

---

# **BOStrab – Sachstand der Überarbeitung und mögliche Auswirkungen auf Verkehrsunternehmen**

ATI-Symposium

21. und 22. September 2011 in Darmstadt

Ass. jur. Daniel Brand  
Fachbereichsleiter für Arbeitsrecht, allgemeines Zivilrecht, Straf- und  
Straßenverkehrsrecht

# bisheriges Verfahren

---

- 2004 Aufforderung des BMVBS an die Mitglieder des LSO Änderungswünsche zur BOStrab zu formulieren.
- 2005 Erneuerung der Aufforderung des BMVBS an den LSO, da nur 3 Mitglieder Vorschläge unterbreitet haben.
- April 2009 Beschluss des LSO zur Einsetzung einer Arbeitsgruppe zur Fortentwicklung der BOStrab.
- März 2011 Fertigstellung des Entwurfs zur Neuordnung der BOStrab
- Mai 2011 Vorstellung des Entwurfs im BLFA-BOStrab (vormals LSO), letzte Überarbeitungsaufträge für die AG
- Juni 2011 Letzte AG-Sitzung
- derzeit Beschlussfassung des BLFA-BOStrab über den Entwurf im Umlaufverfahren

# bisheriges Verfahren in der AG-BOStrab

---

- 10. Juni 2009 konstituierende Sitzung in Bonn
- August bis März 2010 acht Sitzungen
- 28./29. Apr. 2010 Vorstellung der Ergebnisse im LSO
- April bis Juni 2010 Anhörung der Fachkreise
- 01./02. Sep. 2010 Auswertung der Anhörung
- Oktober 2010 bis März 2011 Fortsetzung der Arbeit in 7 Sitzungen unter Einbeziehung der Ergebnisse der Anhörung
- 3. bis 5. Mai 2011 Vorstellung des Entwurfs im BLFA-BOStrab
- Juni 2011 vorerst letzte Überarbeitung des Entwurfs

# Verfahren bis zur Anhörung

---

- Verfahren vor Anhörung – berücksichtigt wurden
  - rd. 100 Vorschläge
  - zu 38 Paragrafen mit 84 Absätzen
- Übernommen wurden davon
  - rd. 50 Vorschläge
  - in 26 Paragrafen mit 45 Absätzen
- Fortschreibungen ergaben sich darüber hinaus
  - in 11 Paragrafen mit 40 Absätzen

# Anhörungsverfahren

---

- vorgebracht wurden
  - 337 Vorschläge
  - zu 52 Paragrafen mit 140 Absätzen und zu 2 Anlagen
- Angenommen wurden davon
  - rd. 100 Vorschläge
- BOStrab Änderungen (Stand 08.04.2011)
  - in 47 Paragrafen mit 127 Absätzen und 2 Anlagen

# Überblick über einige wesentliche Änderungen

---

- § 1 - Unabhängige Bahnen: § 1 Abs. 2 Nr. 2 Satz 2
- Europarechtliche Vorgaben - §§ 1, 5, 9 und 62
- Betriebsleiter - §§ 5, 7 Abs. 5, 9
- § 11 - Mindestalter von Fahrbediensteten
- Bahnübergänge/Bahnkörper - §§ 16, 20 und 55
- § 21 - Signale und Signalanlagen
- § 40 - Signaleinrichtungen (an Fahrzeugen)
- § 51 - Weichensignale (Abs. 11) und Weichenlage (Abs. 12)
- § 64 - Verankerung des BLFA-BOStrab
- Außerdem:
  - ➔ Anpassung an technische Entwicklung und
  - ➔ zahlreiche begriffliche Klarstellungen

# Änderungen mit Relevanz für die Verkehrsunternehmen

---

- § 11 BOStrab - Fahrbedienstete:
  - ➔ Zulassung eines reduzierten Mindestalters von 18 Jahren für
    - Auszubildende und Absolventen des staatlich anerkannten Ausbildungsberufs der „Fachkraft im Fahrbetrieb“, die
    - seit mindestens einem Jahr die Fahrerlaubnis der Klasse B gemäß FeV und die Schienenfahrerlaubnis besitzen und
    - die erforderliche körperliche und geistige Eignung zusätzlich durch Vorlage eines Gutachtens gemäß Anlage 5 Punkt 2 FeV nachgewiesen ist
  - ➔ Beschluss im BLFA: 15:0:1

# § 1 (2) Anwendungsbereich und allgemeine Begriffsbestimmungen

---

- Straßenbahnen sind
  1. ....
  2. unabhängige Bahnen (§ 4 Abs. 2 PBefG).

