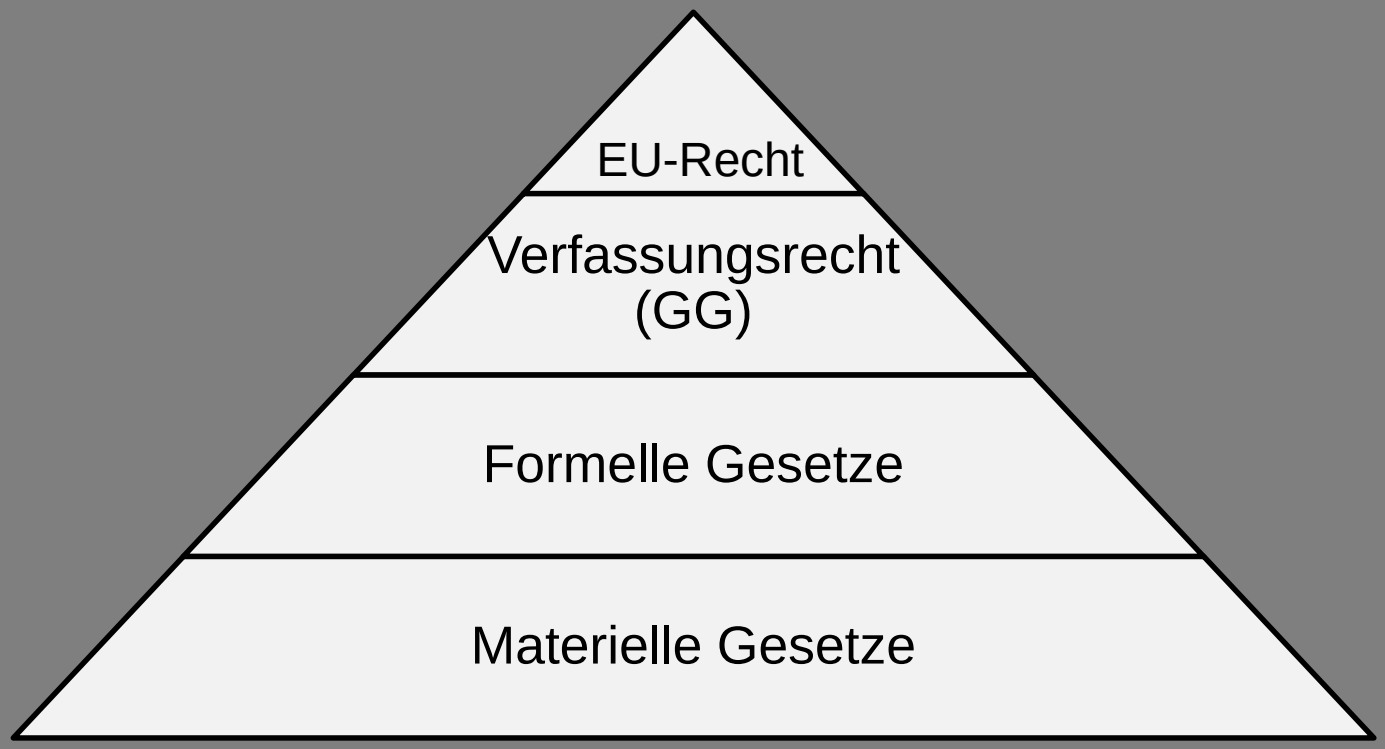
UNIVERSITÄT PASSAU

Überblick über das Eisenbahnrecht

Prof. Dr. Urs Kramer – Lehrprofessur für Öffentliches Recht

B. Rechtsetzungskomponenten und Rechtsquellen im Eisenbahnrecht

I. Allgemein: Die verschiedenen „Player“ und die „Normenpyramide“



II. Die verschiedenen Normgeber im Eisenbahnbereich

1. **Die Europäische Union (EU)**

   a. **Die Rechtsetzungskompetenzen der EU**

   b. **Die Rechtsetzungsinstrumente der EU**

      aa. **Primärrecht (EUV, AEUV, GR-Charta)**

      bb. **Sekundärrecht: Verordnungen, Richtlinien, Beschlüsse und Sonderfall der delegierten Durchführungsrechtsakte (Art. 290 f. AEUV)**

II. Die verschiedenen Normgeber im Eisenbahnbereich

2. **Die Völkerrechtsparteien mit dem Völkerrechtsvertrag**

3. **Die Bundesrepublik Deutschland („Bund“)**

   a. **Die Rechtsetzungskompetenzen des Bundes**

   b. **Die Rechtsetzungsinstrumente des Bundes**

      aa. **Formelles Gesetzesrecht**

      bb. **Materielles Gesetzesrecht: Rechtsverordnungen, Satzungen**

      cc. **Bloßes „Binnenrecht“: Verwaltungsvorschriften**

II. Die verschiedenen Normgeber im Eisenbahnbereich

4. **Die Bundesländer Deutschlands („Länder“)**

    a. **Die Rechtsetzungskompetenzen der Länder**

    b. **Die Rechtsetzungsinstrumente der Länder (wie 3. b.)**

5. **Sonstige Regelwerke: Rechtscharakter und Verbindlichkeit**

C. Wichtige Rechtsquellen im Eisenbahnbereich (nur Beispiele)

I. Europäisches Recht

- **Art. 90 ff. AEUV**

TITEL VI

DER VERKEHR

Artikel 90

(ex-Artikel 70 EGV)

Auf dem in diesem Titel geregelten Sachgebiet werden die Ziele der Verträge im Rahmen einer gemeinsamen Verkehrspolitik verfolgt.

