

25.05.12

Vk - In

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Am 29. Januar 2011 ereignete sich ein Eisenbahnbetriebsunfall auf der Strecke Magdeburg - Halberstadt im eingleisigen Streckenabschnitt bei Hordorf. Unfallverursachend war die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsignal der Überleitstelle Hordorf durch einen Güterzug. Dieses Signal war nicht mit einer Zugbeeinflussungseinrichtung versehen, durch die ein Zug bei unzulässiger Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal selbsttätig zum Halten gebracht wird. Wäre eine solche Zugbeeinflussungseinrichtung vorhanden gewesen, dann hätte der Güterzug am Halt zeigenden Hauptsignal nicht vorbeifahren können, ohne dabei eine Zwangsbremmung auszulösen.

Vor diesem Hintergrund haben sowohl der Deutsche Bundestag (Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) am 6. April 2011 als auch die Verkehrsministerkonferenz am 06./07. April 2011 Beschlüsse gefasst, in denen gefordert wird, dass für Strecken, auf denen bei Reisezugverkehr Zugbegegnungen möglich sind, die umgehende Ausrüstung mit Zugbeeinflussung in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) festgeschrieben werden soll. Die Verkehrsministerkonferenz hat am 05./06. Oktober 2011 erneut auf ihren Beschluss vom April 2011 Bezug genommen.

Mit der Sechsten Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften soll eine entsprechende Nachrüstung des bestehenden Streckennetzes verbindlich vorgeschrieben werden, um im Hinblick auf den Eisenbahnbetriebsunfall bei Hordorf die Sicherheit im Eisenbahnverkehr zu verbessern.

B. Lösung

Die Änderungsverordnung sieht eine Ausrüstungspflicht mit Zugbeeinflussung der Funktionalität PZB 90, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und ein unzulässiges Anfahren gegen Halt zeigende Signale überwacht werden kann, für alle Hauptbahnen vor. Gleiches gilt für Nebenbahnen, auf denen die zulässige Geschwindigkeit 80 km/h übersteigt.

Für sonstige Nebenbahnen, auf denen mehrere Züge gleichzeitig verkehren und Reisezugverkehr stattfindet oder mehr als 50 km/h zugelassen sind, ist eine Ausrüstungspflicht mit Zugbeeinflussung vorgesehen, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann. Um den Aufwand hier aber in angemessenen Grenzen zu halten, besteht die Möglichkeit, in begründeten Fällen von der Ausrüstungspflicht abzuweichen, wenn die Sicherheit im Eisenbahnverkehr trotzdem gewährleistet ist. Entsprechendes gilt für Strecken, auf denen das Betriebsverfahren des Zugleitbetriebs zur Anwendung kommt.

Für den Bereich der Schmalspurbahnen ist in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen eine Anordnungsbefugnis vorgesehen, mit der die Ausrüstung mit einem Zugbeeinflussungssystem oder mit technischen Einrichtungen vorgeschrieben werden kann.

Das Heraufsetzen der technischen Sicherheitsanforderungen für Strecken führt im Ergebnis zu einer Nachrüstungspflicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Nachrüstung hat bis zum Ablauf des 31. Dezember 2014 zu erfolgen. Bis zur Ausrüstung mit dem entsprechenden Sicherungssystem haben die Eisenbahnen anderweitige Maßnahmen zu treffen, die die sichere Betriebsführung gewährleisten.

C. Alternativen

Die EBO als maßgebliche Rechtsnorm für die Sicherheit im Eisenbahnwesen regelt für Hauptbahnen, dass Strecken, auf denen mehr als 100 km/h zugelassen sind, mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein müssen, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und ein unzulässiges Anfahren gegen Halt zeigende Signale selbsttätig verhindert werden kann. Die auf diesen Strecken verkehrenden Triebfahrzeuge und andere führende Fahrzeuge müssen entsprechend mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein. Zudem kann für Haupt- und Nebenbahnen die jeweils zuständige Behörde auch für Strecken, auf denen bis zu 100 km/h zugelassen sind, im Einzelfall die Ausrüstung mit Zugbeeinflussung vorschreiben.

Allerdings ist es nach § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) primär die Pflicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten sowie den Betrieb sicher zu führen. Die EBO gibt als Wirkvorschrift daher bewusst nur die Mindeststandards vor. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben von sich aus zu prüfen, welche Maßnahmen aus Sicherheitsgründen zu treffen sind und ob eine Strecke mit Zugbeeinflussung auszurüsten ist. Da es aber trotz dieser Verpflichtung zu dem Unfall bei Hordorf mangels entsprechender Ausrüstung gekommen ist, besteht die Notwendigkeit, die Nachrüstung mit Zugbeeinflussung in der EBO explizit festzuschreiben.

Sämtliche Strecken – Hauptbahnen, Nebenbahnen und Schmalspurbahnen – mit Zugbeeinflussungseinrichtungen auszurüsten, erhöht die Sicherheit. Die Kosten würden sich auf rund 106 Millionen Euro belaufen und vor allem die nichtbundeseigenen Eisenbahnen belasten.

