

Alexander von Lüpke | Frank Zwanziger

Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

7. Auflage 2023

EDITION
Eurail
press



Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek:

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.de> abrufbar.

Verlag: GRT Global Rail Academy and Media GmbH
Werkstättenstraße 18
D-51379 Leverkusen

Office Hamburg: Frankenstraße 29, D-20097 Hamburg
Tel.: +49 (0) 40 228679 506
Fax: +49 (0) 40 228679 503
Web: www.trackmedia.com; E-Mail: office@globalrailmedia.com

Geschäftsführer: Detlev K. Suchanek
Lektorat: Alexandra Schöner (verantw. Leitung)
Vertrieb und Buchservice: Sabine Braun

Umschlaggestaltung: TZ-Verlag & Print GmbH, Roßdorf
Satz und Druck: TZ-Verlag & Print GmbH, Roßdorf

© 2023 GRT Global Rail Academy and Media GmbH
7. Auflage 2023
ISBN 978-3-96245-258-2

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Dies gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeisung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Trotz sorgfältiger Recherche war es leider nicht in allen Fällen möglich, die Urheber der Bilder zu ermitteln. Sollten ohne Absicht Bilder in unerwünschter Weise veröffentlicht worden sein, teilen Sie dies bitte dem Verlag mit.

Eine Publikation von



PMC Media ist die Verlagsmarke der
GRT Global Rail Academy and Media GmbH.

Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

Alexander von Lüpke | Frank Zwanziger

7. Auflage 2023

EBO vom 8. Mai 1967,

Bundesgesetzblatt 1967, Teil II, Seite 1563,

geändert durch

- die Erste Verordnung vom 10. Juni 1969 (BGBl. II S. 1141),
- die Zweite Verordnung zur Änderung der EBO vom 18. Dezember 1981 (BGBl. I S. 1490),
 - die Dritte Verordnung zur Änderung der EBO vom 8. Mai 1991 (BGBl. I S. 1098),
 - das Gesetz zur Übertragung der Aufgaben der Bahnpolizei und der Luftsicherheit auf den Bundesgrenzschutz vom 23. Januar 1992 (BGBl. I S. 178),
- das Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz – ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378),
 - Artikel 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1480),
 - Artikel 7 des Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191, 2197),
- Artikel 106 des Gesetzes zur Umbenennung des Bundesgrenzschutzes in Bundespolizei vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818),
 - Artikel 499 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407),
 - Artikel 9 des Gesetzes vom 26. Februar 2008 (BGBl. I S. 215),
 - die Verordnung vom 19. März 2008 (BGBl. I S. 467),
 - Artikel 1 der Verordnung vom 25. Juli 2012 (BGBl. I S. 1703),
 - Artikel 518 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474),
 - Artikel 2 der Verordnung vom 19. November 2015 (BGBl. I S. 2105),
 - Artikel 5 Absatz 2 des Gesetzes vom 19. Juli 2016 (BGBl. I S. 1757),
 - Artikel 1 der Verordnung vom 10. Oktober 2016 (BGBl. I S. 2242),
 - Artikel 174 des Gesetzes vom 29. März 2017 (BGBl. I S. 626),
 - die Zwölfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054),
 - Artikel 2 der Verordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I S. 479)

Grußwort

Bereits drei Jahre nach dem Erscheinen der 6. Auflage folgt jetzt die 7. Auflage dieses Standard-Kommentars zur EBO – und das nicht, weil die EBO geändert worden wäre, sondern weil zahlreiche Änderungen und Ergänzungen des Eisenbahnrechts außerhalb der EBO in der Kommentierung zu berücksichtigen waren. Mein Grußwort zur 6. Auflage hat – in etwas abgewandelter Fassung – nichts an Aktualität eingebüßt: „Eisenbahngesetze kommen und gehen – die EBO bleibt bestehen.“

Umso verdienstvoller ist es, dass die Kommentatoren in ihrem Werk nicht nur die EBO selbst erläutern und deren Kommentierung erweitern und aktualisieren, sondern dass sie auch die Entwicklung des allgemeinen Eisenbahnrechts rund um die EBO herum berücksichtigen. Denn diese Entwicklung wirkt sich fraglos in unterschiedlicher Intensität auch auf das Verständnis der EBO-Vorschriften aus und auf ihre Anwendung auf Bau und Betrieb der Eisenbahn.

Wer die Neuauflage des EBO-Kommentars zur Hand nimmt, kann dies in der Gewissheit tun, dass ihm die Autoren wieder den neuesten Stand des Eisenbahn-Bau- und -Betriebsrechts vermitteln, eingebettet in die Entwicklung des allgemeinen Eisenbahnrechts.

Darmstadt, den 20. Juli 2023

Prof. Dr. Rainer Freise

Goethe-Universität Frankfurt am Main

Autorenteam

Autoren dieser Auflage:

Dr. Jochen Brandau, Dipl.-Ing.	DB Netz AG, Frankfurt	§§ 3, 3a, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 42, 43
Severin Dünnbier, Dipl.-Ing., Eisenbahnbetriebsleiter	Ingenieurbüro S. Dünnbier, Egfling	§ 9
Michael Frank, Dipl.-Wirt.-Ing. (FH), Eisenbahnbetriebsleiter	Ingenieurbüro Frank, Alberzell	§§ 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25
Christian Gubisch, Dipl.-Ing., Eisenbahnbetriebsleiter	DB Fernverkehr AG, Frankfurt	A. VIII., § 28 (teilw.)
Dietmar Litterscheid, Dipl.-Ing., Eisenbahnbetriebsleiter	Ingenieurbüro, Karlsruhe	§§ 10, 13
Alexander von Lüpke (Hrsg.), Rechtsanwalt, Eisenbahnbe- triebsleiter	DB Netz AG, Frankfurt	§§ 1, 2, 12, 17, 47, 48, 54
Tobias Riesbeck, Dipl.-Ing. (FH)	DB Netz AG, Frankfurt	§ 14
Michael Scheppan, Dipl.-Ing., Eisenbahnbetriebsleiter	DB Netz AG, Karlsruhe	§§ 28 (teilw.), 39, 40, 45
Sebald Stumm, Dipl.-Verwaltungsbetriebsw. (FH)	DB Netz AG, Frankfurt	A. V.
Dr. Manfred Zacher, Dipl.-Ing.	DB Netz AG, München	§§ 5, 6, 7, 8
Matthias Zimmermann, Dipl.-Wirt.-Ing., Betriebsleiter	ehem. Bremer Straßenbahn AG, Bremen	§ 11
Prof. Frank Zwanziger (Hrsg.), Syndikus, Professor für Eisen- bahnrecht an der FH Erfurt	Deutsche Bahn AG, München	A. I., A. II., A. III., A. IV., A. VI., A. VII., A. IX., §§ 1, 2, 3, 3a, 4, 12, 15, 16, 17, 32, 47, 48, 54, 62, 63, 64, 64a, 64b