Artikel 91

(ex-Artikel 71 EGV)

(1) Zur Durchführung des Artikels 90 werden das Europäische Parlament und der Rat unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren und nach Anhörung des Wirtschafts- und Sozialausschusses sowie des Ausschusses der Regionen

a) für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsame Regeln aufstellen;

b) für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, die Bedingungen festlegen;

c) Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen;

d) alle sonstigen zweckdienlichen Vorschriften erlassen.

(2) Beim Erlass von Maßnahmen nach Absatz 1 wird den Fällen Rechnung getragen, in denen die Anwendung den Lebensstandard und die Beschäftigungslage in bestimmten Regionen sowie den Betrieb der Verkehrseinrichtungen ernstlich beeinträchtigen könnte.

Artikel 92

(ex-Artikel 72 EGV)

Bis zum Erlass der in Artikel 91 Absatz 1 genannten Vorschriften darf ein Mitgliedstaat die verschiedenen, am 1. Januar 1958 oder, im Falle später beigetretener Staaten, zum Zeitpunkt ihres Beitritts auf diesem Gebiet geltenden Vorschriften in ihren unmittelbaren oder mittelbaren Auswir-

- **VO (EG) 1371/2007 zu den Fahrgastrechten**

VERORDNUNG (EG) Nr. 1371/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. Oktober 2007

über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags, aufgrund des vom Vermittlungsausschuss am 31. Juli 2007 gebilligten gemeinsamen Entwurfs ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik ist es wichtig, die Nutzerrechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr zu schützen und die Qualität und Effektivität der Schienenpersonenverkehrsdienste zu verbessern, um dazu beizutragen, den Verkehrsanteil der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu erhöhen.

(2) In der Mitteilung der Kommission „Verbraucherpolitische Strategie 2002-2006" ([4]) ist das Ziel festgelegt, gemäß Artikel 153 Absatz 2 des Vertrags ein hohes Verbraucherschutzniveau im Bereich des Verkehrs zu erreichen.

(3) Da der Fahrgast die schwächere Partei eines Beförderungsvertrags ist, sollten seine Rechte in dieser Hinsicht geschützt werden.

(4) Zu den Rechten der Nutzer von Eisenbahnverkehrsdiensten gehört das Erhalten von Informationen über den Verkehrsdienst sowohl vor als auch während der Fahrt. Wann immer möglich, sollten Eisenbahnunternehmen und Fahrkartenverkäufer diese Informationen im Voraus und so schnell wie möglich bereitstellen.

(5) Ausführlichere Anforderungen für die Bereitstellung von

2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen Eisenbahnsystems ([5]) festgelegt.

(6) Bei der Stärkung der Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollte das bereits bestehende einschlägige internationale Regelwerk im Anhang A — Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, geändert durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 3. Juni 1999 (Protokoll 1999) — zugrunde gelegt werden. Es ist jedoch wünschenswert, den Anwendungsbereich dieser Verordnung auszuweiten und nicht nur die Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, sondern auch die Fahrgäste im inländischen Eisenbahnverkehr zu schützen.

(7) Die Eisenbahnunternehmen sollten zusammenarbeiten, um den Fahrgästen im Eisenbahnverkehr das Umsteigen zwischen Betreibern dadurch zu erleichtern, dass — wann immer möglich — Durchgangsfahrkarten angeboten werden.

(8) Die Bereitstellung von Informationen und Fahrkarten für Fahrgäste im Eisenbahnverkehr sollte dadurch erleichtert werden, dass rechnergestützte Systeme an gemeinsamen Spezifikationen ausgerichtet werden.

(9) Die Weiterentwicklung der Reiseinformations- und Buchungssysteme sollte nach den TSI erfolgen.

(10) Schienenpersonenverkehrsdienste sollten den Bürgern allgemein zugute kommen. Daher sollten Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität unabhängig davon, ob die Ursache dafür eine Behinderung, das Alter oder andere Faktoren sind, Bahnreisemöglichkeiten haben, die denen anderer Bürger vergleichbar sind. Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität haben das gleiche Recht auf Freizügigkeit, Entscheidungsfreiheit und Nichtdiskriminierung wie alle anderen Bürger. Unter anderem sollte besonders darauf geachtet werden, dass Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobili-

- **RL 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums („Recast“ des Ersten EU-Eisenbahnpaketes)**

L 343/32 DE Amtsblatt der Europäischen Union 14.12.2012

RICHTLINIEN

RICHTLINIE 2012/34/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 21. November 2012

zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ([2]),

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([3]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft ([4]), die Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen ([5]) sowie die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung ([6]) wurden in wesentlichen Punkten geändert. Da noch weitere Änderungen erforderlich sind, sollten diese Richtlinien aus Gründen der Klarheit neu gefasst und zu einem einzigen Rechtsakt verschmolzen werden.

(2) Ein stärkeres Zusammenwachsen des Verkehrsmarktes der Union ist für die Vollendung des Binnenmarkts von wesentlicher Bedeutung und die Eisenbahnen sind ein wichtiger Bestandteil der Bestrebungen zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität im Verkehrsmarkt der Union.

(3) Die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems sollte unter Berücksichtigung seiner Besonderheiten verbessert werden, damit es sich in einen Wettbewerbsmarkt einfügt.

