

Dr.-Ing. Alfons THOMA

Regierungsbaudirektor im Bundesverkehrsministerium, Bonn



VON DER BO 1928 ZUR EBO 1967

DIE NEUE EISENBAHN-BAU- UND BETRIEBSORDNUNG (EBO) VOM 8. MAI 1967

I.

Ohne Ordnung ist eine menschliche Gemeinschaft nicht denkbar. Je vielseitiger die gegenseitigen Beziehungen in ihr sind, desto vielfältiger werden die Regeln, mit deren Hilfe geordnete Verhältnisse sichergestellt werden sollen. Es ist vor allem Aufgabe des Staates, Grundsätze für die Ordnung des privaten und öffentlichen Lebens aufzustellen und durchzusetzen. Hierzu setzt er Rechtsnormen entsprechend den jeweiligen Bedürfnissen.

Anlaß, sich intensiv mit der Ordnung auf dem Gebiete des Verkehrs zu befassen, gaben im vorigen Jahrhundert der Bau der Eisenbahnen und die schlagartige Zunahme der Mobilität der Bevölkerung. War es doch notwendig, sowohl die Benutzer der Eisenbahn wie auch die Umwelt vor den Gefahren der Bahn zu schützen. Auch erhielt das Verkehrsrecht besondere Bedeutung, weil durch den Bau der vielen neuen Strecken Rechte Dritter in erheblichem Umfange berührt wurden. Es haben daher die Länder schon mit dem Aufkommen der ersten Eisenbahnen begonnen, das Eisenbahnwesen zu ordnen und — entsprechend der staatlichen Aufgabe der Fürsorge in Verbindung mit strategischen, politischen und wirtschaftlichen Überlegungen — die Eisenbahnaufsicht und das Staatsbahnprinzip zu entwickeln.

Zunächst wurden die Anforderungen an Bau und Betrieb von Fall zu Fall in den Konzessionen oder durch besondere Gesetze gestellt. Beispielsweise wurden in Bayern schon 1836 „Fundamentalbestimmungen für den Bau von Eisenbahnen“ erlassen. Angesichts der Vielfalt der Bahnunternehmungen ergab sich 1850 bereits die Notwendigkeit, „Technische Vereinbarungen“ zu treffen.

Als erste Vereinheitlichung wurden im *Norddeutschen Bund* das Bahnpolizeireglement vom 3. Juni 1870 und das Betriebsreglement vom 10. Juni 1870 erlassen.

Aufgrund der *Reichsverfassung vom 16. April 1871* wurden dann einheitliche Betriebs- und Bahnpolizeireglements für die deutschen Eisenbahnen eingeführt. Weiter wurde am 4. Januar 1875 eine einheitliche Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands erlassen, am 12. Juni 1878 folgte der Erlaß der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung und am 5. Juli 1892 wurde das Bahnpolizeireglement von 1871 durch eine Betriebsordnung für die Haupt Eisenbahnen Deutschlands ersetzt, wobei gleichzeitig die Normen für den Bau und

die Ausrüstung der Haupteisenbahnen Deutschlands und die Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands erlassen wurden.

Die *erste Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) vom 4. November 1904* wurde am 1. Mai 1905 in Kraft gesetzt. Sie ersetzte die vorstehend erwähnten Normen und Ordnungen vom 5. Juli 1892. Ihre Rechtsgrundlage bildeten die Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung. Ihr Aufbau und sachlicher Umfang sind bis heute weitgehend unverändert geblieben. Dem aufgrund der Reichsverfassung geschaffenen Reichseisenbahnamt waren im Interesse der Einheit im deutschen Eisenbahnwesen bestimmte Befugnisse übertragen worden.