„Unabhängige Bahnen sind durch ihre Bauart oder Lage auf gesamter Streckenlänge von anderen öffentlichen Verkehren unabhängig.“
- ➔ Erstmalige Definition der im PBefG nicht näher beschriebenen unabhängigen Bahnen und damit begrifflich klare Abgrenzung zu straßenabhängigen Bahnen auf besonderen Bahnkörpern.
- ➔ Notwendig, da der Begriff des unabhängigen Bahnkörpers künftig (wieder) entfallen soll.

## § 2 Abs. 2 Grundregeln

---

- Von den allgemein anerkannten Regeln der Technik kann abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit **gewährleistet gegenüber der Technischen Aufsichtsbehörde nachgewiesen** ist.
  - ➔ AG und BLFA vertreten die Auffassung, dass der Nachweis *geringere* Anforderungen stellt als die Gewährleistung
  - ➔ ggf. Ausformung dahingehend, dass die TAB bestimmt, wie der Nachweis geführt werden kann

# § 3 Allgemeine Anforderungen an den Bau der Betriebsanlagen und Fahrzeuge

---

- Abs. 1

- [...] Sie [Betriebsanlagen und Fahrzeuge] müssen insbesondere so gebaut sein, daß

- Nr. 8 neu:

- ...Störungen im Betriebsablauf zügig beseitigt werden können.

## § 16 Bahnkörper

---

- Begriff des unabhängigen Bahnkörpers (uBK) entfällt und geht im Begriff des besonderen Bahnkörpers (bBK) auf (Absatz 4)
- wie bis zum Inkrafttreten der BOStrab 1987 am 1. Januar 1988
- Eigenständiger Begriff des uBK wurde in Folge der Neufassung von § 20 entbehrlich, da abgesehen vom bisherigen § 20 keine praktische Relevanz in Regelungen der BOStrab.
- Wegen der erheblichen Abgrenzungsschwierigkeiten und uneinheitlichen Auslegung des Begriffs war daher der Entfall geboten.
- Problematik aus § 2 EKrG (Verbot höhengleicher Kreuzungen) durch Abs. 7 entschärft – bei Fahren auf Sicht mit Fahrzeugen straßenabhängiger Bahnen soll die Anordnungsbehörde Ausnahme grundsätzlich zulassen.

## § 20 Bahnübergänge - Neufassung

---

- Bisher problematisch: zwei auch von der StVO verwendete oder vorausgesetzte Begriffe (Bahnübergang und Vorrang) werden in deren Anwendungsbereich mit unterschiedlicher Bedeutung verwendet!
- Vorrang ergibt sich (nur) aus der StVO – maßgeblich ist i.d.R. die Anordnung eines Andreaskreuzes – neuer § 20 enthält Vorgaben für Behörden
- Regelung und Abgrenzung von den Bahnübergängen ohne Vorrang (klassische „Straßenkreuzung“)
  - ➔ Achtung künftig kein AK als Rückfallebene bei LZA vorgesehen – hier Zeichen 205 mit Zusatzschild!
  - ➔ Bevorrechtigung bei LZA; i.Ü. Behinderungsverbot
- Sicherung abhängig von Vorrang, Betriebsart und Verkehrsdichte
- Anforderungen an die Sicherung von der „einfachsten“ (Übersicht) aufsteigend zur „strengsten“ (tS) Sicherungsart