(4) Mitgliedstaaten, in denen ein bedeutender Anteil des Schienenverkehrs mit Drittländern abgewickelt wird, die über die gleiche, sich vom Haupteisenbahnnetz der Union unterscheidende Spurweite verfügen, sollten über spezifische Betriebsvorschriften verfügen können, mit denen sowohl die Koordinierung zwischen ihren Infrastrukturbetreibern und denjenigen der betreffenden Drittländer als auch ein fairer Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen gewährleistet wird.

(5) Damit der Eisenbahnverkehr leistungsfähig und gegenüber anderen Verkehrsträgern wettbewerbsfähig wird, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die Eisenbahnunternehmen den Status eines unabhängigen Betreibers haben, der sich eigenwirtschaftlich nach Maßgabe der Erfordernisse des Marktes verhält.

(6) Um die künftige Entwicklung und eine wirtschaftliche Nutzung des Eisenbahnsystems zu gewährleisten, sollte eine Trennung zwischen der Erbringung der Verkehrsdienste und dem Betrieb der Eisenbahninfrastruktur vorgenommen werden. Das setzt voraus, dass beide Bereiche in jedem Fall ein getrenntes Rechnungswesen erhalten und getrennt verwaltet werden. Sofern diese Trennungsanforderungen eingehalten werden, keine Interessenkonflikte entstehen und die Vertraulichkeit der Geschäftsgeheimnisse gewährleistet ist, sollten die Infrastrukturbetreiber die Möglichkeit haben, spezifische Verwaltungsaufgaben, wie etwa die Erhebung der Entgelte, an andere Stellen als die in den Schienenverkehrsmärkten tätigen Stellen auszulagern.

(7) Der Grundsatz der Dienstleistungsfreiheit sollte auf den Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieses Verkehrsträgers Anwendung finden.

(8) Um den Wettbewerb im Bereich der Erbringung der Ei-

([1]) ABl. C 132 vom 3.5.2011, S. 99.
([2]) ABl. C 104 vom 2.4.2011, S. 53.
([3]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 16. November 2011 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates

- **Beschluss der EU-Kommission 2011/229/EU – war erste „TSI Noise“**

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 4. April 2011

über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Fahrzeuge — Lärm“ des konventionellen transeuropäischen Bahnsystems

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2011) 658)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2011/229/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ([1]), insbesondere auf Artikel 6 Absatz 1,

gestützt auf die Empfehlung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA/REC/02-2010/INT) vom 30. März 2010,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) gewährleistet die Europäische Eisenbahnagentur (nachstehend „die Agentur“), dass die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (nachstehend „TSI“) an den technischen Fortschritt, die Marktentwicklungen und die gesellschaftlichen Anforderungen angepasst werden, und schlägt der Kommission die Änderungen der TSI vor, die sie für notwendig hält.

(2) Mit der Entscheidung K(2007)3371 vom 13. Juli 2007 hat die Kommission der Agentur ein Rahmenmandat erteilt, bestimmte Tätigkeiten im Rahmen der Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ([3]) und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ([4]) durchzuführen. Auf der Grundlage dieses Rahmenmandats wurde die Agentur damit beauftragt, die begrenzte Überarbeitung der TSI „Fahrzeuge — Lärm“ des konventionellen Bahnsystems (nachstehend „TSI Lärm“), die durch die Entscheidung 2006/66/EG der Kommission vom 23. Dezember 2005 ([5]) angenommen worden war, vorzunehmen.

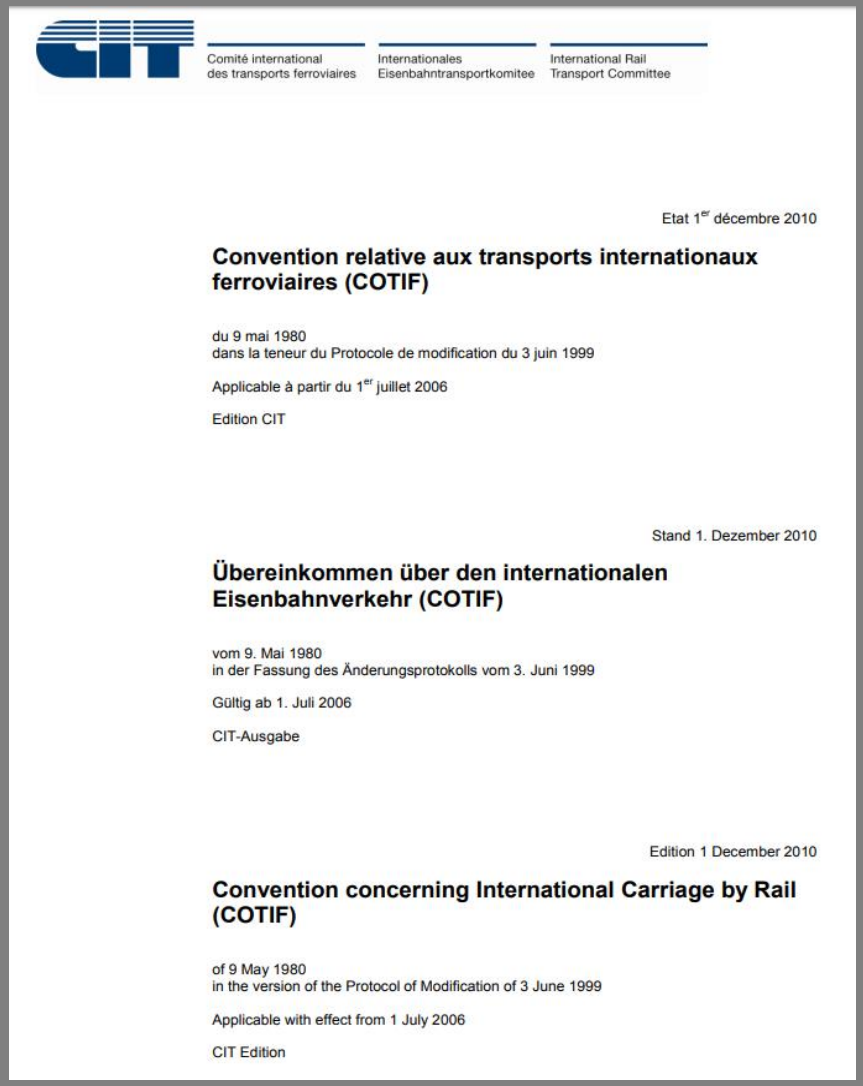
(3) Ein Referenzgleis, dessen Verwendung nach der TSI Lärm verbindlich vorgeschrieben ist, steht nicht in jedem Mitgliedstaat zur Verfügung und die Mitgliedstaaten können nicht dazu verpflichtet werden, ein solches zu schaffen. Dies hat es verhindert, dass gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Beteiligten in der Europäischen Union geschaffen werden konnten, und höhere Finanzlasten bewirkt als in der ursprünglichen Entscheidung vorgesehen. Der Kommission und der Agentur wurden zahlreiche Probleme bezüglich der Verfügbarkeit des Referenzgleises, der Prüfmethoden und der Prüfkosten gemeldet.

(4) Mit dem vorliegenden Beschluss beabsichtigt die Kommission, die Verantwortlichkeiten hinsichtlich des Referenzgleises zu klären und die Prüfung auf einem anderem als dem Referenzgleis zuzulassen, dabei die ordnungsgemäße Erfassung und Aufzeichnung vergleichbarer Daten für eine künftige Überarbeitung der TSI sicherzustellen, die Last des Nachweises der Konformität für kleine Fahrzeugserien zu verringern und die neuesten Entwicklungen bezüglich der ISO-Norm EN 3095 einzubeziehen.

(5) Die Lärmgrenzwerte und der Anwendungsbereich bleiben unverändert. Dieser Beschluss stellt daher nur eine begrenzte Überarbeitung der TSI Lärm dar und steht einer vollständigen Überarbeitung der TSI Lärm, die in Abschnitt 7 der TSI vorgesehen ist, nicht entgegen.

II. Völkerrecht

- **Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)**



Comité international des transports ferroviaires | Internationales Eisenbahntransportkomitee | International Rail Transport Committee

Etat 1er décembre 2010

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

du 9 mai 1980
dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Applicable à partir du 1er juillet 2006

Edition CIT

Stand 1. Dezember 2010

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

vom 9. Mai 1980
in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999

Gültig ab 1. Juli 2006

CIT-Ausgabe

Edition 1 December 2010

Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF)

of 9 May 1980
in the version of the Protocol of Modification of 3 June 1999

Applicable with effect from 1 July 2006

CIT Edition

III. Bundesrecht

- **Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

AEG

Ausfertigungsdatum: 27.12.1993

Vollzitat:

"Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 1 G v. 20.7.2017 I 2808

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 1.1.1994 +++)

Das G wurde als Artikel 5 G 930-8 v. 27.12.1993 I 2378 (ENeuOG) vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es ist gem. Art. 11 Abs. 1 Satz 1 dieses G am 1.1.1994 in Kraft getreten.

§ 1 Anwendungsbereich, Wettbewerbsbedingungen

(1) Dieses Gesetz dient der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Wahrung der Interessen der Verbraucher im Eisenbahnmarkt. Dieses Gesetz dient ferner der Umsetzung oder der Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union im Bereich des Eisenbahnrechts, soweit diese Rechtsakte Sachbereiche dieses Gesetzes betreffen.

(2) Dieses Gesetz gilt für Eisenbahnen. Es gilt nicht für andere Schienenbahnen wie Magnetschwebebahnen, Straßenbahnen und die nach ihrer Bau- oder Betriebsweise ähnlichen Bahnen, Bergbahnen und sonstige Bahnen besonderer Bauart. Es gilt ferner nicht für die Versorgung von Eisenbahnen mit leitungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom, und Telekommunikationsleistungen, soweit nicht durch dieses Gesetz oder auf Grund dieses Gesetzes etwas anderes bestimmt ist.

(3) Die Vorschriften dieses Gesetzes sind, vorbehaltlich des § 26 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1a in Verbindung mit Satz 2, nicht anzuwenden, soweit in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. EU Nr. L 315 S. 14) inhaltsgleiche oder entgegenstehende Regelungen vorgesehen sind.

(4) Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 ist nach Maßgabe ihres Artikels 2 Abs. 5 nicht auf solche Verkehrsdienste des Schienenpersonennahverkehrs anzuwenden, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden.

(5) Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung haben Bundesregierung und Landesregierungen darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden, und daß durch einen lauteren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird.

§ 2 Begriffsbestimmungen

(1) Eisenbahnen sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste erbringen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (Eisenbahninfrastrukturunternehmen).

(2) Verkehrsdienste sind Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr. Innerhalb der Verkehrsdienste können Marktsegmente gebildet werden.

- **Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)**

Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)

ERegG

Ausfertigungsdatum: 29.08.2016

Vollzitat:

"Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082)"

Fußnote

```
(+++ Textnachweis ab: 2.9.2016 +++)
(+++ Zur Anwendung vgl. §§ 2, 14 Abs. 3, 16, 33 Abs. 1, 35 Abs. 5, 37 Abs. 3,
44 Abs. 3, 49 Abs. 8 u. 10, 56 Abs. 3, 60 Abs. 2, 63, 70 Abs. 4, 74 Abs. 3, 75,
 80, 81 +++)
```

Das G wurde als Artikel 1 des G v. 29.8.2016 I 2082 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es ist gem. Art. 7 dieses G am 2.9.2016 in Kraft getreten.

Inhaltsübersicht

Kapitel 1
Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Gegenstand, Anwendungsbereich und Begriffsbestimmungen
§ 2 Einschränkungen des Anwendungsbereichs
§ 3 Ziele der Regulierung
§ 4 Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse

Kapitel 2
Entwicklung des Eisenbahnsektors

§ 5 Unabhängigkeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen
§ 6 Führung der Eisenbahnverkehrsunternehmen
§ 7 Getrennte Rechnungslegung
§ 8 Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege
§ 9 Geschäftsplan des Betreibers der Schienenwege
§ 10 Zugang zu Eisenbahnanlagen und zu Serviceeinrichtungen
§ 11 Zugang zu Leistungen
§ 12 Unabhängigkeit von Entscheidungen für Serviceeinrichtungen; getrennte Rechnungsführung
§ 13 Koordinierungsverfahren bei Serviceeinrichtungen
§ 14 Zugang zu weiteren Leistungen
§ 15 Werksbahnen
§ 16 Durchführungsrechtsakt über den Zugang zu Leistungen
§ 17 Umfang der Marktüberwachung

Kapitel 3
Erhebung von Entgelten und
Zuweisung von Schienenwegkapazität im Schienenverkehr

§ 18 Effektive Nutzung der Schienenwegkapazität
§ 19 Schienennetz-Nutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
§ 20 Vereinbarungen zwischen einem Zugangsberechtigten und dem Betreiber der Schienenwege oder einer Serviceeinrichtung
§ 21 Vereinbarungen zur Betriebssicherheit
§ 22 Eintritt eines Drittunternehmens

- **Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung**

Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

EBO

Ausfertigungsdatum: 08.05.1967

Vollzitat:

"Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 2 V v. 26.7.2017 I 3054

Fußnote

```
(+++ Textnachweis ab: 1.1.1982 +++)
(+++ Maßgaben aufgrund des EinigVtr vgl. EBO Anhang EV +++)
```

Überschrift: V gilt auch in Berlin gem. V 930-1-2 v. 15.11.1984 I 1369

Inhaltsübersicht

Erster Abschnitt

Allgemeines

Geltungsbereich	§ 1
Allgemeine Anforderungen	§ 2
Ausnahmen, Genehmigungen	§ 3
Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken	§ 3a

Zweiter Abschnitt

Bahnanlagen

Begriffserklärungen	§ 4
Spurweite	§ 5
Gleisbogen	§ 6
Gleisneigung	§ 7
Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke	§ 8
Regellichtraum	§ 9
Gleisabstand	§ 10
Bahnübergänge	§ 11
Höhengleiche Kreuzungen von Schienenbahnen	§ 12
Bahnsteige, Rampen	§ 13
Signale und Weichen	§ 14
Streckenblock, Zugbeeinflussung	§ 15
Fernmeldeanlagen	§ 16
Untersuchen und Überwachen der Bahnanlagen	§ 17

- **Satzung der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen**

Satzung der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen VVaG Köln (Anlage zur Verordnung über die Feststellung der Satzung der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen VVaG)

PKDBSa

Ausfertigungsdatum: 14.01.2006

Vollzitat:

"Satzung der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen VVaG Köln (Anlage zur Verordnung über die Feststellung der Satzung der Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen VVaG) vom 14. Januar 2006 (BGBl. I S. 167)"

Fußnote

```
(+++ Textnachweis ab: 1.1.2006 +++)
```

Text der Verordnung siehe: PKDBV

I.
Allgemeines

§ 1 Rechtsform und Sitz der Kasse

(1) Die Kasse führt die Firma "Pensionskasse Deutscher Eisenbahnen und Straßenbahnen VVaG" und hat ihren Sitz in Köln. Sie ist ein kleinerer Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit im Sinne des § 53 des Versicherungsaufsichtsgesetzes.

(2) Geschäftsgebiet ist die Bundesrepublik Deutschland.

§ 2 Zweck der Kasse

(1) Die Kasse hat den Zweck, die Altersversorgung der Arbeitnehmer der beteiligten Arbeitgeber in Ergänzung der gesetzlichen Rentenversicherung sicherzustellen. Soweit die Abteilungen A, A 2000 und G der Kasse Eigenbeiträge der Arbeitnehmer vorsehen, sind auch diese ab dem 1. Januar 2002 von der Versorgungszusage der beteiligten Arbeitgeber nach § 1 BetrAVG umfasst (betriebliche Altersversorgung), um die Förderungsvoraussetzungen nach § 10a in Verbindung mit Abschnitt XI des Einkommensteuergesetzes zu erfüllen.

(2) Die Abteilung Z 2002 der Kasse hat den Zweck, ab dem 1. Januar 2002 den beteiligten Arbeitgebern und deren Arbeitnehmern für die ergänzende kapitalgedeckte betriebliche Altersversorgung durch Entgeltumwandlung und sonstige Beiträge nach den Bestimmungen des Altersvermögensgesetzes vom 26. Juni 2001 einen förderungsfähigen Durchführungsweg bereitzustellen.