Inhaltsverzeichnis

Grußwort	5
Autorenteam	6
Inhaltsverzeichnis.....	7
Vorwort.....	13
Abkürzungsverzeichnis	15
Abschnitt A	
Einführung in die EBO	29
I. Gesetze und Rechtsverordnungen	29
1. Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 .	29
2. Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993.....	29
3. Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft vom 27. Dezember 1993.....	52
4. Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 27. Dezember 1993.....	53
5. Landeseisenbahngesetze	56
6. Rechtsverordnungen über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen aufgrund des AEG	58
7. Inkrafttreten der EBO in dem in Art. 3 des Einigungsvertrags genannten Gebiet (Beitrittsgebiet).....	58
8. Weitergeltung der BO bei der DR	59
II. Zur Entstehungsgeschichte der EBO.....	59
III. Änderungen der EBO	62
1. Erste Verordnung zur Änderung der EBO vom 10. Juni 1969	62
2. Zweite Verordnung zur Änderung der EBO vom 18. Dezember 1981 .	63
3. Dritte Verordnung zur Änderung der EBO vom 8. Mai 1991	63

4.	Gesetz zur Übertragung der Aufgaben der Bahnpolizei und der Luftsicherheit auf den Bundesgrenzschutz vom 23. Januar 1992	66
5.	Art. 6 Abs. 131 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) vom 27. Dezember 1993	66
6.	Art. 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002	67
7.	Art. 7 des Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 21. Juni 2002	67
8.	Art. 106 des Gesetzes zur Umbenennung des Bundesgrenzschutzes in Bundespolizei vom 21. Juni 2005	67
9.	Art. 499 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (Neunte Zuständigkeitsanpassungsverordnung).....	67
10.	Art. 9 des Gesetzes vom 26. Februar 2008 (Gesetz zur Änderung des Bundespolizeigesetzes und anderer Gesetze).....	67
11.	Verordnung vom 19. März 2008 (Vierte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung).....	67
12.	Art. 1 der Verordnung vom 25. Juli 2012 (Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften)	68
13.	Art. 518 der Verordnung vom 31. August 2015 (Zehnte Zuständigkeitsanpassungsverordnung).....	68
14.	Art. 2 der Verordnung vom 19. November 2015 (Neunte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften)	69
15.	Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes vom 19. Juli 2016 (Gesetz zur Weiterentwicklung des Behindertengleichstellungsrechts).....	69
16.	Art. 1 der Verordnung vom 10. Oktober 2016 (Elfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften)	69
17.	Art. 174 des Gesetzes vom 29. März 2017 (Gesetz zum Abbau verzichtbarer Anordnungen der Schriftform im Verwaltungsrecht des Bundes).....	69
18.	Zwölfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 26. Juli 2017.....	69
19.	Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 5. April 2019.....	70

IV. Überblick über die Vorschriften der EBO..... 70

1.	Allgemeines (§§ 1 bis 3a)	71
2.	Bahnanlagen (§§ 4 bis 17)	71
3.	Fahrzeuge (§§ 18 bis 33).....	72

4.	Bahnbetrieb (§§ 34 bis 46).....	73
5.	Personal (§§ 47 bis 54)	73
6.	Sicherheit und Ordnung auf dem Gebiet der Bahnanlagen (§§ 55 bis 64b).....	73
V.	Internationale Vereinbarungen	74
VI.	Europäisches Eisenbahnrecht, Interoperabilität	78
1.	Grundlagen	78
2.	Ehemalige Richtlinie 91/440/EWG	80
3.	Ehemalige Richtlinie 96/48/EG zum Hochgeschwindigkeitsverkehr.....	80
4.	Ehemalige Richtlinie 2001/16/EG zum konventionellen Verkehr	81
5.	Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)	82
6.	Das Erste Eisenbahnpaket der EU	84
7.	Das Zweite Eisenbahnpaket der EU.....	85
8.	Das Dritte Eisenbahnpaket der EU.....	88
9.	Das Vierte Eisenbahnpaket der EU	90
10.	Verordnung (EU) 2021/782 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.....	96
VII.	Bau einer Eisenbahn	97
1.	Planfeststellung	97
2.	Enteignung	108
3.	Weitere Zulassungserfordernisse	108
4.	Planungsbeschleunigung.....	110
5.	Eisenbahnkreuzungsgesetz	114
VIII.	Betrieblich-technischer Netzzugang.....	115
IX.	Unfallverhütungsvorschriften für die Eisenbahnen	118
Abschnitt B		
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)		
mit amtlicher Begründung und mit Erläuterungen		
		121

Erster Abschnitt

Allgemeines	122
§ 1 Geltungsbereich	122
§ 2 Allgemeine Anforderungen.....	130
§ 3 Ausnahmen, Genehmigungen.....	154
§ 3a Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken.....	161

Zweiter Abschnitt

Bahnanlagen.....	164
§ 4 Begriffserklärungen.....	164
§ 5 Spurweite	176
§ 6 Gleisbogen	179
§ 7 Gleisneigung.....	183
§ 8 Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke	185
§ 9 Regellichtraum.....	189
§ 10 Gleisabstand	215
§ 11 Bahnübergänge.....	223
§ 12 Höhengleiche Kreuzungen von Schienenbahnen	274
§ 13 Bahnsteige, Rampen	276
§ 14 Signale und Weichen	286
§ 15 Streckenblock, Zugbeeinflussung	302
§ 16 Fernmeldeanlagen	316
§ 17 Untersuchen und Überwachen der Bahnanlagen	324

Dritter Abschnitt

Fahrzeuge	341
§ 18 Einteilung, Begriffserklärungen	341
§ 19 Radsatzlasten und Fahrzeuggewichte je Längeneinheit.....	347
§ 20 – bleibt frei –	350
§ 21 Räder und Radsätze.....	350
§ 22 Begrenzung der Fahrzeuge.....	355

§ 23 Bremsen.....	365
§ 24 Zug- und Stoßeinrichtungen	369
§ 25 Freie Räume und Bauteile an den Fahrzeugenden	372
§§ 26, 27 – bleiben frei –	375
§ 28 Ausrüstung und Anschriften.....	376
§§ 29, 30, 31 – bleiben frei –	403
§ 32 Abnahme und Untersuchung der Fahrzeuge.....	403
§ 33 Überwachungsbedürftige Anlagen der Fahrzeuge.....	421

