

# Prof. Dr. H. J. Kühlwetter

Mai 2013

An die  
Damen und Herren  
Seminarteilnehmer  
des FER – Seminars  
„Wichtige Verträge für Eisenbahnen I“  
am 16. Mai 2013  
in Dortmund

**Betreff:** Verschiedene nachgereichte Unterlagen;

Sehr geehrte Damen und Herren!

Während des oben genannten Seminars habe ich einen Foliensatz vorgeführt, der teilweise noch am Tage vorher vervollständigt wurde.

Ich sende Ihnen daher noch einmal den Foliensatz „Vertragslehre für Eisenbahnen“ in vollständiger Ausführung zu.

Weiterhin finden Sie den Foliensatz „Kreuzungsrecht“, so wie ich ihn vorgeführt habe, in der Anlage vor.

Aus dem Jahre 1935 stammt der „Erlass des Reichs – und Preußischen Verkehrsministers“, in dem er die Stellung eines Betriebsleiters von „nichtreichseigenen Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs“ schildert, in die heutige Diktion übersetzt von EBL der NE des öffentlichen Verkehrs.

Ich bin der Meinung, dass die dort ausgesprochenen Regelungen auch für die Betriebsleiter nichtöffentlicher Bahnen gelten, da das Gefahrenpotential häufig gleich hoch wie bei dem öffentlicher Bahnen ist.

Sie finden im Anschluss an diesen Erlass verschiedene Muster von Richtlinien und Geschäftsanweisungen für den „Obersten Betriebsleiter“, wobei dieser nach der damals herrschenden Diktion der heutige „öffentliche Betriebsleiter“ ist.

Der „beauftragte Betriebsleiter“ scheint so eine ähnlich Stellung gehabt zu haben wie der heutige „örtliche Betriebsleiter“ nach § 4 Abs. 2 EBV.

Ich habe diesen Erlass aus dem „Preußischen Staatsarchiv“ ausgraben lassen. Sie finden diesen Erlass auch abgedruckt als „Anlage 2“ in Band 5 des „Handbuches für den Betriebsleiter – Recht“, herausgegeben von Prof. Dr. – Ing. habil. Horst Krampe im Verlag der „Aus – Weiterbildungszentrum Verkehrsgewerbe Leipzig GmbH“, den ich weitestgehend selbst geschrieben habe.

Aufgrund verschiedener Anfragen aus Teilnehmerkreisen von EBL – Lehrgängen habe ich einmal einen – fiktiven – EBL – Brief an die Geschäftsleitung konzipiert, der seitdem immer wieder verlangt wird. In diesem fiktiven Brief habe ich meine Auffassung zu einem – „befreiten“ – EBL gegenüber der Geschäftsleitung dargelegt.

Letztlich geht Ihnen eine Unterlage zu, in der ich den Passus des heutigen § 13 Abs. 1 am Ende AEG mit der entsprechenden Regelung in AEG (alt) nach dem Stand von 1970 vergleiche. Das Ergebnis ist, dass die entscheidende Passage über die Kostenanrechnung eines Gleisanschlusses („... unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten“) identisch in § 13 AEG und § 7 AEG (alt) sind.

Zudem sende ich Ihnen die sog. „Einführungsrichtlinien“ zu, die im Jahre 1970 zuletzt überarbeitet wurden und jedem „Einführungsverhältnis“ (Einführung einer öffentlichen NE in das Netz der damaligen DB) zugrunde zu legen war.

Da diese Richtlinie nie gekündigt wurde und die beiden abschließenden Institutionen (der BDE in den VDV, die DB in die jetzige DB Netz AG) nahtlos übergegangen sind, behaupte ich, dass diese „Einführungsrichtlinie“ – zumindest dem Sinne nach – weiter gelten.

Insbesondere verweise ich auf Punkt 5.2 (Kosten einer Anschlussweiche), auf Punkt 6.2 (Bestimmungen des Standards des Anschließers) und auf Punkt 13.1, insbesondere erster Anstrich (Aufschlüsselung der Kosten im Betriebsdienst).

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Anregungen und Unterlagen weitergeholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen!

Dr. Kühlwetter

## Vertragslehre für Eisenbahnen

Prof. Dr. Hans – Jürgen Kühlwetter

Vertragslehre für Eisenbahnen

### Unterscheidung Zivilrecht / Öffentliches Recht:

Heute wird unterschieden in Zivilrecht / Öffentliches Recht; in meiner Studienzeit trat noch als drittes Rechtsgebiet das Strafrecht hinzu.

Zum Zivilrecht gehören: Bestimmungen des BGB einschließlich seiner Ergänzungsgesetze (ErbbaurechtsVO, Prod.-HaftungsG, WEG), das Handels -, Wechsel – Scheck – und Wertpapierrecht, das gesamte Urheberrechts – und Erfindergesetz, das Privatversicherungsrecht.

Zum öffentlichen Recht gehören: Das Staats-, Völker -, Kirchen -, Verwaltungsrecht, das Strafrecht, die Prozessrechte (ZPO; StPo, FGO, ArbGO u. a.); Steuerrecht, Sozial – und Sozialversicherungsrecht.

Prof. Dr. Hans – Jürgen Kühlwetter

2

Vertragslehre für Eisenbahnen

### Unterscheidung Zivilrecht / Öffentliches Recht:

2 Theorien sind für die Unterscheidung maßgebend:

#### Subjekts – oder Subjektionstheorie!

**Subjektstheorie** unterscheidet nach der Zugehörigkeit der handelnden Subjekte;

**Subjektionstheorie** (wohl herrschende Lehre) unterscheidet danach, ob der Einzelne dem Staat untergeordnet ist, während im Privat – oder Zivilrecht die einzelnen Partner im allgemeinen einander gleichgeordnet sind.

Auch öffentliche Träger können aber miteinander auch zivilrechtliche Verträge (z. B. Nutzungsverträge) abschließen.

Manche Rechtsgebiete enthalten sowohl öffentliche wie auch privatrechtliche Normen, wie z. B. das Arbeitsrecht.

Prof. Dr. Hans – Jürgen Kühlwetter

3

Vertragslehre für Eisenbahnen

### Regelungsbedarf:

Ein **Schuldverhältnis** wird im Zivilrecht fast ausschließlich begründet durch einen **Vertrag**.

**Andere Formen:** Deliktische Haftung; Bereicherung; Familienrecht; Erbrecht.

**Öffentliches Recht:** Auch hier ist der Vertrag bekannt, aber selten. Gegenstand muss dem „öffentlichen Recht“ angehören.

Handlungsform einer Behörde ist normalerweise der – einseitige – **Verwaltungsakt**.

**Staatsverträge** gehören nicht zu dem hier behandelten Komplex; für sie gelten besondere Regelungen.

Prof. Dr. Hans – Jürgen Kühlwetter

4

Vertragslehre für Eisenbahnen

### Begründung eines Schuldverhältnisses:

Regelmäßig durch Vertrag:

Voraussetzungen:

Zwei übereinstimmende Willenserklärungen, durch die ein rechtlicher Erfolg erzielt werden soll!

Eine Willenserklärung (WE) zerfällt normalerweise in zwei Teile:

1. Handlungswille oder auch Erklärungswille = Innerer Teil;
2. Tatsächlicher Erklärungsakt = hinreichend deutliche Äußerung.

Beide WE – Teile müssen zudem übereinstimmen!

Prof. Dr. Hans - Jürgen Köhlwetter

5

Vertragslehre für Eisenbahnen

### Besonderheiten einer WE:

Eine WE kann auch konkludent abgegeben werden, z. B. durch schlüssiges oder „konkludentes Handeln“!

Schweigen hat normalerweise keine Bedeutung; 2 Ausnahmen:

1. Örtlicher Brauch: Kölschglas in der „Kölnischen Wirtschaft“;
2. Im Verkehr zwischen Kaufleuten (immer EVU oder EIU):  
Schweigen auf kaufmännisches Bestätigungsschreiben ist immer Annahme (Handelsbrauch)!!

Annahme unter Bedingungen oder abweichenden Fristen

immer neues Angebot; ursprünglicher Vertrag ist mangels Einigung nicht zustande gekommen!!

Prof. Dr. Hans - Jürgen Köhlwetter

6

Vertragslehre für Eisenbahnen

### Zugang:

Eine WE muss grundsätzlich dem Gegner zugehen.

Es gibt aber auch sog. „einseitige WE“; diese ist bereits mit dem Vollzug wirksam, z. B. Testamentserrichtung!

Eine Kündigung ist eine „einseitige, aber empfangsbedürftige WE“!

Eine WE muss vom anderen Teil zur Kenntnis genommen und verstanden werden. Entscheidend ist, dass sie „in den Machtbereich des Empfängers gelangt ist“ (Einwurf in den Briefkasten bei zu erwartender Leerung, Fernschreiben, Fax, mit Eingang während der Geschäftszeit, sonst erst am nächsten Tage)!

Auch Verweigerung der Annahme ohne berechtigten Grund ist Zugang!

Prof. Dr. Hans - Jürgen Köhlwetter

7

Vertragslehre für Eisenbahnen

### E – Mails im Geschäftsverkehr:

Wer – wie ein Kaufmann – täglich mit dem Eingang von WE 'en in E – Mail – Form rechnen muss, hat dafür zu sorgen – sonst „Organisationsverschulden“ – dass ihm diese unverzüglich vorgelegt werden bzw. ihn erreichen!

Unterlässt er diese Organisationsvorsorge, kann er sich nicht später auf verspäteten Zugang oder auf „Nichtkenntnis“ berufen!!

### WE an Geschäftsunfähige oder Verstorbene:

Ohne Einfluss auf die Wirksamkeit einer WE, wenn die WE dem Rechtsvertreter oder dem Erben (§ 1922 BGB)zugeht!  
Sonst Unwirksamkeit (§ 131 BGB)!

Prof. Dr. Hans - Jürgen Köhlwetter

8

Vertragslehre für Eisenbahnen

### „Schriftlichkeit, Elektronische Form, Textform“:

§§ 126, 126 a, 126 b und 127 BGB schreiben dann entsprechende Formen vor,

.... „wenn durch Gesetz  
Schriftform (§ 126 BGB),  
elektronische Form (§ 126 a BGB),  
Textform (§ 126 b BGB) oder  
eine durch Rechtsgeschäft bestimmte Form (§ 127 BGB)  
vorgeschrieben sind“.

Ausdrückliche Vorschriften für eine bestimmte Form abzugebender WE sind im Eisenbahnrecht nicht erkennbar.

Prof. Dr. Hans - Jürgen Köhlewetter

9

Vertragslehre für Eisenbahnen

### „Schriftlichkeit, Elektronische Form, Textform“:

Allerdings gibt es **Hinweise im Eisenbahnrecht**, dass manche Dinge in bestimmten Formen zu erledigen sind, z. B. § 2 EIBV (Plan zur Erhöhung ..), § 4 EIBV (SNB), § 6 EIBV (Antragstellung) usw..

Anderer Formen empfehlen sich, so z. B. bei Arbeitsverträgen (Beweissicherung!).

Bei „Elektronischer Form“ sind Zusatz des Namens + elektronische Signatur erforderlich!

„Textform“ bedeutet:  
Erklärung in einer Urkunde;  
Schriftform oder andere „dauerhafte Form“;  
die Person des Erklärenden muss genannt sein;  
Abschluss der Erklärung = Namensunterschrift o. Ä..

Prof. Dr. Hans - Jürgen Köhlewetter

10

Vertragslehre für Eisenbahnen

### Vertrag:

Grundsätzlich sind die im BGB enthaltenen Vertragstypen **nur Muster!**

Insofern herrscht **im Zivilrecht Vertragsfreiheit**, d. h. die Partner eines Vertrages können Inhalt und Gegenstand frei wählen; der Jurist entscheidet dann im Einzelfall, ob und welchem Typ der Vertrag zuzuordnen ist und welche Rechtsregeln für ihn gelten!!

### Vertragsgrenzen:

Es gibt allerdings auch Grenzen für Vertragsgestaltungen so z. B.

Prof. Dr. Hans - Jürgen Köhlewetter

11

Vertragslehre für Eisenbahnen

### Grenzen einer Vertragsgestaltung:

**Formmangel:** Bestimmte Vertragstypen sind an bestimmte Formen gebunden (§§ 125 ff BGB); dies kann über vereinbarte Formen bis hin zur notariellen Beurkundung gehen!!

**Gesetzliches Verbot (§§ 134 ff BGB):** Grundsätzlich sind solche Verträge nichtig; eventuell kann „Teilnichtigkeit“ infrage kommen, wenn nur ein Teil des Vertrages nichtig wäre, die Partner aber den „Restteil“ auch ohne den nichtigen Teil abgeschlossen hätten!

Prof. Dr. Hans - Jürgen Köhlewetter

12

Vertragslehre für Eisenbahnen

**Wettbewerbsverstöße:**

Verträge, die „wettbewerbswidrig“ sind, verstoßen gegen ein „gesetzliches Verbot“ und sind normalerweise „nichtig“.

**Achtung:** Wettbewerbsverstöße können u. U. unterschiedlich bewertet werden für Kaufleute und Nicht – Kaufleute!

**Allgemeine Geschäftsbedingungen (§§ 305 ff BGB):**

Ein Partner verwendet für eine Vielzahl von Verträgen vorformulierte Vertragsbedingungen:

„Klauselverbote“ werden unterschiedlich gewertet bei Privatleuten oder bei „Unternehmen, juristischen Personen des öffentlichen Rechts oder öffentlich – rechtlichen Sondervermögen“ (§ 310 BGB).

Prof. Dr. Hans - Jürgen Köhlwetter

13

Vertragslehre für Eisenbahnen

**Leistungsstörung im Rahmen eines**

**Schuldverhältnisses:**

Zu unterscheiden sind

1. Unmöglichkeit (keiner kann leisten) und
2. Unvermögen (nur der Vertragspartner kann nicht leisten).

Meist auch mit Verschulden gekoppelt.

**Leistungsstörungen** treten auf

1. Beim Vertragsabschluss;
2. Bei der Lieferung – Verzug, Fristüberschreitung;
3. Bei Schlechtlieferung;

**Folge:** Schadensersatz (§ § 280 ff BGB).

Prof. Dr. Hans - Jürgen Köhlwetter

14

Vertragslehre für Eisenbahnen

**Beendigung eines Vertrages:**

Folgende Möglichkeiten einer Beendigung eines Vertrages bestehen:

1. Fristablauf (mit oder ohne Leistung);
2. Kündigung, einseitige WE, Kündigungsgrund muss vorhanden sein; anders bei Fristablauf (s. Pkt. 1)!
3. Gegenseitiger Aufhebungsvertrag;
4. Rücktritt vom Vertrag, meist als Kündigung anzusehen;
5. sog. „Schuldumschaffung“, d. h. Parteien kommen überein, an die Stelle des „alten Vertrages“ einen neuen Vertrag zu setzen, Frage, ob alte Sicherungsrechte auch für neuen Vertrag gelten sollen!

Prof. Dr. Hans - Jürgen Köhlwetter

15

Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Vertragsmanagement“:**

**Abschlussberechtigung:**

Normalerweise sind Beschäftigte nicht berechtigt, mit „Außenwirkung“ für die Gesellschaft oder den „Einzelkaufmann“ verbindliche Erklärungen (WE) gegenüber Dritten als Vertragsgrundlage abzugeben (normaler EBL, nicht „nach außen“ abschlussberechtigt).