Schon damals war jedoch der Gesetzgeber auch an zwischenstaatliche Vereinbarungen gebunden. Für einen reibungslosen Übergang der Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr haben die meisten Länder des europäischen Kontinents die wesentlichen Normen für die Bauart der Gleise und Wagen sowie für die betriebliche Behandlung der Wagen durch die „*Technische Einheit im Eisenbahnwesen*“ (TE) festgelegt. Sie ist eine Vereinbarung jener Länder Europas, die ihr beigetreten sind und damit innerstaatlich das Übereinkommen als Gesetz erlassen haben. Die TE trat in Deutschland am 1. April 1887 in Kraft. Sie wurde verschiedentlich geändert oder neu gefaßt. Die Neufassung vom Jahre 1938, die durch Bekanntmachung vom 30. Juni 1939 für das Deutsche Reich in Kraft gesetzt worden ist, gilt an sich noch heute. Allerdings hat die weitere technische Entwicklung bei den Eisenbahnen die Überarbeitung teilweise überholter Bestimmungen erforderlich gemacht. Der „Revisionstext“ wurde in zwei Konferenzen technischer Sachverständiger erarbeitet. Die „Fassung 1960“ konnte aus politischen Gründen von den Regierungen noch nicht abschließend behandelt werden, sie wird aber in den internationalen Übereinkommen der Eisenbahnverwaltungen beachtet und ist deshalb auch in der EBO berücksichtigt worden.

Aufgrund des Artikels 91 der *Verfassung des Deutschen Reiches vom 11. August 1919*, die dem Reich umfassende eisenbahnrechtliche Befugnisse gab und ihm u. a. die Aufgabe stellte, „die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in sein Eigentum zu übernehmen und als einheitliche Verkehrsanstalt zu verwalten“, hat die Reichsregierung mit Zustimmung des Reichsrats durch Verordnung vom 17. Juli 1928 die BO vom Jahre 1904 durch eine *neue BO* ersetzt, die am 1. Oktober 1928 in Kraft trat. Diese BO ist inzwischen fünfzehnmal geändert worden. Mit Verordnung vom 7. Juli 1942 ist sie auch bei den nicht dem allgemeinen Verkehr dienenden öffentlichen Eisenbahnen (nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und ihnen gleich zu erachtenden Eisenbahnen) eingeführt worden. Nach § 2 dieser Verordnung wurde der Reichsverkehrsminister ermächtigt, unter Berücksichtigung der bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen bestehenden einfacheren Verhältnissen eine vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung — *vBO* — herauszugeben. Daraufhin ist die *Verordnung über die Einführung der vBO vom 10. Februar 1943* am 1. März 1943 in Kraft getreten.

Aufgrund des § 1 Abs. 3 der BO vom 17. Juli 1928 hat der Reichsverkehrsminister am 25. Juni 1943 die „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen“ — *BOS* — und aufgrund des § 1 Abs. 3 der *vBO* die „vereinfachte Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen“ — *vBOS* — erlassen. Beide Verordnungen traten am 1. August 1943 in Kraft.

II.

Die *Gründe für eine Neufassung der BO* waren sowohl sachlicher als auch rechtlicher Art. Der technische Fortschritt und neue Erkenntnisse im Eisenbahnwesen hatten seit Kriegsende zu zahlreichen Ausnahmegenehmigungen Anlaß gegeben, die es ermöglichten, der technischen Entwicklung zu folgen und den Betrieb sowie die Fahrzeuge rationeller zu gestalten. Mit einigen Änderungsverordnungen wurde zwar die BO — wo es unbedingt notwendig er-

schien — angepaßt, z. B. bei den Vorschriften über die Spurweite entsprechend dem Bedürfnis, beim Neubau oder Umbau von Gleisen ein kleineres Maß als das Grundmaß der Spurweite zur Verbesserung der Fahrgüte zuzulassen, oder bei den Vorschriften über die Sicherung von Bahnübergängen. Die BO bedurfte jedoch einer Gesamtüberarbeitung. Vor allem berücksichtigte sie in einer Reihe von Einzelschriften nicht die heutigen verfassungsrechtlichen Verhältnisse. Viele Vorschriften waren infolge der technischen Weiterentwicklung nicht mehr zeitgemäß. Auf manche Vorschriften konnte mit Rücksicht auf die gesetzliche Pflicht der Eisenbahnunternehmer, ihren Betrieb sicher zu führen, ganz verzichtet werden. Im übrigen bestand allgemeine Übereinstimmung darüber, daß in der EBO grundsätzlich nur der Rahmen festzulegen sei, der das erforderliche Maß an Sicherheit gewährleistet und daneben den Eisenbahnen eine wirtschaftlichere Betriebsführung ermöglicht.

