

29.08.95

VP

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr

Dritte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Signalordnung 1959

A. Zielsetzung

Im Zuge des Zusammenwachsens der Schienennetze in den alten und neuen Bundesländern und wegen des zunehmenden freizügigen Einsatzes der Triebfahrzeugführer im Streckennetz der deutschen Bahnen müssen aus Gründen der Betriebssicherheit die derzeit noch unterschiedlichen Signalbedeutungen der Halt gebietenden Hauptsignale vereinheitlicht werden. Dies erfordert die Änderung der Eisenbahn-Signalordnung 1959 vom 7. Oktober 1959, in der zuletzt durch Artikel 6 Abs. 130 des ENeuOG vom 27. Dezember 1993 geänderten Fassung.

B. Lösung

Eine einheitliche Signalbedeutung für die Halt gebietenden Hauptsignale (Hp 0, Hp 00, Hf 0, H1 13, Sv 4).

C. Alternativen

Einzelfallregelung durch zahlreiche Ausnahmegenehmigungen

D. Kosten

Umrüstungsaufwand für die vorhandenen Halt-Signale entsteht nicht. Den Eisenbahnverkehrsunternehmen entstehen durch Änderung innerbetrieblicher Vorschriften und Schulung des Personals einmalige Kosten in voraussichtlich relativ geringer Höhe. Bund, Ländern und Gemeinden entstehen keine Kosten.

Bundesrat

Drucksache 517/95

29.08.95

VP

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr

Dritte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-Signalord-
nung 1959

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 910 00 - Ba 7/95

Bonn, den 28. August 1995

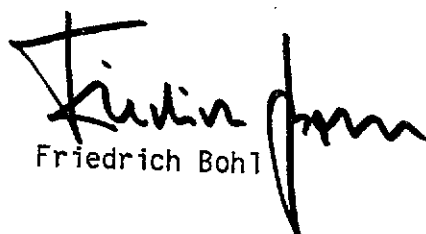
An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

Dritte Verordnung zur Änderung der Eisenbahn-
Signalordnung 1959

mit Begründung und Vorblatt.

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


Friedrich Bohl

Dritte Verordnung
zur Änderung der Eisenbahn-Signalordnung 1959
Vom

Auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

Artikel 1

Die Eisenbahn-Signalordnung 1959 vom 7. Oktober 1959 in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 933-6, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 130 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I. S. 2378) wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:

- a) Die Wörter "Signal Hp O Zughalt" werden durch die Wörter "Signal Hp O Halt" ersetzt.
- b) Die Wörter "Signal Hp OO Zughalt und Rangierverbot" werden gestrichen.

2. Abschnitt B wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 10 wird wie folgt gefaßt:
"(10) Hauptsignale zeigen an, ob der anschließende Gleisabschnitt befahren werden darf. Das Signal Hp O gilt für Zug- und Rangierfahrten. Die Signale Hp 1 und Hp 2 gelten nur für Zugfahrten."
- b) Absatz 12 wird aufgehoben.

c) Absatz 13 wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter "Signal Hp O Zughalt" werden durch die Wörter "Signal Hp O Halt" und die Wörter "Lichtsignal Ein rotes Licht." durch die Wörter "Lichtsignal Ein rotes Licht oder zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander." ersetzt.

bb) Neben dem Signalbild des Lichtsignals Hp O wird folgende Abbildung angefügt:



cc) Die Wörter "Signal Hp OO Zughalt und Rangierverbot Lichtsignal Zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander." sowie die Abbildung des Signals werden gestrichen.

d) Absatz 21 wird wie folgt geändert:

aa) Bei Signal Zs 1 - Ersatzsignal - wird im Text der Signalbedeutung die Signalbezeichnung " , Hp OO" gestrichen.

bb) Bei Signal Zs 7 - Vorsichtsignal - wird im Text der Signalbedeutung die Signalbezeichnung " , Hp OO" gestrichen.

e) Im Absatz 21 a) wird die Signalbezeichnung " , Hp OO" gestrichen.

3. Dem Abschnitt C wird folgende Nummer 4 angefügt:

"4. Von den dem Absatz 48 nach Maßgabe von Anlage I Kapitel XI Sachgebiet A Abschnitt III Nr. 8 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 (BGBl. 1990 II, S. 885, 1099) angefügten Signalen der DV 301 der Deutschen Reichsbahn sind ab ... (Einsetzen: Datum des Inkrafttretens der Änderungsverordnung) die Signale

Hf 0	(\$ 3 Abs. 4 bis 6 DV 301),
Hl 13	(\$ 5 Abs. 22 bis 24 DV 301) und
Sv 4	(\$ 6 Abs. 8 bis 10 DV 301)

nicht mehr anzuwenden."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am ... (Einsetzen: Datum des Montags der vierten auf die Verkündung folgenden Kalenderwoche) in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt

Bonn, den 1995

Der Bundesminister für Verkehr
Wissmann

Begründung

A. Allgemeines

1. Zur Wahrung der Sicherheit im Eisenbahnbetrieb ist es erforderlich, die auf der Grundlage des § 3 Abs. 1 Buchstabe a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 erlassene Eisenbahn-Signalordnung 1959 (ESO 1959) zu ändern.
2. Die ESO gilt für alle Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland und damit auch für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Wegen der Einheit im Eisenbahnwesen besteht ein einheitlicher Regelungsbedarf aus der Sicht des Bundes und der Länder.
3. Im Gebiet der alten Bundesländer (Bereiche der ehemaligen Deutsche Bundesbahn und nichtbundeseigenen Eisenbahnen) hat gemäß Abschnitt B der ESO das Signal Hp O - ein rotes Licht - die Signalbedeutung "Zughalt", das Signal Hp OO - zwei rote Lichter waagerecht nebeneinander - die Signalbedeutung "Zughalt und Rangierverbot", d. h. Hp O gilt ausschließlich für Zugfahrten, nicht für Rangierfahrten, Hp OO gilt dagegen für Zug- und Rangierfahrten.

Im Gebiet der neuen Bundesländer (Bereich der ehemaligen Deutsche Reichsbahn) sind entsprechend dem Einigungsvertrag die Halt gebietenden Signale Hf O gemäß § 3 Dienstvorschrift 301 der DR vom 16. September 1970, H1 13 gemäß § 5 Dienstvorschrift 301 und Sv 4 gemäß § 6 Dienstvorschrift 301 mit der Bedeutung "Halt" in dem Abschnitt C der ESO als künftig wegfallende Signale aufgenommen und gelten für Zug- und Rangierfahrten.

4. Im Zuge des stetigen Zusammenwachsens der Schienennetze der alten und neuen Bundesländer infolge der Zusammenführung

der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn in ein Unternehmen Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) sowie der Öffnung des Schienennetzes für Dritte ist es aus Gründen der sicheren Betriebsführung und, um Widersprüche auszuräumen, notwendig, für die vorgenannten "Halt-Signale" eine einheitliche Bedeutung festzusetzen.

Bei neuen Anlagen soll das Lichtsignal mit zwei roten Lichtern waagerecht nebeneinander nicht mehr angewendet werden.

5. Eine umfassende Novellierung der ESO ist zur Zeit in Vorbereitung. Hierzu ist eine Bund-/Länder-Arbeitsgruppe eingerichtet. Die vorgenannten Änderungen im Rahmen dieser umfassenden Novellierung herbeizuführen, würde die jetzt realisierbaren- aus Sicherheitsgründen notwendigen - Signaländerungen unvertretbar verzögern.
6. Eine Rechtsverordnung ist aus Gründen der Verwaltungseinfachung vorzuziehen, weil anderenfalls eine Vielzahl von Einzelausnahmen erforderlich wäre, die zudem die Einheit im Eisenbahnwesen beeinträchtigen könnten.
7. Durch die gewählte Lösung entstehen den Eisenbahnunternehmen voraussichtlich geringe Kosten für die Anpassung innerbetrieblicher Vorschriften und Schulung des Personals. Bei anderen in der Arbeitsgruppe geprüften Alternativen wäre die dann erforderliche Umrüstung der Signale technisch und finanziell kaum beherrschbar.

Bund, Länder und Gemeinden entstehen keine Kosten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

zu Nr. 1

Die Änderungen sind infolge der Änderung zu Nummer 2 a) erforderlich

zu Nr. 2 a)

Die Vorschrift regelt, daß die Signalbedeutung des Signals Hp 0 "Halt" für Zugfahrten und für Rangierfahrten gilt; die Signalbedeutungen "Fahrt" des Signals Hp 1 und "Langsamfahrt" des Signals Hp 2 gelten nur für Zugfahrten. Die Vorbeifahrt einer Rangierfahrt an einem "Fahrt"- bzw. "Langsamfahrt"-zeigenden Hauptsignal ist nicht zugelassen.

zu Nr. 2 b)

Der Regelungsgehalt des Absatzes 12 ist entbehrlich, da das Signal Hp 00 gestrichen wird.

zu Nr. 2 c) bis e)

Die Änderungen sind infolge der Änderungen zu Nr. 2 a) erforderlich.

zu Nr. 3

Die Halt gebietenden Signale Hf 0, H1 13 und Sv 4, die im Abschnitt C der ESO als künftig wegfallende Signale aufgenommen sind, sind entbehrlich, da ihre Signalbedeutung "Halt" gemäß Nr. 2 a) dem Signal Hp 0 zugeordnet wird.

Zu Artikel 2

Da die Eisenbahnen auf die angestrebte Änderung des Halt-Begriffes vorbereitet sind, kann diese in einer Frist von 4 Wochen in die Praxis umgesetzt werden.