(3) Die Kasse kann für die beteiligten Arbeitgeber die Durchführung betrieblicher Versorgungszusagen übernehmen, wenn diese nach einem Muster gestaltet sind, das von dem Kuratorium der Kasse gebilligt worden ist. Hierbei können auch Versorgungsberechtigte der beteiligten Arbeitgeber betreut werden, die nicht Mitglieder der Kasse sind. Die Kasse ist in den in Satz 1 und 2 genannten Fällen nicht Schuldner der Versorgungsleistungen; die Finanzierung der zusätzlichen Versorgungsleistungen ist allein Sache des jeweiligen beteiligten Arbeitgebers. Die Einzelheiten der von der Kasse zu übernehmenden Aufgaben sind vertraglich festzulegen; dabei ist die Verwaltung zu verpflichten, die der Pensionskasse durch die Betreuung entstehenden

- **Verwaltungsvorschrift Bau (VV BAU) des Eisenbahnbundesamtes (EBA)**

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis 6

1. Abschnitt „Allgemeines“ 9

§ 1 Anwendungsbereich 9

§ 2 Allgemeine Anforderungen 10

2. Abschnitt „Die am Verfahren Beteiligten“ 12

§ 3 Eisenbahn-Bundesamt 12

§ 4 Eisenbahnen des Bundes (Bauherr) 13

§ 5 Unternehmen 15

§ 6 Bauvorlageberechtigte (BVB), Bauüberwacher Bahn (BÜB) 15

§ 7 Inbetriebnahmeverantwortliche (IBV) 17

§ 8 Aufgaben der Bauvorlageberechtigten 18

§ 9 Aufgaben der Bauüberwacher Bahn 19

§ 10 Aufgaben der Inbetriebnahmeverantwortlichen 19

3. Abschnitt „Verwendung von Bauprodukten, Bauarten, Komponenten und Bauverfahren“ 21

§ 11 Bauprodukte, Bauarten, Komponenten und Bauverfahren 21

§ 12 Anlagen nach WHG 22

§ 13 Übereinstimmungsnachweis 23

§ 14 Besondere Überwachung bei der Herstellung, dem Einbau und der Instandsetzung 25

§ 15 Anforderungen an die Sachkunde bei der Verwendung besonderer Bauverfahren und besonderer Bauprodukte 26

§ 16 (weggefallen) 27

4. Abschnitt „Bauaufsichtliches Verfahren“ 28

§ 17 Anzeigefreie Baumaßnahmen 28

§ 18 Anzeigepflichtige Baumaßnahmen 28

§ 19 Vorlagepflichtige Baumaßnahmen 29

§ 20 Bautechnische Prüfung 31

§ 21 Vorlage der Ausführungsunterlagen bei Baumaßnahmen an Betriebsanlagen nach § 19 32

§ 22 Bauzustände und Baubehelfe 32

§ 23 Bauaufsichtliche Prüfung der Ausführungsunterlagen 33

§ 24 Überwachung der Bauausführung durch das Eisenbahn-Bundesamt 34

5. Abschnitt „Abnahmen, Inbetriebnahmegenehmigung, Erlaubnis der Betriebsaufnahme, Nutzungsgenehmigung“ 36

IV. Landesrecht

- **Landeseisenbahngesetz Nordrhein-Westfalen usw.**

Landeseisenbahngesetz
Vom 5. Februar 1957 (Fn 1)

§ 1 (Fn 13)
Sachlicher Geltungsbereich

(1) Dieses Gesetz regelt die Rechtsverhältnisse der nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörenden Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs und der Anschlußbahnen.

(2) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind Schienenbahnen mit Ausnahme der Straßenbahnen, der ihnen nach der Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen und der sonstigen Bahnen besonderer Bauart.

(3) Das Gesetz gilt auch für Zahnradbahnen des öffentlichen Verkehrs.

Erster Abschnitt
Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

I. Eisenbahnunternehmungsrecht

§ 2
Verleihung des Eisenbahnunternehmungsrechts

Das Recht zum Bau und Betrieb einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahn (Eisenbahnunternehmungsrecht) wird von dem Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr (Fn 2) verliehen.

§ 3
Inhalt des Eisenbahnunternehmungsrechts

(1) Das Eisenbahnunternehmungsrecht umfaßt:

1. das ausschließliche Recht zum Bau und Betrieb der Eisenbahn insoweit, als während der Verleihungsdauer einem anderen nicht das Recht verliehen werden darf, eine Eisenbahn zu bauen, die dieselben End- und Zwischenpunkte ohne Berührung neuer wichtiger Verkehrspunkte verbinden würde,

2. das Recht, Hilfseinrichtungen sowie nach Maßgabe des geltenden Rechts Nebenbetriebe, die den unmittelbaren Bedürfnissen von Betrieb und Verkehr der Eisenbahn zu dienen bestimmt sind, zu errichten und zu betreiben.

(2) Das Eisenbahnunternehmungsrecht schließt nicht die Befugnis aus, Verkehr anderer Art nach Maßgabe des geltenden Rechts zu betreiben.

§ 4
Vorbehalte der Verleihung

Das Eisenbahnunternehmungsrecht wird unter dem Vorbehalt der Rechte Dritter und nach Maßgabe eines vorgeprüften Bauplanes verliehen. Die Ergänzung und Abänderung der Verleihung durch die endgültige Feststellung des Bauplanes bleibt vorbehalten.

§ 5
Dauer der Verleihung

(1) Das Eisenbahnunternehmungsrecht wird auf Dauer oder auf Zeit verliehen.

(2) Die Verleihungszeit soll im allgemeinen nicht weniger als fünfzig Jahre betragen und soll so ausreichend bemessen sein, daß der Unternehmer innerhalb dieses Zeitraumes sein Anlagekapital tilgen kann.