Im HGB (§ 56 HGB) existiert allerdings eine Vorschrift, die „Angestellte im Lager oder Warenlager“ bevollmächtigt, zu Verkäufen oder Empfangnahmen, die in einem derartigen „Laden oder Warenlager gewöhnlich geschehen“!

Prof. Dr. Hans - Jürgen Köhlwetter

16

Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Vertragsmanagement“:**

Abschlussberechtigung:  
 Normalerweise abschlussberechtigt sind:

1. Kaufmann (e. K.) oder Vorstandsmitglieder selbst;
2. Prokuristen (§§ 48 ff HGB);
3. Handlungsvollmacht (§ 54 HGB);
4. Einzelbevollmächtigte.

Achtung: Ein **Eisenbahnbetriebsleiter** ist, wenn er nicht zu einer Funktionsgruppe, wie oben erwähnt, gehört, **nicht zu „Außengeschäften“ berechtigt!**  
 Praxis oft anders (vgl. § 3 Satz 2 Eisenbahnunternehmer – Berufszugangs – VO!!).

Prof. Dr. Hans - Jürgen Kühwetter 17

Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Vertragsmanagement“:**

Abschlussberechtigung:  
 Der „normale EBL“ ist „Abteilungsleiter“ in einem Betrieb und als solcher nicht „außenvertretungsberechtigt“!

Andererseits hat der EBL „nach innen“ im Unternehmen eine unteilbare Verantwortung für die Sicherheit des Eisenbahnunternehmens, welche ihm sowohl durch die arbeitsrechtlich auferlegte (im Anstellungsvertrag geregelte) Position als auch durch allgemeine öffentlich – rechtlich auferlegte Normen gegeben ist!

Prof. Dr. Hans - Jürgen Kühwetter 18

Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Vertragsmanagement“:**

Danach ist ein Einfluss einer anderen Abteilung des Unternehmens (Bauabteilung, Rechtsabteilung, Finanzabteilung, Personalabteilung) auf Entscheidungen des EBL **grundsätzlich nicht zulässig.**

Im Arbeitsvertrag eines EBL ist dies grundsätzlich festzulegen!

Weiterhin sind in diesem Vertrag festzulegen:  
 Stellung und Selbständigkeit des EBL im Unternehmen; direkter Weg an Aufsichtsbehörde; Benachteiligungsverbot; Vorgesetzter des Eb. – Personals; Erlass von Weisungen betr. den Eisenbahnbetrieb

Prof. Dr. Hans - Jürgen Kühwetter 19

Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Vertragsmanagement“:**

Für das Vertragsverhältnis eines EBL zu seinem Unternehmen gilt grundsätzlich Folgendes:  
 Unterscheiden Sie sorgfältig **2 Ebenen:**

1. **„Geschäftsanweisung“** (§ 5 Abs. 1 Satz 1 EBV) = Verhältnis Unternehmen zu EBL (Organisationsweisung, was kann und darf der EBL im Unternehmen, zu welchen Maßnahmen muss er andere Abteilungen fragen!).
2. **„Weisungen“** (§ 4 Abs. 3 EBV) an das ihm unterstellte Eb. – Personal; hier ist der EBL als „Gesetzgeber“ für den Eisenbahnbetrieb tätig (s. Foliensatz „Vorschriftenlehre“).

Prof. Dr. Hans - Jürgen Kühwetter 20

Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Vertragsmanagement“ generell im Unternehmen:**

Abschlussberechtigung für z. B. Kauf – und Beschaffungsverträge in Abhängigkeit von der Kostenhöhe zu regeln;  
 Liste der abgeschlossenen Verträge;  
 Fristenkalender für die Erfüllung oder den Ablauf eines Vertrages;  
 Personelle Verantwortlichkeiten für die Vertragserfüllung;  
 Verantwortlichkeit für die fristgemäße Kontrolle der Anlagen;  
 Verantwortlichkeit für die fristgemäße Kontrolle der Fahrzeuge;  
 Verantwortlichkeit für die fristgemäße Kontrolle und Fortbildung des Personals in eisenbahnfachlichen Fragen;  
 Verwendungsmöglichkeiten des Personals.

Prof. Dr. Hans - Jürgen Kühwetter

21

Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Relevante Punkte in Einzelverträgen“:****Arbeitsvertrag mit EBL:**

Die Ebenen 1 + 2 sollten Gegenstand des Vertragstextes – neben allgemeinen arbeitsvertraglichen Regelungen – im Arbeitsvertrag des EBL sein.

1. In der **Geschäftsanweisung** sollten eindeutig die Stellung des EBL im Unternehmen und seine Kompetenzen geregelt sein.
2. In den **Bestimmungen über die Weisungsberechtigung** (gegenüber dem Eb. – Personal, § 5 Abs. 3 EBV) klare Rahmenbestimmungen über die Weisungs – und Vorschriftenkompetenz des EBL.

Prof. Dr. Hans - Jürgen Kühwetter

22

Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Relevante Punkte in Einzelverträgen“:****Arbeitsvertrag mit „reisendem EBL“:**

1. Vertrag des Unternehmens über die Ausleihe mit dem „Heimatunternehmen“ des EBL;
2. Genehmigung durch Arbeitsverwaltung nach AÜG;
3. Vertrag mit dem „reisenden EBL“;  
wichtig: In ausleihendem Unternehmen hat der EBL gegenüber dem Eb. – Personal gleiche Anweisungsrechte wie ein „aus dem Unternehmen stammender“ EBL.
4. Nebentätigkeitsgenehmigung durch verleihendes Unternehmen?

Prof. Dr. Hans - Jürgen Kühwetter

23

Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Relevante Punkte in Einzelverträgen“:****Infrastrukturanschlussvertrag (IAV):**

Vertrag nach PAB, nach ABA oder „neuer Vertrag“?  
 Genehmigung als Infrastrukturanschlussbetreiber?  
 Instandhaltungsregelung für die Anschlussanlagen?  
 Fahrzeugunterhaltung?  
 Gebühren?  
 Eigentum an der Anschlussweiche?  
 Mitspracherecht der DB Netz AG bei Arbeiten im Anschluss?  
 Grenzen des Anschlusses vereinbart?  
 Anschlussgrenze vereinbart?  
 Übergabestelle (WÜST) vereinbart?  
 Betriebsgrenze vereinbart?  
 Kündigung? Kündigungsfrist?

Prof. Dr. Hans - Jürgen Kühwetter

24



Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Relevante Punkte in Einzelverträgen“:****Instandhaltungswerkstatt oder Tankstelle im Anschluss:**

Benutzungsanweisungen für EVU;  
 Lagebeschreibung im Anschluss;  
 Benutzungsgebühren?  
 Anmeldeformalitäten?  
 Bei wem?  
 Wie lange?  
 Vorhandene Energieanschlüsse in der Werkstatt?  
 Vorhandene Werkzeuge und Materialien in der Werkstatt?  
 Personalkosten, wenn Personal gestellt wird?  
 Haftungsbestimmungen?

Prof. Dr. Hans - Jürgen Kühlwetter

25

Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Relevante Punkte in Einzelverträgen“:****Kooperationsverträge zwischen EVU:****Achtung:**

Gefahr des Entstehens einer „Gesellschaft bürgerlichen Rechts“ ohne bewusstes Zutun der Partner, nur durch (§§ 705 ff BGB) „Förderung eines gemeinschaftlichen Zweckes“!  
 Haftung jedes Mitgliedes in kompletter Höhe der Verpflichtungen des anderen Mitgliedes;  
 Beiträge und Leistungen der Mitglieder festlegen;  
 Wer ist berechtigt, die Gesellschafter nach außen zu vertreten?  
 Wer ist Geschäftsführer (Bestimmung der Geschäftstätigkeit nach innen)?  
 Alle Gesellschafter können nur gemeinsam über Gesellschaftsanteile verfügen (gesamthänderische Bindung, (§ 719 BGB))!  
 Verteilung der Gewinnanteile.

Prof. Dr. Hans - Jürgen Kühlwetter

26

Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Relevante Punkte in Einzelverträgen“:****Infrastrukturnutzungsverträge:**

(Früher als „Verkehrsbestimmungen“ Bestandteile des „Gleisanschlussvertrages“).

Regeln zwischen EVU und EIU die Benutzung einer bestimmten Infrastruktur.  
 Lage, Darstellung und Leistungsfähigkeit des Anschlusses;  
 Wer ist EBL des EIU?  
 Welches EVU will nutzen?  
 Welche Teile der Infrastruktur?  
 Fahrplan?  
 SNB anerkannt?  
 Trassennutzungsentgelt? Entgeltliste?  
 Wer ist EBL beim EVU?  
 Kündigungsmöglichkeiten?  
 Haftungsbestimmungen?  
 Notfallbestimmungen?  
 Bestimmungen über die Haftung bei Bodenverunreinigungen.

Prof. Dr. Hans - Jürgen Kühlwetter

27

Vertragslehre für Eisenbahnen

**„Relevante Punkte in Einzelverträgen“:****Kreuzungsverträge:**


**Achtung:** Kreuzungsrecht ist nur zum Teil im EKrG geregelt, nur für Kreuzungen von Straßen mit Eisenbahnen; keine Eigentumsregelungen im EKrG!  
 Für „sonstige Kreuzungen“ gelten entweder Vereinbarungen zwischen den Spitzenverbänden der Leitungsindustrie oder sie sind im „Erlasswege“ geregelt (Kreuzungen z. B. der Eisenbahnen über Schifffahrtstraßen).

**EKrG – Bereich (Vertrag nach EKrG):**

Regelungen über die Art der Kreuzung (§§ 3, 13 – Maßnahme am BÜ; § 11 neue Kreuzung, neuer Verkehrsweg;  
 Kostenverteilungsregelungen nach §§ 12 oder 13 EKrG;

Prof. Dr. Hans - Jürgen Kühlwetter

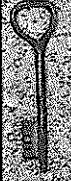
28



# Kreuzungsrecht

(Stand 05/2013)

Prof. Dr. H. J. Kühlwetter



Kreuzungsrecht


Im Eisenbahnrecht werden unter dem Begriff

**„Kreuzungsrecht“**

zwei Komplexe verstanden:

1. Regelungen „allgemeiner Art“ für „Kreuzungen“, die nicht dem EKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz) unterliegen;
2. Regelungen nach dem EKrG (§ 1 Abs. 1) für Kreuzungen zwischen „Eisenbahnen“ und „Straßen“.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter




Kreuzungsrecht

Auch wird unterschieden nach

**Kreuzungsrecht im weiteren Sinne** – alle Rechtsbeziehungen, die sich ergeben, wenn sich zwei oder mehrere technische Anlagen oder Einrichtungen verschiedener Rechtsträger in einem Raum überschneiden, mehr oder weniger behindern und aufeinander Rücksicht nehmen müssen. Eine einheitliche gesetzliche Regelung besteht nicht.

**Kreuzungsrecht im engeren Sinne** = alle Rechtsbeziehungen, die Kreuzungsanlagen und –einrichtungen öffentlicher Aufgaben betreffen, d. h. „Aufgaben im Interesse des allgemeinen Wohles“ erfüllen. Z. T. geregelt im EKrG, BFStrG, WaStrG, TKG und Landesstraßengesetzen.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter



Kreuzungsrecht

**Eisenbahnkreuzungsrecht nach EKrG**

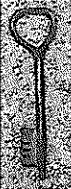
umfasst die Rechtsbeziehungen für Kreuzungen, bei denen

**Eisenbahnen und öffentliche Straßen,**

in bestimmten Fällen auch **Straßenbahnen und Anschlussbahnen** beteiligt sind.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter

Kreuzungsrecht




**Allgemeine Vorfragen**

Weder im – nicht normierten – Kreuzungsrecht noch im EKRg finden sich Bestimmungen über **das Eigentum** an Kreuzungsanlagen.

Dort finden sich nur Regelungen zum Anlass von Maßnahmen;  
zur Finanzierung und Kostenverteilung;  
zur technischen Ausführung;  
zur Unterhaltung und zur Lösung von Konfliktfällen.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühbitter 5

Kreuzungsrecht




**Allgemeine Vorfragen**

**Eigentumsfragen:**

1. Entscheidend für das Eigentum an einer Kreuzungsanlage ist die Frage
  - a) wem der Grund und Boden gehört und
  - b) ob die Bestandteile „wesentliche“ oder „nicht wesentliche“ Bestandteile des Grundstücks sind (§§ 93 – 96 BGB).
2. Nur „nicht wesentliche Bestandteile“ können gegenüber dem Grundstückseigentum „Träger besonderer Rechte“ sein.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühbitter 6

Kreuzungsrecht



**Allgemeine Vorfragen**

**Eigentumsfragen:**


„**Wesentliche Bestandteile**“ sind die mit dem Grundstück fest verbundenen Sachen, die voneinander nicht getrennt werden können, ohne dass die eine oder andere zerstört oder in seinem Wesen verändert wird.

**Mithin:** Alle ohne Substanzverlust trennbaren Bestandteile können separates Eigentum gegenüber dem Grundstück sein.

**Das heißt:** Z. B. Gleise, Schrankenanlagen, Signale, wiederverwendbare Brückenträger können separates Eigentum gegenüber dem Grundstückseigentum sein.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühbitter 7

Kreuzungsrecht



**Allgemeine Vorfragen**

**Eigentumsfragen:**

Fragen des Baues und der Unterhaltung von Kreuzungsanlagen und Fragen der Verkehrssicherungspflichten von Kreuzungsanlagen können durchaus unabhängig vom Eigentum geregelt werden.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühbitter 8

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**

**Eigentumsfragen:**

So kann es z. B. sein, dass das „Straßenstück“ zwischen den Schranken eines BÜ entweder Eigentum des Straßenbaulastträgers oder der Eisenbahn ist, wobei im ersteren Fall die Schienen, die Kabel und die Schranken durchaus Bahneigentum sein können.

Bei einer Eisenbahnbrücke über eine Straße ist entscheidend für das Eigentum der Pfeiler die Eigentumslage des Grundstückes, auf dem sie stehen, während ein „ausbaubarer Brückenkasten“ mit den Schienen Eisenbahneigentum ist.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Köhlwetter 9

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**

**Eigentumsfragen:**

Der Begriff des „Baulastträgers“ ist die verwaltungsrechtliche Umschreibung desjenigen öffentlichen Trägers, der die „Unterhaltungslast“ trägt. Dieser braucht nicht unbedingt identisch mit dem Grundstückseigentümer sein!!

Prof. Dr. Hans-Jürgen Köhlwetter 10

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**

**Planfeststellung**

Ob der Bau einer Kreuzung als BÜ, als Brücke oder die Beseitigung einer Kreuzung planfeststellungsbedürftig ist, ist entscheidend davon abhängig, ob die Maßnahme **eine „wesentliche Änderung“ ist.**

Eine solche liegt vor, wenn

*in die geschützten Rechte Dritter erstmalig oder stärker als bisher eingegriffen wird.*

Prof. Dr. Hans-Jürgen Köhlwetter 11

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**

**Planfeststellung**

Allein eine Änderung der Verkehrswege oder der Verkehrsflüsse ist keine „wesentliche Änderung“.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Köhlwetter 12

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**  
**Planfeststellung**

Wenn eine Planfeststellung erforderlich ist, dann regelt sich das Verfahren nach §§ 72 ff VwVfG und – je nach Träger –

§§ 18 ff AEG, oder  
 § 28 PBefG, oder  
 § 17 FStrG oder  
 Landstraßengesetz oder  
 z. B. Wasserstraßenrecht

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter 13

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**  
**Planfeststellung**

In diesen Fällen gilt sodann die sog. **Konzentrationswirkung:**

♦ Durch den (einen) PFB wird die Zulässigkeit des Vorhabens hinsichtlich aller berührten öffentlich – rechtlichen Belange festgestellt; der PFB umfasst alle für die Durchführung erforderlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen usw...