Die *Rechtsgrundlage für die Neufassung* ist § 3 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Die Ermächtigung der Bundesregierung zum Erlaß von Rechtsverordnungen über Bau, Betrieb und Verkehr ist aufgrund des § 3 Abs. 2 AEG dem Bundesminister für Verkehr übertragen worden (Verordnung der Bundesregierung vom 28. September 1955). Die EBO war demnach vom Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrats zu erlassen. Sie gilt für alle regelspurigen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, insoweit also für die Deutsche Bundesbahn und die nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Der Verordnungsentwurf ist das Ergebnis vieler Besprechungen mit Vertretern der Länder, der DB und des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnen. Er wurde außerdem mit den in Betracht kommenden Bundesressorts abgestimmt. Auch die Gewerkschaften hatten Gelegenheit, sich zu äußern. Die Vorschriften der EBO über Nebenbahnen sind so abgefaßt, daß sie auch für diejenigen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die bisher der vBO unterstanden, anwendbar sind. Die vBO ist außer Kraft getreten.

III.

Im nachstehenden soll auf bemerkenswerte Änderungen näher eingegangen werden:

1. Neu ist die Vorschrift des § 2, wonach Bahnanlagen und Fahrzeuge so beschaffen sein müssen, daß sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen, und diese Anforderungen als erfüllt gelten, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, *anerkannten Regeln der Technik* entsprechen. In den Beratungen war diese Vorschrift Gegenstand langwieriger Erörterungen. Es sprachen aber wesentliche Gründe für die Aufnahme einer derartigen „Generalklausel“, deren bisheriges Fehlen als eine Lücke in der Verordnung angesehen wurde. Da in den einzelnen Paragraphen der EBO darauf verzichtet wird, für bauliche Anlagen und Fahrzeuge ins einzelne gehende Sicherheitsbestimmungen für ihre Beschaffenheit aufzunehmen, wird allgemein verlangt, daß die Anlagen und Fahrzeuge den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen müssen. Dies entspricht inhaltlich den Vorschriften der §§ 4 und 38 des Bundesbahngesetzes und bringt deshalb für die DB keine neuen Verpflichtungen.

Soweit die EBO im Einzelfall keine Regelung enthält, gelten die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung als erfüllt, wenn Bahnanlagen und Fahrzeuge den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Infolgedessen ist bei Anwendung dieser Regeln ein besonderer Nachweis, daß den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung Rechnung getragen ist, nicht erforderlich. Die Fassung des § 2 schließt nicht aus, daß für bauliche Anlagen und Fahrzeuge auch neuartige Bauweisen gewählt werden, wenn Gewißheit besteht, daß sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.

Damit war es möglich, eine Reihe von Vorschriften der BO, die nur den Charakter inner-

dienstlicher Vorschriften hatten und teilweise in die unmittelbare Betriebsausübung eingriffen, wegzulassen und ihre Regelung in die Verantwortung der Bahnverwaltungen zu geben.

2. Aufgrund der Bestimmungen im Bundesbahngesetz (§ 41 Abs. 1) und in der Gewerbeordnung (§ 24) finden die Rechtsverordnungen für überwachungsbedürftige Anlagen keine Anwendung auf den Betrieb der DB. Durch das vierte Bundesgesetz zur Änderung der Gewerbeordnung ist auch das rollende Material der nichtbundeseigenen Eisenbahnen davon freigestellt. Diese Freistellungen verlangten zur Anpassung der Bestimmungen über die Sicherheit im technischen Bereich die Aufnahme entsprechender Vorschriften für alle überwachungsbedürftigen Anlagen, die in Eisenbahn-Fahrzeugen untergebracht sind, in die EBO. Soweit die EBO keine besonderen Vorschriften für die Sicherheit dieser Anlagen enthält, gelten die anerkannten Regeln der Technik (§ 2).

