinklicht am BU sowie für US und UL
- 2.2 Taktgeber mit 60 Blitzen/Min., wenn ausnahmsweise ein US verwendet wird.
- Einstellbarer Zeitschalter für die 3 bis 5 Sek. dauernde Gelb-Phase und zum selbsttätigen Umschalten von der Gelb- auf die Rot-Phase.
- 2.3 Programmschalter für etwa erforderliche zusätzliche Wirkglieder (s. B. 1) müssen gemäß C. 2.3.4 vorhanden sein.

3 Wirkglieder am Bahnübergang

3.1 Wirkglieder am BU sind die Straßensignale, ggf. auch Halbschranken und akustische Zeichen. Ihre Art und Anzahl richtet sich nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften sowie nach den örtlichen Verhältnissen. Sie sollen möglichst den Bauvorschriften der Deutschen Bundesbahn entsprechen.

3.2 Die Straßensignale sind auszurüsten:

- | | |
|---|---|
| 3.2 1 mit K-Optik und
30 Watt-Lampen | 3.2 2 mit Optiken und
Lampen, die in ihrer
Signalwirkung mindestens den üblichen Straßenverkehrssignalen entsprechen. |
|---|---|

4 Überwachungseinrichtungen

4.1 Das ordnungsgemäße Arbeiten der Anlagen wird durch Blinken oder Leuchten der UL an der Handeinschaltstelle angezeigt. Wenn die Straßensignale oder ein vorhandenes US vom Bedienungsstandort eingesehen werden können, kann auf die UL verzichtet werden.

4.2 Anzeigen an der UL:

4.2 1 Sämtliche Rot-Lampen leuchten:
UL blinkt oder leuchtet, etwa vorhandenes US zeigt Ne 10 b.

4.2 2 Eine Rot-Lampe fällt aus:
UL bleibt dunkel, etwa vorhandenes US zeigt Ne 10 a.

4.3 In der Handeinschalteinrichtung müssen eine Netzkontrolllampe und ein Netzrelais mit Netzeinschalttaste vorhanden sein. Diese Einrichtung sperrt die BU-Sicherung bei Netzausfall und verhindert ein selbsttägiges Einschalten bei Netz wiederkehr.

5 Stromversorgung

5.1 Der Strombedarf wird dem Netz unmittelbar entnommen. Eine Netzersatzbatterie ist nicht notwendig.

5.2 Die Stromversorgungsanlage ist erdfrei zu schalten. Sie muß von der Stromversorgung nicht erdfreier Gleisfreimeldeeinrichtungen des BU-Bereichs (z. B. isolierte Schiene) galvanisch getrennt sein.

— MBl. NW. 1969 S. 1862.

9300

Vereinfachte Vorschrift für den Schranken- und Streckenwärterdienst (vVSS) Ausgabe 1968

RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 18. 8. 1969 — V/B 2 — 88 — 37 — 59/69

Die Arbeitsgemeinschaft im Länderausschuß Eisenbahnen und Bergbahnen für die Weiterbildung der Betriebsvorschriften der nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörenden Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs hat eine neue Dienstvorschrift, die „vereinfachte Vorschrift für den Schranken- und Streckenwärterdienst (vVSS)“ erarbeitet. Diese vVSS ersetzt die bisherige „vereinfachte Dienstvorschrift für den Bahnwachdienst (vBewaV)“ und gilt für alle nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, die als Nebenbahnen betrieben werden.

Der Länderausschuß für Eisenbahnen und Bergbahnen hat der Fassung dieser Vorschrift zugestimmt.

Die Herausgabe der vVSS hat der „Bundesverband Deutscher Eisenbahnen (BDE)“ übernommen.

Die Erarbeitung der vVSS wurde erforderlich durch die Neufassung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967, der in Kürze zu erwartenden Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (EBOS) und wegen des Wegfalles des Begriffes der „Bahnwachdienst“ in den grundlegenden Eisenbahnvorschriften (EBO, vereinfachte Fahrdienstvorschriften [vFV] usw.). Die vVSS wurde von Grund auf neu aufgestellt, durch Weglassen der Abschnitte und Bestimmungen, die bereits in den vFV enthalten sind, im Inhalt gestrafft und der betrieblichen und technischen Entwicklung angepaßt.

Die im Text der vVSS verwendete Bezeichnung „Oberster Betriebsleiter“ ist in den anderen Bundesländern üblich. Der Oberste Betriebsleiter entspricht nach Aufgabenkreis und Bedeutung dem Begriff „Betriebsleiter“ gemäß § 19 des Landeseisenbahngesetzes vom 5. Februar 1957 (GV. NW. S. 11/SGV. NW. 93).

Die vVSS (Ausgabe 1968) ist bis spätestens 1. Januar 1970 bei allen nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs einzuführen. Die Einführung ist mir über den zuständigen Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht zu bestätigen.

— MBl. NW. 1969 S. 1865.