Würde beispielsweise eine Ausrüstungspflicht für Nebenbahnen erst ab einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h vorgeschrieben, dann würden die Kosten um rund 2/3 gesenkt werden können. Bei Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h ist

zwar das Risikopotential geringer, dennoch können Zusammenstöße zweier Züge mit jeweils 49 km/h schwerwiegende Folgen hervorrufen.

Um dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und den oben genannten, gefassten Beschlüssen des Deutschen Bundestages sowie der Verkehrsministerkonferenz Rechnung zu tragen, sieht die Änderungsverordnung vor, dass auf Nebenbahnen bei Mehrzugbetrieb die Strecken mit Zugbeeinflussungseinrichtung auszurüsten sind, wenn Reisezugverkehr stattfindet oder - im Falle ausschließlichen Güterzugverkehrs – wenn mehr als 50 km/h zugelassen sind. Für Schmalspurbahnen wird eine Befugnis der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden vorgesehen, die Ausrüstung mit einem Zugbeeinflussungssystem oder mit technischen Einrichtungen anzuordnen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften bewirkt einen einmaligen Umstellungsaufwand in Höhe von rund 74,4 Millionen Euro sowie einen jährlichen Erfüllungsaufwand von 1,5 Millionen Euro. Informationspflichten für die Wirtschaft entstehen nicht.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Für die Verwaltung entsteht kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 327/12

25.05.12

Vk - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 23. Mai 2012

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Horst Seehofer

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erlassende

Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen
Ronald Pofalla

Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Vom...

Auf Grund des § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), von denen § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa des Gesetzes vom 16. April 2007 (BGBl. I S. 522) und § 26 Absatz 5 durch Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe c des Gesetzes vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2191) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1

Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. März 2008 (BGBl. I S. 467) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„§ 3a Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken

Auf Grenzbetriebsstrecken und Durchgangsstrecken dürfen an Stelle der Vorschriften des zweiten bis fünften Abschnitts mit Ausnahme des § 11 die entsprechenden Vorschriften des Nachbarstaates angewendet werden.“

2. § 15 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Strecken

müssen mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und ein unzulässiges Anfahren gegen Halt zeigende Signale überwacht werden kann.

Strecken mit Signalen, die nach § 14 vorgeschrieben sind und auf denen mehr als 80 km/h zugelassen sind,

Strecken mit Signalen, die nach § 14 vorgeschrieben sind, auf denen
1. mehrere Züge gleichzeitig verkehren und
2. Reisezugverkehr stattfindet oder mehr als 50 km/h zugelassen sind, müssen mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein, durch die ein Zug selbsttätig zum

Halten gebracht werden kann. Zuleitstrecken, bei denen die Voraussetzungen des Satzes 2 Nummer 1 und 2 vorliegen, sind mit technischen Einrichtungen auszurüsten, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann. Ausnahmen von Satz 2 und Satz 3 sind nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 zulässig.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Für weitere Strecken können die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden die Ausrüstung mit Zugbeeinflussung oder technischen Einrichtungen vorschreiben, wenn die örtlichen Verhältnisse oder eine besondere Gefahrensituation dies erfordern.“

3. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 4 werden

aa) die Wörter „selbsttätig verhindert“ durch das Wort „überwacht“ ersetzt und

bb) die Angabe „§ 15 Abs. 2“ durch die Wörter „§ 15 Absatz 2 Satz 1“ ersetzt.

b) Nach Nummer 4 werden folgende Nummern 4a bis 4c eingefügt:

„4a. Zugbeeinflussung, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann, wenn die Fahrzeuge auf Strecken mit Zugbeeinflussung nach § 15 Absatz 2 Satz 2 rechte Hälfte der Seite verkehren,

4b. technische Einrichtung, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann, wenn die Fahrzeuge auf Strecken mit technischen Einrichtungen nach § 15 Absatz 2 Satz 3 rechte Hälfte der Seite verkehren,

4c. Zugbeeinflussung oder technische Einrichtung, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann, wenn die Fahrzeuge auf Strecken mit Zugbeeinflussung oder technischen Einrichtungen verkehren, auf denen eine solche Ausrüstung nach § 15 Absatz 4 vorgeschrieben worden ist,“

4. § 40 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt

1. für Reisezüge mit durchgehender Bremse

250 km/h,
wenn Strecke und führende Fahrzeuge mit Zugbeeinflussung (§ 15 Absatz 3, § 28 Absatz 1 Nummer 5) ausgerüstet sind und diese wirksam ist, oder 160 km/h, wenn Strecke und führende Fahrzeuge mit Zugbeeinflussung (§ 15 Absatz 2 linke Hälfte der Seite, § 28 Absatz 1 Nummer 4) ausgerüstet sind und diese wirksam ist, sonst 60 km/h;

100 km/h,
wenn die in den §§ 5, 6, 11, 15 Absatz 1, 16 Absatz 1 und 35 Absatz 4 genannten, für Hauptbahnen geltenden Vorschriften eingehalten sind, sonst 80 km/h; abweichend davon beträgt die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h, wenn die Zugbeeinflussung der Strecke oder des führenden Fahrzeuges vorübergehend nicht wirksam ist oder bei Zugleitbetrieb die Sicherheit durch technische Einrichtungen vorübergehend nicht gewährleistet ist;