Vierter Abschnitt

Bahnbetrieb	429
§ 34 Begriff, Art und Länge der Züge.....	429
§ 35 Bremsen der Züge.....	436
§ 36 Zusammenstellen der Züge	449
§ 37 Ausrüsten der Züge mit Mitteln zur ersten Hilfeleistung	454
§ 38 Fahrordnung.....	455
§ 39 Zugfolge	458
§ 40 Fahrgeschwindigkeit.....	476
§ 41 – bleibt frei –	496
§ 42 Rangieren, Hemmschuhe	496
§ 43 Sichern stillstehender Fahrzeuge	498
§ 44 – bleibt frei –	500
§ 45 Besetzen der Triebfahrzeuge und Züge	500
§ 46 – bleibt frei –	512

Fünfter Abschnitt

Personal.....	513
§ 47 Betriebsbeamte.....	516
§ 48 Anforderungen an Betriebsbeamte	530
§ 49 – bleibt frei –.....	539
§ 50 – bleibt frei –.....	539
§ 51 – bleibt frei –.....	539

§ 52 – bleibt frei –	539
§ 53 – bleibt frei –	539
§ 54 Ausbildung, Prüfung	539

Sechster Abschnitt

Sicherheit und Ordnung auf dem Gebiet der Bahnanlagen550

§ 55 – bleibt frei –	557
§ 56 – bleibt frei –	557
§ 57 – bleibt frei –	557
§ 58 – bleibt frei –	557
§ 59 – bleibt frei –	557
§ 60 – bleibt frei –	557
§ 61 – bleibt frei –	557
§ 62 Betreten und Benutzen der Bahnanlagen und Fahrzeuge	558
§ 63 Verhalten auf dem Gebiet der Bahnanlagen	564
§ 64 Beschädigen der Bahn und betriebsstörende Handlungen	567
§ 64a Eisenbahnbedienstete.....	569
§ 64b Ordnungswidrigkeiten.....	570

Siebter Abschnitt

Schlussbestimmungen.....573

§ 65 Übergangsregelung	573
§ 66 Inkrafttreten	573

Abschnitt C

Anlagen zur EBO574

Stichwortverzeichnis597

Inserentenverzeichnis622

Vorwort

Die Ursprünge der heutigen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) reichen zurück bis ins ausgehende 19. Jahrhundert: So wurden am 5. Juli 1892 die „Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands“, die „Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands“ und die „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands“ erlassen.

Diese wurden zum 1. Mai 1905 von der ersten „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO)“ vom 4. November 1904 abgelöst, die zum 1. Oktober 1928 neu gefasst wurde.

Mit dem Erlass der heutigen EBO vom 8. Mai 1967 wurde die BO grundlegend neu gefasst.

Die 1. Auflage dieses Kommentars von Dr.-Ing. Alfons Thoma erschien bereits im Jahr 1969.

Die Änderungen der EBO von 1967 durch die Verordnungen vom 18. Dezember 1981 und vom 8. Mai 1991 sowie durch das Gesetz zur Übertragung der Aufgaben der Bahnpolizei und der Luftsicherheit auf den Bundesgrenzschutz vom 23. Januar 1992 machten es erforderlich, den rund 25 Jahre alten Kommentar „Thoma“ in einer 2. Auflage auf den neuesten Stand zu bringen. Sie berücksichtigte auch die Änderungen der EBO und des Bundesgrenzschutzgesetzes aufgrund des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993. Zeitgleich mit der Privatisierung der Bundeseisenbahnen im Jahre 1994 kam die 2. Auflage auf den Markt, bearbeitet von Fritz Pätzold und Klaus-Dieter Wittenberg.

Diese Auflage war nach kurzer Zeit vergriffen, sodass im Jahre 1996 die 3. Auflage erschien. Aktualisierungen, z.B. aufgrund der Rechtsprechung, wurden von Klaus-Dieter Wittenberg vorgenommen.

Die 2001 erschienene 4. Auflage berücksichtigte die Weiterentwicklung in den Bereichen Eisenbahntechnik und Eisenbahnrecht. Sie wurde von dem neuen Autorenteam Klaus-Dieter Wittenberg (Syndikus DB AG), Ass. iur. Horst-Peter Heinrichs (damals EBA) und Dr.-Ing. Walter Mittmann (DB Netz AG) um weitere eisenbahnrechtliche Normen mit den jeweiligen Begründungen, um die aktuelle Rechtsprechung und um grundlegende Anweisungen des Eisenbahn-Bundesamtes erheblich ausgeweitet.

In der 5. Auflage 2006 wurden die Erläuterungen an die technische und rechtliche Weiterentwicklung unter Berücksichtigung des europäischen Eisenbahnrechts angepasst und erheblich erweitert, z.B. Bahnübergänge, Zugbeeinflussung, Zugfunk, Fahrzeuge. Diese Auflage konzentrierte sich schwerpunktmäßig auf die Kommentierung der EBO, der EBV sowie der bahnpolizeilichen Vorschriften. Das Autorenteam der 5. Auflage wurde um Dipl.-Ing. (EUR ING) Jürgen Mallikat (Fachbereichsleiter beim VDV) und Ass. iur. Frank Zwanziger erweitert.

Nach dem Ausscheiden von Klaus-Dieter Wittenberg, Jürgen Mallikat und Dr. Walter Mittmann aus dem aktiven Berufsleben hat sich das Autorenteam der 6. Auflage 2020 neu formiert. Neben der deutlichen Erweiterung des Teams lag die wesentliche Änderung auch darin, dass erstmals in der Geschichte dieses Kommentars eine Zuordnung der einzelnen Vorschriften zu bestimmten Autoren bzw. Autorenteamen erfolgt ist.

Bereits nach drei Jahren liegt nun die 7. Auflage des Werks vor, auch wenn es in diesem Zeitraum keine Änderung der EBO gegeben hat.

Der Grund für diese Neuauflage liegt in einer erneuten umfassenden Überarbeitung und Erweiterung der Kommentierung, einer Anpassung an andere, in der EBO zitierte Rechtsgrundlagen und einer Ergänzung um aktuelle Rechtsprechung.

Die Schwerpunkte liegen dabei insbesondere in einer erheblichen Erweiterung des Überblicks in Abschnitt A. VII (Bau einer Eisenbahn), der Kommentierung zu § 1 (insbesondere zu „umfassende Umbauten“), § 2 (Sicherheit im Eisenbahnbetrieb), § 28 (Erweiterung und Aktualisierung insbesondere aufgrund der fortschreitenden Implementierung des Zugsteuerungs- und Zugsicherungssystems ETCS) und der §§ 47 ff. (erhebliche Erweiterung der Kommentierung zu den Anforderungen an „Betriebsbeamte“). Ein weiterer wesentlicher Grund liegt in den Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (insbesondere aufgrund Inkrafttreten bzw. Änderung der §§ 18 ff., 22b und 24 ff. AEG) und deren Auswirkungen auf die Kommentierung (insbesondere zu § 17 EBO) sowie in der Einführung der aktuellen „Eisenbahnspezifischen Technischen Baubestimmungen (EITB)“ durch das EBA in der Fassung gültig ab 1. Januar 2023.