3. Die in der BO enthaltenen Bestimmungen über die *Aufsichtsbehörden* sind entfallen. Die Zuständigkeiten der Eisenbahnaufsicht ergeben sich für die DB aus dem Bundesbahngesetz (§ 14 u. a.) und für die Eisenbahnen, die nicht zum Netz der DB gehören, nach § 5 AEG. Näheres über die Befugnis zur Erteilung von Ausnahmen enthält der Aufsatz „Allgemeine Rechtsfragen zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)“ in diesem Heft (S. 469 ff).

Die Übergangsbestimmungen des § 9 Abs. 3 und teilweise Abs. 2 AEG sind mit dem Inkrafttreten der EBO gegenstandslos geworden.

4. Die *Eisenbahn-Befähigungsverordnung* — EBefVO — vom 22. August 1957 ist außer Kraft getreten (vgl. § 65 Abs. 3 EBO). Ihre wesentlichen Forderungen sind in die EBO aufgenommen worden. Sie sind die gesetzliche Grundlage sowohl für die Befähigungsrichtlinien, die für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen gelten, auf deren Strecken die Geschwindigkeit höchstens 80 km/h beträgt, als auch für die Befähigungsvorschriften der DB, die künftig von den Ländern auch für nichtbundeseigene Eisenbahnen eingeführt werden dürften, auf deren Strecken mit mehr als 80 km/h gefahren wird.

5. Die Vorschriften der BO über das *Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer an Bahnübergängen* waren in die EBO nicht mehr aufzunehmen. Diese Vorschriften enthält die Straßenverkehrsordnung (StVO) vor allem in § 3a. Da die StVO aber nur das Verhalten im *öffentlichen* Verkehr regelt, mußte in der EBO auch wiederum eine Vorschrift über das Benutzen der Bahnübergänge von Privatwegen ohne öffentlichen Verkehr getroffen werden (vgl. § 62 Abs. 3 EBO, bisher § 79 Abs. 7 BO).

Den *Vorrang* des Eisenbahnverkehrs vor dem Straßenverkehr auf Bahnübergängen stellt § 11 Abs. 2 EBO nunmehr klar heraus. Zwar ist der Vorrang in Sonderheit für den Straßenverkehrsteilnehmer von Bedeutung und seine Regelung deshalb vor allem Sache des Straßenverkehrsrechts; er bedurfte aber auch einer eisenbahnrechtlichen Regelung, weil er durch die technischen Besonderheiten des Eisenbahnbetriebes (Spurgebundenheit, lange Bremswege, hohe Geschwindigkeiten) bedingt ist und im Hinblick auf das geltende Straßenverkehrsrecht (§ 3a Abs. 1 StVO) in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung „begründet“ sein mußte.

Der § 11 „Bahnübergänge“ ist einer der Paragraphen, in dem die bisherigen Vorschriften besonders weitgehende Veränderungen erfahren haben. Zur Erhöhung der Sicherheit hat der Gesetzgeber hier teilweise nicht unerhebliche Verschärfungen vorgesehen, den Bahnverwaltungen im Zuge des technischen Fortschrittes aber auch eine ganze Reihe von Rationalisierungsmöglichkeiten an die Hand gegeben. In diesem Zusammenhang sei auf den Aufsatz Röver, „Bahnübergänge in der neuen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung“ — Stand: 15. September 1966 — im Dezemberheft 1966 der Eisenbahntechnischen Rundschau verwiesen.

6. Auf weitere zahlreiche Änderungen wird in den nachstehenden Fachaufsätzen dieses Heftes eingegangen. Hier sei noch besonders herausgestellt:

Die Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf Nebenbahnen von 60 auf 80 km/h und auf Hauptbahnen von 140 auf 160 km/h;

die Zulassung einer höheren Seitenbeschleunigung ($0,85 \text{ m/s}^2$ statt $0,65 \text{ m/s}^2$), wodurch Züge in Gleisbogen schneller fahren dürfen;

die Möglichkeit, künftig weit mehr Züge als bisher ohne Zugbegleiter zu fahren;

die Möglichkeit, längere Güterzüge als bisher zu fahren;

die Ermöglichung einer besonders einfachen Betriebsführung auf Nebenbahnen;

das Einschränken der Forderung, die sog. Seitenräume des Lichtraumprofils freizuhalten, auf Neubauten, wodurch sich zahlreiche Ausnahmegenehmigungen erledigen;

die Aufhebung der bisherigen starren Grenze für Achs- und Meterlasten;

die Forderung, Strecken und führende Fahrzeuge bereits bei einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 100 km/h — bisher von mehr als 120 km/h — mit Zugbeeinflussung auszurüsten;

der ersatzlose Wegfall von 16 Paragraphen der bisherigen BO (§§ 8, 14, 17, 20, 25, 32, 37, 38, 62, 68, 69, 70, 73, 76, 79 und 82).