2. für Güterzüge mit durchgehender Bremse

120 km/h,
wenn Strecke und führende Fahrzeuge mit Zugbeeinflussung (§ 15 Absatz 2 linke Hälfte der Seite, § 28 Absatz 1 Nummer 4) ausgerüstet sind und diese wirksam ist, sonst 60 km/h;

80 km/h;
abweichend davon beträgt die zulässige Geschwindigkeit 50 km/h, wenn die Zugbeeinflussung der Strecke oder des führenden Fahrzeuges vorübergehend nicht wirksam ist oder bei Zugleitbetrieb die Sicherheit durch technische Einrichtungen vorübergehend nicht gewährleistet ist;

3. für Züge ohne durchgehende Bremse 50 km/h.“

5. § 45 Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Sofern in den Absätzen 4 und 6 nichts anderes bestimmt ist, sind führende Fahrzeuge in Zügen außerdem mit einem Triebfahrzeugbegleiter zu besetzen, wenn sie keine wirksame Sicherheitsfahrerschaltung haben.“

6. Nach der Überschrift „Siebter Abschnitt Schlussbestimmungen“ wird folgender § 65 eingefügt:

„§ 65 Übergangsregelung

Strecken, die am ... [Einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 3] die Voraussetzungen nach § 15 Absatz 2 nicht erfüllen, sind bis zum Ablauf des 31. De-

zember 2014 nachzurüsten. Bis zur Erfüllung der Ausrüstungsanforderungen nach § 15 Absatz 2 haben die Eisenbahnen anderweitige Maßnahmen zu treffen, die die sichere Betriebsführung gewährleisten.“

7. Der bisherige § 65 wird § 66.

Artikel 2

Änderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen vom 25. Februar 1972 (BGBl. I S. 269), die zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 26. Februar 2008 (BGBl. I S. 215) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 15 wird wie folgt gefasst:

„§ 15 Zugbeeinflussung

Die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden können die Ausrüstung mit Zugbeeinflussung oder technischen Einrichtungen, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann, vorschreiben, wenn die örtlichen Verhältnisse oder eine besondere Gefahrensituation dies erfordern.“

2. Nach § 28 Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:

„3a. Zugbeeinflussung oder technische Einrichtung, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann, wenn die Fahrzeuge auf Strecken mit Zugbeeinflussung oder technischen Einrichtungen verkehren, auf denen eine solche Ausrüstung nach § 15 vorgeschrieben worden ist,“

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am [Datum des ersten Tages des vierten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Am 29. Januar 2011 ereignete sich ein Eisenbahnunfall auf der Strecke Magdeburg - Halberstadt im eingleisigen Streckenabschnitt bei Hordorf. Unfallverursachend war die Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsignal der Überleitstelle Hordorf durch einen Güterzug. Dieses Signal war nicht mit einer Zugbeeinflussungseinrichtung versehen, durch die ein Zug bei unzulässiger Vorbeifahrt am Halt zeigenden Signal selbsttätig zum Halten gebracht wird. Wäre eine solche Zugsicherungseinrichtung vorhanden gewesen, dann hätte der Güterzug am Halt zeigenden Hauptsignal nicht vorbeifahren können, ohne dabei eine Zwangsbremmung auszulösen.

Vor diesem Hintergrund haben sowohl der Deutsche Bundestag (Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) am 6. April 2011 als auch die Verkehrsministerkonferenz am 06./07. April 2011 Beschlüsse gefasst, in denen gefordert wird, dass für Strecken, auf denen bei Reisezugverkehr Zugbegegnungen möglich sind, die umgehende Ausrüstung mit Zugbeeinflussung in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) festgeschrieben werden soll. Die Verkehrsministerkonferenz hat am 05./06. Oktober 2011 erneut auf ihren Beschluss vom April 2011 Bezug genommen.

Die Änderungsverordnung sieht eine Ausrüstungspflicht mit Zugbeeinflussung der Funktionalität PZB 90, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und ein unzulässiges Anfahren gegen Halt zeigende Signale überwacht werden kann, für alle Hauptbahnen vor. Gleiches gilt für Nebenbahnen, auf denen die zulässige Geschwindigkeit 80 km/h übersteigt.

Für sonstige Nebenbahnen, auf denen mehrere Züge gleichzeitig verkehren und Reisezugverkehr stattfindet oder mehr als 50 km/h zugelassen sind, ist eine Ausrüstungspflicht mit Zugbeeinflussung vorgesehen, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann. Um den Aufwand hier aber in angemessenen Grenzen zu halten, besteht die Möglichkeit, in begründeten Fällen von der Ausrüstungspflicht abzuweichen, wenn die Sicherheit im Eisenbahnverkehr trotzdem gewährleistet ist. Entsprechendes gilt für Strecken, auf denen das Betriebsverfahren des Zugleitbetriebs zur Anwendung kommt.

Für den Bereich der Schmalspurbahnen ist in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen eine Anordnungsbefugnis vorgesehen, mit der die Ausrüstung mit einem Zugbeeinflussungssystem oder mit technischen Einrichtungen vorgeschrieben werden kann.