Schließlich wurden das Inkrafttreten der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr, des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen (KStrStG) vom 8. August 2020 (zur erweiterten Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts), des Gesetzes zur Beschleunigung von Investitionen vom 3. Dezember 2020 (insbesondere zur Abgrenzung von „Unterhaltung“ und „Änderung“ der Betriebsanlagen einer Eisenbahn) und des Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts vom 9. Juni 2021 (insbesondere zur Definition des Begriffs der „Eisenbahnanlagen“) berücksichtigt.

Besonderer Dank gilt dabei den Mitautoren sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Verlags und den guten Geistern im Hintergrund, die durch ihre wertvollen Beiträge und Hinweise erheblich zum Gelingen dieses Werks beigetragen haben.

Ganz besonderer Dank gilt allen voran Herrn Klaus-Dieter Wittenberg, der dieses Werk fast 30 Jahre entscheidend geprägt hat und ohne dessen herausragendes Engagement dieser Kommentar niemals möglich gewesen wäre. Herr Wittenberg ist auf eigenem Wunsch als Mitherausgeber ausgeschieden; wir wünschen ihm weiterhin alles erdenklich Gute in seinem wohlverdienten Ruhestand.

Alexander von Lüpke

Frank Zwanziger

Abkürzungsverzeichnis

A

a. a. O.	am angeführten Ort
a. F.	alte Fassung
AB	Ausführungsbestimmung
ABl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft
ABl. EU	Amtsblatt der Europäischen Union
ABS	Ausbaustrecke
Abs.	Absatz
Abschn.	Abschnitt
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (seither mehrfach geändert), mit Zusatz „alt“ vom 29. März 1951
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AFB	Automatische Fahr- und Bremssteuerung
AICCF	Internationale Eisenbahn-Kongressvereinigung (bis 2005)
amtl.	amtlich(e)
Amtsbl.	Amtsblatt
ÄndVO	Änderungsverordnung
Anl.	Anlage
Anm.	Anmerkung
AO	Abgabenordnung
APTU	Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international)
ArbzG	Arbeitszeitgesetz
ARGE	Arbeitsgemeinschaft
Art.	Artikel
ATMF	Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international)

wahrnehmung durch den Bund wurde die Möglichkeit geschaffen, Aufgaben aus dem Ministeriumsbereich ganz oder teilweise auf das Eisenbahn-Bundesamt zu übertragen. Weitere Änderungen betreffen die Wahrnehmung der Landeseisenbahnaufsicht und die Ausübung der Eisenbahnaufsicht.

Mit dem Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Regelung der Interoperabilität des transeuropäischen Eisenbahnsystems vom 27. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3833) wurde § 3 Abs. 1 Nr. 8 eingefügt. Durch das Gesetz wurde für das EBA eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen, damit es befugt ist, Bundesmittel zur Förderung des Schienenverkehrs und zur Förderung einer Kombination des Schienenverkehrs mit anderen Verkehrsarten zu bewilligen.

Durch das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 27. April 2005 (BGBl. I S. 1138) wurde das BEVVG erneut geändert. Dabei sind die Zuständigkeitsabgrenzungen zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und der neu eingerichteten Regulierungsbehörde (BNetzA) in § 4 geregelt worden.

Mit Art. 308 der Neunten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2407, 2149) wurde die bisherige Ministeriumsbezeichnung „Ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“ durch die Wörter „Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ ersetzt.

Durch Art. 2 des Fünften Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 16. April 2007 (BGBl. I S. 522) wurde in § 5 der Eisenbahnsicherheitsbeirat beim Eisenbahn-Bundesamt geregelt. Er besteht aus je einem Vertreter der für die Eisenbahnaufsicht zuständigen obersten Landesbehörden sowie einem Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der den Vorsitz führt.

Des Weiteren wurde § 3 Abs. 1 Nr. 7 neu gefasst.

Mit Art. 2 des Sechsten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 30. Juli 2009 (BGBl. I S. 2497) wurde mit dem neuen § 1 Abs. 1a insbesondere die Möglichkeit geschaffen, durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (mit Zustimmung des Bundesrates) anderen öffentlichen oder privaten Stellen die Eisenbahnaufsicht und die Erteilung von Genehmigungen, Zulassungen oder Anerkennungen, einschließlich ihrer Aussetzung, Einschränkung oder Entziehung, ganz oder teilweise zu übertragen und dem Eisenbahn-Bundesamt die Befugnis zu erteilen, privaten Stellen die Erteilung von Genehmigungen, Zulassungen oder Anerkennungen, einschließlich ihrer Aussetzung, Einschränkung oder Entziehung sowie die Registerführung, ganz oder teilweise zu übertragen oder die privaten Stellen daran zu beteiligen.

Art. 2 des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über Verkündung und Bekanntmachungen sowie der Zivilprozessordnung, des Gesetzes betreffend die Einführung der Zivilprozessordnung und der Abgabenordnung vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) beinhaltet insoweit redaktionelle Änderungen.

Mit Art. 2 des Achten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884) wurde §3 Abs. 1a eingefügt. Hiernach ist das Eisenbahn-Bundesamt die Sicherheitsbehörde nach §5 Abs. 1e S. 2 des AEG, die mit den Aufgaben der Eisenbahnsicherheit im Sinne des Rechts der Europäischen Gemeinschaften bzw. der Europäischen Union betraut ist.

Art. 2 des Neunten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 28. Mai 2015 (BGBl. I S. 824) bedeutete wiederum rein redaktionelle Änderungen in den §§1 bis 5: Die Ministeriumsbezeichnungen wurden von „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ in „Verkehr und digitale Infrastruktur“ sowie von „Wirtschaft und Technologie“ in „Wirtschaft und Energie“ geändert. Eine weitere Änderung betraf in §3 Abs. 1a die neue Verweisung auf §5 Abs. 1d S. 2 und Abs. 1e S. 2 statt lediglich auf §5 Abs. 1e S. 2.

Mit Art. 3 des Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich vom 28. August 2016 (BGBl. I S. 2082) wurden §4 geändert und die neuen §§4a, 6 und 7 geschaffen.

