

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Zwischenbericht der Bundesregierung zur Überprüfung von gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften zur Entlastung und Verbesserung der wirtschaftlichen Ergebnisse der Eisenbahnen

1. Anlaß

Die vom Deutschen Bundestag im Rahmen der Bahnreform als flankierende Maßnahme erwartete Überprüfung, „wo in Gesetzen und Rechtsverordnungen des Bundes materiell konstitutive Bestimmungen enthalten sind, deren Anwendung bei den Bahnen unverhältnismäßig großen Aufwand verursacht, ohne daß diesem ein gleichwertiger Nutzen gegenübersteht“, ist unverzüglich eingeleitet worden.

2. Sachstand

Die Bundesregierung hat zur Durchführung des Prüfungsauftrages eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich am 26. Januar 1994 unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr konstituiert hat. Der Deutsche Bundestag hat in seinem Prüfungsauftrag ausdrücklich die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) genannt, die für alle Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs gilt und mit Zustimmung des Bundesrates erlassen wird. Deshalb gehören der Arbeitsgruppe auch mehrere, von den Bundesländern benannte Fachvertreter an. Darüber hinaus arbeiten Fachleute des Eisenbahn-Bundesamtes in der Arbeitsgruppe mit.

Bereits vor Konstituierung der Arbeitsgruppe sind sowohl der Vorstand der DB AG als auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), in dem sich nichtbundeseigene Eisenbahnen zusammengeschlossen haben, gebeten worden, konkrete Vorschläge mit kostenmäßiger Bewertung erwarteter Einsparungsmöglichkeiten nachvollziehbar darzustellen. Eine

Zusammenstellung der Vorschläge der DB AG, die gemeinsam mit dem VDV in einem bereits im Herbst 1993 eingesetzten bahninternen Arbeitskreis erarbeitet wurden, liegt der Arbeitsgruppe der Bundesregierung seit Mitte April dieses Jahres vor (Anlage).

3. Schwerpunkt EBO

Diese Vorschläge konzentrieren sich im wesentlichen auf die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Der Schwerpunkt der Aufgabe der Arbeitsgruppe wird daher in der Überprüfung der Vorschriften dieser Verordnung liegen. Die Arbeitsgruppe befaßt sich nicht mit der Überprüfung der Regelwerke der Bahnen, da es sich hierbei nicht um staatliche Vorschriften im Sinne des Beschlusses des Deutschen Bundestages handelt. Hierbei bewegen sich die Bahnen in ihrem sicherheitlichen Verantwortungsreich.

Die EBO ist die grundlegende Rahmenvorschrift für den sicheren Bau und Betrieb der regelspurigen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Die Verordnung gilt gleichermaßen für die DB AG als auch für sämtliche nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) des öffentlichen Verkehrs.

Die Rechtsgrundlage dieser Verordnung ist § 26 Abs. 1 Nr. 1 AEG (bzw. § 3 Abs. 1 Nr. 1 a AEG a. F.). Danach ist das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zu erlassen, die Anforderungen an Bau, Ausrüstung und Betriebsweise der Eisenbahnen nach den Erfordernis-

sen der Sicherheit, nach den neuesten Erkenntnissen der Technik und nach den internationalen Abmachungen einheitlich regeln.

Die EBO enthält, weitestgehend in Form von sog. Wirkvorschriften, bestimmte, aus Gründen der Betriebssicherheit als notwendig erachtete technische und betriebliche Mindeststandards.

Soweit die EBO für die sichere Beschaffenheit von Bahnanlagen und Fahrzeugen keine ausdrücklichen Vorschriften enthält (z. B. für die Gleiskonstruktion oder für die Signal- und Betriebssteuertechnik), müssen die anerkannten Regeln der Technik von den Bahnen beachtet werden.

Einzelvorschriften der EBO über die Einheit im Eisenbahnwesen entsprechen dem internationalen Übereinkommen „Technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE)“.

4. Novellierung der EBO 1991

Eine materielle Anpassung der EBO an die Entwicklung auf dem Eisenbahnsektor erfolgte zuletzt mit der 3. Änderungsverordnung vom 8. Mai 1991. Damit wurde insbesondere

- neueren technischen Entwicklungen (z. B. die sichere Anwendung des Schnellfahrens, moderne Signaltechnik, Zugfunk) sowie
- den weiterentwickelten Sicherheitsanforderungen (z. B. Notbremskonzept für S-Bahn-Fahrzeuge, Brandschutz)

Rechnung getragen.

Darüber hinaus sind im Rahmen der Vorarbeiten zu dieser Änderungsverordnung alle Vorschriften der EBO auf die Notwendigkeit ihres Regelungsumfanges und ihrer Regelungstiefe hin überprüft worden. Im Lichte des Ergebnisses dieser Überprüfung konnten die Vorschriften z. T. redaktionell gestrafft, materiell vereinfacht oder gestrichen werden, ohne die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu beeinträchtigen.

Ergebnis dieser umfangreichen Novellierung der EBO war auch ein größerer Handlungsspielraum für die Eisenbahnen.