Das Heraufsetzen der technischen Sicherheitsanforderungen für Strecken führt im Ergebnis zu einer Nachrüstungspflicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Nachrüstung hat bis zum Ablauf des 31. Dezember 2014 zu erfolgen. Bis zur Ausrüstung mit dem entsprechenden Sicherheitssystem haben die Eisenbahnen anderweitige Maßnahmen zu treffen, die die sichere Betriebsführung gewährleisten.

Die EBO als maßgebliche Rechtsnorm für die Sicherheit im Eisenbahnwesen regelt für Hauptbahnen, dass Strecken, auf denen mehr als 100 km/h zugelassen sind, mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein müssen, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und ein unzulässiges Anfahren gegen Halt zeigende Signale selbsttätig verhindert werden kann. Die auf diesen Strecken verkehrenden Triebfahrzeuge und andere führende Fahrzeuge müssen entsprechend mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein. Zudem kann für Haupt- und Nebenbahnen die jeweils zuständige Behörde auch für Strecken, auf denen bis zu 100 km/h zugelassen sind, im Einzelfall die Ausrüstung mit Zugbeeinflussung vorschreiben.

Allerdings ist es nach § 4 Absatz 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) primär die Pflicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten sowie den Betrieb sicher zu führen. Die EBO gibt als Wirkvorschrift daher bewusst nur die Mindeststandards vor. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben von sich aus zu prüfen, welche Maßnahmen aus Sicherheitsgründen zu treffen sind und ob eine Strecke mit Zugbeeinflussung auszurüsten ist. Da es aber trotz dieser Verpflichtung zu dem Unfall bei Hordorf mangels entsprechender Ausrüstung gekommen ist, besteht die Notwendigkeit, die Nachrüstung mit Zugbeeinflussung in der EBO explizit festzuschreiben.

Sämtliche Strecken – Hauptbahnen, Nebenbahnen und Schmalspurbahnen – mit Zugbeeinflussungseinrichtungen auszurüsten, erhöht die Sicherheit. Die Kosten würden sich auf rund 106 Millionen Euro belaufen und vor allem die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen belasten.

Würde beispielsweise eine Ausrüstungspflicht für Nebenbahnen erst ab einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h vorgeschrieben, dann würden die Kosten um rund 2/3 gesenkt werden können. Bei Geschwindigkeiten bis zu 50 km/h ist zwar das Risikopotential geringer, dennoch können Zusammenstöße zweier Züge mit jeweils 49 km/h schwerwiegende Folgen hervorrufen.

Um dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und den oben genannten, gefassten Beschlüssen des Deutschen Bundestages sowie der Verkehrsministerkonferenz Rechnung zu tragen, sieht die Änderungsverordnung vor, dass auf Nebenbahnen bei Mehrzugbetrieb die Strecken mit Zugbeeinflussungseinrichtung auszurüsten sind, wenn Reisezugverkehr stattfindet oder - im Falle ausschließlichen Güterzugverkehrs – wenn mehr als 50 km/h zugelassen sind. Für Schmalspurbahnen wird eine Befugnis der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden vorgesehen, die Ausrüstung mit einem Zugbeeinflussungssystem oder mit technischen Einrichtungen anzuordnen.

Der Verordnungsentwurf ist vereinbar mit dem Recht der Europäischen Union.

Ermächtigungsgrundlage

Die Ermächtigungsgrundlage für Artikel 1 und Artikel 2 ist § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 in Verbindung mit Absatz 5 Satz 1 AEG.

Die Verordnung unterliegt der Zustimmung des Bundesrates.

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen nicht.

Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften bewirkt einen einmaligen Umstellungsaufwand in Höhe von rund 74 Millionen Euro. Nach dem Unfall bei Hordorf hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) eine Selbstverpflichtung abgegeben, noch nicht ausgerüstete Strecken mit Zugbeeinflussung nachzurüsten.

1. Nachrüstungspflicht mit Zugbeeinflussung der Funktionalität PZB 90 von Hauptbahnen, auf denen weniger als 100 km/h zugelassen sind, § 15 Absatz 2 linke Hälfte der Seite EBO

Der einmalige Umstellungsaufwand beläuft sich auf rund 28,4 Millionen Euro.

	Anzahl	€/Betriebsstelle	€ gesamt
Nachrüstung von Betriebsstellen der DB Netz AG mit PZB 90-Funktionalität			
a) PZB Funktion inkl. PZB 90	137	150 000	20,6 Mio.
b) PZB 90 Hochrüstung bei vorhandener PZB	134	58 000	7,8 Mio.

a) Bei Nachrüstung von Betriebsstellen der Hauptbahnen mit PZB 90-Funktionalität sind durchschnittlich 10 Hauptsignale nachzurüsten. Dabei fallen pro Hauptsignal folgende Kosten an:

- Material (Magnete, Schaltkasten und Kabel): 8 000 Euro,
- Planung und Prüfung: 2 000 Euro und
- Ausführung: 5 000 Euro.

b) Bei Hochrüstung von Betriebsstellen der Hauptbahnen bei vorhandener Zugbeeinflussung auf PZB 90-Funktionalität sind durchschnittlich 8 Hauptsignale nachzurüsten. Dabei fallen pro Hauptsignal folgende Kosten an:

- Material (500 Hz Magnet und Kabel): 5 000 Euro,
- Planung und Prüfung: 750 Euro und
- Ausführung: 1 500 Euro.