Dabei wurden in §4 die bisherigen Abs. 1 bis 3 durch die neuen Abs. 1 bis 3a ersetzt und insbesondere geregelt, dass die Aufgabe, die Einhaltung der Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen, der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (Bundesnetzagentur) obliegt. Diese nimmt seither im Rahmen der ihr nach Abs. 1 S. 1 zugewiesenen Tätigkeit die Verwaltungsaufgaben des Bundes wahr, die ihr durch Gesetz zugewiesen sind. Sie ist Regulierungsbehörde nach dem Eisenbahnregulierungsgesetz und hat die Aufgabe, die Einhaltung des Eisenbahnregulierungsgesetzes und der in §4 genannten entsprechenden EU-Verordnungen bzw. EU-Richtlinien zu überwachen, soweit durch das Eisenbahnregulierungsgesetz nichts anderes bestimmt ist.

Die weiteren §§4a, 6 und 7 regeln u. a. die Organisation der Behörde und die Zusammenarbeit zwischen Regulierungs-, Sicherheits-, Genehmigungs- und Kartellbehörden.

Durch Art. 2 des Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnunfalluntersuchung vom 27. Juni 2017 (BGBl. I S. 2085) wurden die §§3, 6 und 7 geändert und ein neuer §8 geschaffen.

Damit wurde die Rechtsgrundlage für die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung als selbstständiger Bundesoberbehörde für Aufgaben der Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb geschaffen. Insbesondere von Bedeutung ist dabei §7, der die Aufgaben dieser Behörde regelt, u. a. Entgegennahme und Kategorisierung von Meldungen zu gefährlichen Ereignissen im Eisenbahnbetrieb, Untersuchung von gefährlichen Ereignissen, Erstellung von Untersuchungsberichten und Veröffentlichung in nicht personenbezogener Form, Möglichkeit zur Aussprache von Sicherheitsempfehlungen.

Schließlich wurde das BEVVG durch Art. 3 des Gesetzes zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) mit Wirkung zum 6. Dezember 2020 geändert: Für die Durchführung

Rn

Zweiter Abschnitt

Bahnanlagen

§4 Begriffserklärungen

- (1) Bahnanlagen sind alle Grundstücke, Bauwerke und sonstigen Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind. Dazu gehören auch Nebenbetriebsanlagen sowie sonstige Anlagen einer Eisenbahn, die das Be- und Entladen sowie den Zu- und Abgang ermöglichen oder fördern. Es gibt Bahnanlagen der Bahnhöfe, der freien Strecke und sonstige Bahnanlagen. Fahrzeuge gehören nicht zu den Bahnanlagen.
- (2) Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen. Als Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im allgemeinen die Einfahrsignale oder Trapeztafeln, sonst die Einfahrweichen.
- (3) Blockstrecken sind Gleisabschnitte, in die ein Zug nur einfahren darf, wenn sie frei von Fahrzeugen sind.
- (4) Blockstellen sind Bahnanlagen, die eine Blockstrecke begrenzen. Eine Blockstelle kann zugleich als Bahnhof, Abzweigstelle, Überleitstelle, Anschlußstelle, Haltepunkt, Haltestelle oder Deckungsstelle eingerichtet sein.
- (5) Abzweigstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Züge von einer Strecke auf eine andere Strecke übergehen können.
- (6) Überleitstellen sind Blockstellen der freien Strecke, wo Züge auf ein anderes Gleis derselben Strecke übergehen können.
- (7) Anschlußstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge ein abgeschlossenes Gleis als Rangierfahrt befahren können, ohne daß die Blockstrecke für einen anderen Zug freigegeben wird. Ausweichanschlußstellen sind Anschlußstellen, bei denen die Blockstrecke für einen anderen Zug freigegeben werden kann.
- (8) Haltepunkte sind Bahnanlagen ohne Weichen, wo Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen.
- (9) Haltestellen sind Abzweigstellen oder Anschlußstellen, die mit einem Haltepunkt örtlich verbunden sind.
- (10) Deckungsstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, die den Bahnbetrieb insbesondere an beweglichen Brücken, Kreuzungen von Bahnen, Gleisverschlingungen und Baustellen sichern.

(11) Hauptgleise sind die von Zügen planmäßig befahrenen Gleise. Durchgehende Hauptgleise sind die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung in den Bahnhöfen. Alle übrigen Gleise sind Nebengleise.

Amtliche Begründungen

Amtliche Begründung 1967

Mit Rücksicht auf das umfangreiche Vorschriftenwerk der Eisenbahnverwaltungen ist es aus Gründen der Einheitlichkeit geboten, für die dem Eisenbahnbetrieb dienenden wichtigen Bahnanlagen konkrete Begriffe in der EBO festzulegen, da diese Begriffe sonst eine unterschiedliche Bedeutung erhalten könnten. 1

Zu Abs. 1

Amtliche Begründung 1991

Der Begriff „Bahnanlagen“ führte in der Vergangenheit vielfach zu Auslegungsschwierigkeiten. Mit der Neufassung wird dieser Begriff unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Rechtsprechung zum Planfeststellungsrecht verdeutlicht. 2

Zu Abs. 2

Amtliche Begründung 1991

Der bisherige Absatz 1 Satz 3 wird wegen des Sachzusammenhangs als Satz 2 in den Absatz 2 übernommen.

Zu Abs. 3

Amtliche Begründung 1991

Der Absatz 3 bleibt unverändert.

Zu Abs. 4

Amtliche Begründung 1991

Die durch den Gleiswechselbetrieb hinzugekommene Sonderform der Abzweigstelle ist mit dem Begriff „Überleitstelle“ neu in die EBO aufgenommen und in Absatz 6 definiert worden. Die Begriffsbestimmung ist für die zu treffenden Sicherungsmaßnahmen von Bedeutung.

Erläuterungen

In welchem Umfang ein Zug mit Mitteln zur ersten Hilfeleistung bei Verletzungen auszurüsten ist, bleibt dem Ermessen der Eisenbahnunternehmen überlassen.

2

Um die hygienischen Anforderungen an die Mittel zur ersten Hilfeleistung sicherstellen zu können, hat sich in der Praxis folgende Vorgehensweise bewährt: Die Mittel zur ersten Hilfeleistung werden so aufbewahrt, dass nur das Personal der Eisenbahnverkehrsunternehmen darauf Zugriff hat, z. B. im Dienstabteil, in Führerräumen oder in einem verschlossenen Fach. Wenn die Mittel der ersten Hilfeleistung benötigt werden, kann das Zugbegleitpersonal diese herausgeben. Bei einigen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Zugbegleitpersonale zusätzlich noch mit einem Mini-Erste-Hilfe-Set ausgerüstet. Beim Reisezugverkehr ohne Zugbegleitpersonal haben die Reisenden die Möglichkeit, sich an Fahrgastsprechstellen mit dem Triebfahrzeugführer in Verbindung zu setzen, der dann in Abhängigkeit von der Lage anhält und die Mittel zur Ersten Hilfe ausgibt.

