

## **Mitarbeit erbeten: neue Regeln für Bahnübergänge in der EBO geplant**

Liebe Kollegen,

unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat sich eine Arbeitsgruppe der Überarbeitung des § 11 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) angenommen. Die Gründe hierfür sind im Begleitschreiben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und im Text zur vorgesehenen Änderung nachzulesen.

Hier sind auch die Museumsbahnen gefordert, sofern sie über eine eigene Infrastruktur verfügen. Die vorgesehenen Änderungen bringen in der Regel mindestens einmalige Kosten für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) mit sich, die hier abgefragt werden.

Der Verband bittet die EIU unter Euch, die für die vorgesehene Umrüstung entstehenden Kosten zu ermitteln und uns bis

**Montag, dem 15. Juni 2015**

mitzuteilen. Dies kann unter Verwendung der eingeschlossenen Tabelle geschehen, besser noch aber in freiem Text. Bitte sendet Eure Antwort an [info@vdmtd.de](mailto:info@vdmtd.de) und nicht an den VDV. Auch weitere Kommentare sind ausdrücklich erwünscht.

Der Verband möchte die Antworten der Mitglieder, gegebenenfalls verbunden mit eigenen Erläuterungen, geschlossen an den VDV weiterleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen  
Günther Steinhauer, Vorsitzender

**Rundschreiben-Nr. 8/2015**  
(VEV) Eisenbahnverkehr

**Technik**

Georg Sinnecker  
T 0221 57979-134  
F 0221 57979-8134  
E sinnecker@vdv.de

**Kommentare zum Entwurf der siebten Änderungsverordnung EBO, hier § 11, sowie Ermittlung der Erfüllungsaufwände durch die Verkehrsunternehmen**

6. Mai 2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach intensiven Gesprächen mit den Beteiligten des Sektors wurde unter Leitung des BMVI der § 11 der EBO einer Überarbeitung unterzogen. Im Anhang zu diesem Rundschreiben finden Sie den aktuellen Stand „Entwurf 7 ÄndV EBO\_.doc“ als Word-Dokument zur Kommentierung und insbesondere der Abschätzung der Erfüllungsaufwände für die Infrastrukturunternehmen ab Seite 11 bis Seite 14 der Unterlage.

Bitte schätzen Sie für Ihr Unternehmen die Aufwände zu den einzelnen aufgeführten Änderungen ab und tragen das entsprechend zugrunde gelegte Mengengerüst, aus dem sich Ihre Aufwände herleiten lassen, in die vorbereiteten Tabellen ein. Verbale Beschreibungen, wie Sie zu den Angaben gelangen, sind hierbei hilfreich und durchaus erwünscht!

Wir werden nach Rückmeldeschluss die einzelnen Angaben der Mitgliedsunternehmen zusammenfassen und in einem Antwortschreiben an das BMVI bis Ende Juni 2015 zurückmelden. Kommentare zu den Änderungen der einzelnen Absätze des § 11 EBO können Sie ebenfalls anfügen.

Bitte verteilen Sie den vorliegenden Entwurf nicht außerhalb Ihrer Organisation, da sich einige Passagen von der endgültigen Version der EBO unterscheiden können.

Senden Sie Ihre Antwort bis spätestens **23.06.2015** an

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. / Herrn Georg Sinnecker /  
Kamekestraße 37-39 / 50672 Köln / E-Mail: sinnecker@vdv.de

Mit freundlichen Grüßen



Martin Schmitz  
Geschäftsführer Technik

**Anlage**

**Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.**

Hauptgeschäftsstelle  
Kamekestraße 37-39  
50672 Köln  
T 0221 57979-0  
F 0221 57979-8000

info@vdv.de  
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand  
Präsident und Vizepräsidenten  
Jürgen Fenske (Präsident)  
Joachim Berends  
Horst Klein  
Herbert König  
Prof. Knut Ringat  
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer  
Oliver Wolff

Haltestellen  
Stadtbahn bis Friesenplatz,  
Regionalzüge bis  
Bahnhof Köln West



# **Entwurf einer Siebten Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung**

## **A. Problem und Ziel**

Die Verkehrsverhältnisse auf der Straße und Schiene haben sich seit der letzten Änderung sowohl in Bezug auf Intensität und Zusammensetzung als auch hinsichtlich des technischen Entwicklungsstandes massiv geändert. Auch der Erkenntnis und Entwicklungsstand der Wissenschaft hat sich weiterentwickelt. Der Rechtsrahmen zur Sicherung höhengleicher Kreuzungen zwischen den beiden Verkehrssystemen Straße und Schiene hat sich hingegen seit den 1960er Jahren nicht geändert. Zur Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen sollen verschiedene Regelungen neu gefasst werden.