Bei Neubaustrecken und Reaktivierungen von Strecken sind keine ins Gewicht fallenden Kostenmehrungen betreffend die Ausrüstung mit Zugbeeinflussung der Funktionalität PZB 90 zu erwarten.

2. Ausrüstungspflicht mit Zugbeeinflussung der Funktionalität PZB 90 von Nebenbahnen, auf denen mehr als 80 km/h zugelassen sind, § 15 Absatz 2 Satz 1 rechte Hälfte der Seite EBO

Der einmalige Umstellungsaufwand beträgt rund 3,1 Millionen Euro.

	Anzahl	€/Betriebsstelle	€ gesamt
Nachrüstung von Betriebsstellen der DB Netz AG mit PZB 90-Funktionalität	31	90 000	2,8 Mio.
a) PZB Funktion inkl. PZB 90			
b) PZB 90 Hochrüstung bei vorhandener PZB	10	29 000	0,3 Mio.

a) Bei Betriebsstellen, die mit PZB 90-Funktionalität auszurüsten sind, sind durchschnittlich 6 Hauptsignale nachzurüsten. Hierbei setzen sich die Kosten je Hauptsignal wie folgt zusammen:

- Material (Magnete, Schaltkasten und Kabel): 8 000 Euro,
- Planung und Prüfung: 2 000 Euro und
- Ausführung: 5 000 Euro.

b) Bei der Hochrüstung von Betriebsstellen bei vorhandener Zugbeeinflussung auf PZB 90-Funktionalität sind durchschnittlich 4 Hauptsignale nachzurüsten. Dabei fallen pro Hauptsignal folgende Kosten an:

- Material (500 Hz Magnet und Kabel): 5 000 Euro,
- Planung und Prüfung: 750 Euro und
- Ausführung: 1 500 Euro.

3. Ausrüstungspflicht mit Zugbeeinflussung von Nebenbahnen, auf denen eine Geschwindigkeit von bis zu 80 km/h zugelassen ist, § 15 Absatz 2 Satz 2 EBO

Der einmalige Umstellungsaufwand beträgt ca. 9,6 Millionen Euro.

	Anzahl	€/Stück/Stelle	€ gesamt
a) Nachrüstung von Strecken der NE-Bahnen mit Zugbeeinflussung an Hauptsignalen	340	15 000	5,1 Mio.
b) Nachrüstung von Betriebsstellen der DB Netz AG	60	75 000	4,5 Mio.

a) Bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) fallen für eine Nachrüstung mit Zugbeeinflussung an Hauptsignalen Kosten in Höhe von 5 000 Euro an, die sich wie folgt zusammensetzen:

- Material (2 INDUSI-Magnete, Schaltkasten und Kabel): 8 000 Euro,
- Planung und Prüfung: 2 000 Euro und
- Ausführung: 5 000 Euro.

b) Bei der DB Netz AG sind je Betriebsstelle durchschnittlich 5 Hauptsignale mit Zugbeeinflussung nachzurüsten, dabei fallen folgende Kosten je Hauptsignal an:

- Material (Magnete, Schaltkasten und Kabel): 8 000 Euro,
- Planung und Prüfung: 2 000 Euro und
- Ausführung: 5 000 Euro.

Bei Neubaustrecken und Reaktivierungen von Strecken sind keine ins Gewicht fallenden Kostenmehrungen betreffend die Ausrüstung mit Zugbeeinflussung zu erwarten.

4. Ausrüstungspflicht mit technischen Einrichtungen von Nebenbahnen mit Zugleitbetrieb, § 15 Absatz 2 Satz 3 EBO

Der einmalige Umstellungsaufwand beläuft sich auf ca. 30 Millionen Euro.

	Anzahl	€/Betriebsstelle	€ gesamt
a) Nachrüstung von Betriebsstellen der NE-Bahnen mit technischen Einrichtungen	80 + 400 km	100 000 + 50 000 € pro km	28,0 Mio.

b) Nachrüstung von Betriebsstellen der DB Netz AG mit technischen Einrichtungen	20	100 000	2 Mio.
---	----	---------	--------

a) Bei den NE-Bahnen sind insgesamt 80 Betriebsstellen mit technischen Einrichtungen nachzurüsten. Die Kosten je Betriebsstelle in Höhe von 100 000 Euro setzen sich wie folgt zusammen:

- Material (Schaltkästen, Verkabelung, Magnete in den Betriebsstellen): 36 000 Euro,
- Planung und Prüfung: 17 000 Euro,
- Ausführung: 47 000 Euro.

Die Kosten für die Verkabelung der betroffenen Strecken mit Streckenkabel belaufen sich auf 33 500 Euro pro Kilometer.

b) Bei der DB Netz AG fallen je Betriebsstelle folgende Kosten an:

- Material (Schaltkästen, Verkabelung, Magnete in den Betriebsstellen): 36 000 Euro,
- Planung und Prüfung: 17 000 Euro,
- Ausführung: 47 000 Euro.