Ausnahmen dürften vor allem für Züge im Stadt- und Vorortverkehr in Betracht kommen, weil Rettungsdienste dort in der Regel kurzfristig am Einsatzort sein können.

§38 Fahrordnung

Auf zweigleisigen Bahnen ist rechts zu fahren. Hiervon kann abgewichen werden

1. **in Bahnhöfen und bei der Einführung von Streckengleisen in Bahnhöfe,**
2. **zwischen einem Bahnhof und einer Abzweigstelle oder Anschlußstelle oder einem benachbarten Bahnhof, der nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen ist,**
3. **bei Gleiswechselbetrieb,**
4. **bei Sperrung oder Belegung des rechten Gleises,**
5. **bei Arbeitszügen und Arbeitswagen,**
6. **bei Hilfszügen,**
7. **bei zurückkehrenden Schiebelokomotiven,**
8. **bei Nebenfahrzeugen.**

Amtliche Begründung 1967

Von der Vorschrift, rechts zu fahren, darf nunmehr auch zwischen einem Bahnhof und einer Abzweigstelle oder einem benachbarten Bahnhof, der nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen ist, sowie bei Belegung des rechten Gleises und bei Gleiswechselbetrieb abgewichen werden. Dadurch können die Eisenbahnen den Betrieb beweglicher führen und die durch die moderne Signaltechnik gebotenen Möglichkeiten besser ausnutzen sowie die Spurpläne z. T. vereinfachen.

1

Rn

Erläuterungen

Allgemein

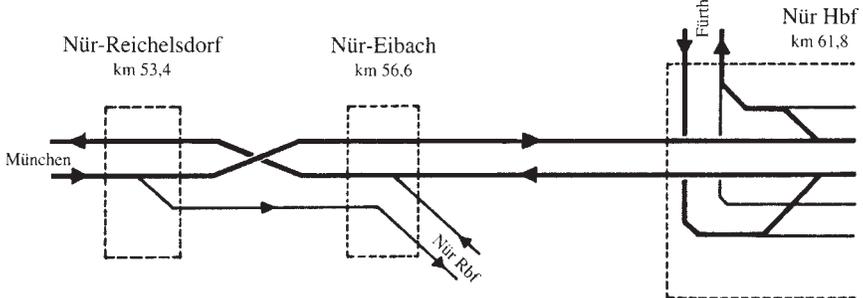
- 2 Die signaltechnischen Einrichtungen an zweigleisigen Eisenbahnstrecken tragen der Vorschrift des Rechtsfahrens Rechnung und verhindern ein unbeabsichtigtes Überleiten auf das linke Streckengleis. Muss ausnahmsweise im Gegengleis (links) gefahren werden, so sind die Signale in der Regel nicht mehr stellbar. Wo das Fahren auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6 ständig eingerichtet oder vorübergehend angeordnet ist (Gleiswechselbetrieb), besteht die Möglichkeit, auch bei Abweichen vom Rechtsfahren Züge signalmäßig durchzuführen. Einzelheiten regeln die Betriebsvorschriften der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Bedeutung der Rechtsfahrordnung nimmt bei zunehmender Ausstattung der Strecken mit neuer Signaltechnik mehr und mehr ab.

Zu Nr. 1

- 3 In Bahnhöfen wird zur zweckmäßigen Ausnutzung der Gleise der Grundsatz des Rechtsfahrens aufgegeben. In Personenbahnhöfen erfordern dies auch vielfach die Anordnungen der Bahnsteige und der Kundendienst, damit den Reisenden unnötig lange Wege erspart werden.

Da aus räumlichen oder betrieblichen Gründen die Überleitungsmöglichkeiten auf das linke Gleis oft vor den Bahnhöfen beginnen müssen, genügt es nicht, Abweichungen vom Grundsatz des Rechtsfahrgebots auf die Bahnhöfe selbst zu beschränken. Die „Einführung von Streckengleisen in Bahnhöfe“ wird deshalb in der Verordnung besonders erwähnt.

Beispiel für die Einführung von Streckengleisen in einen Bahnhof:



Zu Nr. 2

Im Zuge der Spurplanvereinfachung bei Betriebsstellen mit einfachen Verhältnissen ist die gegenüber der BO erweiterte Vorschrift den praktischen Erfordernissen angepasst und von wirtschaftlicher Bedeutung, wobei die Bedienung von Anschlussstellen im Vordergrund steht. Die Einschränkung „benachbarter Bahnhof, der nur an eines der beiden Streckengleise angeschlossen ist“ soll Fahrten auf dem linken Gleis auf unvermeidbare Fälle beschränken; zwischen benachbarten Bahnhöfen können sich auch andere Betriebsstellen befinden.

Zu Nr. 3

Gleiswechselbetrieb ist die Möglichkeit des ständig eingerichteten Fahrens auf dem Gegengleis mit Hauptsignal und Signal Zs 6. Hierbei können beide Streckengleise einer zweigleisigen Bahn oder auch nur eines der Streckengleise signalmäßig in beiden Richtungen befahren werden, ohne dass die beiden Streckengleise den Charakter von zwei eingleisigen Bahnen erhalten. Die hierzu eingesetzte Signaltechnik ermöglicht bei schwierigen Betriebsverhältnissen, wie Engpässen auf Brücken, langen Steigungen oder stark belasteten Streckenabschnitten, eine elastische Betriebsführung und die gleichzeitige Fahrt zweier Züge in derselben Richtung.

Zu Nr. 4

Die frühere Vorschrift der BO wurde um den Begriff „Belegung des rechten Gleises“ (heute: Regelgleis) erweitert. Unter Belegung ist das Besetztsein des rechten Streckengleises (Regelgleises), z. B. durch einen liegen gebliebenen Zug, zu verstehen. Soll dabei ein Zug das Gegengleis befahren, so ist es aus Gründen der Sicherheit unerlässlich, ihn zu vorsichtiger Fahrt anzuweisen, wenn die näheren Umstände bei der Belegung des Regelgleises nicht bekannt sind oder mit Gefährdungen zu rechnen ist, z. B. wenn ein Reisezug liegen geblieben ist.

Zu Nr. 5

Die Zulässigkeit, bei Arbeitszügen und Arbeitswagen vom Rechtsfahrgebot abzuweichen, ergibt sich aus dem Einsatzzweck, z. B. Bau und Instandhaltung der Bahnanlagen einschließlich Vegetationsarbeiten. Diese Fahrten finden in der Regel im gesperrten Gleis statt.