9300

Vereinfachte Betriebsunfallvorschrift (vBuvo) Ausgabe 1968

RdErl. d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr v. 24. 9. 1969 — V/B 2 — 88 — 33 — 58/69

Die Arbeitsgemeinschaft im Länderausschuß Eisenbahnen und Bergbahnen für die Weiterbildung der Betriebsvorschriften der nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörenden Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs hat die „vereinfachten Betriebsunfallvorschriften (vBuvo)“ neu bearbeitet.

Der Länderausschuß für Eisenbahnen und Bergbahnen hat dieser Fassung zugestimmt.

Die Herausgabe der neuen vBuvo hat der „Bundesverband Deutscher Eisenbahnen (BDE)“ übernommen.

Die Neubearbeitung wurde erforderlich durch die Neufassung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967, der in Kürze zu erwartenden Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (EBOS) und zur Anpassung an den technischen Fortschritt.

Die neue vBuvo Ausgabe 1968 hat die Grundvorschriften der vBuvo Ausgabe 1957 inhaltlich beibehalten und sinngemäß übernommen.

Die im Text der vBuvo verwendete Bezeichnung „Oberster Betriebsleiter“ ist in den anderen Bundesländern üblich. Der Oberste Betriebsleiter entspricht nach Aufgabenkreis und Bedeutung dem Begriff „Betriebsleiter“ gemäß § 19 des Landeseisenbahngesetzes vom 5. Februar 1957 (GV. NW. S. 11/SGV. NW. 93).

Zu Anlage 3 Punkt A 14 der vBuvo bemerke ich folgendes: Ein geringer Schaden im Sinne dieser Vorschrift liegt nur dann vor, wenn die zu erwartenden Reparaturkosten 500,— DM nicht überschreiten.

Die neue vBuvo (Ausgabe 1968) ist bis spätestens 1. Januar 1970 bei allen nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs einzuführen. Die Einführung ist mir über den zuständigen Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht zu bestätigen.

— MBl. NW. 1969 S. 1865.

II.

Innenminister

Offentliche Sammlungen und Lotterien

Bek. d. Innenministers v. 3. 11. 1969 — I C 1 / 24—10.27

Nachstehender Sammlungs- und Lotterieplan für das Jahr 1970 wird hiermit bekanntgemacht. Diese Bekanntmachung ersetzt nicht die für jede einzelne Maßnahme erforderliche besondere Erlaubnis.

Sammlungen

Veranstalter	Sammlungszeit
Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge	12. 2. bis 26. 2.
Deutsches Rotes Kreuz	2. 3. bis 22. 3.
Arbeiterwohlfahrt	1. 4. bis 23. 4.
Deutsches Müttergenesungswerk	4. 5. bis 10. 5.
Kuratorium Unteilbares Deutschland	8. 6. bis 17. 6.
Innere Mission und Hilfswerk	18. 6. bis 11. 7.
Deutscher Paritätischer Wohlfahrtsverband	19. 9. bis 10. 10.
Caritasverbände	21. 11. bis 13. 12.

Ich verweise auf die Nummern 2.31 und 2.32 meines RdErl. v. 13. 8. 1962 (SMBI. NW. 2184). Während der vorstehenden Sammlungszeiten dürfen andere öffentliche Sammlungen nur ausnahmsweise erlaubt werden.

Lotterien

Veranstalter	Vertriebszeit
a) Losbrieflotterien	
Dombauvereine Essen, Minden, Wesel, Xanten	1. 1. bis 19. 2.
Deutscher Paritätischer Wohlfahrtsverband	20. 2. bis 11. 4.
Caritasverbände	12. 4. bis 31. 5.
Landesverkehrswacht	1. 6. bis 20. 7.
Zentral-Dombau-Verein Köln	21. 7. bis 8. 9.
Deutsches Rotes Kreuz	9. 9. bis 29. 10.
Arbeiterwohlfahrt	31. 10. bis 21. 12.
b) Lotterien in Verbindung mit dem Prämienversprechen	
Rhein. Sparkassen- und Giroverband	1. 1. bis 31. 12.
Westfälisch-Lippischer Sparkassen- und Giroverband	1. 1. bis 31. 12.
Gewinnsparverein Grenzland e. V., Aachen	1. 1. bis 31. 12.
Gewinnsparverein Westfälisch-Lippischer Spar- und Darlehnskassen e. V., Münster	16. 12. bis 15. 12. 1969 1970
Gewinnsparverein Raiffeisen e. V., Köln	1. 1. bis 31. 12.
Gewinnsparverein der Eisenbahner, Essen	1. 1. bis 31. 12.
Gewinnsparverein Köln	1. 1. bis 31. 12.
Gewinnsparverein der Eisenbahn-Spar- und Darlehnskasse, Köln	1. 1. bis 31. 12.
Gewinnsparverein Westfalen-Lippe e. V., Münster	1. 1. bis 31. 12.
Gewinnsparverein der Eisenbahner, Wuppertal	1. 1. bis 31. 12.

— MBl. NW. 1969 S. 1866.

Einzelpreis dieser Nummer 0,90 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 Westdeutschen Landesbank, Girozentrale 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 15,80 DM, Ausgabe B 17.— DM. Die genannten Preise enthalten 5,5 % Mehrwertsteuer.