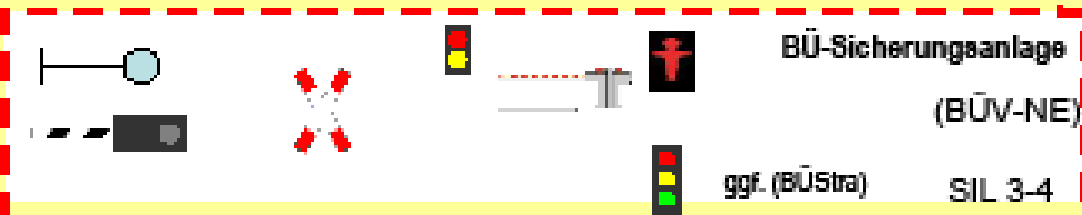
# § 20 BOStrab-E – Zusammenfassung

---

- Es sind alle Fallgruppen, die schon der alte § 20 BOStrab geregelt hat, erfasst
- Regelungslücken zur StVO wurden geschlossen und Widersprüche beseitigt
- Die wesentlichen Unterscheidungskriterien sind
  - ➔ 1. die Betriebsweise (Zugsicherung vs. Fahren auf Sicht) und
  - ➔ 2. die Anordnung des Vorrangs – insbesondere bei höhengleichen Kreuzungen mit Fahren auf Sicht
- Zuordnung der bisher von § 20 erfassten Fallgruppen in der Struktur der neuen Regelung:

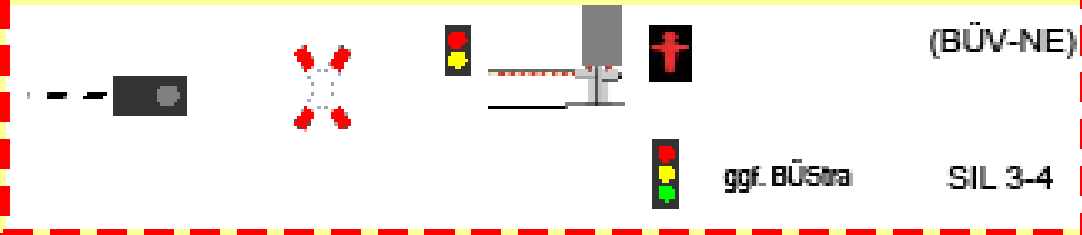
# Bahnübergänge nach §20 BStV

Fahren auf  
Zugsicherung



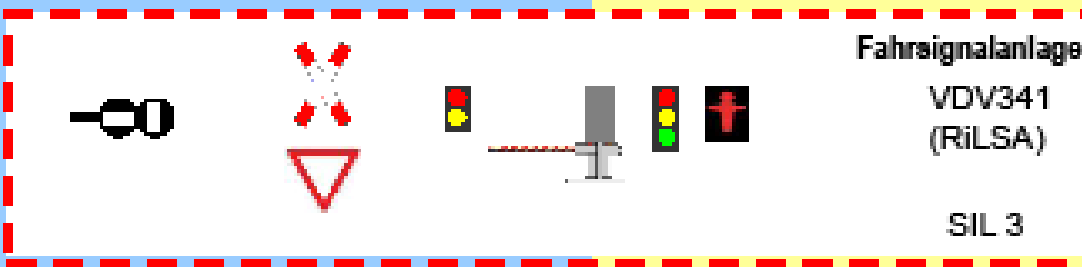
Vorrang immer anzuordnen, § 20 II 2  
(Zugsicherung)  
Technische Sicherung obligatorisch, § 20 V  
(Zugsicherung).

Fahren auf  
Sicht

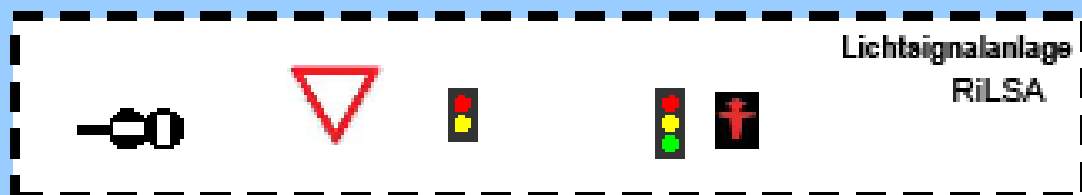


Vorrang i.d.R. anzuordnen, § 20 II 2 (i.V.m.  
VwV-StVO Rn.11 zu Z 201) ehemals  
„unabhängiger Bahnkörper“ (außerhalb d. Vkr  
öff Str). Technische Sicherung nur, wenn nach  
§ 20 V erforderlich.