Zu Nr. 6

Bei Hilfszügen ist das Abweichen vom Rechtsfahrgebot insbesondere dann geboten, wenn dadurch die Hilfeleistung, z. B. an einem Unfallort oder beim Liegenbleiben eines Zugs, beschleunigt bzw. erst ermöglicht wird.

Rn

Sechster Abschnitt

Sicherheit und Ordnung auf dem Gebiet der Bahnanlagen

Erläuterungen

1. Allgemeines

- 1 Die Dritte Änderungsverordnung vom 8. Mai 1991 hatte durch den Wegfall der Vorschriften über die mit der Tätigkeit von Betriebsbeamten zwangsläufig verknüpfte Eigenschaft als Bahnpolizeibeamte (§ 60 a. F.) bereits eine einschneidende Veränderung der traditionellen Ausgestaltung der Bahnpolizei gebracht. Das Gesetz zur Übertragung der Aufgaben der Bahnpolizei und der Luftsicherheit auf den Bundesgrenzschutz vom 23. Januar 1992 (BGBl. I S. 2978) führte endgültig zu einer Abkehr von der früheren Regelung. Die Aufgaben der Bahnpolizei werden abweichend von einer einhundertfünfzigjährigen Tradition seit 1992 nicht mehr von Betriebsbeamten oder hauptamtlichen Bahnpolizeibeamten der Eisenbahnen wahrgenommen. Soweit die Eisenbahnen des Bundes betroffen sind, nehmen seit 1992 Angehörige des Bundesgrenzschutzes (seit 2005: der Bundespolizei) die Aufgaben der Bahnpolizei wahr.¹ Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist eine besondere Bahnpolizei nicht mehr vorgesehen.
- 2 Zum besseren Verständnis der heutigen Regelungen des Bundespolizeigesetzes wird die geschichtliche Entwicklung der Bahnpolizei nachfolgend dargestellt.²

2. Geschichtliche Entwicklung der Bahnpolizei

- 3 Bereits 1835 bei der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn, der Königlich privilegierten Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, von Nürnberg nach Fürth wurde das Aufsichtspersonal des Eisenbahnunternehmens ermächtigt, Zuwiderhandlungen gegen Ordnungsvorschriften durch Anhalten und Aufzeichnen der Namen bekannter Personen oder durch sofortige Abpfändung des Huts oder der Mütze Unbekannter und durch Entfernung derselben abzuwenden.

1 Borsdorff, Aufgaben des BGS im Bereich der Eisenbahnen des Bundes, in: Ronellenfitsch/Schweinsberg (Hrsg.), Tübinger Forschungsberichte, Bd. II, 2001.

2 Zur Geschichte der Bahnpolizei vgl.: Drews/Wacke, Allgemeines Polizeirecht, 7. Auflage 1961, S. 548; Drews/Wacke/Vogel/Martens, Gefahrenabwehr, 9. Auflage 1986, S. 73; Ploch, Polizeirecht, 1950, S. 156; Pottgießer, Sicherheit und Ordnung auf dem Gebiet der Bahnanlagen, Die Bundesbahn 1967, S. 463; Maille, Bahnpolizei vorgestern und heute, Die Bundesbahn 1980, S. 693; Ungerbieler, Die Wahrnehmung materiell- und kriminalpolizeilicher Aufgaben durch Bedienstete der Deutschen Bundesbahn, Diss., Hamburg, 1983; Heesen/Hönle, Bundesgrenzschutzgesetz, 2. Auflage 2000, § 3 Rn 1 ff.; Blümel/Drewes/Malmberg/Walter, Bundespolizeigesetz, 3. Auflage 2006, § 3 Rn 1 ff.

- Das Preußische Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (Pr.GBl. S. 505) sah in § 23 vor, die Handhabung der Bahnpolizei, nach einem darüber von dem Handelsministerium zu erlassenden Reglement, den (privaten) Eisenbahngesellschaften zu übertragen. Nach heutigem Rechtsverständnis lag darin die Beleihung privater Unternehmer mit hoheitlichen Befugnissen (beliehener Unternehmer). Der Staat teilte das Machtmonopol mit Privaten, was für ihn mit der Einsparung öffentlicher Mittel verbunden war.*
- Das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bund vom 3. Juni 1870 (Bundes-GBl. des Norddeutschen Bundes, S. 461) enthielt, wie die EBO, nach heutigen Begriffen vor allem ordnungsbehördliche Vorschriften über Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn (Abschnitt I.), Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel (Abschnitt II.), Einrichtungen und „Maaßregeln“ für die Handhabung des Betriebes (Abschnitt III.). Dies entsprach dem damals sehr weit verstandenen Polizeibegriff. Im engeren Sinne polizeiliche Bestimmungen waren im Abschnitt IV. – Bestimmungen für das Publikum – und im Abschnitt V. – Bahnpolizei-Beamte – enthalten.*
- Die Bahnpolizei wurde danach von 13 Gruppen von Betriebsbeamten, angefangen vom Betriebsdirektor über Betriebsinspektoren, Eisenbahnbaumeister, Bahnmeister und Stationsvorsteher bis zum Bahnwärter, Zugführer, Schaffner, Portier und Nachtwächter ausgeübt (§ 72). Die zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten mussten mindestens 21 Jahre alt sein, lesen und schreiben können und die sonst zu ihrem besonderen Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen (§ 74). Sie wurden von der zuständigen Behörde „vereidet“ und traten damit in Beziehung auf die ihnen übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten (§ 75). Ihre „Amtswirksamkeit“ erstreckte sich auf die ganze Bahn und die dazugehörigen Anlagen, und ferner noch so weit, als solches zur Handhabung und Aufrechthaltung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen Polizeiverordnungen erforderlich war (§ 77). Die Staats- und Gemeindepolizeibeamten waren verpflichtet, die Bahnpolizeibeamten in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso waren die Bahnpolizeibeamten verpflichtet, den übrigen Polizeibeamten auf Bahngelände Assistenz zu leisten, soweit es ihre besonderen Pflichten zuließen (§ 78).*
- Durch Bekanntmachung vom 29. Dezember 1871 (RGBl. 1872, S. 34) wurde das Reglement geändert und sein Geltungsbereich als Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands auf Württemberg, Baden, Süd-Hessen und Elsaß-Lothringen ausgedehnt.*
- Das Bahnpolizei-Reglement vom 30. November 1885 (RGBl. S. 289) und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 (BO, RGBl. S. 387) übernahm*

Siebter Abschnitt

Schlussbestimmungen

§ 65 Übergangsregelung

Strecken, die am 1. Dezember 2012 die Voraussetzungen nach § 15 Absatz 2 nicht erfüllen, sind bis zum Ablauf des 31. Dezember 2014 nachzurüsten. Bis zur Erfüllung der Ausrüstungsanforderungen nach § 15 Absatz 2 haben die Eisenbahnen anderweitige Maßnahmen zu treffen, die die sichere Betriebsführung gewährleisten.