IV.

Die Neufassung der EBO vom 8. Mai 1967 ist das Ergebnis mehrjährigen Bemühens von Fachleuten der einschlägigen Eisenbahnfachgebiete. Mit ihr hat der Gesetzgeber in vielen Bestimmungen einer modernen technischen Entwicklung Rechnung getragen und mit ihrem Inkrafttreten am 28. Mai 1967 den Bahnverwaltungen die Möglichkeit gegeben, möglichst schnell eine Reihe von Verbesserungen und Vereinfachungen zu nutzen. Doch die Technik steht nicht still. Auch die Eisenbahnen müssen weiter am technischen Fortschritt teilnehmen, wollen sie attraktiv bleiben und in der modernen Gesellschaft einen hervorragenden Platz behaupten. In den Ballungsgebieten erleben wir eine Renaissance des immer wieder durch seine Sicherheit und seine große Leistungsfähigkeit bestechenden Schienenweges. So wird auch die EBO im Laufe der Zeit sicher wieder einem technischen Fortschritt angepaßt werden müssen; berechtigten Wünschen kann zwischenzeitlich wie bisher durch Ausnahmegenehmigungen des BMV Rechnung getragen werden.

Für die nahe Zukunft ist noch beabsichtigt, auch die BOS und vBOS durch eine neue EBOS zu ersetzen, so daß dann an die Stelle von bisher fünf nur noch zwei Rechtsverordnungen treten werden.

Die neue Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

Kurzfassung

Erste staatliche Reglementierungen für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wurden in Deutschland bald nach dem Entstehen der ersten Eisenbahnen erlassen. Die erste Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) trat 1905 in Kraft. Sie wurde 1928 durch eine neue Fassung ersetzt, die bis heute fünfzehnmal geändert werden mußte. Eine völlige Überarbeitung der BO war vordringlich geworden, weil viele Vorschriften infolge der

technischen Weiterentwicklung nicht mehr zeitgemäß waren und andere nicht mehr den heutigen verfassungsrechtlichen Verhältnissen entsprachen. Die neue EBO gilt für die DB und die nichtbundes eigenen Eisenbahnen. Durch eine „General Klausel“ in § 2, wonach Bahnanlagen und Fahrzeuge den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen müssen und diese Forderungen als erfüllt gelten, wenn sie, soweit die EBO keine speziellen Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprechen, war es möglich, in der Verordnung nur den Rahmen festzulegen, der das erforderliche Maß an Sicherheit gewährleistet. Neu aufgenommen sind ferner Vorschriften

für überwachungsbedürftige Anlagen auf Eisenbahnfahrzeugen. Mit der Aufnahme der wesentlichen Forderungen der Eisenbahn-Befähigungsverordnung vom 29. August 1957 in die EBO konnte die Befähigungsverordnung außer Kraft treten. Weitgehende Veränderungen haben die Bestimmungen der BO über Bahnübergänge erfahren. Hier hat der Gesetzgeber einige Verschärfungen im Interesse der Erhöhung der Sicherheit erlassen, andererseits aber auch im Rahmen des technischen Fortschritts Möglichkeiten zur Rationalisierung gegeben. Durch eine Reihe von Bestimmungen wurde einer Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge auf Haupt- und Nebenbahnen Rechnung getragen. Weiter bietet die EBO Möglichkeiten, längere Güterzüge und mehr Züge als bisher ohne Zugbegleiter zu fahren; sie erlaubt auf Nebenbahnen eine einfachere Betriebsführung. Zur Erhöhung der Sicherheit wird die Ausrüstung von Strecken und Triebfahrzeugen mit Zugbeeinflussung bereits bei Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h verlangt.