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter 14

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**  
**Kreuzungsrechts – Prinzipien:**

Bei aller Verschiedenartigkeit und mangelnder Einheitlichkeit der Kreuzungsrechtsregelungen lassen sich einige Grundprinzipien für das Kreuzungsrecht feststellen, welche aber – je nach Normierung – unterschiedlich angewandt werden.

Dies sind:

- Das Prioritätsprinzip;
- das Veranlassungsprinzip;
- das Interessenprinzip;
- das Wertigkeitsprinzip;
- das Funktionsprinzip;
- die Kreuzung als Gemeinschaftsanlage.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter 15

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**  
**Kreuzungsrechts – Prinzipien:**

**Prioritätsprinzip:**

Der später Hinzukommende erstattet dem früher Dagewesenen alle Kosten, die sich aus der Kreuzung ergeben, und zwar für alle Zeiten.

Mithin fallen unter diese Kosten auch die Kosten aller späteren Änderungen der Kreuzung, auch wenn diese Änderungen durch die Verkehrsentwicklung des früher Dagewesenen veranlasst sind.

Keine ausdrückliche gesetzliche Regelung dieses Prinzips; früher im 19. Jahrhundert vielfach verfolgt im preußischen Eisenbahngesetz und im preußischen Enteignungsrecht.

Heute § 11 EKrG!!

**Nachteil:** Festlegung eines Rang – und Finanzierungsverhältnisses für alle Zeiten!!

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter 16

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**  
Kreuzungsrechts – Prinzipien:

**Das Veranlassungsprinzip:**

Das Veranlassungsprinzip (auch Verursachungsprinzip genannt) besagt, dass jeweils derjenige Beteiligte, der eine Maßnahme veranlasst, dem anderen Beteiligten die dadurch entstehenden *Mehrkosten* zu erstatten hat.  
Bei einer neuen Kreuzung ist immer der Neuhinzukommende der Veranlasser.  
Das Prinzip geht von einem „Ruhezustand“ nach Schaffung einer Kreuzung aus und dass derjenige, der die Änderung dieses Zustandes zu vertreten hat, auch die dafür erforderlichen Kosten trägt.  
Dieses Prinzip folgt der „Kausalitätslehre“ und erscheint billig und gerecht.  
Schwierigkeiten bestehen bei der Änderung beider Verkehrswege und der Unklarheit der „Kausalität“.  
Teilweise Anwendung im Straßenkreuzungsrecht.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühwetter 17

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**  
Kreuzungsrechts – Prinzipien:

**Das Interessenprinzip:**

Grundsätzlich soll nach diesem Prinzip derjenige Beteiligte die Änderungskosten tragen, der der hauptsächliche „Nutznießer“ (Interessent) der Maßnahme ist. Es kommt hierfür mithin nicht auf die Ursache, sondern mehr auf das „Verlangen“ an.  
Teilweise deckt sich dieses Prinzip wohl mit dem „Veranlasserprinzip mit Vorteilsausgleich“.

Heute in § 12 EKrG wohl – unter anderem Namen „Drittteilungsprinzip“ – gesetzlich geregelt.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühwetter 18

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**  
Kreuzungsrechts – Prinzipien:

**Das Wertigkeitsprinzip:**

Das Wertigkeitsprinzip sagt, dass die Kosten für die Änderung an Kreuzungen auf die Beteiligten nach dem „Verkehrswert“ der Kreuzung ihrer Verkehrswege aufgeteilt werden sollen.  
Im früheren Fernstraßengesetz wurde dieses Prinzip angewandt, aber zwischen Schiene und Straße ist die Anwendung wegen der Frage der Vergleichbarkeit der „Wertigkeiten“ fraglich.  
Bei Straßen wurde die Fahrbahnbreite als „Wertigkeitsmaßstab“ angenommen.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühwetter 19

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**  
Kreuzungsrechts – Prinzipien:

**Das Funktionsprinzip:**

„Zuständig für die Erhaltung und Inbetriebhaltung sowie die Kostentragung der Eisenbahn- und Straßenanlagen ist jeweils der Aufgabenträger für seine Anlagen“.  
Die Vorteile dieses Systems sind eindeutige Zuständigkeiten und klare Verantwortlichkeiten.  
Das System findet sich in der Unterhaltungsbestimmung des § 14 EKrG.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühwetter 20

Kreuzungsrecht

**Allgemeine Vorfragen**  
 Kreuzungsrechts – Prinzipien:  
**Die Kreuzung als Gemeinschaftsanlage:**

Vielfach wird versucht, das Verhältnis der an einer Kreuzung Beteiligten nach den Grundsätzen einer „notwendigen Gemeinschaft“ zu betrachten.

Nach bürgerlichem Recht (§§ 705 ff BGB) haben Beteiligte an einer Gemeinschaft dazu beizutragen, die Aufgaben im Interesse des öffentlichen Wohls in bestmöglicher Weise und unter weitgehender gegenseitiger Rücksicht zu erfüllen. Das öffentliche und das Kreuzungsrecht haben dazu kein positives Recht gesetzt.

Auch eine analoge Anwendung des BGB versagt, da derzeit dezidierte gesetzliche oder privatrechtliche Einzelregelungen vorliegen und sich daher Analogie verbietet.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühbitter 21

Kreuzungsrecht

**Kreuzungsrecht außerhalb des EKrG**  
 EKrG gilt nur für die Kreuzung von Eisenbahnen und Straßen (§ 1 Abs. 1 EKrG).

Daher gilt das EKrG nicht für

- Kreuzungen von Schienenbahnen untereinander;
- Kreuzungen von Schienenbahnen mit anderen Verkehrsträgern außer Straßen (z. B. Kanälen, Flüssen, Bächen, Schienenbahnen außerhalb von Straßen usf.);
- Versorgungsleitungen der verschiedensten Träger (Gas, Wasser, Abwasser, Strom, Pipelines der verschiedensten Stoffe).

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühbitter 22

Kreuzungsrecht

**Kreuzungsrecht außerhalb des EKrG**  
 Für diese Fälle sind folgende Regelungen getroffen:

Bei gleichem Träger – z. B. Bund – Bund – außerhalb des EKrG – wie z. B. vor der Privatisierung – Eisenbahnbrücke der DB über Bundeswasserstraße – verwaltungsinterne Richtlinien über die Kostenverteilung – ohne Rücksicht auf eines der vorgenannten Prinzipien;

Für die meisten Versorgungsträger haben einerseits die Spitzenverbände der Träger und andererseits die DB AG „Rahmenverträge“ mit „Vertragsmustern“ für die einzelnen Kreuzungen abgeschlossen.

Diese werden auf Seiten der DB AG ergänzt durch technische Vorschriften über die Herstellung der Kreuzungen.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühbitter 23

Kreuzungsrecht

**Kreuzungsrecht außerhalb des EKrG**  
 Für diese Fälle sind folgende – u. U. unterschiedliche – Regelungen getroffen:

Unter „Google“ – Stichwort „Kreuzungsrichtlinien“ finden Sie eine große Zahl von Regelungen, so z. B.

- Stromkreuzungsrichtlinien;
- Wasserkreuzungsrichtlinien;
- Gaskreuzungsrichtlinien;
- Fernmelderichtlinien;
- Straßenkreuzungsrichtlinien;
- Kreuzungsrichtlinien für Heizöl – und Abwasserleitungen;
- Gewässerkreuzungsrichtlinien der verschiedenen Länder;
- „Richtlinie 2000“ = Kreuzungsrichtlinie von Gas – und Wasserleitungen mit Anlagen der Deutschen Bahn AG.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühbitter 24

Kreuzungsrecht

**Kreuzungsrecht nach EKrG**

**Geltungsbereich:**  
„Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen“ (§ 1 Abs. 1);

**Eisenbahnen:**  
„Eisenbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen und die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, wenn Betriebsmittel übergehen können und ferner die gleichgestellten Eisenbahnen“ (§ 1 Abs. 3);

**Straßen:**  
„Öffentliche Straßen, Wege und Plätze“ (§ 1 Abs. 4);

**Straßenbahnen:**  
„Straßenbahnen, die nicht im Verkehrsraum einer öffentlichen Straße liegen, werden, wenn sie Eisenbahnen kreuzen, wie Straßen, wenn sie Straßen kreuzen, wie Eisenbahnen behandelt“ (§ 1 Abs. 5).

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter 25

Kreuzungsrecht

**Kreuzungsrecht nach EKrG**

**Straßenproblematik:**

„Öffentlich“ ist eine Straße, wenn sie für den öffentlichen Verkehr gewidmet wurde („rechtlich öffentliche Straße“), oder durch den Eigentümer „tatsächlich“ für den öffentlichen Verkehr offen gehalten wird (tatsächlich öffentliche Straße);

**Anderes gilt – nach Landesrecht unterschiedlich bezeichnet –**  
für „Privatwege“ oder „Interessentenwege“.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter 26

Kreuzungsrecht

**Kreuzungsrecht nach EKrG**

**Begriff der Kreuzung:**  
Entweder „höhengleich“ (Bahnübergang) oder „nicht höhengleich“ (Überführungen) (§ 1 Abs. 2).

**Beteiligte an einer Kreuzung sind:**  
Unternehmen, welches die Baulast des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn trägt und Träger der Baulast der kreuzenden Straße.

**Merke:**  
**Nicht die Grundstückseigentümer!!**

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter 27

Kreuzungsrecht

**Kreuzungsrecht nach EKrG**

**Verbot der Neuanlage von Bahnübergängen:**

§ 2 Abs. 1:  
**Verkehrspolitische Aussage:**  
„Neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn dazu geeignet und bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, sind als Überführungen herzustellen“.

**Ausnahmen durch die Anordnungsbehörde zulässig!!**

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühlwetter 28



Kreuzungsrecht

**Kreuzungsrecht nach EKrG**

EKrG unterscheidet drei Hauptfälle:

**Anlage einer neuen Kreuzung (§§ 2, 11):**  
Der neu Hinzukommende hat die Kosten der Kreuzung zu tragen.

**Beseitigung oder Änderung einer Überführung (§§ 3, 12):**  
Der Verlangende trägt die Kosten, aber Vorteilsausgleich; bei gleichzeitigem Verlangen tragen beide Kosten im Verhältnis ihrer Kostenmassen im Falle getrennter Durchführung.

**Beseitigung oder Änderung eines BÜ: (§§ 3, 13):**  
„Drittungsverfahren“ nach § 13; jeder Beteiligte je ein Drittel, das letzte Drittel trägt der Bund bei einer EoB, das Land bei einer NE.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühwetter 29

Kreuzungsrecht

**Kreuzungsrecht nach EKrG**

**Unterhaltungspflichten (§ 14):**

Grundsatz: Jeder unterhält seine Anlagen;

bei BÜ gehören zu den Eisenbahnanlagen:  
Kreuzungsstück, Schranken, Warnkreuze,  
Blinklichter, Sicherungsanlagen;

bei BÜ gehören zu den Straßenanlagen:  
Sichtflächen, Warnzeichen, Baken,  
Straßenverkehrszeichen und Straßeneinrichtungen.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühwetter 30

Kreuzungsrecht

**Kreuzungsrecht nach EKrG**

**Verfahrensfragen:**

**Grundsätzlich** sollen die Beteiligten eine Vereinbarung über die durchzuführende Maßnahme und die Verteilung der Kosten treffen (§ 5).

Daneben gibt es aber auch (bei Nichteinigung) das **„Kreuzungsrechtsverfahren“**:

Dann entscheidet – auf Antrag oder von Amts wegen (§ 7) – die „Anordnungsbehörde“, für EoB das Bundesverkehrsministerium, für NE die jeweilige vom Land bestimmte Behörde.

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühwetter 31

Kreuzungsrecht


**Kreuzungsrecht**

**Literatur:**

Marschall / Schweinsberg,  
„Eisenbahnkreuzungsgesetz“  
Kommentar, 5. Auflage,  
Carl Heymanns Verlag, 2000

RA Dr. Heinze,  
„Erläuterungen zum EKrG“  
in Kunz, „Eisenbahnrecht“, Abt. A 8.2, S. 7 - 55

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühwetter 32



Kreuzungsrecht

**Kreuzungsrecht**

*Viel Vergnügen*

*beim*

***Kreuzungsrecht !!!***

Prof. Dr. Hans-Jürgen Kühwener

33

# Prof. Dr. H. J. Kühlwetter

**An die  
Seminarteilnehmer  
des Seminars  
„Der Betriebsleiter“**

**Betreff:** „Eisenbahnbetriebsleiterbrief“ an die Geschäftsführung  
**Anlage**

Sehr geehrte Herren !

In Ihrem Seminar und in Vorgängerseminaren wurde oft der Wunsch geäußert, als Muster einen fiktiven zusammenfassenden Brief anlässlich Ihrer Bestellung zum BL an die „Unternehmensleitung“ – die Geschäftsleitung – zu konzipieren, welchen Sie schreiben könnten.

Sie finden den Vorschlag zu einem solchen Brief in der Anlage.

Beim Verfassen dieses Briefes – welchen Sie selbstverständlich je nach Belieben abwandeln können – habe ich mich in die Rolle eines soeben für ein Unternehmen bestätigten Betriebsleiters gestellt, welcher nunmehr sein Amt aufnimmt und sein Arbeitsfeld ordnen will.

Dabei habe ich – um diesen Brief nicht als allzu „rechtlich“ und „kämpferisch“ erscheinen zu lassen – auf die Anführung juristischer Quellen verzichtet. Ich habe mich aber an den Erlass von 1935 und meine Ausführungen im „Handbuch“, Band 5 angelehnt. Den Erlass von 1935 finden Sie in Ihrer Kursmappe.

Auch habe ich nur Ihr Verhältnis „nach oben“ beleuchtet. Dabei gibt es selbstverständlich auch Ihr „Verhältnis nach unten“, d. h. Ihre Führungs – und Vorschriftentätigkeit gegenüber Ihrem Personal. Aus diesem Grunde finden Sie in dem Brief nichts über Vorschriftenerlass, Dienstordnung oder über den Begriff „Leiten“ nach unten.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Ausführungen geholfen zu haben und wünsche Ihnen eine gute und unfallfreie Dienstausbübung.

Mit freundlichen Grüßen !

Dr. Kühlwetter

# Der Eisenbahnbetriebsleiter

An die  
Geschäftsleitung

.....  
.....

**Betr.: Stellung des Eisenbahnbetriebsleiters im Unternehmen**

**Sehr geehrte Damen und Herren !**

Mit der Bestätigung meiner Bestellung durch die Landeseisenbahnbehörde bin ich nunmehr verantwortlicher Eisenbahnbetriebsleiter in Ihrem Unternehmen.

Sie gestatten, dass ich die Stellung eines Eisenbahnbetriebsleiters im Unternehmen aus meiner Sicht nach Studium der gesetzlichen Unterlagen und der Rechtsprechung im Rahmen der Vorbereitung auf die Prüfung zum Eisenbahnbetriebsleiter wie folgt schildere:

Rein wörtlich besteht der Begriff des „Betriebsleiters“ aus zwei Begriffsteilen, dem des „Betriebes“ und dem des „Leitens“.