## **B. Lösung**

Mit der vorliegenden Rechtsverordnung, durch die ausschließlich § 11 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) geändert werden soll, sollen die rechtlichen Grundlagen für eine Erhöhung der Sicherheit an Bahnübergängen geschaffen werden.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden grundsätzlich zur Nachrüstung der Bahnübergänge von Feld- und Waldwegen mit einem Andreaskreuz verpflichtet. Bislang besteht für diese Bahnübergänge nach dem Wortlaut der EBO keine Pflicht, ein Andreaskreuz aufzustellen.

Bei neu errichteten Bahnübergängen sollen Blinklichter nicht mehr verwendet und durch Lichtzeichen ersetzt werden.

Der Vorrang der Sicherungsart „Übersicht“ vor „hörbaren Signalen“ soll deutlich herausgestellt werden. Hörbare Signale werden als nützlich erachtet, wenn sie unterstützend und als zusätzliche Maßnahme eingesetzt werden. Sie sollen aber zukünftig nicht mehr dazu verwendet werden können, nicht ausreichende Übersichten durch Pfeifsignale zu kompensieren.

Die betrieblichen Abläufe bei Anrufschranken sollen mehr Sicherheit bieten. Bei Bahnübergängen, die für den Fahrdienstleiter einzusehen sind, kann der Fahrdienstleiter den Schließzeitpunkt der Schranken genau bestimmen. Ist die Schranke zentral gesteuert, so hat sich der Wegeneutzer des Bahnübergangs nach dem Überqueren beim Fahrdienstleiter zu melden. Dies kann vergessen werden, insofern ist eine Gefahrenraumüberwachung unbedingt erforderlich.

Bei der Sicherung von Bahnübergängen durch Posten sollen deren Einsatzmöglichkeiten stringenter geregelt werden. Die Änderungen dienen zudem einer Erhöhung der Sicherheit des als Posten tätigen Personals.

Die geplanten Änderungen führen im Ergebnis zu Nachrüstpflchten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Nachrüstung hat bis zum Ablauf des 31. Dezember 2017 zu erfolgen.

## **C. Alternativen**

Es gibt keine Alternative. Die EBO als maßgebliche Rechtsnorm für die Sicherheit im Eisenbahnwesen regelt die Ausrüstung und Gestaltung an Bahnübergängen für Haupt- und Nebenbahnen. Die geschilderten Verbesserungen der Sicherheit an Bahnübergängen lassen sich nur durch eine Änderung der EBO erzielen.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

### Bund

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

### Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Ein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger entsteht nicht.

### E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Siebte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung bewirkt einen einmaligen Umstellungsaufwand in Höhe von Millionen Euro. Zusätzlich entsteht ein laufender Erfüllungsaufwand.

### E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

## **F. Sonstige Kosten**

## Entwurf für eine

### Siebte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Vom [Datum der Ausfertigung]

Auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und Nummer 1b in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 16. April 2007 (BGBl. I S. 522) und § 26 Absatz 5 durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

#### Artikel 1

#### Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 01. Dezember 2012 (BGBl. Jahrgang 2012, Teil I Nr. 37, S. 1703) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. **§ 11 wird wie folgt geändert:**

a) **Absatz 3 Satz 3 wird wie folgt geändert:**

aa) **Nummer 1 wird gestrichen.**

bb) **Aus den Nummern 2 bis 4 werden die Nummern 1 bis 3.**

Geltendes Recht	Änderungen
<b>§ 11 Bahnübergänge</b>	
(3) Auf Bahnübergängen hat der Eisenbahnverkehr Vorrang vor dem Straßenverkehr. Der Vorrang ist durch Aufstellen von Andreaskreuzen (Anlage 5 Bild 1) zu kennzeichnen. Dies ist nicht erforderlich an Bahnübergängen von	(3) Auf Bahnübergängen hat der Eisenbahnverkehr Vorrang vor dem Straßenverkehr. Der Vorrang ist durch Aufstellen von Andreaskreuzen (Anlage 5 Bild 1) zu kennzeichnen. Dies ist nicht erforderlich an Bahnübergängen von
1.	1.
Feld- und Waldwegen, wenn die Bahnübergänge ausreichend erkennbar sind,	Fußwegen
2.	2. Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr, die als solche gekennzeichnet sind,
Fußwegen	3.
3.	Anderen Straßen und Wegen über Nebengleise,

