

Wittenberg/von Lüpke/Zwanziger/Heinrichs

Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

6. Auflage 2020

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: PMC Media House GmbH
Werkstättenstraße 18
51379 Leverkusen

Office Hamburg: Frankenstraße 29
20097 Hamburg
Telefon: +49 (0) 40 228679 506
Telefax: +49 (0) 40 228679 503
Internet: www.pmcmedia.com; E-Mail: office@pmcmedia.com

Geschäftsführung: Detlev K. Suchanek
Herstellungskoordination: Dr. Bettina Guiot
Lektorat: Alexandra Schöner
Vertrieb und Buchservice: Sabine Braun

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

© 2020 PMC Media House GmbH
6. Auflage 2020
ISBN 978-3-96245-220-9

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 der PMC Media House GmbH


PMCMedia
International Publishing

Kommentar zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

Wittenberg/von Lüpke/Zwanziger/Heinrichs

6. Auflage 2020

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

„Eisenbahngesetze vergehen, die EBO bleibt bestehen“, so möchte man den im Jahr 1924 auf das Verhältnis von Verfassungs- und Verwaltungsrecht gemünzten Ausspruch Otto Mayers, des Wegbereiters der deutschen Verwaltungsrechtswissenschaft, abwandeln, wenn man die Entwicklung des Rechts der Eisenbahnverfassung und des Rechts des Eisenbahnbetriebs in den letzten 120 Jahren einmal Revue passieren lässt: Reichsverfassung, zwei Reichsbahngesetze (1924 und 1939), Grundgesetz (mit zwei verschiedenen Fassungen des Artikels 87), Bundesbahngesetz, Eisenbahnneueordnungsgesetz, Allgemeines Eisenbahngesetz, Eisenbahnregulierungsgesetz etc., das sind nur die wichtigsten Gesetze zur Bestimmung des rechtlichen Status und der Organisation der Eisenbahnen in Deutschland. Neben diesen Gesetzen steht – wie ein Fels in der Brandung – seit 1904 die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), zwar auch mehrfach geändert und neu gefasst, aber doch in ihren Zielen, ihrer Aufgabenstellung und Wirkungsweise gleich geblieben. Technische und rechtliche Entwicklungen, insbesondere der wachsende Einfluss des europäischen Eisenbahnrechts, beeinflussen selbstverständlich auch das Eisenbahn-Bau- und Betriebsrecht, aber es spricht für die hohe Qualität der EBO, dass sie alle Neuerungen und Anpassungen mühelos integriert und ihnen nicht im Wege gestanden hat. Und das ist auch in Zukunft von der EBO zu erwarten: Digitalisierung und Automatisierung des Eisenbahnbetriebs, eines Tages bis hin zur fahrerlosen Eisenbahn, werden die Betriebsweise der Eisenbahn weiter verändern und die rechtliche Verankerung und Absicherung neuer Entwicklungen in der EBO erfordern.

Vor diesem Hintergrund ist die Neuauflage des EBO-Kommentars aus dem Verlag PMC Media House GmbH, bearbeitet von einem verjüngten Autorenkreis eisenbahnbetrieblich und -rechtlich erfahrener Fachleute, sehr zu begrüßen: Nach 14 Jahren ist dieses führende Werk zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsrecht jetzt wieder auf dem neuesten Stand. Es verdient eine weite Verbreitung unter allen, die mit diesem Rechtsgebiet zu tun haben.

Darmstadt, den 31. August 2020

Prof. Dr. Rainer Freise

Goethe-Universität Frankfurt am Main

Autorenteam

Autoren dieser Auflage:

Dr. Jochen Brandau, Dipl.-Ing.	DB Netz AG, Frankfurt	§§ 3a, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 42, 43
Severin Dünnbier, Dipl.-Ing., Eisenbahnbetriebsleiter	Ingenieurbüro S. Dünnbier, Egging	§ 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 (Allg., Abs. 1 Nr. 1–3 und 6, Abs. 2–10, Abs. 13)
Dietmar Litterscheid, Dipl.-Ing., Eisenbahnbetriebsleiter	Ingenieurbüro, Karlsruhe	§§ 10, 13
Alexander von Lüpke (Hrsg.), Rechtsanwalt, Eisenbahnbe- triebsleiter	DB Netz AG, Frankfurt	§§ 1, 2, 3, 3a, 12, 17, 47, 48, 54
Tobias Riesbeck, Dipl.-Ing. (FH)	DB Netz AG, Frankfurt	§ 14
Michael Scheppan, Dipl.-Ing., Eisenbahnbetriebsleiter	DB Regio AG, Frankfurt	§§ 28 (Allg., Abs. 1 Nr. 1–2, 4–5, 7–8, Abs. 5, Abs. 9, Abs. 11–12, Abs. 14), 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	Bremer Straßenbahn AG, Bremen	§ 11
Frank Zwanziger (Hrsg.), Syndikus, Lehrbeauftragter 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

Inhaltsverzeichnis

Grußwort	5
Autorenteam	6
Vorwort.....	13
Abkürzungsverzeichnis	15
Abschnitt A	
Einführung in die EBO	27
I. Gesetze und Rechtsverordnungen.....	27
1. Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949.	27
2. Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993.....	27
3. Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft vom 27. Dezember 1993.....	43
4. Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 27. Dezember 1993.....	43
5. Landeseisenbahngesetze	46
6. Rechtsverordnungen über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen aufgrund des AEG	48
7. Inkrafttreten der EBO in dem in Art. 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet (Beitrittsgebiet).....	49
8. Weitergeltung der BO bei der DR	49
II. Zur Entstehungsgeschichte der EBO.....	49
III. Änderungen der EBO	53
1. Erste Verordnung zur Änderung der EBO vom 10. Juni 1969	53
2. Zweite Verordnung zur Änderung der EBO vom 18. Dezember 1981 .	53
3. Dritte Verordnung zur Änderung der EBO vom 8. Mai 1991	54

4.	Gesetz zur Übertragung der Aufgaben der Bahnpolizei und der Luftsicherheit auf den Bundesgrenzschutz vom 23. Januar 1992	56
5.	Art. 6 Abs. 131 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) vom 27. Dezember 1993	57
6.	Art. 52 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27. April 2002.....	57
7.	Art. 7 des Zweiten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 21. Juni 2002	57
8.	Art. 106 des Gesetzes zur Umbenennung des Bundesgrenzschutzes in Bundespolizei vom 21. Juni 2005	57
9.	Art. 499 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (Neunte Zuständigkeitsanpassungsverordnung).....	57
10.	Art. 9 des Gesetzes vom 26. Februar 2008 (Gesetz zur Änderung des Bundespolizeigesetzes und anderer Gesetze).....	58
11.	Verordnung vom 19. März 2008 (Vierte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung).....	58
12.	Art. 1 der Verordnung vom 25. Juli 2012 (Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 25. Juli 2012)	58
13.	Art. 518 der Verordnung vom 31. August 2015 (Zehnte Zuständigkeitsanpassungsverordnung).....	59
14.	Art. 2 der Verordnung vom 19. November 2015 (Neunte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften)	59
15.	Art. 5 Abs. 2 des Gesetzes vom 19. Juli 2016 (Gesetz zur Weiterentwicklung des Behindertengleichstellungsrechts).....	59
16.	Art. 1 der Verordnung vom 10. Oktober 2016 (Elfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften)	59
17.	Art. 174 des Gesetzes vom 29. März 2017 (Gesetz zum Abbau verzichtbarer Anordnungen der Schriftform im Verwaltungsrecht des Bundes).....	59
18.	Zwölfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften vom 26. Juli 2017.....	60
19.	Verordnung zur Bereinigung der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 5. April 2019.....	60

IV. Überblick über die Vorschriften der EBO.....60

1.	Allgemeines (§§ 1 bis 3)	61
2.	Bahnanlagen (§§ 4 bis 17)	62
3.	Fahrzeuge (§§ 18 bis 33).....	62

4.	Bahnbetrieb (§§ 34 bis 46).....	63
5.	Personal (§§ 47 bis 54)	63
6.	Sicherheit und Ordnung auf dem Gebiet der Bahnanlagen (§§ 55 bis 64b).....	64
V. Internationale Vereinbarungen		64
VI. Europäisches Eisenbahnrecht, Interoperabilität.....		68
1.	Grundlagen	68
2.	Ehemalige Richtlinie 91/440/EWG	69
3.	Ehemalige Richtlinie 96/48/EG zum Hochgeschwindigkeitsverkehr.....	70
4.	Ehemalige Richtlinie 2001/16/EG zum konventionellen Verkehr	71
5.	Die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)	72
6.	Das Erste Eisenbahnpaket der EU	73
7.	Das Zweite Eisenbahnpaket der EU.....	74
8.	Das Dritte Eisenbahnpaket der EU.....	77
9.	Das Vierte Eisenbahnpaket der EU	79
VII. Bau einer Eisenbahn		84
1.	Planfeststellung	84
2.	Enteignung.....	91
3.	Weitere Zulassungserfordernisse	91
4.	Planungsbeschleunigung.....	93
5.	Eisenbahnkreuzungsgesetz	95
VIII. Betrieblich-technischer Netzzugang		97
IX. Unfallverhütungsvorschriften für die Eisenbahnen		99
Abschnitt B		
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)		
mit amtlicher Begründung und mit Erläuterungen		102

Erster Abschnitt

Allgemeines	103
§ 1 Geltungsbereich	103
§ 2 Allgemeine Anforderungen.....	110
§ 3 Ausnahmen, Genehmigungen	133
§ 3a Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken	140

Zweiter Abschnitt

Bahnanlagen.....	143
§ 4 Begriffserklärungen.....	143
§ 5 Spurweite.....	154
§ 6 Gleisbogen	158
§ 7 Gleisneigung	161
§ 8 Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke.....	164
§ 9 Regellichtraum	167
§ 10 Gleisabstand	193
§ 11 Bahnübergänge.....	200
§ 12 Höhengleiche Kreuzungen von Schienenbahnen	251
§ 13 Bahnsteige, Rampen	253
§ 14 Signale und Weichen.....	262
§ 15 Streckenblock, Zugbeeinflussung	278
§ 16 Fernmeldeanlagen	293
§ 17 Untersuchen und Überwachen der Bahnanlagen.....	300

Dritter Abschnitt

Fahrzeuge	314
§ 18 Einteilung, Begriffserklärungen.....	314
§ 19 Radsatzlasten und Fahrzeuggewichte je Längeneinheit	320
§ 20 – bleibt frei –	323
§ 21 Räder und Radsätze.....	323
§ 22 Begrenzung der Fahrzeuge	328
§ 23 Bremsen	338

§ 24	Zug- und Stoßeinrichtungen	342
§ 25	Freie Räume und Bauteile an den Fahrzeugenden	345
§ 26	– bleibt frei –	348
§ 27	– bleibt frei –	348
§ 28	Ausrüstung und Anschriften	348
§ 29	– bleibt frei –	375
§ 30	– bleibt frei –	375
§ 31	– bleibt frei –	375
§ 32	Abnahme und Untersuchung der Fahrzeuge	375
§ 33	Überwachungsbedürftige Anlagen der Fahrzeuge.....	393

Vierter Abschnitt

Bahnbetrieb 401

§ 34	Begriff, Art und Länge der Züge.....	401
§ 35	Bremsen der Züge.....	408
§ 36	Zusammenstellen der Züge	421
§ 37	Ausrüsten der Züge mit Mitteln zur ersten Hilfeleistung	426
§ 38	Fahrordnung.....	427
§ 39	Zugfolge.....	430
§ 40	Fahrgeschwindigkeit.....	447
§ 41	– bleibt frei –	468
§ 42	Rangieren, Hemmschuhe	468
§ 43	Sichern stillstehender Fahrzeuge	470
§ 44	– bleibt frei –	472
§ 45	Besetzen der Triebfahrzeuge und Züge	472
§ 46	– bleibt frei –	483

Fünfter Abschnitt

Personal 484

§ 47	Betriebsbeamte.....	486
§ 48	Anforderungen an Betriebsbeamte	500
§ 49	– bleibt frei –	508
§ 50	– bleibt frei –	508

§ 51 – bleibt frei –	508
§ 52 – bleibt frei –	508
§ 53 – bleibt frei –	508
§ 54 Ausbildung, Prüfung	508

Sechster Abschnitt

Sicherheit und Ordnung auf dem Gebiet der Bahnanlagen 515

§ 55 – bleibt frei –	521
§ 56 – bleibt frei –	521
§ 57 – bleibt frei –	522
§ 58 – bleibt frei –	522
§ 59 – bleibt frei –	522
§ 60 – bleibt frei –	522
§ 61 – bleibt frei –	522
§ 62 Betreten und Benutzen der Bahnanlagen und Fahrzeuge	522
§ 63 Verhalten auf dem Gebiet der Bahnanlagen.....	528
§ 64 Beschädigen der Bahn und betriebsstörende Handlungen	532
§ 64a Eisenbahnbedienstete	533
§ 64b Ordnungswidrigkeiten.....	534

Siebter Abschnitt

Schlussbestimmungen..... 537

§ 65 Übergangsregelung.....	537
§ 66 Inkrafttreten.....	537

Abschnitt C

Anlagen zur EBO 538

Stichwortverzeichnis 560

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-Bundesamts 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. bzgl. Bahnübergängen, Zugbeeinflussung, Zugfunk und 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. jur. Frank Zwanziger erweitert.

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

Dabei wurde die Kommentierung durchgehend überarbeitet und in weiten Teilen neu gefasst, um insbesondere den Entwicklungen in den letzten 14 Jahren seit Erscheinen der Voraufgabe gerecht zu werden. Die Schwerpunkte liegen dabei insbesondere in der Berücksichtigung der zunehmenden Bedeutung des Europarechts (insbesondere mit den Schwerpunkten Interoperabilität und Sicherheitskultur) und im nationalen Recht in der Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen.

Besonderer Dank gilt dabei 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 den Autoren der Voraufgaben, allen voran Herrn Klaus-Dieter Wittenberg, ohne deren herausragendes Engagement dieser Kommentar niemals möglich gewesen wäre.

Alexander von Lüpke

Frank Zwanziger

6. Sicherheit und Ordnung auf dem Gebiet der Bahnanlagen (§§ 55 bis 64b)

Dieser Abschnitt regelt das Verhalten auf dem Gebiet der Bahnanlagen und regelt Sanktionen bei ordnungswidrigem Verhalten.

V. Internationale Vereinbarungen

Schon frühzeitig erforderte der grenzüberschreitende Verkehr auf der Schiene eine enge internationale Zusammenarbeit der Bahnen und ihrer Regierungen.

Der „Verein preußischer Eisenbahnverwaltungen“ wurde am 10. November 1846 gegründet und bereits ein Jahr später – am 2. Dezember 1847 – zum „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VDEV)“ umgebildet. Im Zuge seiner wachsenden Bedeutung schlossen sich ausländische Bahnverwaltungen zunächst als außerordentliche Mitglieder an, bis der Verein am 10. Dezember 1932 zum „Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV)“⁵ erweitert wurde. In dieser Form hat er bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs bestanden.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen veröffentlichte 1850 seine „Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands und einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereinsbahnen“, die laufend weiterentwickelt und 1861 als „Vorschriften des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen“, 1866 als „Technische Vereinbarungen (TV) des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen“ herausgegeben wurden. Dieser Titel wurde beibehalten; die letzte Fassung von 1930 blieb, durch neun Nachträge ergänzt, bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs in Kraft.

Auch auf Regierungsebene entwickelte sich eine fortschrittliche Zusammenarbeit.

Die erste „Internationale Konferenz betreffend die Technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE)“ fand auf Einladung des Schweizer Bundesrates im Oktober 1882 statt. Beteiligt waren die Regierungen von Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Italien und der Schweiz. Vorarbeiten für diese Konferenz hatte der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen geleistet. Eine zweite Konferenz folgte im Mai 1886.

Durch die TE wurden zunächst eine einheitliche Spurweite und technische Normen für das rollende Material festgelegt. In den späteren Fassungen (1908, 1913 und 1938) kamen nach und nach die internationale Wagenbegrenzungslinie, Vorschriften für die Breitereinschränkungen von Wagen und Ladungen sowie Zollvorschriften u. a. hinzu. Durch den Revisionstext (Fassungen 1960, 1968 und 1970) wurden auch Triebfahrzeuge in die Vorschriften einbezogen.

⁵ Mitglieder waren die Eisenbahnverwaltungen der Länder Dänemark, Deutschland, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Norwegen, Schweden, Schweiz und Ungarn.

Die EBO berücksichtigt sowohl die zurzeit gültige Fassung der „Technischen Einheit im Eisenbahnwesen (TE)“ von 1938 als auch deren Revisionstext 1988. Die TE ist eine Vereinbarung von 20 europäischen Staaten,⁶ die von den angeschlossenen Regierungen durch autonome Gesetzgebung als innerstaatliches Recht in Kraft gesetzt wurde. Sie soll den reibungslosen Übergang der Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr ermöglichen. Geschäftsführende Verwaltung der TE ist das Bundesamt für Verkehr in Bern. Die technische Entwicklung bei den Eisenbahnen machte eine Überarbeitung der teilweise veralteten Vorschriften der TE und einen Verzicht auf technisch überholte Grundnormen erforderlich.

Der Revisionstext der TE ist nicht ohne Auswirkungen geblieben, weil er in zahlreichen Fällen in den internationalen Vereinbarungen der Eisenbahnen berücksichtigt wird, z. B. im Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC), Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV), Kodex des Internationalen Eisenbahnverbandes (Code UIC). Dementsprechend ist er auch der Neufassung der EBO weitgehend zugrunde gelegt worden.

In Deutschland sind die jeweiligen Vereinbarungen durch die Bekanntmachungen der Reichsregierung vom 17. Februar 1887 (RGBl. S. 111), vom 25. Mai 1908 (RGBl. S. 362), vom 28. Mai 1914 (RGBl. S. 187) und vom 30. Juni 1939 (RGBl. II S. 912) in Kraft gesetzt worden.

Die Schweiz als geschäftsführende Verwaltung für die TE hat mit ihrem Entwurf aus dem Jahre 1988 eine Fortschreibung vorgenommen; diese Fassung ist jedoch noch nicht von allen Mitgliedstaaten ratifiziert.

Auf nichtstaatlicher Ebene entstand 1922 (neben dem bereits bestehenden Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen) der „Internationale Eisenbahnverband – Union Internationale des Chemins de fer (UIC)“ – aufgrund eines Beschlusses der allgemeinen Wirtschafts- und Finanzkonferenz des Völkerbundes mit dem Ziele der Vereinheitlichung und Verbesserung der Bedingungen für den Bau und Betrieb der Eisenbahnen im internationalen Verkehr.

Nach 1945 hat sich die Tätigkeit der UIC auf alle wesentlichen Aufgabenbereiche der Eisenbahnen ausgedehnt. Der Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen besteht seit Ende des Zweiten Weltkriegs nicht mehr; die von ihm herausgegebenen „Technischen Vereinbarungen“ vom 1. Dezember 1930 sind inzwischen in vieler Hinsicht überholt, als Materialsammlung aber immer noch interessantes Nachschlagewerk.

Eine wichtige Aufgabe der UIC ist es, die Verbindungen zu den zahlreichen nichtstaatlichen und zwischenstaatlichen Organisationen zu pflegen. Zur Durchführung von Forschungs- und Versuchsarbeiten diente der UIC das ERRI (European Rail Research

⁶ Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Tschechien, Slowakei, Türkei, Ungarn.

Nr.	Begriff EBO	Begriff CSM-RA	Wertung – Hinweise
7	–	Explizites Risikoakzeptanzkriterium (RAC)	Keine direkte Entsprechung in der EBO. Regelbasierte Ansätze kennen ein explizites Risikoakzeptanzkriterium i. d. R. nicht. Auf der anderen Seite kann die Nachweisführung danach als Nachweis gleicher Sicherheit (gegenüber dem Kriterium) auch im Sinne der EBO angesehen werden. Damit ergibt sich die Notwendigkeit, dass sich das explizite RAC an der Leistung von den Anerkannten Regeln der Technik (im Sinne der EBO) orientieren muss. Die in der CSM-RA veröffentlichten Entwurfsziele dürfen selbst als ausdrückliche Vorschrift gelten.
8	Form des Nachweises ist unbestimmt.	Schritte des RMV und zu beteiligende Rollen	Die EBO macht selbst keine konkreten Vorgaben zu diesem Nachweis. Bei der Ermittlung der Risikoakzeptanz, -evaluierung und ggf. unabhängigen Bewertung nach CSM-RA sind hier i. d. R. strengere Vorgaben anzulegen.

Zu Abs. 3

Abs. 3 wurde durch Art. 1 des „Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen“ vom 27. April 2002³⁴ geändert. Ziel des Gesetzes ist es, die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.³⁵

26

Schon vor dieser Novellierung war eine behindertenfreundliche Anwendung der EBO im Jahr 1991 als ein ausdrückliches Ziel in die Verordnung aufgenommen worden. Durch die Änderung 2002 wurde dieses Ziel noch deutlicher hervorgehoben. An seiner Erfüllung haben die Eisenbahnunternehmen, die anerkannten Behindertenverbände und auch die Behörden mitzuwirken.

Für Behörden hat der Gesetzgeber einen weitreichenden, allgemeinen Auftrag formuliert. Danach sollen Dienststellen und sonstige Einrichtungen der Bundes- und Landesverwaltung, einschließlich der bundesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts, im Rahmen ihres jeweiligen Aufgabenbereichs die in § 1 BGG genannten Ziele aktiv fördern und bei der Planung von Maßnahmen beachten.

34 Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002, BGBl. I S. 1467, 1468, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 10. Juli 2018, BGBl. I S. 1117.

35 Hennes, Barrierefrei gestaltete Eisenbahnen – mehr Mobilitätschancen für behinderte Menschen, EI – Der Eisenbahningenieur (54) 5/2003, S. 96.

Rn

Erfasst sind damit auch die planerischen Entscheidungen gemäß § 18 AEG, aber auch Entscheidungen gemäß § 32 Abs. 1 EBO (Zulassung neuer Eisenbahnfahrzeuge für den Personenverkehr). Die öffentlich-rechtlichen Belange des BGG sind von Amts wegen zu berücksichtigen. Dies gilt entsprechend für die Wahrnehmung der Aufgaben im Rahmen der Interoperabilität durch Benannte Stellen.

§ 8 des BGG regelt die Herstellung der in § 4 definierten Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr. Ein bisheriger Bestandsschutz bleibt unberührt. Abs. 2 verweist u. a. für Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel auf andere Vorschriften des Bundes, wie z. B. auf die mit dem BGG geänderten Regelungen der EBO. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.

Bedingt durch den tatsächlichen Herstellungsprozess sind auch die Hersteller von Fahrzeugen zur Personenbeförderung verpflichtet, beim Bau neuer Fahrzeuge die Belange des BGG zu berücksichtigen. Neue Fahrzeuge, die keine barrierefreie Nutzung durch Behinderte ermöglichen, dürften künftig Probleme bei der behördlichen Zulassung haben. Ob die notwendige Abnahme für einzelne Fahrzeuge dennoch erteilt werden kann, ist im Einzelfall zu prüfen.

§ 13 BGG führt für den Geltungsbereich des BGG eine öffentlich-rechtliche Verbandsklage zugunsten von Verbänden behinderter Menschen ein, wenn der Verband durch die Maßnahme in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich berührt wird. Dabei setzt diese Klagemöglichkeit nicht voraus, dass der klagende Verband in eigenen subjektiven Rechten verletzt ist. Vielmehr wird ihm allgemein die Möglichkeit eingeräumt, die tatsächliche Anwendung von Vorschriften durchzusetzen, die dem Schutz behinderter Menschen dienen. Die Rechte ergeben sich im Einzelnen aus § 13 BGG. Eine vorhabenbezogene Verbandsfeststellungsklage nach § 13 Abs. 1 S. 1 des BGG hat keine aufschiebende Wirkung gemäß § 80 Abs. 1 VwGO. Im Rahmen der Verbandsfeststellungsklage nach § 13 Abs. 1 S. 1 BGG kann ein vorhabenbezogener Rechtsschutz auch nicht nach § 123 VwGO gewährt werden.³⁶

Auffällig ist, dass die EBO und das Gesetz zunächst im Wortlaut unterschiedlich weit reichende Schutzziele formulieren. Dem BGG ist zu entnehmen, dass das Merkmal „barrierefrei“ umgesetzt ist, wenn ein gestalteter Lebensbereich für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar ist.

Mit ihrer Formulierung in § 2 Abs. 3 S. 1 EBO, wonach die Anwendung der Vorschriften die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch behinderte Menschen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglichen soll, berücksichtigt die EBO die Besonderheiten des Massenverkehrsmittels Eisenbahn und gewährt gegenüber den strengeren Vorschriften des BGG gewisse Erleichterungen.

³⁶ VGH Mannheim, Beschluss vom 6. Dezember 2004 – 5 S 1704/04 –, NVwZ-RR 2005, S. 635.

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

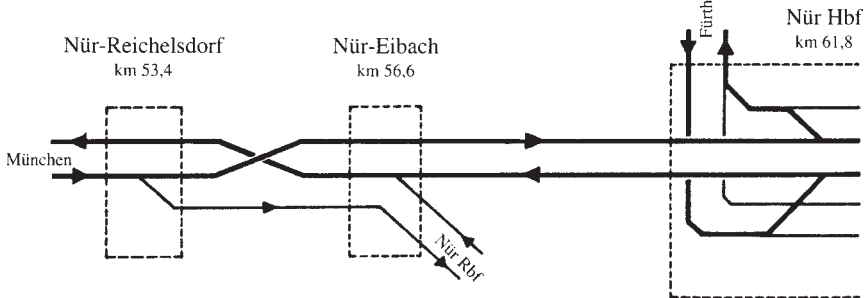
- 2 Die signaltechnischen Einrichtungen an zweigleisigen Eisenbahnstrecken tragen der Vorschrift des Rechtsfahrens Rechnung und verhindern ein unbeabsichtigtes Überleiten auf das linke Streckengleis. Muss ausnahmsweise im Gegengleis (links) gefahren werden, so sind die Signale in der Regel nicht mehr 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 Zuges, beschleunigt bzw. erst ermöglicht wird.

Rn

Zu Abs. 1 Nr. 8

- 13 „Zugbegleiter“ i. S. d. EBO sind die Zugführer und Zugschaffner, sofern sie betriebliche Aufgaben wahrnehmen; nicht dazu gehören die Zugrevisoren.

Zu Abs. 1 Nr. 9

- 14 Kleinlokomotiven gehören zu den Triebfahrzeugen. Dass sie dennoch ausdrücklich aufgeführt sind, hat rein historische Gründe in der ehemals anderen Ausbildung gegenüber den Triebfahrzeugführern. Mit dem Erlass der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TFV) ist dieser Unterschied obsolet. Der frühere Begriff „Beimann“ wurde durch den neutralen Begriff „Triebfahrzeugbegleiter“ ersetzt. Eine sachliche Änderung ist dadurch nicht eingetreten.

Nicht in der EBO genannt ist der „Lokrangierführer“, der den Fahrzeugführern zuzuordnen ist. Beim Einsatz von Funkfernsteuerung nimmt er die Aufgaben des Triebfahrzeugführers und des Rangierleiters/-begleiters wahr. Mit der Funkfernsteuerung kann der Lokrangierführer das Triebfahrzeug auch von Standorten außerhalb des Führerraums steuern (vgl. Erl. zu § 18 Abs. 4).

In der Praxis durchgesetzt hat sich als Oberbegriff für Triebfahrzeugführer, Bediener von Kleinlokomotiven und Führer von Nebenzugfahrzeugen der Begriff Triebfahrzeugführer. Diese Terminologie hat auch die Verordnung über die Erteilung der Fahrberechtigung an Triebfahrzeugführer sowie die Anerkennung von Personen und Stellen für Ausbildung und Prüfung (Triebfahrzeugführerscheinverordnung – TFV) vom 29. April 2011 übernommen.

Damit ist auch der Begriff des „Eisenbahnfahrzeugführers“, wie er vorübergehend in der Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie bzw. der VDV-Schrift 753 verwendet wurde, überholt. Mit Blick auf die Gültigkeit der VDV-Schrift 753 führt das Eisenbahn-Bundesamt auf seiner Internetseite Folgendes aus: „Die Vierzehnte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften beinhaltet Änderungen der TFV, insbesondere betreffend §21 Übergangsvorschriften. Die bisher im Bereich der Regionalbahnen üblichen VDV-Führerscheine sind auf dem übergeordneten Netz nach Ablauf einer Übergangsfrist nicht mehr zulässig. Stattdessen benötigen nun auch die Triebfahrzeugführer der ehemaligen ‚Regionalbahnen‘ einen Triebfahrzeugführerschein gemäß TFV. Die Übergangsfrist endet am 05.12.2022. Ab dem 06.12.2022 sind auch die Triebfahrzeugführer der ehemaligen Regionalbahnen verpflichtet, einen Triebfahrzeugführerschein nach europäischem Muster vorzuweisen. VDV-Führerscheine werden nicht mehr akzeptiert.“³

Nach dem Vorschlag des Rates der EU vom 13. Januar 2006 für eine „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Zertifizierung von mit dem Führen von Triebfahrzeugen und Zügen im Eisenbahnnetz der Gemeinschaft betrauten Triebfahr-

3 Umstellung von Eisenbahnfahrzeug-Führerschein nach VDV-Schrift 753; https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Tfz-Fuehrerscheinstelle/VDV-Fuehrerschein/vdv-fuehrerschein_node.html

zeugführern“ umfasst der Begriff „Triebfahrzeugführer“ eine Person, die in der Lage und befugt ist, Züge, einschließlich Lokomotiven, Rangierlokomotiven, Bauzüge, Eisenbahnfahrzeuge für Unterhaltungsarbeiten und Züge für den Personen- und Güterverkehr, selbständig, verantwortlich und sicher zu fahren (Art. 2).

Durch die Elfte Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wurde das Mindestalter von Triebfahrzeugführern von bis dato 21 auf 20 Jahre herabgesetzt.

Übersicht der Funktionen der Betriebsbeamten:⁴

Betriebsbeamte im Sinne Abs. 1 sind			Beispiele für entsprechende Funktionen bei den Eisenbahnunternehmen heute
1.	<i>Leitende oder Aufsichtführende in der Erhaltung der Bahnanlagen und im Betrieb der Bahn</i>	➔	<ul style="list-style-type: none"> - Eisenbahnbetriebsleiter und Stellvertreter - Leiter und ihre Vertreter in den Unternehmenszentralen sowie den regionalen Stellen, die im Rahmen ihrer Zuständigkeiten für Bau, Instandhaltung, Instandsetzung und Betrieb der Eisenbahn Weisungen erteilen.
2.	<i>Betriebskontrolleure und technische Kontrolleure</i>		<ul style="list-style-type: none"> - Mitarbeiter mit Überwachungsfunktionen für Bau, Instandhaltung und Betrieb der Eisenbahn - Fachbeauftragte - Baubetriebskoordinator
3.	<i>Leiter von Bahnhöfen, Fahrdienstleiter, Zugleiter, Aufsichtsbeamte und Zugmelder</i>		<ul style="list-style-type: none"> - Bezirksleiter Betrieb - Fahrdienstleiter, -helfer, Assistent im Steuerbezirk - Zugleiter, -melder, -lenker
4.	<i>Leiter von technischen Dienststellen des äußeren Eisenbahndienstes sowie andere Aufsichtführende im Außendienst dieser Stellen</i>		<ul style="list-style-type: none"> - Bezirksleiter, z. B. Fahrbahn, LST, E/M, Tk - Teamleiter, z. B. Fahrbahn, LST, E/M, Tk - Meister, z. B. Fahrbahn, LST, E/M, Tk - Bauüberwacher Bahn - Leiter Betriebswerkstätten
5.	<i>Weichensteller und Rangierleiter</i>		<ul style="list-style-type: none"> - Weichenwärter - Rangierbegleiter - Mitarbeiter Hilfszug
6.	<i>Wagenuntersuchungs- und Bremsbeamte</i>		<ul style="list-style-type: none"> - siehe hierzu Rn 12
7.	<i>Strecken- und Schrankenwärter</i>		<ul style="list-style-type: none"> - Schrankenwärter - Bahnübergangsposten (BÜP) - Hilfsposten

⁴ In Anlehnung an eine interne Weisung der DB Netz AG vom 1. Oktober 2004.

ISBN 978-3-96245-220-9



9 783962 452209