Im Falle des Eisenbahnbetriebsleiters ist unter dem Begriff „Betrieb“ der Eisenbahnbetrieb in Ihrem Unternehmen zu verstehen.

Für den Bereich „Leiten“ bestehen folgende Vorstellungen seitens der Gesetze und der Literatur:

Nach der im Eisenbahnbereich herrschenden Rechtsauffassung hat der Eisenbahnbetriebsleiter für das Unternehmen keine Außenkompetenz in dem Sinne, dass er für das Unternehmen „nach außen“ in irgendeiner Form verpflichtend tätig werden kann. Der Eisenbahnbetriebsleiter ist weder im finanziellen noch im personalrechtlichen Bereich zur „Außenvertretung“ des Unternehmens berechtigt. Anders mag dies sein, wenn der Eisenbahnbetriebsleiter selbst zur Geschäftsführung gehört.

Der Begriff „Leiten“ beschränkt sich mithin für den Eisenbahnbetriebsleiter auf den „Innenbereich“ des Unternehmens.

In diesem Zusammenhang muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass der bestätigte Betriebsleiter einer öffentlichen Eisenbahn nach gesetzlicher Vermutung in § 3 Abs. 2 „Eisenbahnunternehmer – Berufszugangsverordnung“ als eine „für die Führung der Geschäfte bestellte Person im Sinne des § 6 Abs. 2 Nr. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz gilt“.

Abgesehen von diesem Fall lege ich auf folgende Feststellungen wert:

Die Verantwortung für den „Innenbereich“, d. h. für den Eisenbahnbetrieb als eines gefahrgeneigten technischen Betriebes innerhalb Ihres Unternehmens kann durch keine andere, außerhalb des Eisenbahnbetriebes stehende Person des Unternehmens eingeschränkt

Es handelt sich hier um Fragen, welche im Zusammenhang mit der dem Unternehmer obliegenden „allgemeinen Verkehrssicherungspflicht“ in der besonderen Ausprägung der „Organisationspflicht“ zu betrachten sind.

Falls dem für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes verantwortlichen Betriebsleiter diese Rechte nicht an die Hand gegeben werden, so treten die dafür verantwortlichen Organe des Unternehmens – typisch als Nichtfachleute für das Eisenbahnwesen ausgewiesen – voll in die eisenbahnrechtliche Haftung ein, welche aus einer Nichtgenehmigung der für den Eisenbahnbetrieb beantragten Maßnahmen entstehen kann.

Der Eisenbahnbetriebsleiter entbehrt in diesen Fällen des Begriffes „Leitung“. Dieser geht dann in diesen Fällen mit der Haftungsfolge – zumindest weitgehend – auf die nichtkundigen Unternehmensorgane über.

Nur der Vollständigkeit halber muss hier auch darauf hingewiesen werden, dass die Aufsichtsbehörde bei Unterlassung der vom Betriebsleiter beantragten Maßnahmen bei der nächsten staatlichen Kontrolle der Eisenbahnanlagen vor dem Problem steht, die Eisenbahnanlagen für den Eisenbahnverkehr zu schließen.

Ich beantrage daher die Durchführung der benannten Organisationsmaßnahmen.

~~Dr. Grottel, Ling, (Köln)~~

# Eisenbahngesetze

Textsammlung mit Erläuterungen und Sachverzeichnis

VON

DR. HANS-JOACHIM FINGER

Ministerialdirigent

in der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn

Sechste, neubearbeitete Auflage

Stand 1. September 1970

~~Bundesbahndirektion Köln  
Bucherei  
Kat. Nr. 11025 59.~~

Zugangsbuch-Nr. 1122/1974

~~Bundesbahndirektion Köln  
Bucherei  
Kat. Nr. 45~~

C. H. BECK'SCHE VERLAGSBUCHHANDLUNG  
MÜNCHEN 1970

Abgesetzt - A 20 km 1/8.80

## 2. Allgemeines Eisenbahngesetz

### § 7 AEG I 2

gebenden Rechtsfolgen (wegen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs vgl. § 28a Abs. 3 BbG, s. S. 442).

c) Begriff des **allgemeinen Wohls** ist weit auszulegen. Hierher gehören nicht nur das Wohl der Gesamtheit des Volkes, sondern – wie das Beispiel der wirtschaftlich schwachen und verkehrsfernen Gebiete in § 6 Abs. 1 zeigt – auch die Interessen bestimmter Verkehrsräume, Wirtschaftsgebiete und Volksschichten, wenn deren Bedürfnisse nur zugleich auch für das Gesamtwohl von erheblicher Bedeutung sind.

#### 2. Durchgehende Tarife

Gemäß §§ 453 HGB, 53 Abs. 1 EVO ist Eisenbahn verpflichtet, **Güter** zur durchgehenden Beförderung von und nach allen Bahnhöfen und Güternebenstellen öffentlicher Eisenbahnen nach Maßgabe ihrer Abfertigungsbefugnisse anzunehmen. Nach Art. 5 § 1 CIM erstreckt sich die Beförderungspflicht im zwischenstaatlichen Verkehr auf alle Strecken, die der CIM unterliegen (Art. 1 § 1, Art. 58 CIM). Eine Verpflichtung der Eisenbahnen zur Durchrechnung eines bestimmten Tarifbares folgt hieraus nicht; sonst hätte auch die Frachtverteilung zwischen den beteiligten Bahnen gesetzlich geregelt werden müssen.

#### 3. Tarifinitiative

Die **Tarifinitiative** liegt, abgesehen von den Auflagebefugnissen des BMV nach § 16 Abs. 4 BbG, s. S. 425, bei den Eisenbahnen. Ihrer Entscheidung ist es auch überlassen, ob sie Fest- oder Margentarife angewendet wissen wollen (vgl. § 6 Abs. 1 Satz 2 EVO, s. S. 160).

Unberührt bleiben § 6 Abs. 6 EVO und § 2 des G über die Verkündung von Rechtsverordnungen vom 30. 1. 1950, BGBl. S. 23, über die **Veröffentlichung** von Tarifmaßnahmen (vgl. § 6 EVO Bem. 5).

#### 4. Tarifhoheit

Nach Abs. 4 liegt **Tarifhoheit** für DB-Tarife und für Gemeinschaftstarife der DB und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen beim Bund, im übrigen bei den Ländern. Sie dient, wie sich außer aus § 6 Abs. 1 auch aus § 8 AEG und aus § 16 Abs. 3 BbG ergibt, der **Wahrung der Allgemeininteressen** (vgl. auch § 8 Bem. 1).

#### 5. Tarife der nichtbundeseigenen Bahnen

Wegen der zuständigen Aufsichtsbehörden vgl. § 5.

#### 6. Allgemeines Preisrecht

Hierzu vgl. § 16 BbG Bem. 2, s. S. 426.

## § 7 Anschluß an andere Bahnen

(1) Jede öffentliche Eisenbahn hat den Anschluß und die damit zusammenhängende Mitbenutzung ihrer Anlagen durch angrenzende öffentliche Eisenbahnen unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten.

(2) Bei Streit über die Bedingungen des Anschlusses oder der Mitbenutzung sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn die Deutsche Bundesbahn beteiligt ist, der Bundesminister für Verkehr, in den übrigen Fällen die oberste Landesverkehrsbehörde.

## Erläuterungen

## 1. Anschluß und Mitbenutzung

Umfang des Mitbenutzungsrechts wird durch Art und Zweck des Anschlusses bestimmt.

## 2. Rechtsweg

Abs. 2 schließt Beschreiten des ordentlichen Rechtsweges nicht aus.

## § 8 Wettbewerbsbedingungen

(1) Mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung hat die Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden und daß durch marktgerechte Entgelte und einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird.

(2) Die Leistungen und Entgelte der verschiedenen Verkehrsträger hat der Bundesminister für Verkehr insoweit aufeinander abzustimmen, als es die Verhinderung eines unbilligen Wettbewerbs erfordert.

(3) Der Bundesminister für Verkehr kann Richtlinien über die Genehmigung der Verkehrstarife bekanntmachen.

## Erläuterungen

## 1. Interessenausgleich

a) Während Interessenausgleich zwischen Verkehrsträgern früher über staatliche Regulierung und Manipulierung der Verkehrsentgelte (sog. „Preiskoordinierung“) angestrebt wurde, ist Recht des BMV jetzt auf **Verhinderung unbilligen Wettbewerbs** in Form der präventiven Mißbrauchskontrolle beschränkt (ebenso §§ 7 GüKG, 33 BSchVG).

b) Unbillig ist einmal der gegen gute Sitten im geschäftlichen Verkehr verstoßende unlautere Wettbewerb i. S. von § 1 UWG. Aber auch ein lauterer Wettbewerb kann unter bestimmten Voraussetzungen unbillig sein, wenn nämlich Wettbewerbsmaßnahmen mit Sicherheit zur Vernichtung der Existenz des überwiegenden Teils der lebensfähigen und lebenswürdigen Unternehmen eines Verkehrsträgers führen würden. Dabei kann Mißbrauch einer marktbeherrschenden Stellung auf dem jeweils in Betracht kommenden Verkehrsmarkt wichtiges Indiz bilden. Anlehnung an §§ 22, 26 GWB hierbei naheliegend, um über die für übrige Wirtschaft nach GWB geltenden Grenzen hinausgehende Wettbewerbsbeschränkungen auszuschließen.

c) Der Bundesregierung ist aufgegeben, allgemeine Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß sich in der Verkehrswirtschaft **marktgerechte Entgelte** bilden können. Damit ist Bundesregierung aber nicht auch ermächtigt, über Marktgerechtigkeit von Beförderungspreisen bei der Tarifbildung selbst zu entscheiden. Vielmehr soll Marktgeschehen Tarife prägen. Marktgerecht sind danach Entgelte, die sich bei der neu geschaffenen Wettbewerbslage auch im Verkehr, zumindest mittelbar, auf Grund von Angebot und Nachfrage am Markt bilden und in Wechselwirkung ihrerseits auf Angebot und Nachfrage einwirken.

d) **Volkswirtschaftlich sinnvoll** ist Aufgabenteilung, wenn Verkehrsleistung von dem Verkehrsträger erbracht wird, der dazu – unter Berücksichtigung von Schnelligkeit, Regelmäßigkeit, Sicherheit und Güte der Beförderung – mit dem geringsten Aufwand in der Lage ist.

RGZ  
162

2. Allger

2. Ko

Abs. 2  
gung wa  
§ 20a Gü  
erheben  
schiffahrt  
interner  
30, 319).

3. Ger

Zweck  
fachen, b  
stimmen

§ 8a O

(1) Or  
schrift ei  
nung oc  
Anordnu  
stimmtes

(2) Di

(3) Ve  
Ordnung  
schen Bt  
ordnung

Erläuter

1. Ahn

§ 8a ist  
Grundlag  
EBO (vgl  
rungsVO

2. Zust

Als zus  
bahndirek

§ 9 Übe

(1) Fol

a) Das C  
gesetzl

b) Kapite  
waltun

c) das Ge  
von Ei



NE 11

Richtlinien 1970  
für die Einführung öffentlicher Eisenbahnen in Bahnhöfe  
einer anderen Verwaltung  
(Einführungsrichtlinien)

Die Deutsche Bundesbahn (DB), vertreten durch den Vorstand,  
und

der Bundesverband Deutscher Eisenbahnen e. V. (BDE), vertreten  
durch den Vorstand,

haben für die Einführung von Strecken öffentlicher nichtbundes-  
eigener Eisenbahnen (im folgenden kurz "NE" genannt), in Bahnhöfe  
der DB und für die Einführung von Strecken der DB in Bahnhöfe  
nichtbundeseigener Eisenbahnen die nachstehenden Richtlinien  
vereinbart:

1. Anwendungsbereich

1.1 Den Verträgen über die Einführung von Strecken der NE (Ein-  
führungsverträgen) in Bahnhöfe und sonstige Anlagen der  
Deutschen Bundesbahn und umgekehrt sind die nachstehenden  
Richtlinien zugrunde zu legen.

1.2 Besteht keine Gleisverbindung, so sind die Einführungsricht-  
linien anzuwenden, wenn für den Übergang von Personen oder  
Gütern Leistungen einer Verwaltung für die andere erbracht  
werden, die nicht schon in besonderen Tarifvereinbarungen  
abgegolten sind.

1.3 Den Einführungsverträgen ist jeweils ein Plan im Maßstab  
1 : 1000 beizugeben, in dem Lage und Grenzen der Einführung  
sowie die Eigentumsverhältnisse an Grundstücken und Eisenbahn-  
anlagen erläutert und farbig dargestellt sind. Die Unter-  
haltungsgrenzen sind einzuzeichnen. Es sind darzustellen:

Gemeinschaftsanlagen im Eigentum der DB	rot
Gemeinschaftsanlagen im Eigentum der NE	grün
Sonderanlagen im Eigentum der DB	orange
Sonderanlagen im Eigentum der NE	braun
Grenzen des Grundeigentums der DB	gelb
Grenzen des Grundeigentums der NE	blau

2. Neueinführungen

2.1 Die Anlagen und Einrichtungen für neue Einführungen werden,  
soweit nichts anderes vereinbart wird, von der Bundesbahn  
auf Kosten der einführenden Bahn hergestellt; müssen für die  
Herstellung der neuen Einführung Anlagen der Bundesbahn  
geändert werden, trägt die anfallenden Kosten ebenfalls die  
einführende NE.

3. Änderungen und Erweiterungen

3.1 Jede Bahn kann aus Bau-, Betriebs- oder Verkehrsrücksichten  
ihre Anlagen ändern und erweitern. Aus den gleichen Gründen  
kann sie Änderungen und Erweiterungen der Anlagen der an-

3.2 Jede Bahn wird der anderen Bahn vorher Gelegenheit zur Stellungnahme geben und ihre Interessen angemessen berücksichtigen.

3.3 Veranlaßt eine Bahn aus baulichen, betrieblichen oder verkehrlichen Gründen eine Änderung oder Erweiterung der Anlagen der anderen Bahn, so übernimmt sie deren aus diesem Anlaß entstehenden Kosten. Auf diese Kosten sind jedoch die Vorteile, die der anderen Bahn aus etwa eintretenden Verbesserungen ihrer Anlagen erwachsen, oder die Ersparnisse an sonst erforderlichen Ausgaben der anderen Bahn anzurechnen. Für etwa erwachsende Nachteile ist die andere Bahn zu entschädigen.

3.4 Veranlaßt das Gemeinschaftsinteresse die Änderung oder Erweiterung einer Anlage, so werden die Kosten nach besonderer Vereinbarung entsprechend der Interessenlage getragen.

#### 4. Gemeinschafts- und Sonderanlagen

4.1 In den Verträgen ist zu unterscheiden zwischen

- Anlagen, die den Zwecken beider Verwaltungen dienen (Gemeinschaftsanlagen),
- Anlagen einer Verwaltung, die ausschließlich für Zwecke der anderen Verwaltung vorgehalten werden (Sonderanlagen).

4.2 Zu den Anlagen in diesem Sinne gehören u. a. Grundstücke, Gleis- und Sicherungsanlagen; Stellwerke, Gebäude, Räume, Geräte und Werkzeuge.