Fahren auf  
Sicht

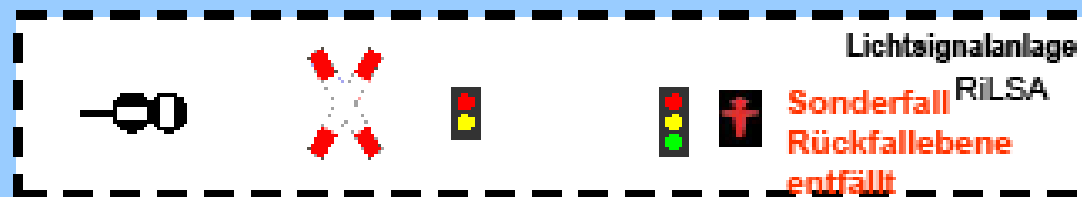


Fahren auf  
Sicht



Vorrang i.d.R. nicht anzuordnen, § 20 II 2  
(i.V.m. VwV-StVO Rn.12, 13 zu Z 201 –  
innerhalb d. Vkr öff Str)  
Wenn kein Vorrang: bei Einbindung in LZA  
„weiche“ Bevorrechtigung, § 20 III 2, sonst  
„Behinderungsverbot, § 20 III 1  
Ist dennoch ein AK angeordnet-Unterscheidung:  
„echter“ Vorrang → es gelten Abs. 4ff  
„Rückfallebene“ bei LZA – grds. unzulässig →  
es gelten Abs. 4ff. – aber § 65 II und ggf. § 6!

Fahren auf  
Sicht



Bahnkörper innerhalb des Verkehrsraumes öffentl. Straßen

Bahnkörper außerhalb des Verkehrsraumes öffentl. Straßen

## § 20 - Struktur der Entwurfsfassung

---

- Abs. 1 Definition des Bahnübergangs (rein deskriptiv)
- Abs. 2 Vorrang richtet sich nach StVO; Vorgaben für die Anordnung von Andreaskreuzen
- Abs. 3 Bahnübergänge ohne Vorrang (für die Straßenbahn) (Straßenkreuzung mit bBK ./ . Straßenkreuzung mit strbBK) – „Behinderungsverbot“ und Bevorrechtigung
- Abs. 4 Bahnübergänge mit Vorrang – Grundsatz: Sicherung durch Übersicht
- Abs. 5 Bahnübergänge mit Vorrang – Erfordernis technischer Sicherung
- Abs. 6 Bahnübergänge mit Vorrang – Zusatzsicherung bei gegebener Übersicht von Bahnübergängen von Rad- und Fußwegen
- Abs. 7 Anforderungen an eine technische Sicherung
- Abs. 8 Abgrenzung Betriebsanlage Straße/Straßenbahn

## § 20 Abs. 7, 8 BOStrabE

---

- (7) Eine technische Sicherung erfordert
  - 1. Lichtzeichen mit der Farbfolge Gelb - Rot nach Anlage 1 Bild 2, die mit Halbschranken nach Anlage 1 Bild 3 verbunden sein können und
  - 2. Überwachungssignale Bü 0 und Bü 1 nach Anlage 4 im Anhaltewegabstand vor dem Bahnübergang oder eine in Zugsicherungs-anlagen eingebundene Überwachung der Einrichtungen nach Nummer 1.
- Auf Streckenabschnitten mit Fahren auf Sicht dürfen anstelle der Überwachungssignale nach Satz 1 auch Fahrsignale nach Anlage 4 unmittelbar vor dem Bahnübergang verwendet werden.
- (8) Anlagen der technischen Sicherung nach Absatz 7 sind Betriebsanlagen im Sinne dieser Verordnung. 2Lichtzeichenanlagen sind nur Betriebsanlagen, soweit sie dem Unternehmer als solche genehmigt wurden. 3Die Steuerung von Lichtzeichenanlagen nach Absatz 4 Satz 3, 2. Halbsatz und Absatz 6 Satz 1 muss den Vorrang der Straßenbahn sicherstellen, auch wenn diese nicht Betriebsanlagen der Straßenbahn sind.

# § 21 Signalanlagen

---

- Begriffliche Klarstellung (Signale – Signalanlagen)
- Neufassung von Absatz 4:
- Werden Fahrsignale durch Lichtzeichenanlagen nach § 37 StVO gesteuert, haben die dafür zuständigen Behörden die sicherungstechnischen Belange des Straßenbahnverkehrs zu berücksichtigen.
- Geltende Fassung: Sind Fahrsignalanlagen in Wechsellichtzeichenanlagen nach § 37 der Straßenverkehrs-Ordnung eingebunden, muß in allen Teilen der Gesamtanlage die gleiche Sicherungsmaßnahme angewendet sein.