5. Ausrüstungspflicht von Fahrzeugen mit der entsprechenden Zugbeeinflussungseinrichtung, § 28 Absatz 1 Nummer 4a und 4b EBO

	Anzahl	€/Triebfahrzeug	€ gesamt
Nachrüstung von Triebfahrzeugen der NE-Bahnen	60	55 000	3,3 Mio.

Nach § 15 Absatz 2 Satz 4 EBO können die Eisenbahninfrastrukturunternehmen Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht bei der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde beantragen. Hierbei würde es sich jeweils um eine Informationspflicht handeln. Es kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden, wie viele Anträge auf Ausnahme gestellt werden. Da es sich um eine Ausnahmeregelung handelt, dürfte die Anzahl gering sein. Bei Gewährung einer Ausnahme würden die in Nummer 3, 4 und 5 aufgeführten Kosten, die keine Abweichung von der Ausrüstungspflicht berücksichtigen, geringer ausfallen.

6. Instandhaltungskosten

Die Instandhaltung der aufgrund § 15 Absatz 2 und § 28 Absatz 1 durchzuführenden strecken- und fahrzeugseitigen Aus- und Nachrüstungen verursacht einen jährlichen Erfüllungsaufwand. Die Deutsche Bahn AG beziffert die jährlichen Instandhaltungskosten mit 2 Prozent der einmaligen Umstellungskosten (1,5 Millionen Euro).

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Wie bereits erwähnt, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden, wie viele Anträge auf Ausnahme von der Ausrüstungspflicht nach § 15 Absatz 2 Satz 4 EBO bei der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde gestellt werden. Die Anzahl dürfte aber gering sein.

§ 15 Absatz 4 EBO sowie § 15 ESBO enthalten jeweils eine Befugnis der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden, die Ausrüstung mit entsprechender Zugbeeinflussung von Strecken vorzuschreiben. Wie häufig von dieser Anordnungsbefugnis Gebrauch gemacht wird, kann derzeit nicht abgeschätzt werden.

Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Die Verordnung wurde auf Gleichstellungsrelevanz überprüft. Die enthaltenen Regelungen haben keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

B. Besonderer Teil – zu den Einzelvorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der EBO)

Zu Nummer 1 (§ 3a)

Auf Grenzbetriebsstrecken sowie Durchgangsstrecken sind abweichende Regelungen zur EBO zulässig, um bei unterschiedlichen technischen Standards bei der Fahrzeug- und Infrastrukturausrüstung den sicheren und durchgehenden Eisenbahnverkehr zwischen zwei Nachbarstaaten zu gewährleisten. Es können deshalb die Vorschriften des Nachbarstaates zur Anwendung kommen.

Unter Durchgangsstrecke ist eine die Staatsgrenzen überschreitende Eisenbahnstrecke zwischen Bahnhöfen zu verstehen, die im Hoheitsgebiet eines Staates liegen, wobei der Durchgangsverkehr auf einem bestimmten Abschnitt dieser Strecke über das Hoheitsgebiet eines anderen Staates stattfindet. Mit Grenzbetriebsstrecke ist die Strecke zwischen den durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegten Betriebswechselbahnhöfen gemeint.

Die Regelung betreffend Grenzbetriebsstrecken bezieht sich insbesondere auf Regelungen aus den Infrastrukturverknüpfungsverträgen. Auf Grund des aus Artikel 15 der Richtlinie 2001/14/EG fließenden Zusammenarbeitsgebotes sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, Infrastrukturverknüpfungsverträge abzuschließen. Das sind Vereinbarungen zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen benachbarter Staaten. Sie basieren auf staatlichen Abkommen, den so genannten Grenzabkommen. Die Infrastrukturverknüpfungsverträge enthalten insbesondere betrieblich-technische Regelungen zum Betrieb einer grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke.

Zu Nummer 2 (§ 15)

Zu Buchstabe a (§ 15 Absatz 2)

Mit der Neuregelung des Absatzes 2 wird die Verpflichtung festgeschrieben, dass alle Hauptbahnen mit Zugbeeinflussung der Funktionalität PZB 90 auszurüsten sind, unabhängig von der zulässigen Geschwindigkeit auf der Strecke. Mit der Vorgabe der PZB 90-Funktionalität wird ein Schutzziel beschrieben. Es wird somit kein bestimmtes technisches Produkt festgelegt und die technische Weiterentwicklung ermöglicht. Im Übrigen ist dieses Schutzziel auch mit ERTMS/ETCS erreichbar. Die Ausrüstungspflicht der Strecken wird an stellbare Signale nach § 14 Absatz 2 und 3 EBO geknüpft. Aus Klarstellungsgründen ist die Umschreibung der PZB 90-Funktionalität geändert worden.

Auch Nebenbahnen, auf denen die zulässige Geschwindigkeit 80 km/h überschreitet, sind mit Zugbeeinflussung der Funktionalität PZB 90 auszurüsten.