§ 66 Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am 28. Mai 1967 in Kraft.

(2) *Am gleichen Tag treten außer Kraft*

1.

2.

3. *die Eisenbahn-Befähigungsverordnung (EBefVO) vom 22. August 1957 (Bundesgesetzbl. II S. 1234).*

Die Befähigungsanforderungen für das Personal der unter die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS) vom 25. Juni 1943 (Reichsgesetzbl. II S. 285) fallenden Eisenbahnen richten sich bis zum Inkrafttreten einer Neuregelung nach den §§ 48 bis 54 und § 60 Abs. 3 dieser Verordnung.

Fußnote

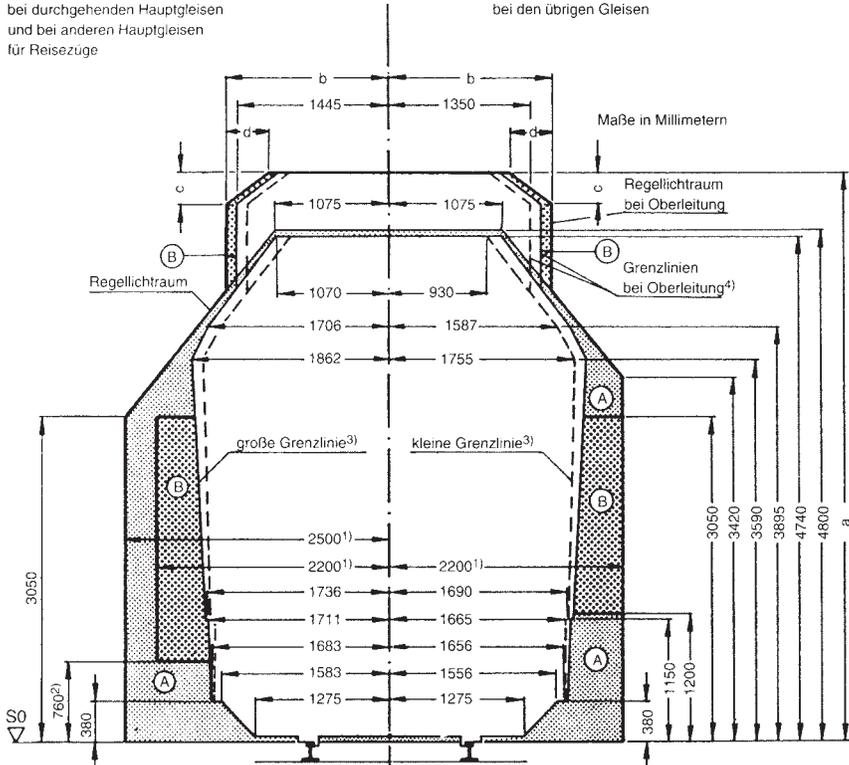
§ 66 Abs. 2 Nr. 3 Satz 2 Kursivdruck: Jetzt ESBO v. 25.2.1972 933 – 11

Abschnitt C Anlagen zur EBO

Bild 1: Regellichraum in der Geraden und in Bogen bei Radien von 250 m und mehr*

bei durchgehenden Hauptgleisen
und bei anderen Hauptgleisen
für Reisezüge

bei den übrigen Gleisen



Maße in Millimetern

Die Maße beziehen sich auf die Verbindungslinie der Schienenoberkanten (SO) in Sollage; die Mittellinie steht senkrecht auf der Verbindungslinie.

Unterer Teil der Grenzlinie siehe Bild 2

Bereich A: Zulässig sind Einragungen von baulichen Anlagen, wenn es der Bahnbetrieb erfordert (z. B. Bahnsteige, Rampen, Rangiereinrichtungen, Signalanlagen), sowie Einragungen bei Bauarbeiten, wenn die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen getroffen sind.

Bereich B: Zulässig sind Einragungen bei Bauarbeiten, wenn die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen getroffen sind.

* Vgl. Erl. zu §9 Rn 19ff., Fußnoten zu Bild 1 siehe nächste Seite.

- 1) Bei Gleisen, auf denen ausschließlich Stadtschnellbahnfahrzeuge verkehren, dürfen die Maße um 100 mm verringert werden. In Tunneln sowie unmittelbar angrenzenden Einschnittsbereichen ist die Verringerung der halben Breite des Regellichtraums auf 1900 mm zulässig, sofern besondere Fluchtwege vorhanden sind. Die Neigung der Schrägen ändert sich nicht.
- 2) Bei Gleisen, auf denen überwiegend Stadtschnellbahnfahrzeuge verkehren, 960 mm.
- 3) Den Grenzlinsen liegen die Bezugslinie G 2, der Regelwert $s_o = 0,4$ des Neigungskoeffizienten eines Fahrzeugs und folgende bautechnische Einflußgrößen zugrunde:

	große Grenzlinie	kleine Grenzlinie
Radius (r)	250 m	∞
Überhöhung (u)	160 mm	50 mm
Überhöhungsfehlbetrag (u_t)	150 mm	50 mm
Spurweite (l)	1470 mm	1445 mm
Ausrundungsradius bei Neigungswechsel (r_a)	2000 m	2000 m
Hebungsreserve	50 mm	50 mm
Schienenabnutzung	10 mm	10 mm

Bei Gleisen mit Oberleitung zusätzlich:

Arbeitshöhe der Stromabnehmer	5600 mm	5600 mm
Mindestabstand von der Oberleitung (15 kV Wechselstrom)	150 mm	150 mm

- 4) Den Grenzlinsen bei Oberleitung liegt der Neigungskoeffizient $s_o = 0,225$ eines Triebfahrzeuges und das halbe Breitenmaß eines Stromabnehmers von 975 mm zugrunde.

Zu Bild 1

Tabelle 1: Maße des Regellichtraums bei Oberleitung in Gleisbogen mit Radien von 250 m und mehr

Stromart	Nennspannung	Mindesthöhe a	Halbe Mindestbreite b im Arbeitshöhenbereich des Stromabnehmers über SO				Abschrägung der Ecken	
			≤ 5300	über 5300 bis 5500	über 5500 bis 5900	über 5900 bis 6500	c	d
			mm					
Wechselstrom	15	5200	1430	1440	1470	1510	300	400
	25	5340	1500	1510	1540	1580	335	447
Gleichstrom	bis 1,5	5000	1315	1325	1355	1395	250	350
	3	5030	1330	1340	1370	1410	250	350

ISBN 978-3-96245-258-2



9

783962

452582