## § 36 - Bremsen

---

- (10) In Personenfahrzeugen müssen Einrichtungen vorhanden sein, mit denen Fahrgäste im Notfall eine Bremsung einleiten können (Fahrgast-Notbremsung). Die Betätigung dieser Einrichtungen darf auf Strecken ohne Sicherheitsraum und in Tunneln außerhalb von Haltestellen ~~erst am nächsten Bahnsteig zum Halt führen~~ nicht zum Halten führen (Notbremsüberbrückung). Auf den übrigen Streckenabschnitten darf diese Notbremsüberbrückung wirksam bleiben.
- (11) Bei Fahrbetrieb ohne Fahrzeugführer müssen Einrichtungen an den Fahrzeugen vorhanden sein, die Entgleisungen erkennen können und diese in einem solchen Fall unmittelbar selbsttätig zum Stillstand bringen.

## § 46 Informationseinrichtungen

---

- (4) Fahrzeuge müssen Einrichtungen für eine Sprechverbindung zwischen Fahrzeugführer und einer Betriebsstelle haben. Notfall-Informationen ~~sollen~~ **müssen** vorrangig durchgegeben werden können.
- (5) Personenfahrzeuge eines Zuges, die nicht mit Betriebsbediensteten besetzt sind, müssen Einrichtungen für eine Notfall-Sprechverbindung zwischen Fahrgästen und dem Fahrzeugführer haben. Absatz 4 Satz 2 gilt entsprechend.

## § 51 Signale

---

- (11) <sup>1</sup>Werden bei Fahren auf Sicht Weichen, ~~die nicht in Zugsicherungsanlagen eingebunden sind~~, mit Geschwindigkeiten von mehr als 15 km/h gegen die Spitze befahren, müssen Weichensignale W 11, W 12 oder W 13 gezeigt werden. <sup>2</sup>Dies ist nicht erforderlich, wenn diese in Zugsicherungsanlagen eingebunden sind oder ein Fahrsignal abhängig von der Weichenlage gesteuert wird und entsprechend gekennzeichnet ist.
- (12) Anlagen zur Steuerung von Weichen müssen in der Lage sein, Informationen über die Weichenlage an eine Lichtzeichenanlage des Straßenverkehrs zu übertragen.

# Exkurs - § 57 Abs. 1 Nr. 12 neu PBefG (BR-Antrag)

---

- Möglichkeit zur Festlegung von Anforderungen an sachverständige Stellen für Straßenbahnen im Wege der Rechtsverordnung.
- Insbesondere hinsichtlich:
  - Anforderungen in Bezug auf Ausbildung, Fachkenntnisse, Berufserfahrung, Zuverlässigkeit sowie Fort- und Weiterbildung,
  - Zulassung oder Anerkennung,
  - Überwachung,
  - Mindesthöhe der Vergütung,
  - Erfordernis einer ausreichenden Deckungssumme der Betriebshaftpflichtversicherung,
  - .... im BR-Verkehrsausschuss am 7.9.2011 abgelehnt

# Ausblick – BOStrab-Novelle

---

- Derzeit erfolgt die Erarbeitung des Referentenentwurfs zur BOStrab auf der Grundlage der BLFA-Beschlüsse
- der Referentenentwurf soll noch in diesem Jahr fertiggestellt und der Ressortanhörung zugeführt werden
- Zeitgleich wird die erforderliche Notifizierung (nach RL 98/34/EG) bei der Europäischen Kommission durchgeführt (Frist bis zu sechs Monate)
- Voraussichtlich Anfang nächsten Jahres – Anhörung der Verbände
- Zuleitung des Entwurfs an den Bundesrat, sobald die Notifizierung des Entwurfs erfolgreich war
- Erlass frühestens im Sommer 2012

---

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

## **Ihr Ansprechpartner**

Ass. jur. Daniel Brand

Fachbereichsleiter Arbeits- und allgemeines Zivilrecht, Straf- und Straßenverkehrsrecht

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

Kamekestraße 37-39, 50672 Köln

Telefon: 0221 57979-116 – Fax: 0221 57979-8116 – Mobil: 0163 57979-16

E-Mail: [brand@vdv.de](mailto:brand@vdv.de)

Internet: [www.vdv.de](http://www.vdv.de)