(3) Fünf Jahre vor Ablauf der Verleihungszeit kann der Unternehmer eine Entscheidung über die Verlängerung der Verleihung verlangen. Die Entscheidung ist binnen sechs Monaten zu treffen. Gegenüber neuen Bewerbern hat der Unternehmer bei gleichen Voraussetzungen den Vorrang. Absatz 2 gilt sinngemäß.

§ 6
Voraussetzungen der Verleihung

(1) Das Eisenbahnunternehmungsrecht kann verliehen werden, wenn

1. der Antragsteller zuverlässig ist,

2. die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes gewährleistet sind,

3. der beantragte Verkehr den öffentlichen Verkehrsinteressen nicht zuwiderläuft und

4. ein Verkehrsbedürfnis vorliegt.

(2) Ein Rechtsanspruch auf Verleihung besteht nicht.

- **Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) bzw. Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (EBOA)**

Auf Grund des § 3 Abs. 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225), geändert durch Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1161) und des § 1 der Verordnung über die Zuständigkeit zum Erlaß von Rechtsverordnungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens vom 23. August 1957 (GV. NW. S. 238) (Fn 2) wird verordnet:

I. Allgemeines

§ 1
Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für alle Anschlußbahnen. Anschlußgleise sind Anschlußbahnen im Sinne dieser Verordnung.

§ 1a (Fn 8)
Allgemeine Anforderungen

Bahnanlagen und Fahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften dieser Verordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.

§ 2 (Fn 9)
Verantwortlichkeit, Eisenbahnbetriebsleiter

(1) Die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung obliegt demjenigen, dem die Erlaubnis zum Bau und Betrieb der Anschlußbahn erteilt ist (Anschlußinhaber).

(2) Der Anschlußinhaber kann einen Eisenbahnbetriebsleiter bestellen, der für die Einhaltung der Vorschriften zu sorgen hat. Für Anschlußbahnen, auf denen der Anschlußinhaber den Eisenbahnbetrieb mit schienengebundenen Triebfahrzeugen selbst führt oder durch andere Schienenfahrzeugbetreiber, die nicht selbst öffentliche Eisenbahnunternehmen sind, führen lässt, muß ein Eisenbahnbetriebsleiter bestellt werden. Die Bestellung bedarf der Bestätigung durch die Aufsichtsbehörde.

Abs. (1) bleibt unberührt.

(3) Der Eisenbahnbetriebsleiter muß persönlich und fachlich geeignet sowie betriebserfahren sein.

(4) Der Anschlußinhaber hat für den Eisenbahnbetriebsleiter eine Geschäftsanweisung aufzustellen. Sie bedarf der Zustimmung der Aufsichtsbehörde.

(5) Bei Grubenanschlussbahnen bedarf die Bestellung des Eisenbahnbetriebsleiters der Bestätigung durch die zuständige Bergbehörde.

§ 3
Befugnisse der Aufsichtsbehörde

(1) Maßnahmen, zu denen die Aufsichtsbehörde nach dieser Verordnung ermächtigt ist, dürfen nur aus Gründen der Betriebssicherheit angeordnet werden.

(2) Die Aufsichtsbehörde kann im Einzelfall Abweichungen von den Bestimmungen dieser Verordnung zulassen, sofern die Betriebssicherheit nicht gefährdet wird. Sie kann ferner im Einzelfall zusätzliche Anordnungen aus Gründen der Betriebssicherheit treffen.

II. Bahnanlagen

§ 4 (Fn 7)
Allgemeines

(1) Zu den Bahnanlagen gehören alle zum Betrieb der Anschlußbahn erforderlichen Anlagen mit Ausnahme der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen (§§ 13--21).

(2) Die Grenzen der Anschlußbahn müssen örtlich gekennzeichnet sein.

(3) Änderungen der Bahnanlagen sind, wenn sie sich auf die Sicherheit auswirken, vor Baubeginn der Aufsichtsbehörde anzuzeigen.

§ 5
Gleisbogen und Neigungswechsel

(1) Im Gleisbogen muß der Halbmesser mindestens betragen:

bei Regelspur	140 m
bei Schmalspur	
von 1,00 m	50 m

- **Satzung der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR**

Präambel:

Aufgrund von § 7 Absatz 1 in Verbindung mit § 114a Absätze 1 und 2 der Gemeindeordnung NW in Verbindung mit § 8 Abs. 1 des Gesetzes über kommunale Gemeinschaftsarbeit hat die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR (ZV VRR) am 28. September 2004 die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR errichtet und die Rechtsverhältnisse der Anstalt durch Satzung geregelt.

Nach dem Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vom 13. Juni 2007 soll die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und die Förderzuständigkeiten für Investitionen auf drei Aufgabenträger konzentriert werden, die jeweils in einem Kooperationsraum tätig sind.

Nach § 5 Abs. 1 a ÖPNVG NRW bilden

1. die Kreise Wesel und Kleve, die Mitglieder des Nahverkehrs-Zweckverbandes Niederrhein (NVN) sind, und
2. die kreisfreien Städten Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Gelsenkirchen, Essen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen, Remscheid, Solingen, Wuppertal sowie der Ennepe-Ruhr-Kreis, der Kreis Mettmann, der Rhein-Kreis Neuss, der Kreis Recklinghausen und der Kreis Viersen, die Mitglieder des Zweckverbandes VRR sind,

einen gemeinsamen Kooperationsraum (Kooperationsraum A gemäß § 5 Absatz 1 Buchst. a ÖPNVG NRW).

Der ZV VRR, die VRR AöR und der NVN haben im Wege des öffentlich-rechtlichen Vertrages zur Umsetzung des ÖPNVG vom 20./22.06.2007 vereinbart, zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Kooperationsraum A auf der Grundlage des § 5 a ÖPNVG NRW eine gemeinsame rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts (AöR) in der Weise zu bilden, dass der NVN sich neben dem ZV VRR als weiterer Gewährträger an der bestehenden Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR AöR) beteiligt.

Diese wird dadurch weiterentwickelt zu einer „Gemeinsamen Anstalt öffentlichen Rechts“ gemäß § 5a ÖPNVG mit dem Namen „VRR AöR“.

Der ZV VRR hat seine Aufgaben bereits in vollem Umfang auf die VRR AöR

- **Verwaltungsvorschriften zum Landeseisenbahngesetz Nordrhein-Westfalen (RdErl. D. Ministers für Wirtschaft und Verkehr)**

Verwaltungsvorschriften zum Landeseisenbahngesetz
RdErl. d. Ministers für Wirtschaft und Verkehr
- 31/61- (am 01.01.2003: MVEL)
v. 17.4.1961

Zur Ausführung des Landeseisenbahngesetzes vom 5. Februar 1957 (GV. NW. S. 11) wird Folgendes bestimmt:

1

Zu § 1

Das Landeseisenbahngesetz (LEG) findet keine Anwendung auf:
a) Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs, die nicht Anschlussbahnen im Sinne des § 33 LEG sind (Werksbahnen ohne mittelbaren oder unmittelbaren Gleisanschluss an eine Bahn des öffentlichen Verkehrs); diese Bahnen unterliegen den Vorschriften des Gewerbe oder Bergrechts;
b) Straßenbahnen im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 241); hierzu gehören auch Kleineisenbahnen (Lilliputbahnen), jedoch nicht Bergbahnen und Seilschwebebahnen (Kabinenbahnen, Sesselbahnen);
c) Schlepplifte.

2
Zu § 5 Abs. 3
In den Fällen des § 5 Abs. 3 (Verlängerung der Verleihung) sind die §§ 4, 6 bis
12 LEG entsprechend anzuwenden. Abweichend von § 8 Abs. 2 und 4 LEG kann im Einzelfall auf die Beifügung von Unterlagen verzichtet werden, die der Genehmigungsbehörde bereits vorliegen, z.B. allgemeine Baupläne, Angaben über Tarife sowie über die Ertrags- und Vermögensverhältnisse.

3
Zu § 8
Der Regierungspräsident hat bei der Prüfung der Baupläne (vgl. § 8 Abs. 2
Nr. 2 bis 5 LEG) den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LfB), der die eisenbahntechnische Aufsicht nach § 28 LEG für den Minister für Wirtschaft und Verkehr ausübt (vgl. Nr. 10 dieser Verwaltungsvorschriften), zu beteiligen.
Geht ein Antrag dem LfB unmittelbar zu, so hat er die Erstausfertigung des Antrages unverzüglich dem Regierungspräsidenten zu übersenden.
Falls eine Änderung der Baupläne in eisenbahntechnischer Hinsicht empfehlenswert oder erforderlich ist, soll der LfB mit dem Antragsteller die Bedenken unmittelbar erörtern. Die vom LfB geprüften Pläne sind mit seinem Prüfvermerk zu versehen.
Die Stellungnahme des Regierungspräsidenten hat sich zu erstrecken
a) auf das Vorliegen der Voraussetzungen für die Rechtsverleihung,
b) auf das Ergebnis des Anhörungsverfahrens.

4
Zu § 10
Es ist zu unterscheiden zwischen der Anhörung nach § 10 LEG, die vor der Rechtsverleihung oder der Genehmigung nach § 22 LEG durchgeführt wird, und der Anhörung nach § 14 Abs. 2 LEG im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Mit Zustimmung des Antragstellers können jedoch beide Anhörungsverfahren miteinander verbunden werden, wenn die eisenbahntechnische Prüfung der allgemeinen Baupläne abgeschlossen ist. Der Plan darf nicht vor der Rechtsverleihung oder Genehmigung festgestellt werden.

5
Zu § 13 Abs. 2
„Durch den Plan Betroffener" im Sinne des § 13 Abs. 2 LEG ist jeder, in dessen Rechte eingegriffen wird oder dem bei der Benutzung seiner benachbarten Grundstücke Gefahren oder Nachteile erwachsen können.
Nicht zu den Betroffenen gehören Behörden, die nur in ihrem hoheitlichen Aufgabenbereich berührt werden, z.B. Ordnungsbehörden oder Polizeibehörden.
Durch die Planfeststellung werden etwa erforderliche öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse oder Zustimmungen nach anderen Rechtsvorschriften (z.B. Genehmigungen nach dem Kreuzungsgesetz, Bauerlaubnisse, Genehmigungen nach dem Naturschutzgesetz) nicht ersetzt.

V. Sonstige Regelwerke

- **VDV-Schriften, VDE-Regelwerke, DB-Konzernrichtlinien**

Technische Netzzugangsbedingungen (TNB)

Gültig ab 09.12.2018

Technische Netzzugangsbedingungen
- Gültig für die Infrastruktur der DB Netz AG

DB Netz AG -Technischer Netzzugang -

Frankfurt am Main

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr. Urs Kramer
Institut für Rechtsdidaktik
Universität Passau
Dr.-Hans-Kapfinger-Straße 14b
94032 Passau
Tel. 0851/ 509-2378
Fax 0851/ 509-2392
Mail: Urs.Kramer@uni-passau.de