Le nouveau Règlement de Construction et d'exploitation du Chemin de fer (EBO)

Résumé

Ce Règlement a été la première mesure prise en Allemagne par l'Etat pour fixer les conditions de construction et d'exploitation du chemin de fer, et ceci peu de temps déjà après la création des premières lignes. Le premier règlement de cette nature («BO») est entré en vigueur en 1905. Le texte en a été modifié une première fois en 1928. Des changements ont dû lui être apportés quinze fois depuis lors. Une refonte complète de ces règles était devenue nécessaire parce que beaucoup d'entre elles n'étaient plus adaptées aux conditions actuelles qui résultent du progrès technique, et parce que certaines autres étaient incompatibles avec la Constitution. Le nouvel EBO vaut pour le Chemin de fer fédéral (DB) et pour les Chemins de fer privés. Une clause générale, au § 2, fixe que les installations et le matériel ferroviaires doivent remplir les conditions requises pour assurer l'ordre et la sécurité, et que ces conditions sont considérées comme remplies — dans la mesure où l'EBO ne renferme pas de dispositions particulières — si installations et matériels sont conformes aux critères techniques généralement admis. Ceci a permis de se contenter de fixer dans le Règlement un cadre qui assure que le degré de sécurité requis est atteint. On trouve dans le nouveau texte les prescriptions relatives aux équipements du matériel ferroviaire qui nécessitent une surveillance particulière. Ayant repris dans ce texte les exigences essentielles de l'Ordonnance du 29. 8. 1957 relative aux aptitudes requises du personnel de l'Exploitation, il a été maintenant possible de retirer cette Ordonnance. Les dispositions relatives aux passages à niveau ont été grandement modifiées. Le législateur a rendu plus sévères certaines dispositions afin d'accroître la sécurité; par contre, le progrès technique a permis d'introduire des clauses qui permettent la rationalisation. Certaines disposi-

tions tiennent compte de l'augmentation des vitesses sur les grandes et sur les petites lignes. L'EBO fournit également des possibilités pour la formation de trains plus longs, et pour la conduite des trains sans personnel d'accompagnement dans une mesure plus large que jusqu'ici. Le nouveau règlement permet aussi de simplifier les méthodes d'exploitation sur les petites lignes. Afin d'accroître la sécurité, l'équipement des lignes et des engins moteurs du système d'arrêt automatique des trains est prescrit partout où la vitesse admissible dépasse 100 km/h.

The new Railway Construction and Operation Rule (EBO)

Summary

The first rules concerning the construction and operation of railways in Germany were promulgated by the state, soon after the opening of the first railway lines. The first Construction and Operating Rule went into effect in 1905. In 1928 it was replaced by a new version which had to be amended 15 times till today. A complete revision of the rule had become urgent, because many provisions were no more up-to-date in view of continued technical developments; other prescriptions did no more comply with present constitutional conditions. The new Railway Construction and Operating Rule applies to the German Federal Railway and non-federal owned railway. By the insertion of a "general clause" in paragraph 2 according to which railway installations and rolling stock must meet the requirements of order and security, it has been possible to establish the frame ensuring the required rate of safety. The aforementioned requirements are regarded as having been complied with, if they correspond to the recognized rules of technique unless otherwise provided in the Railway Construction and Operating Rule. Provisions referring to equipment installed on rolling stock requiring regular inspection have newly been included. The essential requirements of the Railway Qualification Rule dated 29th August 1957 have been included in the Railway Construction and Operating Rule, so that the Qualification Rule could be annulled. The dispositions of the Railway Construction and Operating Rule relating to railway crossings have extensively been changed. In this connection the legislative authority has promulgated some stronger provisions, in order to increase safety; on the other hand, possibilities for rationalization are offered in the framework of technical progress. The increase of train speeds on main lines and secondary lines has been taken into consideration by including a series of dispositions. Further, the Railway Construction and Operating Rule offers the possibility to run longer goods trains than admitted hitherto, without accompanying personnel; a simpler operating system is permitted on secondary lines. In order to increase safety, automatic train control has to be installed on lines and tractive units already at speeds of 100 km/h and more.