4.3 Für die Frage, ob eine Anlage als Gemeinschaftsanlage oder als Sonderanlage anzusehen ist, sind folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Es soll einerseits möglichst vermieden werden, eine natürliche Einheit, die für beide Verwaltungen benutzt wird, in Sonderanlagen aufzuspalten, weil es zu umständlich wäre, die verschiedenen Bestandteile dieser Einheit abzurechnen, oder weil es sich nur um geringfügige Teile handelt, die für eine Abspaltung in Betracht kämen. Andererseits soll eine größere Anlage (z. B. ein großes Empfangsgebäude oder das gesamte Gleisnetz eines Bahnhofs) nicht schon deshalb in die Gemeinschaft aufgenommen werden, weil ein trennbarer Teil von ihr (z. B. ein Dienstraum oder ein Bahnsteiggleis) auch den Zwecken der anderen Verwaltung dient. Ein solches Vorgehen würde diese Verwaltung bei einem verhältnismäßig geringen Umfang der Beteiligung an der Gesamtanlage mit gemeinschaftsfremden Posten unangemessen belasten.

4.4 Bei der Abgrenzung der Gemeinschafts- von den Sonderanlagen sind auch die Räume für den Publikumsverkehr, z. B. Empfangshalle, Warteraum, Aborte und die dem allgemeinen Verwaltungsdienst dienenden Räume, z. B. das Bahnhofsbüro, zu berücksichtigen.

4.5 Die Unterhaltung und der Ersatz der Gemeinschafts- und Sonderanlagen führt die Eigentumsverwaltung durch, sofern nicht etwas anderes vereinbart ist.

#### 5. Grundsätze der Kostenberechnung

5.1 Bei der Abrechnung zwischen den Bahnen gilt für Personalleistungen das Mehrkostenprinzip, für sächliche Leistungen das Selbstkostenprinzip.

5.2 Die Kosten für die Unterhaltung und den Ersatz der Weichen, mit denen eine NE in die Anlagen der Bundesbahn eingeführt wird (Einführungswweichen), sind ohne Rücksicht auf den Umfang der Benutzung für die eine oder andere Bahn je zur Hälfte von den beteiligten Bahnen zu tragen. Der Anlagewert der Einführungsweweiche ist nicht zu verzinsen.

5.3 Für Gelände der Gemeinschaftsanlagen wird keine Vergütung berechnet.

5.4 Bahnsteigüberdachungen und Warteräume, soweit sie Gemeinschaftsanlagen sind, werden nicht in Rechnung gestellt.

5.5 Die Inanspruchnahme von Gelände für Sonderanlagen ist nach Ziff. 10.5 zu vergüten; dabei wird Gelände für Anlagen, die dem Reise-, Gepäck- und Expreßgutverkehr dienen und in räumlicher Verbindung mit für den gleichen Zweck bestimmten DB-Anlagen stehen, wie eine Gemeinschaftsanlage im Sinne der Ziff. 5.3 behandelt.

#### 6. Anlagewerte

6.1 Für die Berechnung der Zins-, Unterhaltungs- und Abschreibungskosten der Gemeinschafts- und Sonderanlagen sind in einem Anhang zum Einführungsvertrag die Anlagewerte im einzelnen festzulegen (Anlagewertnachweisung - AWN - Muster Anlage 4). Geringwertige Geräte und Werkzeuge können in Pauschalsummen zusammengefaßt werden, soweit sie nicht wegen Geringfügigkeit außer Ansatz bleiben können. Für Grundstücke gilt Ziffer 10.

6.2 Bei Gemeinschaftsanlagen ist nur der Wert zu berücksichtigen, den die Anlagen nach den Verhältnissen der mitbenutzenden Bahn für diese haben. Die Anlagen sind also nur in dem Umfange und in der Ausführung in die Anlagewertnachweisung aufzunehmen, in dem sie bei der mitbenutzenden Bahn üblich sind. Wo z. B. schwächerer Oberbau, einfachere Signalanlagen, einfachere Bauweise bei der mitbenutzenden Bahn oder, soweit hier keine geeigneten Vergleichsmaßstäbe vorliegen, bei vergleichbaren Bahnhöfen anderer Bahnen üblich sind, sind die entsprechenden geringeren Werte in die Anlagewertnachweisung aufzunehmen.

6.3 Vorstehenden Grundsätzen wird unter Verzicht auf Einzelaufschreibungen in folgender Weise pauschal Rechnung getragen:

Anl. 4

Für die Berechnung der Unterhaltungs- und Abschreibungskosten der Oberbauanlagen (Anlage 1a) sowie für die Verzinsung ihres Kapitalwertes werden gegenseitig, soweit diese Gemeinschaftsanlagen sind, nur die Beträge und Prozentsätze für Anlagen 3. Ordnung zugrunde gelegt.

Bei den in Anlage 1b aufgeführten Anlagen ist, wenn sie den NE in Rechnung zu stellen sind, sowohl auf den Kapitalwert (Ziff. 7 Abs. 2) als auch auf den Wiederbeschaffungswert (Ziff. 8.1) ein Abschlag von 10 % vorzunehmen.

Bei den in Anlage 3 für die Unterhaltung der Signalanlagen aufgeführten Beträgen ist kein Abschlag vorzunehmen.

6.4 Ändern sich die Anlagen durch Zugänge (auch Erweiterungen oder Verbesserungen) oder durch Abgänge, so sind diese vom nächsten Jahresersten an zu berücksichtigen.

6.5 Der Wert der Einführungsweichen ist besonders nachzuweisen (s. Ziffer 5.2), jedoch nicht zu verzinsen.

### 7. Zinskosten

Die Anlagewerte der Gemeinschaftsanlagen sind mit 2 %, der Sonderanlagen mit 5 % zu verzinsen.

Für die Verzinsung ist der Kapitalwert der Anlage zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbringung in das Vertragsverhältnis anzusetzen.

### 3. Unterhaltungs- und Abschreibungskosten

3.1 Für die Berechnung der Unterhaltungs- und Abschreibungskosten der Gemeinschafts- und Sonderanlagen einschließlich der durch Naturereignisse verursachten ist der jeweilige Wiederbeschaffungswert nach der AWN zugrunde zu legen. Zur Ermittlung der Wiederbeschaffungswerte sind die in Anlage 2 aufgeführten Grundsätze zu beachten. Die Kosten werden nach den Vomhundertsätzen der Anlagen 1a und 1b ermittelt. Soweit dort einheitliche Wiederbeschaffungswerte aufgeführt sind, sind diese maßgebend. Bei Signalanlagen sind für die Berechnung der Unterhaltungskosten die in der Anlage 3 genannten Pauschsätze, für die Berechnung der Abschreibungskosten die Wiederbeschaffungswerte zugrunde zu legen.

nl. 2  
nl. 1a  
nd. 2

nl. 3

8.2 Die Unterhaltungssätze umfassen auch die zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit erforderlichen Arbeiten, wie z. B. das Reinigen der Anlagen, das Beseitigen von Schnee, Eis und Pflanzenwuchs, Schmierern der Weichen und Signalanlagen.

### 9. Vereinfachte Abrechnung von Gebäudeteilen

9.1 Für die Benutzung oder Mitbenutzung von Räumen können die Verwaltungen, wenn der Anteil am gesamten Gebäude nicht höher ist als etwa 10 % und dabei das Anlegen und Fortführen einer Anlagewertnachweisung entbehrlich wird, eine angemessene Miete vereinbaren, die auch die Kosten für die Unterhaltung und den Ersatz einzuschließen hat.

9.2 Die Kosten für die Beheizung, Beleuchtung, Reinigung sind erforderlichenfalls gesondert zu vergüten. Hierfür können auch Pauschsätze in Rechnung gestellt werden.

10. Vergütung für die Überlassung von Grundstücken für Sonderanlagen

10.1 Für Betriebsgelände, Ladestraßen, Wegeflächen ist einheitlich ein Zeitwert von 8,-- DM/qm zugrunde zu legen.

10.2 Für sonstiges Gelände, ausgenommen die unter Ziff. 10.3 bezeichneten Grundstücke, ist einheitlich ein Zeitwert von 16,-- DM/qm zugrunde zu legen.

10.3 Für Grundstücke, die Dritten zur gewerblichen Nutzung überlassen sind, sind folgende Zeitwerte zugrunde zu legen:

Für Bahnhöfe der Gruppe S	=	60,--	DM/qm
Gruppe A	=	40,--	DM/qm
Gruppe B	=	30,--	DM/qm
Gruppe C	=	12,--	DM/qm
Gruppe D	=	8,--	DM/qm

Für die Einstufung der Bahnhöfe gilt die Gruppeneinteilung, die die DB für Lagerplätze festgelegt hat. Wenn es aus kundendienstlichem Entgegenkommen geboten war, für ein durch Dritte gewerblich genutztes Grundstück eine niedrigere Miete zu vereinbaren als nach den vorgenannten Zeitwertsätzen errechnet, so ist dies bei der Bemessung des Zeitwertes für dieses Grundstück angemessen zu berücksichtigen.

10.4 Wird von der anmietenden Verwaltung glaubhaft dargetan, daß der ortsübliche Zeitwert vergleichbarer Grundstücke niedriger ist, so ist dieser anzuwenden.

10.5 Die Vergütung für die Überlassung von Grundstücken beträgt 6,5 % der vorgenannten Zeitwerte.

11. Dienstleistungen (Personalleistungen)

11.1 Dienstleistungen des Personals sind von der anderen Verwaltung nur insoweit zu vergüten, als der leistenden Bahn ein Mehrkostenverursachender Personalmehrbedarf entsteht. Der Personalmehrbedarf stellt den Unterschied dar, der sich zwischen dem Personalbedarf für den Betrieb als Ganzes (Betrieb für die Bundesbahn und für die NE) und dem Personalbedarf ergibt, welchen die Bundesbahn ohne die Leistungen, die für die NE besorgt werden, hätte. Die NE hat also der DB denjenigen Betrag zu erstatten, den diese einsparen würde, wenn sie den Dienst für die NE nicht mitbesorgen würde. Maßgebend für die Festlegung des Personalmehrbedarfs sind somit der Mehrbedarf und nicht die Mehrarbeit. Das gleiche gilt sinngemäß, wenn die Bundesbahn den NE einen Personalmehrbedarf zu erstatten hat.

- 11.2 Bei Ermittlung dieses Personalmehrbedarfs ist zunächst der Personalbedarf der leistenden Verwaltung unter der Annahme festzustellen, daß Arbeiten lediglich für die leistende Verwaltung ausgeführt werden. Der Unterschied zwischen dem sich hiernach ergebenden Personalbedarf und dem zur Durchführung des Dienstes beider Verwaltungen genehmigten Personalbedarf stellt den Personalmehrbedarf dar, der, soweit er Mehrkosten verursacht, von der anderen Verwaltung zu vergüten ist.
- 11.3 Bei einem Beamten und Angestellten sind die von der Zentralstelle für Betriebswirtschaft und Datenverarbeitung jeweils bekanntgegebenen Besoldungsdurchschnittsbezüge einschließlich der Sonderzuwendungen nach dem Gesetz vom 15. 7. 1965 in der jeweiligen Fassung oder nach den Tarifverträgen einzusetzen. Bei der Berechnung ist die Bewertung des Dienstpostens zugrunde zu legen.
- 11.4 Bei einem Lohnempfänger ist der Lohn nach dem Tabellenlohn seiner ständigen Beschäftigung zuzüglich des Urlaubslohnzuschlages nebst Kinder- und Sozialzuschlag für 1 Kind und den einmaligen jährlichen Zuwendungen einzusetzen.
- 11.5 Den so ermittelten Bezügen sind die durchschnittlichen Nebenbezüge zuzuschlagen, ferner der Wohlfahrtszuschlag für Versorgung, soziale Versicherung und Fürsorge, und zwar
- 40 % bei Beamten und
  - 25 % bei Angestellten und Arbeitern.
- 11.6 Dieser Gesamtbetrag ist zu erhöhen um den Stellvertretungszuschlag, und zwar
- 24 % bei Beamten und Angestellten für Urlaub und Krankheit,
  - 9 % bei arbeiterrentenversicherungspflichtigen Lohnempfängern,
  - 12 % bei angestelltenversicherungspflichtigen Lohnempfängern.
- 11.7 Bei Leistungen einer NE für die DB ist die Vergütung nach den gleichen, vorstehend genannten Grundsätzen und Besoldungsdurchschnittsbezügen (Ziff. 11.3 bzw. 11.4) zu berechnen.
- 11.8 Von den so ermittelten Personalkosten ist bei Leistungen der Bundesbahn ein Abschlag von 20 % und bei den Leistungen der NE ein Abschlag von 15 % vorzunehmen, um die Verschiedenheit zwischen Bundesbahn und NE in der Dienstplangestaltung, Dienstpostenbesetzung und Höhe der Wohlfahrts- und Stellvertretungszuschläge auszugleichen.

## 12. Sachleistungen und Kostenverteilung

12.1 Bei Sachleistungen ist zu unterscheiden zwischen

- Leistungen, die den Zwecken beider Verwaltungen dienen (Gemeinschaftsleistungen) und
- Leistungen, die eine Verwaltung ausschließlich für Zwecke der anderen Verwaltung erbringt (Sonderleistungen).

12.2 Die Kosten der Gemeinschaftsanlagen, auch für Beleuchtung, Heizung, Reinigung, Steuern usw., sind von den beiden Verwaltungen in dem Verhältnis zu tragen, in dem die Anlagen und Leistungen ihren Zwecken dienen (s. Ziff. 13).

12.3 Die Kosten der Sonderanlagen und der Sonderleistungen sind von der Verwaltung zu tragen, deren Zwecken die Anlagen und Leistungen dienen.

12.4 Für die Einführungsweiche gilt die Sonderregelung nach Ziff. 4.2.

## 13. Schlüsselung der Kosten der Gemeinschaftsanlagen und -Leistungen

13.1 Für ihre Abrechnung sind entweder ein Generalschlüssel oder nach der Art der Anlagen und Leistungen Einzelschlüssel zu vereinbaren. Als Einzelschlüssel für sächliche Leistungen kommen folgende Maßstäbe in Betracht:

- im Betriebsdienst das Anteilsverhältnis der für jede Verwaltung aufkommenden Achsen oder Züge oder die aus beiden errechnete Durchschnittszahl (Beispiel: Verhältnis der Züge 1 : 9, Verhältnis der Achsen 1 : 5, Durchschnittsatz = 7 : 45),
- im Personenverkehrs- und Gepäckdienst das Anteilsverhältnis der für jede Verwaltung verkauften Fahrkarten,
- im Expreßgutdienst das Anteilsverhältnis der für jede Verwaltung behandelten Expreßgutkarten,
- im Güterverkehr das Anteilsverhältnis der für jede Verwaltung abgefertigten Frachtbriefe oder behandelten Tonnen oder die aus beiden Verhältnissen errechnete Durchschnittszahl.

13.2 Als Generalschlüssel eignet sich besonders das oben für den Betriebsdienst genannte Anteilsverhältnis. Ein Generalschlüssel kann aber auch unter Zusammenfassung mehrerer Einzelschlüssel gebildet werden.

13.3 Für die Zählung der Lokomotiv- und Wagenachsen gilt folgendes:



Es werden gezählt:

- die in Personen- und Güterzügen ohne Aufenthalt durchfahrenden Achsen einmal,
- die in Personen- und Güterzügen den Einführungsbahnhof mit Aufenthalt anlaufenden Achsen einmal,
- die mit Personenzügen ankommenden und aus demselben Gleis zurückfahrenden Wagenachsen einmal, die Lokachsen beim Umsetzen zweimal,
- alle übrigen Achsen je einmal im Eingang und im Ausgang.

13.4 In der Regel sind die Zählungen sowohl in einer verkehrsstarken als auch in einer verkehrssarmen Woche durchzuführen.

13.5 Erstreckt sich die Gemeinschaft nur auf einen begrenzten Teil des Einführungsbahnhofs, so kann die Zählung auf die Züge und Achsen beschränkt werden, die diesen Teil des Bahnhofs benutzen.

13.6 Die Schlüssel sind im übrigen nach den Ergebnissen der oben genannten Zählabschnitte für einen mindestens ein Jahr umfassenden Zeitabschnitt zu errechnen. Die Schlüssel gelten bis zu einer wesentlichen Änderung der Verhältnisse weiter. Nach Ablauf von 3 Jahren kann jedoch eine Nachprüfung der Schlüssel von jeder Verwaltung verlangt werden.

#### 14. Sonstige Leistungen und Lieferungen

14.1 Die Lieferung von Betriebs- und Heizstoffen, Wasser für Wirtschaftszwecke sowie Energieleistungen sind entweder nach den Rechnungsunterlagen zu erfassen oder zu pauschalieren. Bei Kohlen sind außerdem die Fracht- und Umschlagskosten zu berechnen.

14.2 Für Abgaben, z. B. Grundsteuer, Beiträge für Straßenreinigung und für Postfernsprechgebühren, gelten die Bestimmungen in Ziffer 14.1 Satz 1.

#### 15. Rangierleistungen

Für Rangierleistungen kann nach den in Ziff. 5.1 festgelegten Grundsätzen eine pauschale Vergütung vereinbart werden.

#### 16. Verwaltungskostenzuschlag

Zu den Kosten der Ziff. 8, 11, 14 und 15 ist für nicht besonders nachzuweisende Kosten allgemeiner Art (Verwaltungskosten) ein Zuschlag von 5 % zu erheben. Bei den Kosten nach Ziff. 15 bleiben jedoch Zinskosten nach Ziff. 7 und Frachtkosten bei Kohlen nach Ziff. 14 bei der Berechnung der Verwaltungskosten unberücksichtigt.



## 17. Änderung der Abrechnungsgrundlagen

- 17.1 Bei Veränderung der Kosten um mehr als 10 % werden die Wiederbeschaffungswerte, die der Abrechnung der Kosten für Unterhaltung und Ersatz zugrunde gelegt werden, dem veränderten Kostenstand angepaßt. Die sich hiernach ändernden Vergütungen, auch auf Grund geänderter Anteilsschlüssel, sind vom 1. 1. des folgenden Jahres an zu entrichten.
- 17.2 Wenn sich die Gehälter und Löhne ändern oder bei wesentlicher Änderung des Personalbedarfsplanes und dadurch des Personalmehraufwandes, ist die Kostenänderung vom Zeitpunkt der Änderung an zu berücksichtigen.

## 18. Haftung der Eisenbahnverwaltungen untereinander

- 18.1 Im Güterzugverkehr trägt die übergebende Verwaltung alle Schäden, die bis zur Bereitstellung des Wagens im Übergabegleis eintreten. Alle Schäden, die danach eintreten, trägt die übernehmende Verwaltung.
- 18.2 Im Reisezugverkehr trägt die übergebende Verwaltung alle Schäden, die bis zum Halt des Zuges am Bahnsteig des Einführungsbahnhofs eintreten. Alle Schäden danach gehen zu Lasten der übernehmenden Verwaltung.

Die übergebende Eisenbahnverwaltung haftet jedoch auch für Schäden, die ein Reisender, der nicht Fahrgast der übernehmenden Eisenbahnverwaltung ist, nach dem Halt des Zuges erleidet.

- 18.3 Bei Betriebsabläufen, die nicht unter Ziff. 18.1 und 18.2 fallen, tritt für einen Schaden die Eisenbahnverwaltung ein, deren Aufgaben bei der Schadensverursachung besorgt worden sind.

Sind bei der Schadensverursachung zugleich Aufgaben der Bundesbahn und der NE besorgt worden, oder ist nicht festzustellen, für welche der beiden Verwaltungen die Aufgaben besorgt worden sind, so tragen die Bundesbahn und die NE den Schaden je zur Hälfte.

- 18.4 Tritt ein Schaden infolge von Mängeln an Anlagen, Einrichtungen, Geräten oder Fahrzeugen ein, so trägt ihn die Verwaltung, die die Anlagen, Einrichtungen, Geräte oder Fahrzeuge unterhält.
- 18.5 Entschädigung ist zu leisten für Sachschäden der anderen Eisenbahnverwaltung und für deren Aufwendungen zur Erfüllung haftpflichtrechtlicher Ansprüche dritter Personen; ebenso ist Entschädigung zu leisten für Aufwendungen bei Schadensbeseitigungsmaßnahmen und zur Erfüllung von Schadenersatzverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Wasserhaushaltsgesetz.

5 18.6 Die Haftung für Dienst- und Arbeitsunfälle von Eisenbahnbefriedigten regelt sich nach dem als Anlage 5 beiliegenden, zwischen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft einerseits und der ehemaligen Berufsgenossenschaft der Privatbahnen andererseits geschlossenen Verträge vom 13. 7./10. 9. 1925.

18.7 Durch die Bestimmungen der Ziff. 18.1 bis 18.6 ist die Haftung der Verwaltungen untereinander abschließend geregelt.

18.8 Der Rückgriff gegen Bedienstete der anderen Verwaltung ist nur durch die andere Verwaltung und nur nach deren für diesen Fall geltenden Vorschrift statthaft.

#### 19. Untersuchung der Schadensfälle

Die Schadensfälle untersucht die Bundesbahn, sofern nichts anderes vereinbart ist. Sie zeigt die Untersuchung der NE an und beteiligt diese auf Verlangen an der Untersuchung. Jede Verwaltung vernimmt ihre Bediensteten.

#### 20. Schadensersatzansprüche Dritter

Die Regelung von Ersatzansprüchen Dritter obliegt grundsätzlich der ersatzpflichtigen Verwaltung. Die andere Verwaltung ist von Ersatzansprüchen Dritter in Kenntnis zu setzen und auf Verlangen an der Regelung zu beteiligen, wenn ihre Interessen berührt sind.

#### 21. Beförderungsschäden

Für den Schadensausgleich zwischen den Verwaltungen gelten folgende Bestimmungen:

- für Beförderungsgüter die Entschädigungsvereinbarung vom 5./14. 2. 1951 in der jeweils gültigen Fassung,

- für Güterwagen einschließlich BT-Wagen mit pa-Behältern die "Allgemeinen Bedingungen für die gemeinsame Benutzung der Güterwagen und Lademittel durch die Deutsche Bundesbahn und die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs - Benutzungsbedingungen (GüBed)",

- für Personen-, Post- und Gepäckwagen das Übereinkommen für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im Bereich des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VPÜ),

- für Kleinbehälter und Paletten die jeweilige Vereinbarung.

#### 22. Kassenfehlbeträge

Die aus den Fehlbeträgen in gemeinschaftlichen Kassen ungedeckt bleibenden Beträge fallen der Verwaltung zur Last, der der Kassenbeamte angehört.

### 23. Rechnungsausgleich

- 23.1 Die leistende Verwaltung legt über die geschuldeten Beträge jährlich Rechnung. Die schuldende Verwaltung leistet zum Ende jeden Kalendervierteljahres Abschlagszahlungen in Höhe eines Viertels der Verbindlichkeiten des Vorjahres.
- 23.2 Die sich ergebenden Schuld- oder Forderungsbeträge sind bei der Zentralausgleichsstelle (Zast) in Hannover zum Zwecke des Zahlungsausgleichs nach den Bestimmungen der DV 205 (Zav-Best.) anzumelden, sofern die NE der Zentralausgleichsvereinigung angeschlossen ist. Es kann auch eine unmittelbare Zahlung an die forderungsberechtigte Verwaltung vereinbart werden.
- 23.3 Die Anmeldung oder Zahlung durch die schuldende Verwaltung gilt nicht als Anerkennung der Forderung.
- 23.4 Nach- und Rückforderungen können nur innerhalb einer Frist von 2 Jahren vom Tage der Übersendung der Abrechnung an geltend gemacht werden.

### 24. Betriebsdienst

- 24.1 Auf den Gemeinschaftsanlagen leitet die Bundesbahn den Betrieb.
- 24.2 Werden die Gemeinschaftsanlagen eines ganzen Bahnhofs von der NE zur Verfügung gestellt, so leitet die NE den Betrieb.
- 24.3 Es gelten die Betriebsvorschriften der den Betrieb leitenden Verwaltung. Diese erteilt den Bediensteten beider Verwaltungen unmittelbar Weisungen.
- 24.4 Abweichendes kann vereinbart werden. Eine solche abweichende Regelung kann die andere Verwaltung aus Gründen der Betriebssicherheit beanspruchen.

### 25. Sonstiger Dienst

- 25.1 Bei Diensten, die einem gemeinschaftlichen Zweck dienen, gelten die fachlichen Vorschriften der Bundesbahn; sonst gelten die fachlichen Vorschriften der Verwaltung, für die sie besorgt werden.
- 25.2 Fachliche Weisungen an Bedienstete der anderen Verwaltung werden über die dem Bediensteten vorgesetzte Stelle erteilt.

### 26. Persönliche Unterstellung

Jeder Bedienstete ist auch im Dienst für die andere Verwaltung persönlich der Verwaltung unterstellt, der er angehört. Die andere Verwaltung kann die Ablösung des Bediensteten verlangen, wenn er sich in ihrem Dienst grobe Verfehlungen zuschulden kommen läßt. Bei Gefahr im Verzuge kann sie ihm vorläufig die Ausübung des Dienstes untersagen.

## 27. Verkehrsdienst

- 27.1 Für die Übergabe und Übernahme von Gepäck, Expreßgut und Leichen sowie von Gütern und Tieren sowie für den Übergang von Wagen und Lademitteln gelten die einschlägigen Abkommen und Vorschriften.
- 27.2 Das Verfahren der Übergabe und Übernahme richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen und ist von Fall zu Fall besonders zu vereinbaren.
- 27.3 Die Einnahmen aus dem Verkehr mit NE, die in den Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif einbezogen sind, werden nach den Vorschriften über die Verteilung der Frachten und Gebühren aus dem Güter- und Tierverkehr zwischen den dem Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif beigetretenen Eisenbahnen (Anteilsübersicht)" und der "Vorläufigen Vorschrift für die Verteilung der Beförderungsgebühren und sonstigen Gebühren des Militärverkehrs zwischen der Deutschen Bundesbahn, den Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen und den im Anhang I zum DEMA aufgeführten Verwaltungen (Mil-Antü) verteilt.

## 28. Einführungsverträge

- 28.1 Auf der Grundlage dieser Richtlinien ist mit den einzelnen NE für jeden Einführungsbahnhof ein Einführungsvertrag abzuschließen. Er kann mit einer Frist von 6 Monaten zum 30. 6. und 31. 12. eines jeden Jahres gekündigt werden. Ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist können Einführungsverträge aufgehoben werden, wenn eine Bahn den Betrieb der anschließenden Strecke dauernd einstellt oder wenn über das Vermögen der einführenden Bahn der Konkurs eröffnet wird.
- 28.2 Für die Neufestsetzung der Vergütungen auf Grund der Einführungsrichtlinien bedarf es keiner Kündigung des Einführungsvertrages (s. auch Ziff. 17).

## 29. Aufhebung der Einführung

Bei Aufhebung der Einführung kann jede Bahn die auf ihrem Gelände liegenden Anlagen der anderen Bahn ganz oder teilweise gegen Erstattung des Zeitwertes in ihr Eigentum übernehmen. Will sie das nicht, so hat die andere Bahn binnen einer angemessenen Frist die Anlagen zu beseitigen und den früheren Zustand wiederherzustellen, widrigenfalls diese Arbeiten auf ihre Kosten und Gefahr ausgeführt werden.

## 30. Inkrafttreten

Diese Richtlinien treten am 1. 1. 1969 in Kraft. Die nach Ziff. 28 dieser Richtlinien umzustellenden Einführungsverträge treten unabhängig von dem Zeitpunkt ihres Abschlusses ebenfalls rückwirkend ab 1. 1. 1969 in Kraft. Für die Zeit bis zum 31. 12. 1968 soll - auch soweit die Verträge gekündigt waren - nach den bisherigen Regelungen verfahren werden.

## 31. Übergangsregelung für 1969

Wenn die Abrechnung für das Jahr 1969 einen gegenüber dem Vorjahr 1968 höheren Endbetrag ergibt, so wird der Differenzbetrag für das Jahr 1969 in Höhe von 50 % in Rechnung gestellt.

32. Kündigung der Richtlinien

- 32.1 Die vorstehenden Richtlinien gelten zunächst für 6 (sechs) Jahre (vom 1. 1. 1969 an gerechnet), es sei denn, daß eine grundlegende Änderung der Verhältnisse eine vorherige Überprüfung erfordert. In diesem Falle können die Richtlinien mit einer Frist von einem halben Jahr zum Ende des Kalenderjahres gekündigt werden.
- 32.2 Die Richtlinien gelten über den 1. 1. 1975 hinaus weiter, wenn sie nicht zum Jahresschluß mit Halbjahresfrist gekündigt werden.

..... Köln....., den 1.10. 1970 ..Frankfurt..(M), den 10.11. 1970

Bundesverband Deutscher  
Eisenbahnen (BDE)

gez. Dr. Wersche

Deutsche Bundesbahn  
Der Vorstand

gez. Dr. Oeftering

## Anlage 2

Der Reichs- und Preussische  
Verkehrsminister  
E. 14. 142. 353  
Berlin W 8, den 25. Oktober 1935

An die  
Herrn Reichsbevollmächtigten  
für Bahnaufsicht,  
ausgenommen in Essen, Frankfurt/Oder,  
Ludwigshafen und Schwerin (Mecklbg.),  
an diese nachrichtlich

- je besonders -

Betrifft: Betriebsleitung der nichtreichseisenen  
Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs

I. Anbei übersende ich die bereits auf der ersten Betriebsleiter-  
Versammlung der nichtreichseisenen Bahnen des allgemeinen Ver-  
kehrs in Nürnberg erörterten Richtlinien (Anlage 1) für die  
Betriebsleitung dieser Bahnen nebst zwei Mustern einer Ge-  
schäftsanweisung für Oberste Betriebsleiter (Anlage 2 und 3)  
und einem weiteren Muster eines Geschäftsplanes für beauftragte  
Betriebsleiter (Anlage 2a).

Anh. 1

Anh. 2 u. 3

2a

Die Richtlinien sind eine Neubearbeitung der mit meiner Verfü-  
gung vom 10. Januar 1935 - E. 14. 142. 1 - übermittelten Richt-  
linien. Sie enthalten keine grundsätzlichen Änderungen gegenüber  
diesen durch sie ersetztten Richtlinien, sondern im wesentlichen  
nur Passungsänderungen und ergänzende Klarstellungen einiger  
Zweifelsfragen, zu denen die Anpassung der Geschäftsordnungen  
an die im Januar herausgegebenen Richtlinien z. w. Anordnungen  
gegeben hat. Die Muster sollen die Verantwortung der Obersten Be-  
triebsleiter und ohne Mühe die Verantwortung der Obersten Be-  
triebsleiter so festzulegen und von sonstigen Verwaltungsauf-  
gaben abzugrenzen, wie es den Wünschen der Aufgaben der Betriebs-  
leiter Herausstellung der Bedeutung der Aufgabensordnungen für  
die Betriebsleitung entspricht. Die bisherigen Geschäftsordnungen ge-  
hehen Oberste Betriebsleiter werden jetzt Geschäftsanweisungen ge-  
nannt, um schon äußerlich den Unterschied von den Geschäfts-  
ordnungen für die zur Leitung der Verwaltung der Unternehmen  
berufenen Persönlichkeiten zum Ausdruck zu bringen.

Die Neuregelung bezweckt, wie in Übereinstimmung mit meiner  
Verfügung vom 10. Januar 1935 nochmals betont wird, die Stellung  
des Obersten Betriebsleiters auf seinem eigentlichen Gebiet  
der Betriebsleitung zu stärken. Grundsätzlich ist die gesamte  
Verantwortlichkeit für den in den Richtlinien begrenzten Auf-  
gabenkreis einem Obersten Betriebsleiter zu übertragen, seine  
Zuständigkeit als Oberster Betriebsleiter kann durch kein  
Organ des Unternehmens beschränkt werden, Entscheidungen in  
Fragen der Betriebsleitung, die im Einzelfall notwendig werden,  
können durch keine andere Stelle des Unternehmens geändert  
werden.

Dieser betonten und scharf umgrenzten Verantwortung des Ober-  
sten Betriebsleiters entspricht es, daß sein Aufgabenkreis im  
Gegensatz zur früheren preussischen Praxis streng auf das eigen-  
liche Gebiet der Betriebsleitung zurückgeführt ist, die Be-  
triebsleitung als solche hat, und das ist, wie die vorliegenden  
Geschäftsordnungen ergeben haben, aus der Verfügung vom 10.  
Januar 1935 nicht überall entnommen worden, nicht mit Verwal-  
tungsaufgaben rechtsgeschäftlicher Art zu tun, auch wenn es



nur rechtsgeschäftliche Handlungen sind, die Maßnahmen der Betriebsleitung vorbereiten sollen oder die sich als notwendige oder zweckmäßige Auswirkungen von Anordnungen des Obersten Betriebsleiters darstellen. Solche Geschäftsführungshandlungen sind allein Sache der zur Geschäftsführung berufenen Organe. Das gilt sowohl für Rechtsabteilungen, die sich auf die Einstellung oder Entlassung von Betriebsbediensteten beziehen als auch für Handlungen, die Verpflichtungen zu Sachaufgaben begründen. Der Oberste Betriebsleiter kann z.B., wenn er für den Betriebsdienst Vorstärkungen für notwendig hält, nicht selbst Bedienstete einstellen, so wenig wie er die Bediensteten entlassen kann, über deren Zurückziehung aus dem Betriebsdienst ihm die alleinige Entscheidung zusteht. Ebenso wenig kann er Kaufverträge abschließen, die die Durchführung einer nach seinem Ermessen notwendigen Betriebsmaßnahme vorbereiten sollen. Der Oberste Betriebsleiter kann auch als solcher keinerlei Maßnahmen treffen, die nach dem Gesetz zur Ordnung der Arbeit in öffentlichen Verwaltungen und Betrieben zum Aufgabenkreis des Betriebsführers gehören. Als Oberster Betriebsleiter kann er hier nur nach seinem pflichtmäßigen Ermessen Vorschläge machen, wie das unter II (2) c) der Richtlinien ausgeführt ist.

Selbstverständlich ist, daß der Oberste Betriebsleiter, wenn er gleichzeitig zur Geschäftsführung berufen, z.B. Vorstandsmitglied ist, in dieser Eigenschaft auch selbst Rechtsabteilungen vornehmen kann, die er durch seine Anordnungen als Oberster Betriebsleiter ausübt.

Wird dem Obersten Betriebsleiter ausnahmsweise die zur Durchführung notwendiger Betriebsmaßnahmen erforderliche rechtsgeschäftliche Mitwirkung durch die hierzu berufene Stelle versagt, weigert sich diese z.B., Mittel zur Verfügung zu stellen, die der Oberste Betriebsleiter als solcher selbst nicht anweisen kann, so steht dem Obersten Betriebsleiter der unmittelbare Weg an die Aufsichtsbehörde offen, damit diese erforderlichenfalls im Wege des Aufsichtszwangs eingreift. Der Oberste Betriebsleiter muß diesen Weg beschreiten, wenn er die von ihm geforderten betrieblichen Maßnahmen für unumgänglich notwendig erachtet.

II. Nach den Mustern ist eine Geschäftsabweisung für Oberste Betriebsleiter nicht nur aufzustellen, wenn ein besonderer Oberster Betriebsleiter bestellt ist, dem nur Aufgaben der Betriebsleitung obliegen, sondern auch dann, wenn eine zur Leitung der Verwaltung des Unternehmens berufene Persönlichkeit (z.B. ein Vorstandsmitglied) gleichzeitig Oberster Betriebsleiter ist. In diesem Falle ist die für ihn als Obersten Betriebsleiter aufzustellende Geschäftsabweisung der für ihn geltenden Geschäftsabweisung als Anlage beizufügen. In der Geschäftsabweisung werden dann seine Betriebsleitungsaufgaben nicht vermisch mit sonstigen Aufgaben darzustellen sein, sondern es wird nur zu bemerken sein, daß ihm die Stellung eines Obersten Betriebsleiters übertragen ist und daß sein Aufgabenkreis als solcher aus der anliegenden Geschäftsabweisung ersichtlich ist. Damit sind auch bei solcher Personation die Pflichten des Obersten Betriebsleiters klar hervorgehoben und von seinen übrigen Aufgaben als Vorstandsmitglied getrennt.

Entsprechendes gilt für den Geschäftsplan des beauftragten Betriebsleiters. Ist dieser Betriebsleiter gleichzeitig Bahnverwalter und besteht für seine Aufgaben als Bahnverwalter eine Dienstordnung, so wird der Geschäftsplan dieser Dienstordnung als Anlage beizufügen sein. In diesem Falle ist unter dem in der Dienstordnung für den Bahnverwalter vorgesehenen Aufgaben zu vermerken, daß er als beauftragter Betriebsleiter bestellt ist und sich seine Aufgaben als solcher aus dem anliegenden Geschäftsplan ergeben. Damit sind seine Pflichten als beauftragter Betriebsleiter gleichfalls herausgehoben und von seiner sonstigen Verwaltungstätigkeit abgegrenzt.

Die Durchführung dieser Grundsätze bedingt, daß in den Geschäftsabweisungen ebenso wie in den Dienstordnungen unter der Aufzählung der Verwaltungsaufgaben keine Aufgaben mehr verbleiben, die zur Betriebsleitung und damit in die Geschäftsanweisung oder in den Geschäftsplan gehören. Insofern wirkt sich die Zusammenfassung der Aufgaben der Betriebsleitung in den Geschäftsabweisungen und Geschäftsplänen auf den Inhalt der Geschäftsabweisungen und Dienstordnungen aus.

III. Für die Neufassung der Richtlinien gilt, was schon im Erlaß vom 10. Januar 1935 für ihre erste Fassung ausgeführt war. Sie ersetzen alle Verfügungen, die bisher in den einzelnen Ländern für Vorstandsmitglieder oder sonstige Bedienstete von Bahnunternehmern in ihrer Eigenschaft als Oberste Betriebsleiter erlassen sind. Die Geschäftsabweisungen sind nunmehr nach den ortsansässigen Mustern herzustellen. Wo die Obersten Betriebsleiter gleichzeitig zur Geschäftsführung berufen sind und für ihren Aufgabenkreis Geschäftsabweisungen bestehen, sind diese nach den vorstehenden Ausführungen so umzugestalten, daß die Geschäftsabweisungen für ihre Tätigkeit als Oberste Betriebsleiter den Geschäftsabweisungen als Anlage beigegeben werden. Entsprechendes gilt für Geschäftspläne beauftragter Betriebsleiter, die gleichzeitig Bahnverwaltungsaufgaben erfüllen. Dies erfordert die nochmalige Überprüfung der bisherigen Geschäftsabweisungen für Oberste Betriebsleiter und der Geschäftsabweisungen für Vorstandsmitglieder, die gleichzeitig Oberste Betriebsleiter sind, auch insoweit, als sie mir bereits aufgrund der Richtlinien vom Januar vorgelegt worden sind und meine Genehmigung vorgelegt sind, über die ich aber mit Rücksicht auf die bevorstehende Neufassung der Richtlinien die Entscheidung ausgesetzt hatte, lasse ich gleichzeitig zurückfolgen.

Die neuen Geschäftsabweisungen für Oberste Betriebsleiter und die von der Umgestaltung dieser Geschäftsabweisungen betroffenen Geschäftsabweisungen ersuche ich mir bis zum 31. März 1936 vorzulegen. Dabei ist zu berichten, oder soweit dies schon aufgrund der Richtlinien vom 10. Januar 1935 geschehen ist, nochmals zu bestätigen, daß die bisherigen namentlich aufzuführenden Obersten Betriebsleiter und ihre Stellvertreter nach der neuer Auffassung unter Berücksichtigung der Anforderungen der Richtlinien unbedenklich beibehalten werden können.

Die Fassung der Geschäftspläne der beauftragten Betriebsleiter ist von dort zu überreichen.

Ich ersuche, diese Verfügung nebst Richtlinien und Mustern den Ihnen unterstellten Behörden des allgemeinen Verkehrs bekanntzugeben und das Weitere zu veranlassen.

Die erforderlichen Umdrucke sind beigelegt.

Im Auftrag

gez. Kraut

Anlage 1  
zu E. 14.142.352  
vom 25.10.1935

### R i c h t l i n i e n

für die Betriebsleitung der nicht reichseigenen Eisenbahnen  
des allgemeinen Verkehrs

#### I. Zweck der Betriebsleitung

Für die Betriebsdurchführung sind für alle nicht vom Reich verwalteten Bahnen des allgemeinen Verkehrs Betriebsleitungen unter einem obersten Betriebsleiter einzurichten, um

- die Verantwortlichkeit klar abzugrenzen,
- die notwendige Einheitlichkeit bei allen Betriebsgeschäften sicherzustellen und
- der Betriebsaufsicht in Fragen der Sicherheit und Leistung die erforderliche Entschlußfreiheit zu geben.

#### II. Stellung und Aufgaben des obersten Betriebsleiters

(1) Der oberste Betriebsleiter ist dauernd für die ordnungsmäßige Durchführung des Betriebes auf den ihm unterstellten Strecken verantwortlich und dienstlicher Vorgesetzter der gesamten im Betriebsdienst beschäftigten Bediensteten.

Für die Geschäfte des obersten Betriebsleiters ist ein Stellvertreter, erforderlichenfalls auch ein zweiter Stellvertreter, zu bestellen. Der erste Stellvertreter hat die Rechte und Pflichten des obersten Betriebsleiters nur bei dessen Abwesenheit, der zweite Stellvertreter nur bei Abwesenheit auch des ersten Stellvertreters zu übernehmen.

(2) Aufgaben des obersten Betriebsleiters sind:

- Leitung und Beaufsichtigung des gesamten Betriebsdienstes, insbesondere des Zugdienstes, hinsichtlich der Betriebslosigkeit, der Leistungsfähigkeit der Betriebsanlagen und Betriebsmittel und der Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung.

Hierzu gehören insbesondere:  
Betrieb in Frage kommende Stellen, aller für den

- Anleitung und Beratung der mit der Durchführung des Betriebsdienstes betrauten nachgeordneten Stellen, insbesondere in der Überwachung des sogenannten Kleindienstes,
- Bemessung des erforderlichen Betriebspersonals, einschl. des Personals für den gesamten Zugförderungsdienst,
- Sorge für fachliche Ausbildung und Schulung sowie für die Fortbildung des Betriebspersonals,
- Entscheidung über die Verwendungsfähigkeit von Bediensteten im Betriebsdienst,
- Prüfung der Diensteteilungen des Betriebs- und Zugpersonals, Sorge für die Beachtung der Betriebsdienstvorschriften und Erlass von Ausführungsbestimmungen hierzu, z. B. des Anhangs zu den Fahrdienstvorschriften, der Sammlung betrieblicher Vorschriften, der Merkblätter sowie Anordnung sonstiger Maßnahmen für die Sicherung des Zug- und Rangierdienstes,

- Regelung des Rettungsdienstes,
  - Untersuchung von Betriebsunregelmäßigkeiten und von Betriebsunfällen, soweit dies nicht den nachgeordneten Stellen obliegt,
  - Aufsicht über die Handhabung der Bahnpolizei,
  - Verantwortung für die Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der Betriebsanlagen und der Betriebsmittel unter Berücksichtigung ihrer technischen und betrieblichen Fortentwicklung.
- b) Mitwirkung durch Geltendmachung der nach seinem Ermessen notwendigen betrieblichen Erfordernisse:
- bei Aufstellung und Fortbildung des Fahrplans,
  - bei Unterhaltung und Erneuerung der nicht unter a) 1) fallenden Bahn- und maschinellen Anlagen,
  - bei Vereinbarungen über Kreuzungen des Bahngeländes durch elektrische Leitungen, Gas-, Wasserleitungen usw.,
  - bei Regelung der Bahnbewachung.

v) Vorschläge für die Verhängung der nach seinem Ermessen notwendigen Bußen bei Pflichtwidrigkeiten der Betriebsbediensteten.

(3) Zur Erfüllung seiner Aufgaben hat der oberste Betriebsleiter seinen amtlichen Wohnsitz in einem für die Wahrnehmung seiner Geschäfte geeigneten Ort zu nehmen. Dieser soll möglichst im Bereich des von dem Bahnunternehmen betriebenen Eisenbahnnetzes liegen. Seine Stellvertreter haben ihren amtlichen Wohnsitz am gleichen Ort zu nehmen.

#### III. Bestellung des obersten Betriebsleiters

Der oberste Betriebsleiter sowie seine Stellvertreter werden von dem Bahnunternehmen bestellt. Sie brauchen nicht gleichzeitig zur Führung der Verwaltung des Unternehmens berufen zu sein. Die Bestellung als oberster Betriebsleiter oder als Stellvertreter des obersten Betriebsleiters bedarf der vorherigen Zustimmung der Aufsichtsbehörde und der Bestätigung durch den Reichsverkehrsminister.

Der oberste Betriebsleiter muß nach Charakter und Fähigkeiten die Gewähr für die ordnungsmäßige Erfüllung seiner verantwortungsvollen Aufgaben bieten; er soll in der Regel die Prüfung als Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbauwerks des Maschinenfachs erfolgreich abgelegt haben, andernfalls muß er durch eine hinreichende praktische Tätigkeit im Eisenbahndienst seine Befähigung nachgewiesen haben. Gleiches gilt für die Stellvertreter des obersten Betriebsleiters.

#### IV. Übertragung von Aufgaben des obersten Betriebsleiters

Ist der oberste Betriebsleiter wegen des Geschäftsumfanges des Unternehmens oder wegen dessen Ausdehnung oder weil er für mehrere Bahnunternehmen als oberster Betriebsleiter bestellt ist, nicht in der Lage, die unter II genannten Aufgaben allein voll verantwortlich zu erfüllen, so muß er einen Teil seiner Aufgaben auf ihm unterstellte Bedienstete (Beauftragter Betriebsleiter) übertragen, die nur ihm entweder für einzelne



Strecken oder für ein einzelnes Bahnunternehmen verantwortlich und auskunftspflichtig und allein an seine Weisungen gebunden sind. Die Übertragung darf sich nur auf die unter II, 2, 4, 6, 8, 9 und 10 bezeichneten Aufgaben erstrecken. In diesem Fall hat der oberste Betriebsleiter einen besonderen Geschäftsplan aufzustellen, der die Verantwortlichkeiten abgrenzt. Dieser Geschäftsplan bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Die nach Abschnitt III bestellten Stellvertreter des obersten Betriebsleiters dürfen nicht als beauftragte Betriebsleiter im Sinne dieses Abschnittes bestellt werden.

#### V. Verhältnis der zur Geschäftsführung des Unternehmens berufenen Stelle zum obersten Betriebsleiter.

Der oberste Betriebsleiter ist bei Erfüllung seiner Aufgaben sowohl der Aufsichtsbehörde als auch dem Bahnunternehmen gegenüber allein verantwortlich, deshalb leitet er die unter II genannten Geschäfte statt der zur Geschäftsführung berufenen Stelle, nicht unter ihr. Diese ist daher nicht berechtigt, dem obersten Betriebsleiter bei Wahrnehmung der Geschäfte zu II Vorschritten aufzuerlegen. Sie kann jedoch vom obersten Betriebsleiter die ihr aufzutragenden Erscheinenden Auskünfte über die ihm oder einem beauftragten Betriebsleiter obliegenden Betriebsaufgaben verlangen und sich seiner Vermittlung in den von ihr geschäftsordnungsmäßig zu erledigenden Angelegenheiten bedienen.

Der oberste Betriebsleiter ist bei den mit dem Betriebsdienst zusammenhängenden Angelegenheiten stets zu beteiligen.

Anlage 2  
zu E. 14. 142. 353  
vom 25. 10. 1925

#### Muster einer Geschäftsanweisung

für den  
obersten Betriebsleiter

der .....  
(ohne Übertragung von Aufgaben an einen beauftragten Betriebsleiter) .....

#### A. Zweck der Betriebsleitung

Die Leitung des Betriebes (Betriebsleitung) obliegt dem obersten Betriebsleiter.

Sie soll

die Verantwortlichkeit klar abgrenzen,  
die notwendige Einheitlichkeit bei allen Betriebsgeschäften sicherstellen und  
der Betriebsaufsicht in Fragen der Sicherheit und Leistung die erforderliche Entscheidungsfreiheit geben.

#### B. Stellung und Aufgaben des obersten Betriebsleiters

I. Der oberste Betriebsleiter ist dauernd für die ordnungsmäßige Durchführung des Betriebes auf den ihm unterstellten Strecken verantwortlich und dienstlicher Vorgesetzter der im Betriebsdienst beschäftigten Bediensteten.

Für den obersten Betriebsleiter ist ein Stellvertreter<sup>\*)</sup> bestellt. Er übernimmt die Rechte und Pflichten des obersten Betriebsleiters nur bei dessen Abwesenheit.

#### II. Aufgaben des obersten Betriebsleiters:

a) Leitung und Beaufsichtigung des gesamten Betriebes - dienstes, insbesondere des Zugdienstes hinsichtlich der Betriebsicherheit,  
der Leistungsfähigkeit der Betriebsanlagen und Bedienmittel und  
der Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung.

Hierzu gehören insbesondere:

1. Hilfswirkung auf einheitliches Zusammenarbeiten aller für den Betrieb in Frage kommenden Stellen,
2. Anleitung und Beratung der mit der Durchführung des Betriebsdienstes betrauten nachgeordneten Stellen, insbesondere in der Überwachung der tatsächlichen Ausführung des Betriebsdienstes nach den Vorschriften.

\*) Falls die Bestellung eines zweiten Stellvertreters für erforderlichlich erachtet wird, ist der zweite Absatz von I wie folgt zu fassen:  
Für den obersten Betriebsleiter ist ein erster und ein zweiter Stellvertreter bestellt. Der erste Stellvertreter übernimmt die Rechte und Pflichten des obersten Betriebsleiters nur bei dessen Abwesenheit, der zweite Stellvertreter nur bei Abwesenheit auch des ersten Stellvertreters.

2. Bemessung des erforderlichen Betriebspersonals einschli. des Personals für den gesamten Zugförderungsdienst,
4. Sorge für fachliche Ausbildung und Schulung sowie für die Fortbildung des Betriebspersonals,
5. Entscheidung über die Verwendungsfähigkeit von Bediensteten im Betriebsdienst,
6. Prüfung der Diensterteilungen des Betriebs- und Zugsersonals,
7. Sorge für die Beachtung der Betriebsdienstvorschriften und Erlaß von Ausführungsbestimmungen hierzu, z.B. des Abhangs zu den Fahrdienstvorschriften, der Sammlung betrieblicher Vorschriften, der Merkbücher, sowie Anordnung sonstiger Maßnahmen für die Sicherung des Zug- und Rangierdienstes,
8. Regelung des Rettungsdienstes,
9. Untersuchung von Betriebsunregelmäßigkeiten und von Betriebsunfällen, soweit dies nicht den nachgeordneten Stellen obliegt,
10. Aufsicht über die Handhabung der Bahnpolizei,
11. Verantwortung für die Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der Betriebsanlagen und Betriebsmittel unter Berücksichtigung ihrer technischen und betrieblichen Fortentwicklung.

b) Mitwirkung durch Geltendmachung der nach seinem Ermessen notwendigen betrieblichen Erfordernisse:

1. bei Aufstellung und Fortbildung des Fahrplans,
2. bei Unterhaltung und Erneuerung der nicht unter a) 11 fallenden Bahn- und maschinellen Anlagen,
3. bei Vereinbarungen über Kreuzungen des Bahngeländes durch elektrische Leitungen, Gas- und Wasserleitungen,
4. bei Regelung der Bahnbewachung.

c) Vorschlüge für die Verhängung der nach seinem Ermessen notwendigen Bußen bei Pflichtwidrigkeiten der Betriebsbediensteten.

III. Der amtliche Wohnsitz des obersten Betriebsleiters und seines Stellvertreters ist . . . . .

C. Bestellung des obersten Betriebsleiters

Der oberste Betriebsleiter sowie sein Stellvertreter werden von dem Bahnunternehmen bestellt. Ihre Bestellung bedarf der vorherigen Zustimmung der Aufsichtsbehörde und der Bestätigung durch den Reichsverkehrsminister.

D. Übertragung von Aufgaben des obersten Betriebsleiters

Eine Übertragung von Aufgaben des obersten Betriebsleiters an andere ihm unterstellte Bedienstete findet nicht statt.

E. Verhältnis der zur Geschäftsführung des Unternehmens berufenen Stelle zum obersten Betriebsleiter

Der oberste Betriebsleiter ist bei Erfüllung seiner Aufgaben sowohl der Aufsichtsbehörde als auch dem Bahnunternehmen gegenüber allein verantwortlich, deshalb leitet er die unter B II a) genannten Geschäfte statt der zur Geschäftsführung berufenen Stelle, nicht unter ihr. Diese ist daher nicht berechtigt, dem obersten Betriebsleiter bei Wahrnehmung der Geschäfte zu B II a) Vorschriften aufzuerlegen. Sie kann jedoch vom obersten Betriebsleiter die ihr erforderlich erscheinenden Auskünfte über die ihm obliegenden Betriebsaufgaben verlangen und sich seiner Vermittlung in den von ihr geschäftsordnungsmäßig zu erledigenden Angelegenheiten bedienen.

Der oberste Betriebsleiter ist bei den mit dem Betriebsdienst zusammenhängenden Angelegenheiten stets zu beteiligen.

- 570 -

Anlage 3  
zu E. 14, 142, 223  
vom 25.10.1922

Muster einer Geschäftsweisung  
für den  
obersten Betriebsleiter

der . . . . .  
(bei Übertragung von Aufgaben an einen beauftragten  
Betriebsleiter).

**A. Zweck der Betriebsleitung**

Die Leitung des Betriebes (Betriebsleitung) obliegt dem obersten Betriebsleiter.

Sie soll

die Verantwortlichkeiten klar abgrenzen,

die notwendige Einheitlichkeit bei allen Betriebsgeschäften sicherstellen und

die Betriebsaufsicht in Fragen der Sicherheit und Leistung die erforderliche Entschlußfreiheit geben.

**B. Stellung und Aufgaben des obersten Betriebsleiters**

I. Der oberste Betriebsleiter ist dauernd für die ordnungsmäßige Durchführung des Betriebes auf den ihm unterstellten Stufen verantwortlich und dienstlicher Vorgesetzter der im Betriebsdienst beschäftigten Bediensteten.

Für den obersten Betriebsleiter ist ein Stellvertreter<sup>4)</sup> bestellt. Er übernimmt die Rechte und Pflichten des obersten Betriebsleiters nur bei dessen Abwesenheit.

**II. Aufgaben des obersten Betriebsleiters**

a) Leitung und Beaufsichtigung des gesamten Betriebsdienstes insbesondere des Zugdienstes hinsichtlich der Betriebssicherheit,

der Leistungsfähigkeit der Betriebsanlagen und Betriebsmittel und  
der Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung.

Hierzu gehören insbesondere:

1. Hinwirkung auf einheitliches Zusammenarbeiten aller für den Betrieb in Frage kommenden Stellen,
2. Anleitung und Beratung der mit der Durchführung des Betriebsdienstes betrauten nachgeordneten Stellen, insbesondere in der Überwachung des sogenannten Kleindienstes,

<sup>4)</sup> Falls die Bestellung eines zweiten Stellvertreters für erforderlich erachtet wird, ist der zweite Absezt von I wie folgt zu fassen:

Für den obersten Betriebsleiter ist ein erster und ein zweiter Stellvertreter bestellt. Der erste Stellvertreter übernimmt die Rechte und Pflichten des obersten Betriebsleiters nur bei dessen Abwesenheit, der zweite Stellvertreter nur bei Abwesenheit auch des ersten Stellvertreters.

- 571 -

- 571 -

3. Bemessung des erforderlichen Betriebspersonals einschl. des Personals für den gesamten Zugförderungsdienst,

4. Sorge für fachliche Ausbildung und Schulung sowie für die Fortbildung des Betriebspersonals,

5. Entscheidung über die Verwendungsfähigkeit von Bediensteten im Betriebsdienst,

6. Prüfung der Diensterteilungen des Betriebs- und Zugpersonals,

7. Sorge für die Beachtung der Betriebsdienstvorschriften und Erlaß von Ausführungsbestimmungen hierzu, z. B. des Anhangs zu den Fahrdienstvorschriften, der Sammlung betrieblicher Vorschriften, der Merkbücher, sowie Anordnung sonstiger Maßnahmen für die Sicherung des Zug- und Rangierdienstes,

8. Regelung des Rettungsdienstes,

9. Untersuchung von Betriebsregelmäßigkeiten und von Betriebsumfällen, soweit dies nicht den nachgeordneten Stellen obliegt,

10. Aufsicht über die Handhabung der Bahnpolizei,

11. Verantwortung für die Unterhaltung, Ergänzung und Erneuerung der Betriebsanlagen und Betriebsmittel unter Berücksichtigung ihrer technischen und betrieblichen Fortentwicklung.

b) Mitwirkung durch Geltendmachung der nach seinem Ermessen notwendigen betrieblichen Erfordernisse

1. bei Aufstellung und Fortbildung des Fahrplanes,
2. bei Unterhaltung und Erneuerung der nicht unter a) 11 fallenden Bahn- und maschinellen Anlagen,
3. bei Vereinbarungen über Kreuzungen des Bahngeländes durch elektrische Leitungen, Gas- und Wasserleitungen usw.,
4. bei Regelung der Bahnbewachung.

c) Vorschläge für die Verhängung der nach seinem Ermessen notwendigen Bußen bei Pflichtwidrigkeiten der Betriebsbediensteten.

III. Der amtliche Wohnsitz des obersten Betriebsleiters und seines Stellvertreters ist . . . . . seiner Stellvertreter

**C. Bestellung des obersten Betriebsleiters**

Der oberste Betriebsleiter sowie sein Stellvertreter

werden von dem Bahnunternehmen bestellt. Ihre Bestellung bedarf der vorherigen Zustimmung der Aufsichtsbehörde und der Beauftragung durch den Reichsverkehrsminister.

- 572 -

D. Übertragung von Aufgaben des obersten Betriebsleiters

Der oberste Betriebsleiter überträgt die unter B II a) Ziffer ..... bezeichneten Aufgaben dem (Dienstbezeichnung u. Name) in ..... als beauftragtem Betriebsleiter für die Strecke von ..... bis ..... In dem für diesen beauftragten Betriebsleiter aufgestellten besonderen Geschäftsplan (Anlage) sind die Verantwortlichkeiten abgegrenzt. Dieser Geschäftsplan bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

E. Verhältnis der zur Geschäftsführung des Unternehmens berufenen Stelle zum obersten Betriebsleiter

Der oberste Betriebsleiter ist bei Erfüllung seiner Aufgaben sowohl der Aufsichtsbehörde als auch dem Bahnunternehmen gegenüber allein verantwortlich, deshalb leitet er die unter B II a) genannten Geschäfte statt der zur Geschäftsführung berufenen Stelle, nicht unter ihr. Diese ist daher nicht berechtigt, dem obersten Betriebsleiter bei Wahrnehmung der Geschäfte zu B II a) Vorschriften aufzuerlegen. Sie kann jedoch vom obersten Betriebsleiter die ihr erforderlich erscheinenden Auskünfte über die ihm oder einem beauftragten Betriebsleiter obliegenden Betriebsaufgaben verlangen und sich seiner Vermittlung in den von ihr geschäftsordnungsgemäß zu erledigenden Angelegenheiten bedienen.

Der oberste Betriebsleiter ist bei den mit dem Betriebsdienst zusammenhängenden Angelegenheiten stets zu beteiligen.

Anlage 2a  
zu E. 14. 142. 353  
vom 25. 10. 1955

Muster eines Geschäftsplans  
für den

beauftragten Betriebsleiter

der .....  
(Anlage zur Geschäftsanweisung für den obersten Betriebsleiter).

I. Der beauftragte Betriebsleiter der .....  
hat seinen amtlichen Wohnsitz in .....

II. Ihm obliegt +)

die Anleitung und Beratung der mit der Durchführung des Betriebsdienstes betrauten nachgeordneten Stellen, insbesondere in der Überwachung des sogenannten Kleinstdienstes die Sorge für fachliche Ausbildung und Schulung sowie für die Fortbildung des Betriebspersonals, die Prüfung der Diensterteilungen des Betriebs- und Zugpersonals, die Regelung des Rettungsdienstes,  
die Untersuchung von Betriebsunregelmäßigkeiten und von Betriebsunfällen,  
die Aufsicht über die Handhabung der Bahnpolizei.

III. Er ist für die Erfüllung der unter II aufgeführten Aufgaben im Bereich der Strecke von ..... bis ..... nur dem obersten Betriebsleiter verantwortlich und auskunftspflichtig und allein an dessen Weisungen gebunden.

IV. Der Geschäftsplan ist der Dienstordnung für den Bahnverwalter beizufügen, sofern dieser beauftragter Betriebsleiter ist.

+ ) In diesem Muster sind alle nach den Richtlinien für die Betriebsleiter übertragbaren Aufgaben aufgezählt. Bei Aufstellung der einzelnen Geschäftspläne sind diese Aufgaben nur insoweit anzuführen, als sie nach der Geschäftsanweisung übertragen werden sollen.