5. Weiteres Vorgehen

Die Arbeitsgruppe wird in den kommenden Wochen ihre Arbeit auf eine sorgfältige Überprüfung der Vorschläge der DB AG und des VDV konzentrieren, so daß der Schlußbericht rechtzeitig zum 30. September 1994 vorgelegt werden kann. Ohne den Ergebnissen vorzugreifen, zeichnet sich bereits jetzt ab, daß ein wesentliches Einsparpotential im Sinne des Beschlusses bei den von den Eisenbahnen selbst aufgestellten Vorschriften liegt. Hier belegen die nichtbundeseigenen Eisenbahnen seit vielen Jahren, daß unter demselben gesetzlichen Regelwerk der EBO einfachere und kostengünstigere Betriebsweisen möglich sind.

Im übrigen wird der Schlußbericht auch Aussagen zu weiteren, mit dem Auftrag des Deutschen Bundestages im Zusammenhang stehenden Gesetze und Verordnungen (z. B. Eisenbahnkreuzungsgesetz [EKrG], Eisenbahn-Signalordnung [ESO], Straßenverkehrsordnung [StVO]) enthalten.

Änderungsvorschläge der DB AG zur Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)

Lfd. Nr.	Maßnahme	Fundstelle	Vorschlag
1	Haupt- und Nebenbahnen	§ 1 Abs. 2	Verzicht auf Unterscheidung nach Haupt- und Nebenbahnen, dafür konkrete Kriterien für Ausrüstungsstandard festlegen; Hauptkriterien: Geschwindigkeit, Zahl der Züge, Unterscheidung nach Reise- und Güterzugstrecken
2	Behindertengerechte Gestaltung von Bahnanlagen	§ 2 Abs. 3	Aus der Sicht der DB AG muß der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz in jedem Einzelfall gewahrt bleiben
3	Überhöhung Überhöhungsfehlbetrag	§ 6, § 40 Abs. 7	starre Maße vermeiden
4	Längsneigung auf der freien Strecke	§ 7 Abs. 1	
5	Belastbarkeit Oberbau	§ 8	
6	Bahnübergänge: — Vorrang der Eisenbahn — Sicherung der BÜ	§ 11 Abs. 3, 6—11	Der Vorrang des Eisenbahnverkehrs muß sichergestellt werden. Kein Aufweichen dieses Grundsatzes durch Regelungen über Sicherung der BÜ zu Lasten der Bahn; bei der Vorgabe der Art der Sicherung muß Zugverkehr (Anzahl der Züge) — ggf. auch Breite des Gefahrenraums — berücksichtigt werden.
7	Gefahrenraumüberwachung	§ 11 Abs. 16	Verzicht auf Gefahrenraumüberwachung
8	Ausfall der techn. Sicherung — Anhalten vor BÜ — Postensicherung	§ 11 Abs. 19	Verzicht auf Anhalten und Postensicherung; BÜ mit höchstens 10 km/h befahren
9	Anpassung der äußeren Erscheinungsbilder an BÜ im Bereich der ehemaligen DR	Anlage 5	Beibehaltung der DR-Andreaskreuze — Aufnahme in EBO und StVO — oder befristete Ausnahme des BMV in eine unbefristete Ausnahme ändern
10	Verbot von BÜ bei $v > 160$ km/h	§ 11 Abs. 2	Aufhebung des Verbots
11	Bahnsteige Höhe, Gestaltung	§ 13 Abs. 1 und 2	keine Einzelvorschriften
12	Verbot bei Vorbeifahrt an Bahnsteigen mit $v > 200$ km/h	§ 13 Abs. 3	$v > 200$ km/h zulassen
13	Signale und Weichen Signalabhängigkeit	§ 14	Generelle Überarbeitung, Beschränkung auf Zielvorgabe
14	Fernmeldeanlagen Zugfunk Streckenfernsprecher	§ 16 Abs. 4	Reduzierung des generalisierenden technischen Standards auf das erforderliche Mindestmaß; „Zugfunk“ ändern in „Funk“; Einsatz der wirtschaftlichsten Technik unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens; Verzicht auf Streckenfernsprecher auf Strecken mit Funk

noch Anlage

Lfd. Nr.	Maßnahme	Fundstelle	Vorschlag
15	Signalmittel und Rückspiegel dürfen die Fahrzeugbreite beiderseits um höchstens 50 mm überschreiten	§ 22 Abs.5 § 22 Anlage 8 Bild 3	„Fahrzeugbreite“ ändern in „zulässige Fahrzeugbreite“ Begrenzung der unteren Bezugslinie wieder auf 65 mm über SO setzen (für Loks, Triebwagen und Rz-Wagen)
16	Wendezüge sind vom Führerraum an der Spitze aus gesteuerte Züge, deren ...	§ 34 Abs. 2	Begriff „Führerraum“ streichen
17	Zugfolge An Haltsignalen dürfen Züge nur mit besonderem Auftrag vorbeifahren	§ 39 Abs. 5	Eigenständiges Fahren auf Sicht bei besonderer Kennzeichnung der Signale (Mastschild) ermöglichen
18	Betriebsbeamte	§ 47	komplett überarbeiten — dabei Personenkreis konkretisieren und einschränken
19	Mindestalter für Triebfahrzeugführer	§ 48	Für die Betriebseisenbahner generell das Mindestalter 18 Jahre festlegen
20	Seh- und Hörvermögen Farbtüchtigkeit	§ 48	Herabsetzen der Anforderungen unter Berücksichtigung technischer Neuerungen; Begriff definieren; Einsatz auch bei geringer Farbsinnstörung