Sonstige Nebenbahnen sind mit Zugbeeinflussung auszurüsten, wenn dort Mehrzugbetrieb und Reiseverkehr stattfindet oder – bei ausschließlichem Güterzugverkehr – mehr als 50 km/h zugelassen sind. Die Regelung dient der Vermeidung von

Zugkollisionen. Des Weiteren wird grundsätzlich auf Nebenbahnen auf die PZB 90-Funktionalität verzichtet, weil die Forderung unverhältnismäßig wäre, denn auf Nebenbahnen wird in der Regel mit geringeren Geschwindigkeiten gefahren als auf Hauptbahnen. Die Regelung bei Reisezugverkehr keinen risikoorientierten Ansatz zu wählen, spiegelt die Beschlüsse sowohl des Deutschen Bundestages (Verkehrsausschuss) am 6. April 2011 als auch der Verkehrsministerkonferenz vom 06./07. April 2011 wider.

Zur Absicherung einer möglichen Fehlerrate des Menschen bei Verständigung zwischen Zugleiter und Zugführer sieht Satz 3 der rechten Hälfte der Seite eine entsprechende Regelung für Zugleitstrecken vor, die dann mit technischen Einrichtungen auszurüsten sind. Der Zugleitbetrieb ist ein Betriebsverfahren auf Nebenbahnen. In diesem Betriebsverfahren ist der Zugleiter für die Regelung der Zugfolge zuständig. Der Zugleiter erteilt die Fahrerlaubnis an den Zugführer. Auf Grund der erforderlichen Verständigung zwischen dem Zugleiter und dem Zugführer besteht ein Risikopotential menschlicher Fehlhandlungen, die zu einer Gefährdung des Zugbetriebes führen können. Dies erfordert jedoch nicht den Einsatz der Zugbeeinflussung gemäß Satz 1 und Satz 2.

Als technische Einrichtung kann beispielsweise der so genannte technisch unterstützte Zugleitbetrieb (TUZ) in Frage kommen. Das System ist derart angelegt, dass das Einfahren eines Zuges in einen belegten Streckenabschnitt zur Zwangsbremmung führt.

Ein weiteres System ist beispielsweise das Schlüsselverfahren. Dafür werden die Einfahrten in einen zu schützenden Streckenabschnitt so ausgerüstet, dass die Einfahrt in diesen Abschnitt nur möglich ist, wenn mit einem nur einmal vorhandenen Schlüssel eine Sperreinrichtung freigeschaltet werden kann. Das bedeutet, es ist technisch sichergestellt, dass nur jeweils der Zug in den Streckenabschnitt einfahren kann, dessen Zugführer im Besitz des Schlüssels ist. Bei Zugkreuzungen wird der Schlüssel im Kreuzungsbahnhof an den Zugführer des Gegenzuges übergeben. Technisch kann das Schlüsselverfahren beispielsweise durch Einrichtungen zur Zugbeeinflussung oder Schutzweichen realisiert werden, die nur mit dem jeweils einzig vorhandenen Schlüssel bedient werden können.

Nicht ausreichend wäre eine EDV-gestützte Dispositionshilfe des Zugleiters ohne technische Einrichtung in den Betriebsstellen.

Ausnahmen von den Regelungen nach Satz 2 und 3 betreffend die Nebenbahnen sind nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 zulässig.

Zu Buchstabe b (§ 15 Absatz 4)

Mit dieser Vorschrift werden die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden ermächtigt, die Ausrüstung mit entsprechender Zugbeeinflussung von Strecken vorzuschreiben. Gründe für die Ausrüstung von Strecken mit Zugbeeinflussung können beispielsweise dichte Zugfolge, unübersichtliche Streckenverhältnisse oder Wechsel zwischen ein- und zweigleisigen Abschnitten sein.

Unbeschadet der Anordnungsbefugnis der Behörden haben die Eisenbahnen aufgrund ihrer Sicherheitsverantwortung nach § 4 Absatz 3 AEG die Verpflichtung zu prüfen, ob eine Strecke mit Zugbeeinflussung auszurüsten ist.

Zu Nummer 3 Buchstabe a und b (§ 28 Absatz 1)

Die Änderungen schreiben die Ausrüstungspflicht mit entsprechender Zugbeeinflussung von Fahrzeugen vor, je nachdem auf welchen Strecken sie verkehren.

Entsprechend der Änderung in § 15 Absatz 2 wird in Nummer 4 die Umschreibung der PZB 90-Funktionalität aus Klarstellungsgründen abgeändert.

Zu Nummer 4 (§ 40 Absatz 2)

Für den Fall, dass das Zugbeeinflussungssystem auf Hauptbahnen oder im führenden Fahrzeug vorübergehend ausfällt, ist als Rückfallebene eine maximale Geschwindigkeit von 60 km/h zulässig. Fällt vorübergehend auf Nebenbahnen oder im führenden Fahrzeug die Zugbeeinflussungseinrichtung aus, dann darf die Strecke mit maximal 50 km/h befahren werden.