<p>Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr, die als solche gekennzeichnet sind,</p> <p>4.</p> <p>Anderen Straßen und Wegen über Nebengleise, wenn die Bahnübergänge für das Befahren mit Eisenbahnfahrzeugen durch Posten vom Straßenverkehr freigehalten werden.</p>	<p>wenn die Bahnübergänge für das Befahren mit Eisenbahnfahrzeugen durch Posten vom Straßenverkehr freigehalten werden.</p>
---	---

**b) In Absatz 6 Satz 2 wird das Wort „sollen“ durch das Wort „dürfen“ ersetzt.**

<b>Geltendes Recht</b>	<b>Änderungen</b>
<b>§ 11 Bahnübergänge</b>	
<p>(6) Bahnübergänge sind durch</p> <p>1.</p> <p>Lichtzeichen (Anlage 5 Bild 2) oder Blinklichter (Anlage 5 Bild 4) oder</p> <p>2.</p> <p>Lichtzeichen mit Halbschranken (Anlage 5 Bild 3) oder Blinklichter mit Halbschranken (Anlage 5 Bild 5) oder</p> <p>3.</p> <p>Lichtzeichen mit Schranken (Anlage 5 Bild 3) oder</p> <p>4.</p> <p>Schranken technisch zu sichern, soweit nachstehend keine andere Sicherung zugelassen ist. Als neue technische Sicherungen sollen Blinklichter und Blinklichter mit Halbschranken nicht mehr verwendet werden.</p>	<p>(6) Bahnübergänge sind durch</p> <p>1.</p> <p>Lichtzeichen (Anlage 5 Bild 2) oder Blinklichter (Anlage 5 Bild 4) oder</p> <p>2.</p> <p>Lichtzeichen mit Halbschranken (Anlage 5 Bild 3) oder Blinklichter mit Halbschranken (Anlage 5 Bild 5) oder</p> <p>3.</p> <p>Lichtzeichen mit Schranken (Anlage 5 Bild 3) oder</p> <p>4.</p> <p>Schranken technisch zu sichern, soweit nachstehend keine andere Sicherung zugelassen ist. Als neue technische Sicherungen dürfen Blinklichter und Blinklichter mit Halbschranken nicht mehr verwendet werden.</p>

**c) Absatz 7 wird wie folgt geändert:**

**aa) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:**

„1. bei schwachem Verkehr (Absatz 13) durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder bei nicht (ausreichend) vorhandener Übersicht auf die Bahnstrecke an eingleisigen Bahnen durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18), wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h – an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen höchstens 60 km/h – beträgt. Die Sicherungsart Übersicht darf nicht zugunsten der Sicherungsart Langsamfahrten in Verbindung mit hörbaren Signalen aufgegeben werden. Bei der Sicherung durch hörbare Signale sind vorhanden Sichtflächen zu pflegen und ohne Planrechtsverfahren erzielbare Sichtflächen herzustellen und zu pflegen;“

**bb) In Nummer 2 werden die Wörter „oder bei fehlender Übersicht auf die Bahnstrecke - mit besonderer Genehmigung (§ 3 Abs. 2) – durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge, wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h – an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen höchstens 60 km/h – beträgt“ gestrichen.**

Geltendes Recht	Änderungen
<b>§ 11 Bahnübergänge</b>	
<p>(7) Bahnübergänge dürfen gesichert werden</p> <p>1.</p> <p>bei schwachem Verkehr (Absatz 13) durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder bei fehlender Übersicht auf die Bahnstrecke an eingleisigen Bahnen durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18), wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h – an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen höchstens 60 km/h – beträgt;</p> <p>2.</p> <p>bei mäßigem Verkehr (Absatz 13) und eingleisigen Bahnen durch die Übersicht auf die Bahnstrecken in Verbindung mit hörbaren Signalen der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18) oder bei fehlender Übersicht auf die Bahnstrecke - mit besonderer Genehmigung (§ 3 Abs. 2) – durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge, wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h – an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen höchstens 60 km/h – beträgt.</p>	<p>(7) Bahnübergänge dürfen gesichert werden</p> <p>1.</p> <p>bei schwachem Verkehr (Absatz 13) durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder bei nicht (ausreichend) vorhandener Übersicht auf die Bahnstrecke an eingleisigen Bahnen durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18), wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h – an Bahnübergängen von Feld- und Waldwegen höchstens 60 km/h – beträgt. Die Sicherungsart Übersicht darf nicht zugunsten der Sicherungsart Langsamfahrten in Verbindung mit hörbaren Signalen aufgegeben werden. Bei der Sicherung durch hörbare Signale sind vorhanden Sichtflächen zu pflegen und ohne Planrechtsverfahren erzielbare Sichtflächen herzustellen und zu pflegen;</p> <p>2.</p> <p>bei mäßigem Verkehr (Absatz 13) und eingleisigen Bahnen durch die Übersicht auf die Bahnstrecken in Verbindung mit hörbaren Signalen der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18).</p>

**d) Absatz 9 wird wie folgt gefasst:**

„(9) Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen dürfen bis zu einer Geschwindigkeit der Eisenbahn von 120 km/h bei eingleisigen und 80 km/h bei mehrgleisigen Strecken durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18) gesichert werden. Bei neuen Bahnübergängen von Fuß- und Radwegen ist eine Sicherung ausschließlich durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge nicht zulässig. Außerdem

müssen | dürfen

Umlaufsperrn oder ähnlich wirkende Einrichtungen angebracht sein.“

Geltendes Recht	Änderungen
<b>§ 11 Bahnübergänge</b>	
<p>(9) Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen dürfen durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18) gesichert werden. Außerdem</p> <p>müssen   dürfen</p> <p>Umlaufsperrn oder ähnlich wirkende Einrichtungen angebracht sein.</p>	<p>(9) Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen dürfen bis zu einer Geschwindigkeit der Eisenbahn von 120 km/h bei eingleisigen und 80 km/h bei mehrgleisigen Strecken durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18) gesichert werden. Bei neuen Bahnübergängen von Fuß- und Radwegen ist eine Sicherung ausschließlich durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge nicht zulässig. Außerdem</p> <p>müssen   dürfen</p> <p>Umlaufsperrn oder ähnlich wirkende Einrichtungen angebracht sein.</p>

**e) In Absatz 10 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe b rechte Spalte wird wie folgt gefasst:**

„b) durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18), wenn ihre Geschwindigkeit am Bahnübergange höchstens 60 km/h beträgt, wobei bei der Sicherung durch hörbare Signale sind vorhandene Sichtflächen zu pflegen und ohne Planrechtsverfahren erzielbare Sichtflächen herzustellen und zu pflegen sind, oder“

Geltendes Recht	Änderungen
<b>§ 11 Bahnübergänge</b>	
<p>(10 ) Bahnübergänge von Privatwegen</p> <p>Ohne öffentlichen Verkehr, die als sol-   1. ohne öffentlichen Verkehr, die als sol-</p>	<p>(10 ) Bahnübergänge von Privatwegen</p> <p>Ohne öffentlichen Ver-   1. ohne öffentlichen Verkehr, die als solche</p>



<p>che gekennzeichnet sind, dürfen gesichert werden bei einer Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang von höchstens 140 km/h</p> <p>a) durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) und Abschlüsse oder</p> <p>b) durch Abschlüsse in Verbindung mit einer Sprechanlage zum zuständigen Betriebsbeamten</p>	<p>che gekennzeichnet sind, dürfen gesichert werden</p> <p>a) durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder</p> <p>b) durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18), wenn ihre Geschwindigkeit am Bahnübergange höchstens 60 km/h beträgt, oder</p> <p>c) durch Abschlüsse in Verbindung mit einer Sprechanlage zum zuständigen Betriebsbeamten oder</p> <p>d) mit besonderer Genehmigung (§3 Abs. 2) – durch Abschlüsse;</p> <p>2. mit öffentlichem Verkehr in Hafen- und Industriegebieten dürfen bei schwachem und mäßigem Verkehr (Absatz 13) gesichert werden.</p> <p>a) durch die Übersicht oder</p> <p>b) durch Abschlüsse, wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h beträgt.</p>	<p>kennzeichnet sind, dürfen gesichert werden bei einer Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang von höchstens 140 km/h</p> <p>a) durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) und Abschlüsse oder</p> <p>b) durch Abschlüsse in Verbindung mit einer Sprechanlage zum zuständigen Betriebsbeamten</p>	<p>gekennzeichnet sind, dürfen gesichert werden</p> <p>a) durch die Übersicht auf die Bahnstrecke (Absatz 12) oder</p> <p>b) durch hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge (Absatz 18), wenn ihre Geschwindigkeit am Bahnübergange höchstens 60 km/h beträgt (Bei der Sicherung durch hörbare Signale sind vorhandene Sichtflächen zu pflegen und ohne Planrechtsverfahren erzielbare Sichtflächen herzustellen und zu pflegen.), oder</p> <p>c) durch Abschlüsse in Verbindung mit einer Sprechanlage zum zuständigen Betriebsbeamten oder</p> <p>d) mit besonderer Genehmigung (§3 Abs. 2) – durch Abschlüsse;</p> <p>2. mit öffentlichem Verkehr in Hafen- und Industriegebieten dürfen bei schwachem und mäßigem Verkehr (Absatz 13) gesichert werden.</p> <p>a) durch die Übersicht oder</p> <p>b) durch Abschlüsse, wenn die Geschwindigkeit der Eisenbahnfahrzeuge am Bahnübergang höchstens 20 km/h beträgt.</p>
<p>Abschlüsse (z. B. Sperrbalken, Tore) sind von demjenigen, dem die Verkehrssicherungspflicht obliegt, verschlossen, mit besonderer</p>	<p>Abschlüsse (z. B. Sperrbalken, Tore) sind von demjenigen, dem die Verkehrssicherungspflicht obliegt, verschlossen, mit besonderer</p>	<p>Abschlüsse (z. B. Sperrbalken, Tore) sind von demjenigen, dem die Verkehrssicherungspflicht obliegt, verschlossen, mit besonderer</p>	<p>Abschlüsse (z. B. Sperrbalken, Tore) sind von demjenigen, dem die Verkehrssicherungspflicht obliegt, verschlossen, mit besonderer</p>

Genehmigung (§ 3 Abs. 2) nur geschlossen zu halten.	gung (§ 3 Abs. 2) nur geschlossen zu halten.
---	--

**f) Absatz 11 Satz 2 wird wie folgt gefasst:**

„Posten haben die Wegebenutzer mindestens so lange durch Zeichen und / oder Hilfsmittel anzuhalten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.“

Geltendes Recht	Änderungen
<b>§ 11 Bahnübergänge</b>	
(11) Eine Sicherung nach den Absätzen 6 bis 10 ist nicht erforderlich, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert wird. Der Posten hat die Wegebenutzer so lange durch Zeichen anzuhalten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.	(11) Eine Sicherung nach den Absätzen 6 bis 10 ist nicht erforderlich, wenn der Bahnübergang durch Posten gesichert wird. Posten haben die Wegebenutzer mindestens so lange durch Zeichen und / oder Hilfsmittel anzuhalten, bis das erste Eisenbahnfahrzeug etwa die Straßenmitte erreicht hat.

**g) Dem Absatz 12 wird folgender Satz 2 angefügt:**

„Für Bahnübergänge an nicht öffentlichen Wegen und Straßen oder an Wegen und Straßen ohne öffentlichen Verkehr genügt für die Bemessung der Sichtflächen die Annahme einer Geschwindigkeit von 20 km/h auf dem Weg oder der Straße. Sollen auf dem Weg oder der Straße höhere Geschwindigkeiten zugrunde gelegt werden, hat dies der Baulastträger des Weges oder der Straße mit der Eisenbahn zu vereinbaren. Dabei sind für die Gewährleistung der Sicherheit erforderliche Maßnahmen und deren Kostentragung festzulegen.“

Geltendes Recht	Änderungen
<b>§ 11 Bahnübergänge</b>	
(12) Die Übersicht auf die Bahnstrecke ist vorhanden, wenn die Wegebenutzer bei richtigem Verhalten auf Grund der Sichtverhältnisse die Bahnstrecke so weit und in einem solchen Abstand übersehen können, daß sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang ungefährdet überqueren oder vor ihm anhalten können.	(12) Die Übersicht auf die Bahnstrecke ist vorhanden, wenn die Wegebenutzer bei richtigem Verhalten auf Grund der Sichtverhältnisse die Bahnstrecke so weit und in einem solchen Abstand übersehen können, dass sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den Bahnübergang ungefährdet überqueren oder vor ihm anhalten können.  Für Bahnübergänge an nicht öffentlichen Wegen und Straßen oder an Wegen und Straßen ohne öffentlichen Verkehr genügt für die Bemessung der Sichtflächen die Annahme einer Geschwin-

	<p>digkeit von 20 km/h auf dem Weg oder der Straße. Sollen auf dem Weg oder der Straße höhere Geschwindigkeiten zugrunde gelegt werden, hat dies der Baulastträger des Weges oder der Straße mit der Eisenbahn zu vereinbaren. Dabei sind für die Gewährleistung der Sicherheit erforderliche Maßnahmen und deren Kostentragung festzulegen.</p>
--	--

**h) Dem Absatz 17 wird folgender Satz 3 angefügt:**

„Die Gefahrenraumüberwachung ausschließlich mittels Gegensprechanlage ist bei neuen Anlagen nicht zulässig.“

<b>Geltendes Recht</b>	<b>Änderungen</b>
<b>§ 11 Bahnübergänge</b>	
<p>(17) Anrufschraken sind Schranken, die ständig oder während bestimmter Zeiten geschlossen gehalten und auf Verlangen des Wegebenutzers, wenn dies ohne Gefahr möglich ist, geöffnet werden. Anrufschraken sind mit einer Sprechanlage auszurüsten, wenn der Schrankenwärter den Bahnübergang von der Bedienungsstelle aus nicht einsehen kann.</p>	<p>(17) Anrufschraken sind Schranken, die ständig oder während bestimmter Zeiten geschlossen gehalten und auf Verlangen des Wegebenutzers, wenn dies ohne Gefahr möglich ist, geöffnet werden. Anrufschraken sind mit einer Sprechanlage auszurüsten, wenn der Schrankenwärter den Bahnübergang von der Bedienungsstelle aus nicht einsehen kann.</p> <p>Die Gefahrenraumüberwachung ausschließlich mittels Gegensprechanlage ist bei neuen Anlagen nicht zulässig.</p>

**i) Absatz 19 wird wie folgt gefasst:**

„(19) Ein Bahnübergang, dessen technische Sicherung ausgefallen ist, muss – außer bei Hilfszügen nach § 40 Absatz 6 – spätestens mit Ablauf des auf die Feststellung der Störung folgenden Arbeitstages durch Posten nach Absatz 11 gesichert werden. Bis zur Vornahme der Sicherung durch Posten darf eine Zug- oder Rangierfahrt, nachdem diese angehalten hat und die Wegebenutzer durch Achtung-Signal gewarnt sind, den Bahnübergang ohne Sicherung durch Posten befahren. Eine gestörte technische Sicherung ist unverzüglich wieder instand zu setzen. Sie darf nicht ohne Planrechtsverfahren dauerhaft zugunsten einer Sicherung durch Posten aufgegeben werden. Bei der Außerbetriebsetzung von Bahnübergangs-Sicherungsanlagen aufgrund planbarer Arbeiten ist --- außer in Hafen- und Industriegebieten (StVO § 19 Absatz (1) Nr. 3) --- stets durch stationäre Posten zu sichern. Die Sicherung ist dann auch während der Vorbeifahrt der Zug- oder der Rangierfahrt vorzunehmen.“

<b>Geltendes Recht</b>	<b>Änderungen</b>
<b>§ 11 Bahnübergänge</b>	

(19) Ein Bahnübergang, dessen technische Sicherung ausgefallen ist, muß – außer bei Hilfszügen nach § 40 Abs. 6 – durch Posten nach Absatz 11 gesichert werden. Ein Zug, der mit dem Triebfahrzeugführer allein besetzt ist, darf, nachdem er angehalten hat und die Wegebenutzer durch Achtung-Signal gewarnt sind, den Bahnübergang ohne Sicherung durch Posten befahren.

(19) Ein Bahnübergang, dessen technische Sicherung ausgefallen ist, muss – außer bei Hilfszügen nach § 40 Abs. 6 – spätestens mit Ablauf des auf die Feststellung der Störung folgenden Arbeitstages durch Posten nach Absatz 11 gesichert werden. Bis zur Vornahme der Sicherung durch Posten darf eine Zug- oder Rangierfahrt, nachdem diese angehalten hat und die Wegebenutzer durch Achtung-Signal gewarnt sind, den Bahnübergang ohne Sicherung durch Posten befahren. Eine gestörte technische Sicherung ist unverzüglich wieder instand zu setzen. Sie darf nicht ohne Planrechtsverfahren dauerhaft zugunsten einer Sicherung durch Posten aufgegeben werden. Bei der Außerbetriebsetzung von Bahnübergangs-Sicherungsanlagen aufgrund planbarer Arbeiten ist --- außer in Hafen- und Industriegebieten (StVO § 19 Absatz (1) Nr. 3) --- stets durch stationäre Posten zu sichern. Die Sicherung ist dann auch während der Vorbeifahrt der Zug- oder der Rangierfahrt vorzunehmen.

## Artikel 2

### Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

Der Fortschritt beim Stand von Technik und Wissenschaft macht es notwendig, den Verordnungstext anzupassen, um den Entwicklungen auch hinsichtlich der Erhöhung der Sicherheit im Verordnungstext Rechnung zu tragen. Die Änderungen dienen zum Teil auch dem Schutz der des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer im Eisenbahnwesen.

Die in § 11 aufgeführten Änderungen führen im Ergebnis zu Nachrüstungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Nachrüstung hat bis zum Ablauf des 31. Dezember 2017 zu erfolgen.

Der Verordnungsentwurf ist vereinbar mit dem Recht der Europäischen Union.

### Ermächtigungsgrundlage

Die Ermächtigungsgrundlage für Artikel 1 und Artikel 2 ist § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 1b in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG).

Die Verordnung unterliegt der Zustimmung des Bundesrates.

### Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

#### Bund

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

#### Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

### Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Siebte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung bewirkt einen einmaligen Umstellungsaufwand in Höhe von Millionen Euro. Zudem werden laufende Kosten zu ständigem Erfüllungsaufwand führen.

Vorschrift	Vorgabe / Informationspflicht	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
			pro Fall	jährlich

§ 11 Absatz 3	Aufstellen von Andreaskreuzen an Feld- und Waldwegen	300		
<p>Erläuterungen:</p> <p>Durch das Wegfallen des Ausnahmetatbestands zum Aufstellen von Andreaskreuzen bei Feld- und Waldwegen ergeben sich einmalige Kosten.</p> <p>Der einmalige Aufwand zum Aufstellen von Andreaskreuzen beläuft sich auf 150.000 Euro. Insgesamt sind an ungefähr 300 Bahnübergängen jeweils 2 Andreaskreuze aufzustellen. Pro Bahnübergang fallen ungefähr 500 Euro an, wenn das Aufstellen beispielsweise im Rahmen einer Verkehrsschau durchgeführt wird.</p>				

Vorschrift	Vorgabe / Informationspflicht	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
			pro Fall	jährlich
§ 11 Absatz 6	Bei Neuanlagen oder Erneuerung Blinklichter durch Lichtzeichen ersetzen.			
<p>Erläuterungen:</p> <p>Es ist kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand zu erwarten, der über die derzeitige Forderung hinausgeht.</p>				

Vorschrift	Vorgabe / Informationspflicht	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
			pro Fall	jährlich
§ 11 Absatz 7	Herstellen aller möglichen Sichtflächen an allen nicht technisch gesicherten Bahnübergängen	Alle nicht technisch gesicherten Bahnübergänge: 13.890		

Vorschrift	Vorgabe /	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
------------	-----------	----------	----------------	----------------

	Informationspflicht			
			pro Fall	jährlich
§ 11 Absatz 9	Ausschluss hörbarer Signale an neuen Bahnübergängen für Rad- und Fußwege			
<p>Erläuterungen:</p> <p>Kein Mehraufwand für die Wirtschaft.</p>				

Vorschrift	Vorgabe / Informationspflicht	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
			pro Fall	jährlich
§ 11 Absatz 10				

Vorschrift	Vorgabe / Informationspflicht	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
			pro Fall	jährlich
§ 11 Absatz 11	Der Bahnübergangsposten darf zur Sicherung des Bahnübergangs auch Hilfsmittel zur besseren Erkennbarkeit einsetzen			
<p>Erläuterungen:</p> <p>Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist vom Einsatz der Hilfsmittel abhängig, er fällt nicht zusätzlich an, weil die Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Änderung nur die Möglichkeit zur Nutzung eröffnet wird.</p>				

Vorschrift	Vorgabe / Informationspflicht	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
			pro Fall	jährlich
§ 11 Absatz 12				

--

Vorschrift	Vorgabe / Informationspflicht	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
			pro Fall	jährlich
§ 11 Absatz 17				
Erläuterungen: Durch die Änderung fallen für betroffene Bahnübergänge einmalig Kosten zur Umrüstung an.				

Vorschrift	Vorgabe / Informationspflicht	Fallzahl	Kosten in Euro	Kosten in Euro
			pro Fall	jährlich
§ 11 Absatz 19				

1. Aus Satz 3 durch das Wegfallen des Ausnahmetatbestands zum Aufstellen von Andreaskreuzen bei Feld- und Waldwegen ergeben sich einmalige Kosten.

Der einmalige Aufwand zum Aufstellen von Andreaskreuzen beläuft sich auf 150.000 Euro. Insgesamt sind an ungefähr 300 Bahnübergängen jeweils 2 Andreaskreuze aufzustellen. Pro Bahnübergang fallen ungefähr 500 Euro an, wenn das Aufstellen beispielsweise im Rahmen einer Verkehrsschau durchgeführt wird.

2. Durch die Änderungen in Absatz 7 sind verstärkt die Übersichten auf die Bahnstrecke freizuhalten, hierzu werden Vegetationsarbeiten notwendig, die den derzeitigen Aufwand im laufenden Jahr möglicherweise übersteigen können.

### E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

#### **Sonstige Kosten**

#### **Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit**



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

**Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung**

Die Verordnung wurde auf Gleichstellungsrelevanz überprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung der EBO)**

#### Zu Nummer 1 (§ 11)

##### Zu Buchstabe a) (§ 11 Absatz 3)

Mit der Neuregelung des Absatzes 3 wird die Verpflichtung festgeschrieben, dass alle Bahnübergänge von Feld- und Waldwegen mit Andreaskreuzen auszurüsten sind. Damit wird an sämtlichen Bahnübergängen für die kreuzenden Straßenverkehrsteilnehmer eindeutig erkennbar, dass dem Schienenverkehr Vorrang zu gewähren ist. Die bisherige Ausnahmemöglichkeit für Feld- und Waldwege barg ein erhöhtes Unfallrisiko an ungekennzeichneten Bahnübergängen, da die Vorrangregelung an Bahnübergängen (Satz 1, Vorrang des Eisenbahnverkehrs) für kreuzende Straßenverkehrsteilnehmer nicht durch eine entsprechende Beschilderung transparent gemacht wird.

##### Zu Buchstabe b) (§ 11 Absatz 6)

In Absatz 6 wird durch den Ersatz des Wortes „sollen“ durch „dürfen“ untersagt, zukünftig Blinklichter und Blinklichter mit Halbschranken zu verwenden, weil diese dem kreuzenden Straßenverkehrsteilnehmer aus dem Straßenverkehr nicht bekannt sind und möglicherweise zu Fehlinterpretationen führen können.

##### Zu Buchstabe c) (§ 11 Absatz 7)

Eine ausreichende Übersicht auf die Eisenbahnstrecke halten die Fachleute bei nicht-technisch gesicherten Bahnübergängen für die Sicherungsart mit der größten Schutzwirkung. Durch den Zusatz in Nummer 1 soll bewirkt werden, dass die Flächen zur Übersicht einen größeren Stellenwert einnehmen und Kompensationsmöglichkeiten wegfallender Übersichten durch Pfeifsignale nicht mehr möglich sind.

##### Zu Buchstabe d) (§ 11 Absatz 9)

Durch die Ergänzungen wird die Verwendbarkeit der Sicherungsarten „Übersicht“ und „hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge“ eingeschränkt. Diese hängt zukünftig von auf den jeweiligen Strecken zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ab (120 km/h bei eingleisigen und 80 km/h bei mehrgleisigen Strecken). Hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge dürfen bei neu zu errichtenden Bahnübergängen nicht mehr verwendet werden. Wenn die zulässige Fahrgeschwindigkeit mehr als 80 km/h beträgt, sind bestimmte Sicherheitsvorschriften, die für Hauptbahnen gelten, auch auf Nebenbahnen einzuhalten.

##### Zu Buchstabe e) (§ 11 Absatz 10)

Die Ergänzung zu 1 Buchstabe b) begründet sich genauso, wie die Ergänzung in Absatz 7 zu Bahnübergängen, die öffentliche Straßen oder Wege kreuzen.

##### Zu Buchstabe f) (§ 11 Absatz 11)

Durch die Ergänzung werden Posten die Möglichkeit erhalten, Bahnübergänge nicht nur durch Handzeichen, sondern zusätzlich auch durch Hilfsmittel - wie beispielsweise rückleuchtende

Schilder oder Leuchten - zu sichern. Dadurch sollen sie von den Straßenverkehrsteilnehmern besser wahrgenommen werden.

Zu Buchstabe g) (§ 11 Absatz 12)

Durch die Ergänzungen sollen die Bahnübergänge von Fuß- und Radwegen durch die klärende Angabe der Geschwindigkeiten auf den Eisenbahnstrecken näher bestimmt werden. Hörbare Signale der Eisenbahnfahrzeuge sollen zukünftig hierbei nur noch als eine ergänzende Sicherungsart angewendet werden, aber nicht als alleinige Sicherung dienen. Wenn die zulässige Fahrgeschwindigkeit mehr als 80 km/h beträgt, sind bestimmte Sicherheitsvorschriften, die für Hauptbahnen gelten, auch auf Nebenbahnen einzuhalten.

Zu Buchstabe h) (§ 11 Absatz 17)

Die Ergänzung zur Gefahrenraumüberwachung trägt der Veränderung hinsichtlich der zunehmend zentralen Durchführung der betrieblichen Stellen der Fahrdienstleiter Rechnung. Die Gefahrenraumüberwachung rein durch eine Meldung des Wegenutzers durchzuführen ohne Sicht wird aufgrund der heutigen technischen Möglichkeiten nicht mehr als zeitgemäß angesehen.

Zu Buchstabe i) (§ 11 Absatz 19)

Die Funktion vorhandener technischer Sicherungen an Bahnübergängen soll bei Störung schnellstmöglich wieder hergestellt werden. Gestörte Sicherungsanlagen an Bahnübergängen sollen schnellstmöglich durch Postensicherung ersetzt werden.

**Zu Artikel 2**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.