Zu Nummer 5 (§ 45 Absatz 3 Satz 1)

Durch diese Änderung wird die Rückfallebene betreffend eines Zugbeeinflussungssystems ohne zeit- und wegeabhängige Überwachung aufgehoben.

Zu Nummer 6 (§ 65)

§ 65 enthält für die Nachrüstung einer Strecke mit Zugbeeinflussung nach § 15 Absatz 2 eine Übergangsregelung. Wegen der Planung, der Beschaffung und des Einbaus der Technik ist ein gewisser Zeitraum zur Durchführung der Nachrüstung erforderlich.

Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus werden die Eisenbahnen verpflichtet, sofortige Maßnahmen für den Übergangszeitraum zu ergreifen, die eine sichere Betriebsführung gewährleisten. Eine Anordnung „gleicher Sicherheit“ gegenüber einem Zugbeeinflussungssystem kommt nicht in Betracht, da eine gleiche Sicherheit zur technischen Ausstattung nicht erreichbar ist. Zur Herstellung gleicher Sicherheit müsste der Betrieb auf den relevanten Strecken untersagt oder der Betrieb auf ein Geschwindigkeitsniveau reduziert werden, so dass lediglich das Fahren auf Sicht ermöglicht wird. Derartige Maßnahmen könnten im verwaltungsrechtlichen Sinn als unverhältnismäßig gelten.

Dennoch können Maßnahmen unterhalb des Niveaus von technischen Systemen getroffen werden, die die Eintrittswahrscheinlichkeit sowie das Schadensausmaß eines Unfalls wie in Hordorf deutlich verringern. Es ist Aufgabe der Eisenbahn, eine angemessene Maßnahme zu ergreifen.

Die Frist entspricht dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 06./07. April 2011.

Zu Nummer 7 (§ 66)

Die bislang in § 65 enthaltene Regelung zum Inkrafttreten wird in den § 66 verschoben.

Zu Artikel 2 (Änderung der ESBO)

Zu Nummer 1 (§ 15)

Mit dieser Vorschrift werden die zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörden ermächtigt, die Ausrüstung mit entsprechender Zugbeeinflussung von Strecken vorzuschreiben. Gründe für die Ausrüstung von Strecken mit Zugbeeinflussung können beispielsweise dichte Zugfolge, unübersichtliche Streckenverhältnisse oder Wechsel zwischen ein- und zweigleisigen Abschnitten sein.

Unbeschadet der Anordnungsbefugnis der Behörden haben die Eisenbahnen aufgrund ihrer Sicherheitsverantwortung nach § 4 Absatz 3 AEG die Verpflichtung zu prüfen, ob eine Strecke mit Zugbeeinflussung auszurüsten ist.

Der bisherige § 15 verweist auf § 15 Absatz 3 EBO. Hierbei handelt es sich um eine versehentlich unterlassene Anpassung des Verweises auf § 15 Absatz 4 EBO, dessen Regelung durch ein Rechtsetzungsverfahren von Absatz 3 in den Absatz 4 verschoben worden ist.

Zu Nummer 2 (§ 28 Nummer 3a)

Bei Anordnung der Nachrüstung einer bestimmten Strecke mit einer Zugbeeinflussungseinrichtung ist es erforderlich, dass ein Fahrzeug, das diese Strecke befährt, entsprechend ausgerüstet ist.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten dieser Verordnung.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften (NKR-Nr.
2035)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand ausführlich dargestellt und erläutert.

Für die Wirtschaft entsteht durch die Sechste Verordnung zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften nach Einschätzung des BMVBS ein einmaliger Umstellungsaufwand von rd. 74,4 Millionen €. Nach Einschätzung der beteiligten Verbände sind die Zahlen des Ressorts zu gering. Sie kommen bei der Abschätzung des Erfüllungsaufwandes auf Kosten von rd. 104,8 Mio. €.

Auf Grund der später dem NKR durch die Verbände überlassenen detaillierteren Unterlagen passte das BMVBS die ursprüngliche Schätzung der Kosten von 44 Mio. € auf nunmehr 74,4 Mio. € an. Da sowohl die Angaben des BMVBS als auch die der Verbände für den Einzelfall nachvollziehbar sind und es nicht schlüssig ist, dass die eine oder andere Angabe eine grundsätzliche Gültigkeit besitzt (die benötigten Komponenten würden z.B. am Markt zu unterschiedlichen Preisen und in verschiedenen Varianten angeboten), kann in diesem Fall davon ausgegangen werden, dass die mit dem Regelungsentwurf verursachten einmaligen Umstellungskosten der Wirtschaft sich zwischen 74,4 Mio. € und 104,8 Mio. € bewegen werden.

Der jährliche Erfüllungsaufwand wird von den Beteiligten auf 2 % der Umstellungskosten geschätzt und beträgt somit ca. 1,5 bis 2,1 Mio. €.

Der Normenkontrollrat weist darauf hin, dass der im Regelungsentwurf umgesetzte erhöhte Sicherheitsstandard auch mit erheblichen Umstellungskosten verbunden sein könnte, die negative Auswirkungen für die Wirtschaftlichkeit von Nebenstrecken haben könnten.

Für Bürgerinnen und Bürgern sowie Verwaltung entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatter