

## Unterrichtung

durch die Bundesregierung

### 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 durchgeführt worden. Entsprechend der Entschlie-ßung (vgl. Anlage 1) des Deutschen Bundestages stand dabei die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) im Vordergrund.

#### 2. Prüfungsumfang

Den Prüfauftrag hat eine besondere Arbeitsgruppe unter der Federführung des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführt. Der Arbeitsgruppe gehörten fachkundige Vertreter der Bundesländer Baden-Württemberg, Bremen und Nordrhein-Westfalen an. Mit der Einbeziehung der Länder wurde der Tatsache Rechnung getragen, daß die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) für alle Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs gilt und mit Zustimmung des Bundesrates erlassen worden ist. Darüber hinaus arbeitete das Eisenbahn-Bundesamt in der Arbeitsgruppe mit.

An wesentlichen Sacherörterungen in der Arbeitsgruppe haben auch Vertreter der DB AG einschließlich ihres Vorstands und des Verbandes Deutscher Verkehrsbetriebe (VDV), der die nichtbundeseigenen Eisenbahnen vertritt, teilgenommen.

Bereits vor Konstituierung der Arbeitsgruppe am 26. Januar 1994 wurden sowohl der Vorstand der DB AG als auch der VDV gebeten, konkrete Vorschläge mit kostenmäßiger Bewertung erwarteter Einsparungsmöglichkeiten nachvollziehbar darzustellen. Eine Zusammenstellung der gemeinsam von DB AG und VDV erarbeiteten Vorschläge — allerdings ohne Bewertung von Einsparungsmöglichkeiten — wurde der Arbeitsgruppe im April d. J. übermittelt (Anlage 2).

Neben der Behandlung der Vorschläge zur Änderung der EBO mit dem Schwerpunkt Bahnübergänge wurden vorrangig Vorschläge zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) in Verbindung mit der Straßenverkehrsordnung (StVO) behandelt.

Zur Novellierung der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) wird derzeit ein Referentenentwurf vorbereitet. Wesentliches Ziel hierbei ist es, die nach 1945 unterschiedlich fortentwickelten Signale und Sicherungstechniken der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn zu einem einheitlichen System zusammenzuführen. In der hierzu beim Bundesministerium für Verkehr bereits im Februar 1992 eingerichteten Bund-Länder-Arbeitsgruppe wirken auch Vertreter der DB AG und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit. Die frühzeitige Beteiligung der Eisenbahnunternehmen bei der Erarbeitung des Änderungsentwurfs zur ESO trägt dazu bei, daß anstehende Fragen ohne technisch und finanziell unbeherrschbaren Umrüstungsaufwand gelöst werden.

Die Vorschläge der Eisenbahnen konzentrieren sich im wesentlichen auf die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Der Schwerpunkt der Aufgabe

der Arbeitsgruppe lag daher in der Überprüfung dieser grundlegenden Rahmenvorschrift für den sicheren Bau und Betrieb der regelspurigen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Die EBO gilt gleichermaßen für die Eisenbahnen des Bundes als auch für sämtliche nicht-bundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.

Die Rechtsgrundlage dieser Verordnung war bis zum 31. Dezember 1993 § 3 Abs. 1 Nr. 1 a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) von 1951; seit dem 1. Januar 1994 ist es § 26 Abs. 1 Nr. 1 AEG vom 27. Dezember 1993, das im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (Bahnstrukturreform) beschlossen wurde. 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 Erfordernissen der Sicherheit, nach den neuesten Erkenntnissen der Technik und nach den internationalen Abmachungen einheitlich regeln. Eine entsprechende Verordnung ist daher vornehmlich auszurichten auf die Gewährleistung der Betriebssicherheit und die Einheit im Eisenbahnwesen. Andernfalls wäre es nicht möglich, den im Rahmen der Bahnreform vorgesehenen freien Netzzugang anderer Eisenbahnunternehmer technisch sicherzustellen.

### 3. Zusammenfassung der Ergebnisse der Überprüfung

In den Sacherörterungen der Arbeitsgruppe unter Beteiligung der DB AG und des VDV ließen sich zahlreiche, bei Abfassung der Änderungsvorschläge nicht berücksichtigte Sachverhalte klären. Außerdem konnten in einigen Fällen bahninterne Probleme im Wege einer korrekten Auslegung der gesetzlichen Vorschriften und Regelungen gelöst werden.

Die Überprüfung im Sinne der Entschließung des Deutschen Bundestages hat nach Auffassung von Bund- und Ländervertretern ergeben, daß die EBO keine Bestimmungen enthält, deren Anwendung bei den Eisenbahnen unverhältnismäßigen Kostenaufwand verursachen, ohne daß diesem ein gleichwertiger Nutzen gegenübersteht. Eine Änderung der EBO ist daher unter diesem Gesichtspunkt nicht geboten.

3.1 Im Ergebnis konnten für die konkret belegten Anliegen und Zielvorstellungen der Eisenbahnen — von wenigen Ausnahmen abgesehen — Lösungsmöglichkeiten im Rahmen der geltenden EBO aufgezeigt werden.

3.2 Drei Einzelvorschlägen der Eisenbahnen kann nach einvernehmlicher Feststellung des Bundesministeriums für Verkehr und der Länder nicht gefolgt werden. Dies betrifft die in Anlage 2 enthaltenen Änderungsvorschläge

Nr. 2 Behindertengerechte Gestaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge gemäß § 3 Abs. 2 EBO:

Der Forderung der DB AG nach Umwandlung der „Muß-Regelung“ der EBO in eine „Soll-Regelung“ sowie die zusätzliche Verknüpfung mit der finanziellen Leistungsfähigkeit würde dem zentralen Anliegen — Aufnahme des Diskriminierungsverbots der Behinderten im Grundgesetz — zuwiderlaufen (vgl. schriftliche Einzelfragen Nummern 30 bis 32 für Monat August 1994, BR-Drucksache 12/8387 — Anlage 3).

Nr. 6 Kostenregelungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) bei Bahnübergangsmaßnahmen vor dem Hintergrund der Sicherstellung des Vorrangs des Eisenbahnverkehrs in der EBO und StVO:

Die derzeitige Kostenregelung des EKrG stellt eine ausgewogene Lösung für alle Beteiligten dar im Hinblick auf die gemeinsame Verantwortung der Baulastträger für die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs an der Kreuzung.

Nr. 10 Verbot von Bahnübergängen an Strecken, die mit Geschwindigkeiten von über 160 km/h befahren werden (§ 11 Abs. 2 EBO):

Diese bestehende Regelung muß aus Sicherheitsgründen beibehalten werden. Die DB AG ist auch selbst bestrebt, angesichts der Unfallgefahren alle bestehenden Bahnübergänge an stark befahrenen Strecken noch vor Ende des Jahrzehnts zu beseitigen.

3.3 Einige Änderungsvorschläge betreffen erste Gedankenmodelle der Eisenbahnen für mögliche Zukunftsentwicklungen. Hierfür konnten konkrete Ausgestaltungen, praktische Einsatzmöglichkeiten und nachvollziehbare Kosteneinsparpotentiale bisher nicht aufgezeigt werden. Soweit neuartige konstruktive oder betriebliche Überlegungen in die Regelungen der EBO eingebracht werden sollen, bedarf es einer ausreichenden Konkretisierung der zu regelnden Sachverhalte einschließlich notwendiger Sicherheitsnachweise. Gleichwohl kann auf der Grundlage des geltenden § 3 Abs. 1 EBO zur Berücksichtigung besonderer Verhältnisse auch neuen Entwicklungen bei den Eisenbahnen zeitnah Rechnung getragen werden: Bei Erfüllung der notwendigen Voraussetzungen, insbesondere hinsichtlich Praxisreife und sicherheitlicher Unbedenklichkeit, können — im Vorgriff auf eine etwaige spätere Dauerregelung in der EBO — entsprechende Ausnahmen von den Vorschriften der EBO zugelassen werden. Hierauf wurden die Eisenbahnen mit Blick auf die unter diese Kategorie fallenden Änderungsvorschläge besonders aufmerksam gemacht.

Bei keinem Einzelvorschlag konnte von den Eisenbahnen (DB AG und VDV) eine nachvollziehbare Quantifizierung des Einsparpotentials

im Falle der Realisierung ihrer Vorschläge gegeben werden.

#### 4. Ergebnisse der Prüfung der Vorschläge im einzelnen

##### Nr. 1 Einteilung in Haupt- und Nebenbahnen (§ 1 Abs. 2 EBO)

Unter Einbeziehung der zusätzlich von der DB AG gegebenen Erläuterungen verfolgt der Änderungsvorschlag des § 1 Abs. 2 EBO im wesentlichen zwei Ziele:

1. Bei vorhandenen Nebenbahnen sollten auf freier Strecke die Möglichkeiten einer Geschwindigkeitserhöhung auf 120 km/h genutzt werden können. In Bahnhöfen und an Bahnübergängen sollten jedoch die vorhandenen einfachen Nebenbahnausrüstungsstandards beibehalten werden können.
2. Bei vorhandenen Hauptbahnen sollten in Abschnitten, die trassierungsbedingt nur geringere Geschwindigkeiten als 80 km/h erlauben, die hauptbahnmäßigen Ausrüstungsstandards verlassen und die niedrigeren Nebenbahnstandards eingeführt werden können.

Von den Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und der Länder ergaben sich dazu folgende grundsätzliche Anmerkungen:

- Die Geschwindigkeit von 120 km/h auf der freien Strecke von Nebenbahnen ist nur ein Gesichtspunkt in den Überlegungen für einen attraktiven und kostengünstigen Nahverkehr in der Region. Andere wichtige Gesichtspunkte wie Zugbegegnungen, Überwachen der zulässigen Einfahrtgeschwindigkeit von 50 km/h in Bahnhöfen, höhen-gleiche Bahnsteigzugänge usw. müssen in die Überlegungen der Eisenbahnen einbezogen werden.
- Die EBO läßt für Nebenbahnen generell spürbare Erleichterungen bei den Ausbaustandards zu (z. B. für Bahnübergänge). Bei Annahme des Änderungsvorschlags müßte insoweit damit gerechnet werden, daß z. B. in Planfeststellungsverfahren eher höhere Ausbaustandards von Dritten verlangt werden.
- Kostenstruktur und -höhe im Nahverkehr — wie das Beispiel einer nichtbundeseigenen Eisenbahn im Raum Hamburg/Schleswig-Holstein zeigt — hängen nicht von der in der EBO vorgesehenen Einteilung in Haupt- oder Nebenbahnen ab. Im genannten Beispiel ist die Strecke als Nebenbahn eingestuft; trotzdem werden im wesentlichen (insbesondere auch bei der Bahnübergangssicherung) die Vorschriften für Hauptbahnen erfüllt.

Vor diesem Hintergrund hat die DB AG ihren Änderungsvorschlag mit folgenden Erläuterungen modifiziert:

Als pragmatische Lösung solle die bestehende Einteilung nach Haupt- und Nebenbahnen zunächst nicht

aufgegeben werden. Entscheidend sei vielmehr das Erreichen des unternehmerischen Ziels, den Bestand an Strecken mit schwächerer Verkehrsnachfrage (ca. 20 000 km insgesamt, davon ca. 15 000 km Nebenbahnen) zu sichern und unter verbesserter Kostensituation zu erhalten und zu betreiben. Dazu dienten auch abschnittsweise oder punktuelle Verbesserungen, die sich auf der Grundlage der geltenden EBO bereits realisieren ließen. Zahlreiche Fragen müßten dabei noch bahntintern untersucht werden, um konkret festzustellen, welche individuellen Maßnahmen bei den in Betracht kommenden etwa 50 Strecken mit ca. 300 Bahnhöfen in den Vordergrund zu stellen sind.

Ergebnis:

Die Arbeitsgruppe hat einvernehmlich mit den Eisenbahnen festgestellt, daß dem Grundanliegen mit den bestehenden EBO-Regelungen zu Haupt- und Nebenbahnen Rechnung getragen werden kann. Soweit darüber hinaus in begründeten Fällen auf Nebenbahnen künftig eine Geschwindigkeit bis zu 120 km/h vertretbar ist, können Lösungen auf der Basis von Ausnahmezulassungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 EBO gefunden werden.

##### Nr. 2 Erleichterung der Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge für Behinderte und alte Menschen (§ 2 Abs. 3 EBO)

Mit dem Änderungsvorschlag zielt die DB AG im Ergebnis ab auf

- ein Abschwächen der Muß- auf eine Soll-Vorschrift,
- eine Abhängigkeit der behindertengerechten Gestaltung vom Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen (bei erwarteter geringer Frequentierung durch Behinderte solle — auch bei Neubauten — eine Erleichterung für diesen Personenkreis nicht zwingend vorgeschrieben werden).

Diese kumulierenden Einschränkungen würden nach Auffassung der Arbeitsgruppe die im Interesse der Behinderten erst 1991 eingeführte Gebotsnorm deutlich abschwächen. In diesem Zusammenhang ist auch auf die gerade erst beschlossene Ergänzung des Artikels 3 Abs. 3 des Grundgesetzes hinzuweisen („Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“).

Nach einer Veröffentlichung in den „Verkehrsnachrichten“ 12/93 des Bundesministeriums für Verkehr zählen mehr als 8% der Gesamtbevölkerung der Bundesrepublik Deutschland zur Gruppe der anerkannt Schwerbehinderten. Bei dieser Größenordnung sollten nach Auffassung der Arbeitsgruppe frühere Beurteilungen, wonach entsprechende Investitionen unter rein betriebswirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten vernachlässigt wurden, korrigiert werden. Aus verkehrspolitischer Sicht kommt es verstärkt darauf an, Behinderten und sonst in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen eine umfassende Teilnahme an den öffentlichen Verkehrsangeboten zu

ermöglichen. Auf die genannte Antwort im Rahmen der Fragestunde des Deutschen Bundestages wird Bezug genommen (vgl. Anlage 3).

Ergebnis:

Dem Änderungsvorschlag der DB AG kann nicht gefolgt werden.

**Nr. 3 bis 5 Überhöhung, Überhöhungsfehlbetrag, Längsneigung, Belastbarkeit**  
(§ 6 Abs. 4, § 40 Abs. 7, § 7 Abs. 1 EBO)

Diese Vorschriften enthalten bestimmte technische Mindest- bzw. Höchstwerte zur Fahrdynamik und zum Streckenbau als Voraussetzung für den sicheren Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

Mit dem Petition zur Änderung dieser EBO-Vorschriften („Starre Maße vermeiden“) strebt die DB AG eine generelle Erweiterung ihres unternehmerischen Handlungsspielraums an.

Für andere als die in der EBO genannten Grenzwerte, z. B. bei der Überhöhung, liegen der DB AG jedoch keine technischen Nachweise (z. B. Sicherheit gegen seitliches Verrutschen der Ladung bei Stillstand eines Güterzuges im stärker überhöhten Gleis) vor; konkrete Anwendungsfälle konnten von der DB AG nicht benannt werden, in denen die zulässige Überhöhung möglichst voll ausgeschöpft wird oder bei Neuplanungen gar überschritten werden sollte.

Das aus Sicherheitsgründen in jedem Fall einzuhaltende Betriebsgrenzmaß für die Überhöhung wurde bei der Dritten Verordnung zur Änderung der EBO vom 8. Mai 1991 auf 180 mm heraufgesetzt. Es setzt sich zusammen aus dem von den Bahnen in eigener Verantwortung festzulegenden Herstellungsmaß und den aus Betriebseinflüssen erwarteten Abweichungen. Damit dürfen die Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe der in § 6 Abs. 3 genannten Bedingungen höhere Geschwindigkeiten im Gleisbogen zulassen.

Dies gilt sinngemäß für den bei der Dritten Verordnung zur Änderung der EBO vergrößerten Überhöhungsfehlbetrag. Die volle Ausnutzung dieses Überhöhungsfehlbetrages führt zu einer Querschleunigung von ca. 1 m/s<sup>2</sup> und gewährleistet in der Regel eben noch ein freizügiges Bewegen der Reisenden im Zuge.

Bei der Soll-Vorschrift für die Längsneigung ist darauf hinzuweisen, daß hieraus häufig Schutzwirkungen zugunsten der Eisenbahnen bei Forderungen Dritter (z. B. im Planfeststellungsverfahren) abgeleitet werden konnten. Unter Berücksichtigung „der maßgebenden Neigung“ bei kurzen, steilen Gleisneigungen innerhalb von zu betrachtenden Abschnitten ist keine konkrete Begründung für eine Änderung der entsprechenden Regelungen der EBO zu erkennen.

Es handelt sich bei den Regelungen über die Längsneigung um sog. „Soll-Vorschriften“. Nach anerkannter, von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gestützter Auslegung der EBO ist eine „Soll-Vorschrift“ zu befolgen, wenn nicht besondere Umstände ein Abweichen von der Regel rechtfertigen.

Damit ist es den Eisenbahnunternehmen möglich, ohne Ausnahmezulassung einen abweichenden Wert anzuwenden, um unabweisbaren Umständen Rechnung zu tragen. Zu beachten ist dabei, daß eine Überprüfung der „besonderen Umstände“ durch die Eisenbahnaufsichtsbehörden vorbehalten sein kann.

Im übrigen gewinnt diese Vorschrift nach der Eisenbahnstrukturreform zusätzliche Bedeutung: Der diskriminierungsfreie Netzzugang gemäß § 14 AEG soll nicht durch Festlegung unterschiedlicher Trassierungselemente erschwert oder sogar verhindert werden, die den Einsatz unüblicher Traktionsmittel voraussetzen würde.

Die EBO-Vorschrift über die Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke gewährleistet einerseits — im Interesse eines diskriminierungsfreien Netzzugangs — einen einheitlichen Mindeststandard für die Belastbarkeit des Oberbaus und der Bauwerke und hat andererseits eine berechtigte Schutzwirkung zugunsten der Eisenbahnen (z. B. bei Forderungen Dritter nach schwächerer Dimensionierung von Bauwerken).

In dem Zusammenhang sollten die Eisenbahnunternehmen mit Blick auf den kombinierten Verkehr die teils erheblichen Gewichtserhöhungen im Güterkraftverkehr (höchstzulässiges Gesamtgewicht bis 44 t) nicht außer acht lassen.

Im übrigen besteht auch bei dieser Vorschrift — zur Berücksichtigung besonderer Verhältnisse — die Möglichkeit einer Ausnahmezulassung nach § 3 EBO.

Ergebnis:

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die genannten Vorschriften der EBO grundsätzlich keine absoluten Fixmaße für bestimmte Betriebsfälle enthalten, sondern unter Beachtung von Grenzwerten eine großzügige Auswahl der einzelnen technischen Parameter in Abhängigkeit von den jeweils gegebenen Strecken- und Betriebsverhältnissen erlauben. Der erforderliche Handlungsspielraum der Eisenbahnen ist daher mit der geltenden Fassung der EBO gewährleistet.

**Nr. 6 Bahnübergänge** (§ 11 Abs. 3, 6 bis 11 EBO)

Das mit dem Änderungsvorschlag eigentlich angestrebte Ziel der DB AG ist nicht die Modifizierung der EBO-Vorschriften über den bestehenden Vorrang der Eisenbahnen an Bahnübergängen, sondern die verstärkte Einbindung der Straßenbaulastträger bzw. der Straßenverkehrsteilnehmer in die Kostenverantwortung am Schnittpunkt Straße/Schiene.

Die Vorschläge der DB AG zur Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) haben im wesentlichen folgenden Inhalt:

- Die §§ 3, 13 EKrG sollten so geändert werden, daß der Straßenbaulastträger die Kosten für technische Bahnübergangssicherungen allein zu tragen hat (Veranlasserprinzip).

- In § 14 EKrG solle die Erhaltung der technischen Sicherung den Straßenbaulastträgern übertragen werden.
- In § 15 EKrG solle ein Ausgleich der Erhaltungskosten bei Bahnübergangsbeseitigungen durch Überführungsbauwerke erfolgen.

Die DB AG hat ihre Vorschläge unter anderem mit folgenden Erläuterungen ergänzt:

- Unternehmenspolitische Zielsetzung sei es, in Netzteilen mit schwächerer Verkehrsnachfrage den Erhalt von Strecken zu sichern. Dieses könne nur erreicht werden durch Vermeidung eines — gemessen an der unternehmerischen Bedeutung solcher Netzteile — überhöhten sicherheitstechnischen Aufwands und durch eine stärkere Kostenzuschreibung auf den tatsächlichen Veranlasser. Der VDV unterstützt dies mit dem Hinweis, daß selbst die in § 13 EKrG festgelegte Kostendrittelung einen erheblichen Wettbewerbsnachteil für nicht bundeseigene Eisenbahnen darstelle.
- Die erheblichen Aufwendungen für die Bahnübergangssicherungsanlagen dienten hauptsächlich der Sicherheit auf der Straße. Wegen des eingeräumten Vorrangs der Schiene an höhengleichen Kreuzungen sei die Aufstellung des Andreaskreuzes (Zeichen 201 StVO) — ggf. mit Lichtzeichen — generell ausreichend. Nach dem Veranlasserprinzip seien daher alle Kosten für darüber hinausgehende Maßnahmen (Baukosten — § 13 EKrG — einschließlich Erhaltungskosten — § 14 EKrG) dem Straßenbaulastträger anzulasten.
- Im Zusammenhang mit der Beseitigung von Bahnübergängen müßten heute anstelle von Straßenüberführungen in verstärktem Maße Eisenbahnüberführungen, die vom Eisenbahnunternehmen zu erhalten seien, errichtet werden. Grund hierfür seien die Berücksichtigung des Umwelt- und Landschafts sowie städtebauliche Gesichtspunkte. Die derzeitige Regelung des § 15 EKrG, nach der die (veränderten) Erhaltungskosten bei Bahnübergangsbeseitigungen von den Kreuzungsbeteiligten ohne Ausgleich zu tragen sind, erscheine daher unangemessen.

Die Arbeitsgruppe hat zu dem Änderungsvorschlag folgendes festgestellt:

1. Den §§ 3, 13 EKrG liegt das Gemeinschaftsprinzip zugrunde. Danach sind stets beide Kreuzungsbeteiligten für die Sicherheit an Bahnübergängen verantwortlich. Die Kostentragung für alle zur Verbesserung der Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs erforderlichen Maßnahmen sind daher von den Kreuzungsbeteiligten (Eisenbahn und Straßenbaulastträger) zu je einem Drittel zu tragen. An dieser nach wie vor verkehrspolitisch bedeutenden Aufgabe beteiligen sich der Bund bei Eisenbahnen des Bundes und die Länder bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit einem weiteren Kostendrittel selbst dann, wenn es sich an der Kreuzung nicht um Straßen des Bundes bzw. der Länder handelt. Ein Herausbrechen der „Teilmenge Bahnübergangssicherungen“ aus dieser insgesamt ausgewogenen Kostenregelung mit der

Folge einer zusätzlichen Belastung der Straßenbaulastträger erscheint verkehrspolitisch nicht vertretbar. In diesem Zusammenhang wird auch hingewiesen auf die sich aus § 13 EKrG ergebende erhebliche Belastung der (insbesondere kommunalen) Straßenbaulastträger bei den allein durch den Ausbau von Eisenbahnstrecken (z. B. Ausbaustrecken, Schienenverkehrsprojekte Deutsche Einheit) „veranlaßten“ Bahnübergangsbeseitigungen.

2. Die Auffassung der DB AG, daß technische Einrichtungen an Bahnübergängen (z. B. Schranken, Lichtzeichen) nur der Sicherheit des Straßenverkehrs dienen und daher vom jeweiligen Straßenbaulastträger zu finanzieren und zu erhalten seien, ist unzutreffend. Auch der Umstand, daß Unfälle an Bahnübergängen überwiegend durch das Fehlverhalten von Straßenverkehrsteilnehmern verursacht werden, führt zu keinem anderen Ergebnis. Dies gilt um so mehr, als nach Erhebungen der DB AG trotz des gestiegenen Kraftfahrzeugverkehrs die Anzahl der Unfälle an Bahnübergängen kontinuierlich zurückgegangen ist. Die technischen Sicherungen an Bahnübergängen schützen auch den Schienenweg vor Einwirkungen der Straßenverkehrsteilnehmer und tragen somit zur Betriebssicherheit im Eisenbahnverkehr wesentlich bei.

Des weiteren ist zu berücksichtigen, daß der Eisenbahn an höhengleichen Kreuzungen aufgrund ihrer technisch-physikalischen Eigenheiten der Vorrang vor dem Straßenverkehr eingeräumt ist. Als Ausgleich für die hierdurch ermöglichte ungehinderte Abwicklung des Eisenbahnbetriebs einerseits und das erhöhte Gefährdungspotential für die Straßenverkehrsteilnehmer andererseits ist die besondere Verpflichtung der Eisenbahnen für die Sicherung der Bahnübergänge überzeugend und gerechtfertigt (vgl. Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 13. November 1974 — BVerfGE Bd. 38, 225).

Sowohl die Regelung der Kostentragung nach § 13 EKrG als auch die Erhaltungslast nach § 14 EKrG stellt somit keine unangemessene Belastung für die Eisenbahnen dar.

Im übrigen zahlt der Bund der DB AG gemäß Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 einen Ausgleich in Höhe von 50 % der Erhaltungs- und Betriebskosten bei höhengleichen Kreuzungen. Ein entsprechender Ausgleich wird auch nicht bundeseigenen Eisenbahnen nach § 16 AEG vom Bund für höhengleiche Kreuzungen mit Bundesstraßen bzw. von den Ländern bei anderen Straßen geleistet.

3. Nach § 15 EKrG sind Eisenbahnüberführungen vom Eisenbahnunternehmen, Straßenüberführungen vom Straßenbaulastträger zu erhalten. Ein Ausgleich für die hierfür nach Bahnübergangsbeseitigung entstehenden höheren Erhaltungskosten der Bauwerke als Ersatz für Bahnübergänge erfolgt nicht. Die Erhaltungskosten als Folge eines zunehmenden Baus von Eisenbahnüberführungen bei Bahnübergangsbeseitigungen führen gleichwohl zu keiner unangemessenen Belastung des Baulastträgers Schiene. Der Vergleich der Erhaltungskosten

sten kann nämlich nicht allein auf das Überführungsbauwerk beschränkt werden, sondern muß die gesamte Kreuzungsanlage umfassen. Hierzu zählen außer dem Brückenbauwerk u. a. Straßenrampen und Trogbauwerke einschließlich des Ausbaus der Verkehrswege in diesem Bereich.

Verglichen mit Straßenüberführungen, die vom Straßenbaulastträger allein zu erhalten sind, entstehen letzterem auch bei Eisenbahnüberführungen deutlich höhere Erhaltungs- und Betriebskosten als dem Eisenbahnunternehmen (z. B. für Trogbauwerke, evtl. mit Grundwasserwanne, und Pumpstationen).

Sofern die DB AG dennoch eine unverhältnismäßig hohe Erhaltungslast für Überführungsbauwerke nachweisen würde, hätte sie auch hierfür nach der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69, die eine Harmonisierung der Wettbewerbsverhältnisse der unterschiedlichen Verkehrsträger zum Ziel hat, einen Anspruch auf Ausgleichszahlungen.

#### Ergebnis:

Die derzeitige Kostenregelung des EKrG stellt eine ausgewogene Lösung für alle Beteiligten dar. Diese berücksichtigt insbesondere die gemeinsame Verantwortung der Baulastträger für die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs an der Kreuzung. Eine Änderung zugunsten der Eisenbahnen würde zusätzliche Belastungen der Straßenbaulastträger (u. a. Städte und Gemeinden) hervorrufen. Dem Änderungsvorschlag kann daher nicht gefolgt werden.

#### Nr. 7 Gefahrenraumüberwachung (§ 11 Abs. 16 EBO)

Das eigentliche Ziel des Vorschlags der DB AG konzentriert sich darauf, die technischen Bahnübergangssicherungen so preiswert wie möglich gestalten zu können, nicht zuletzt wegen der Vielzahl der Bahnübergänge an den unter besonderem Kostendruck stehenden Nebenstrecken.

Demgegenüber sieht der VDV das Schwergewicht weniger in einer vereinfachten technischen Ausgestaltung der Sicherungsanlagen, sondern mehr in einer höheren Kostenbeteiligung durch den vermuteten Nutznießer, nämlich den Straßenverkehr. Hier sieht der VDV den eigentlichen Wettbewerbsnachteil, da die volle Verantwortung für die Bahnübergangssicherung allein den Eisenbahnen obliegt.

Wesentlich für die Bewertung des Änderungsvorschlages ist — auch aus Ländersicht —, ob bei den heutigen Vollschranken ein Verzicht auf die Gefahrenraumüberwachung aus Sicherheitsgründen vertretbar wäre, zumal die DB AG mit ihren Vorschlägen keine Absenkung des Sicherheitsstandards anstrebt. Durch die Gefahrenraumüberwachung soll ein Einschließen von Verkehrsteilnehmern im Bahnübergangsbereich ausgeschlossen werden. Daher fordert die EBO nur bei Schranken (Vollschrankenabschluß) eine Gefahrenraumüberwachung. Andere technische Sicherungen (Lichtzeichen/Blinklichter mit oder ohne

Halbschranken) sind nach der EBO ohne Gefahrenraumüberwachung zugelassen, da hierbei die Straßenverkehrsteilnehmer den Bahnübergangsbereich jederzeit verlassen können.

Es müßte daher zunächst von den Eisenbahnen ermittelt werden, welche von den insgesamt 3 800 Bahnübergängen mit Schranken durch andere technische Sicherungen (Lichtzeichen, Lichtzeichen mit Halbschranken) ausgerüstet werden könnten. Lediglich für die verbleibende Zahl würde sich die Frage des Verzichts auf die Gefahrenraumüberwachung stellen. Vor dem Hintergrund, daß bisher kein Bahnübergang der DB AG aufgrund des 1991 neu eingeführten § 11 Abs. 16 EBO mit einer nach Feststellung der DB AG vergleichsweise kostengünstigen „automatischen“ Gefahrenraumüberwachung ausgerüstet wurde, fehlen außerdem ausreichende Erfahrungswerte über deren Wirksamkeit bzw. vermiedenes Gefahropotential. Auch insofern ist das vorgetragene Mengengerüst einschließlich der vermuteten Kosteneinsparungen z. Z. nicht zu quantifizieren und als Grundlage für einen generellen Verzicht auf Gefahrenraumüberwachung in der EBO nicht geeignet.

#### Ergebnis:

Im Einvernehmen mit der Arbeitsgruppe wird von den Eisenbahnen anerkannt, daß eine pauschale Änderung des § 11 Abs. 16 EBO — wie im ursprünglichen Änderungsvorschlag formuliert — derzeit nicht in Betracht kommen kann. Erst im Lichte künftiger Erfahrungen der DB AG mit der Anwendung der bereits bestehenden Handlungsspielräume kann eine Modifizierung der EBO bezüglich Gefahrenraumfreimeldung erneut geprüft werden.

#### Nr. 8 Ausfall der technischen Bahnübergangssicherung (§ 11 Abs. 19 EBO)

Von der DB AG wurde ergänzend zu dem Änderungsvorschlag zu § 11 Abs. 19 auch der § 11 Abs. 11 zur Diskussion gestellt.

Aufgrund der in der Arbeitsgruppe gegebenen Erläuterungen über die notwendige strenge Unterscheidung der entsprechenden Regelungsinhalte sieht auch die DB AG den Absatz 11 als nicht weiter änderungsbedürftig an. Der eigentliche Änderungsvorschlag zu § 11 Abs. 19 hat zum Ziel, daß ein Zug

— vor einem Bahnübergang mit gestörter technischer Sicherung nicht mehr — wie derzeit vorgeschrieben — anhalten soll und

— diesen Bahnübergang nicht mehr mit einer Geschwindigkeit bis zu 10 km/h befährt.

Der Straßenverkehrsteilnehmer kann an Ort und Stelle nicht erkennen, ob ein Bahnübergang bei geöffneten Schranken und nicht eingeschalteten Lichtzeichen für ihn frei befahrbar, oder ob er gestört und eine Zugfahrt zu erwarten ist. Daher wird mit § 11 Abs. 19 einerseits die Möglichkeit für die Eisenbahn geschaffen, den Bahnübergang trotz gestörter Bahnübergangssicherung — mit den notwendigen Vorichtsmaßregeln — zu befahren. Andererseits wird der

gebotene Vertrauensschutz für Straßenverkehrsteilnehmer gewahrt, wonach sie bei gestörter Bahnübergangssicherung (offene Schranken, Lichtzeichen dunkel) nicht ohne weiteres mit einer Zugfahrt rechnen müssen.

Unabhängig von dem Änderungsvorschlag der DB AG kann aus Sicht der Arbeitsgruppe gleichwohl folgende Erleichterung für die Eisenbahnen in § 11 Abs. 19 eingeräumt werden, ohne hierdurch die Sicherheit im Eisenbahnwesen zu beeinträchtigen:

Die Regelung des § 11 Abs. 19 für Züge, die allein mit dem Triebfahrzeugführer besetzt sind, kann ausgedehnt werden auch auf solche Züge, die zusätzlich mit einem Zugbegleiter besetzt sind. Das für die erstgenannte Gruppe von Zügen vorgeschriebene Verfahren (Anhalten, Wegebenutzer warnen, Bahnübergang befahren) hat sich langjährig bewährt. Die unterschiedliche Personalbesetzung von Zügen ist für den am Bahnübergang wartenden Straßenverkehrsteilnehmer nicht erkennbar. Demgemäß kann auf das aufwendigere Verfahren verzichtet werden, das bei ausgefallener technischer Bahnübergangssicherung für Züge mit Zugbegleiter bisher vorgeschrieben ist (Anhalten, Sicherung des Bahnübergangs durch den im Zug oder Triebfahrzeug befindlichen Zugbegleiter, Bahnübergang befahren).

Ergebnis:

Die Forderung des § 11 Abs. 19 zum Anhalten des Zuges vor dem Bahnübergang und Weiterfahrt erst nach Warnung der Wegebenutzer durch Achtungssignal (Lokomotivpfeife) ist eine für Schiene und Straße ausgewogene und unverzichtbare Sicherheitsregelung. Dem Änderungsvorschlag kann nicht gefolgt werden. Jedoch kann die bestehende Regelung ausgedehnt werden auch auf solche Züge, die zusätzlich mit einem Zugbegleiter besetzt sind.

#### Nr. 9 Andreaskreuz Anlage 5 (zu § 11 EBO)

Das Bundesministerium für Verkehr hat im Rahmen einer Ausnahme antragsgemäß zugelassen, daß die Andreaskreuze der ehemaligen DR (mit integriertem Blinklicht) beibehalten werden dürfen. Dabei hat das Bundesministerium für Verkehr einen Übergangszeitraum bis zum Jahr 2003 gewährt. Diese Frist entspricht der übersehbaren Verkehrsentwicklung und stellt nach gängiger Verwaltungspraxis den maximalen Zeitraum für derartige befristete Ausnahmezulassungen dar. Außerdem berücksichtigt diese Frist, daß die betreffenden Anlagen nach den Angaben im Antrag des Vorstands der ehemaligen DB und DR ohnehin in einem Zeitraum von zehn bis zwölf Jahren erneuert werden müssen. Einer eventuellen Verlängerung dieser Ausnahmezulassung auf der Grundlage eines zu gegebener Zeit von der DB AG zu stellenden begründeten Antrages steht aus heutiger Sicht grundsätzlich nichts entgegen.

Die DB AG hat allerdings eingeräumt, daß sie die Änderung der Anlage 5 EBO (Andreaskreuz) als nicht mehr relevant ansehe und der Vorschlag Nr. 8 daher zurückgenommen werde.

Ergebnis:

Ein Änderungsbedarf besteht nicht.

#### Nr. 10 Bahnübergänge bei Geschwindigkeiten über 160 km/h (§ 11 Abs. 2 EBO)

Der Vorschlag der DB AG hat zum Ziel, die Vorschrift des § 11 Abs. 2 EBO, daß Bahnübergänge bei Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h unzulässig sind, aufzuheben.

In der Arbeitsgruppe hat die DB AG ihren Vorschlag wie folgt ergänzt:

Unternehmensziel sei es, die Geschwindigkeit auf geeigneten Strecken generell auf über 160 km/h zu erhöhen. Hierdurch könne die Attraktivität des Schienenverkehrs gesteigert und damit das Wirtschaftsergebnis verbessert werden. In diesem Bestreben sehe sich die DB AG angesichts der Vielzahl noch vorhandener Bahnübergänge an derartigen Streckenabschnitten durch die Vorschrift des § 11 Abs. 2 EBO gehindert. Sie fordert daher, den derzeitigen § 11 Abs. 2 aufzuheben und die Entscheidung über das Befahren von Bahnübergängen mit Geschwindigkeiten über 160 km/h in die Verantwortung des Vorstands der DB AG zu legen. Hierbei werde zugrunde gelegt, daß für Bahnübergänge im Hochgeschwindigkeitsbereich durch zusätzliche technische Sicherungsmaßnahmen in jedem Fall derselbe Sicherheitsgrad (Eintrittswahrscheinlichkeit und Unfallfolgen) wie bei den übrigen Bahnübergängen im DB AG-Netz beibehalten werde. Es sei verantwortbar, ein einschätzbares Restrisiko — ähnlich wie bei Sicherheitsüberlegungen in anderen Technikbereichen — hinzunehmen.

Insgesamt erscheint aus Sicht der DB AG der Sinn der Vorschrift, daß bei Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h vom Ordnungsgeber keine Bahnübergänge zugelassen werden, nicht nachvollziehbar und unbegründet.

In dem Zusammenhang weist die DB AG darauf hin, daß der Bundesminister für Verkehr von 1977 bis 1988 Ausnahmen zu der seinerzeit geltenden EBO zugelassen habe, nach denen bestimmte Streckenabschnitte mit Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h befahren werden durften; an den dort vorhandenen Bahnübergängen hätten sich in diesem Zeitraum von mehr als zehn Jahren keine Unfälle ereignet.

Im Verlaufe der Diskussion in der Arbeitsgruppe hat die DB AG alternativ vorgeschlagen, den bestehenden § 11 Abs. 2 durch einen Ausnahmeverbehalt zu ergänzen und damit die Möglichkeit für das Befahren von Bahnübergängen mit Geschwindigkeiten über 160 km/h — ggf. befristet — zu eröffnen. Hierbei sei insbesondere an Einzelfälle gedacht, bei denen die Beseitigung von Bahnübergängen durch lange Planungsabläufe verzögert werde oder unverhältnismäßig hohe Investitionen erforderlich seien. Des weiteren könnten aus Sicht der DB AG Bahnübergänge im Zuge von Straßen mit untergeordneter Bedeutung im ländlichen Bereich außerhalb geschlossener Ortschaf-

ten für derartige Ausnahmezulassungen in Betracht kommen.

Als Kompensationsmaßnahmen für unterbliebene Bahnübergangsbeseitigungen schlug die DB AG zusätzliche technische Sicherungselemente (z. B. Vollschranken, Einbindung in die LZB, Baumbruchsicherung, Gefahrenraumüberwachung) sowie Verbesserung der Bahnübergangsankündigung durch Zeichen der StVO, ggf. in Verbindung mit Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Straße, vor.

Von der Arbeitsgruppe wurde dazu folgendes festgestellt:

1. Geschwindigkeiten über 160 km/h (Hochgeschwindigkeitsbereich) sind nur möglich mit höheren technischen Ausbaustandards beim gesamten Fahrweg. Neben der Beseitigung von Bahnübergängen sind z. B. eine hochgeschwindigkeitsgeeignete Oberleitungsbauform, ein vergrößerter Gleisabstand, schienenfreie Bahnsteigzugänge und — wegen der übergroßen Bremswege — eine spezielle Signaltechnik mit Führerraumsignalisierung (LZB) notwendig. Insofern entstehen bei einer Erhöhung der Geschwindigkeit auf über 160 km/h in jedem Fall Sprungkosten. Die Bahnübergangsbeseitigung ist — wie dargestellt — nur eine Teilmenge des zusätzlichen Investitionsbedarfs.
2. Nach den physikalischen Gesetzmäßigkeiten — die kinematische Energie des Zuges nimmt mit dem Quadrat seiner Geschwindigkeit zu — ergeben sich bei Bahnübergangsunfällen im Hochgeschwindigkeitsbereich insbesondere für die Bahnreisenden und den Eisenbahnbetrieb deutlich höhere Risiken mit unübersehbaren Folgen. Hierbei kommt u. a. dem vorgesehenen Einsatz einer neuen Fahrzeuggeneration im Hochgeschwindigkeitsverkehr mit Wendezügen (kein „schützender“ Triebkopf an der Zugspitze) eine zusätzliche Bedeutung bei. Es wird wegen dieses höheren Gefahrenpotentials für die Züge nach wie vor für zwingend notwendig erachtet, Geschwindigkeiten über 160 km/h nur auf Streckenabschnitten ohne Bahnübergänge zuzulassen. Dies gilt unabhängig davon, daß bei den seinerzeit in bestimmten Streckenabschnitten befristet zugelassenen Geschwindigkeiten von 200 km/h sich keine Bahnübergangsunfälle ereignet haben. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß bereits seit 1988 in Streckenabschnitten mit noch vorhandenen Bahnübergängen aus vorgenannten Gesichtspunkten Geschwindigkeiten über 160 km/h nicht mehr zugelassen wurden. Die Übergangsfrist nach Artikel 2 EBO (Fassung vom 8. Mai 1991) für bestehende Bahnübergänge auf Schnellfahrstrecken wurde in keinem Einzelfall verlängert.

Verglichen mit der Bahnübergangsproblematik wäre es ebensowenig vertretbar, im Hochgeschwindigkeitsbereich auf andere notwendige, auch sicherheitsrelevante Ausbaustandards — etwa LZB oder verstärkte Oberleitungskonstruktion — aus Kostengesichtspunkten zu verzichten.

Das Ergebnis einer vom Bundesministerium für Verkehr veranlaßten Abfrage der DB AG über die Geschwindigkeit an Bahnübergängen bei ausländischen Eisenbahnen ist — auch nach Auffassung der DB AG — nicht aussagefähig. Denn in einzelnen Ländern sind Bahnübergänge bei Geschwindigkeiten von deutlich unter 160 km/h nicht mehr zugelassen; in anderen Ländern sind auch bei noch vorhandenen Bahnübergängen Geschwindigkeiten über 160 km/h zulässig.

3. Der Vorschlag der DB AG, in § 11 Abs. 2 EBO die freie Entscheidung über das Befahren von Bahnübergängen mit mehr als 160 km/h dem Vorstand der DB AG zu übertragen, ist nicht annehmbar. Denn gerade für diese die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs maßgeblich beeinflussende Frage ist eine hinreichende Bestimmtheit der Vorschrift in einer Rechtsverordnung unverzichtbar. Dieser Grundforderung wird auch bei anderen Geboten und Verboten im Verkehrsbereich entsprochen. Demgemäß hat der Ordnungsgeber bereits im Jahr 1991 die Notwendigkeit der Vorschrift dieses Inhalts bejaht. Wegen des erheblichen Risikopotentials kann eine Modifizierung des § 11 Abs. 2 EBO, die materiell einer Aufhebung gleichkommt, nicht verantwortet werden.
4. Die Kritik an der „willkürlichen“ Festlegung des Grenzwertes von 160 km/h ist unbegründet:

Hochgeschwindigkeitsstrecken sind unternehmens- und verkehrspolitisch sehr bedeutsame Strecken mit äußerst hoher Zugbelastung, die besondere Investitionen erfordern und rechtfertigen. Auch in anderen Bereichen ist die Festlegung von Grenzwerten — z. B. mehr als 100 km/h im Straßenverkehr sind nur unter der Voraussetzung eines kreuzungsfreien, autobahnmäßigen Ausbaus zulässig — üblich und sachlich gerechtfertigt. Im übrigen ist der Grenzwert von 160 km/h abgeleitet aus der ab 1967 bis 1991 geltenden Fassung der EBO, die diese Geschwindigkeit bei Einsatz der bisherigen Signaltechnik unter Berücksichtigung der Bremswege von höchstens 1 000 m allgemein zuließ; die EBO in der Fassung der Dritten Verordnung zur Änderung der EBO vom 8. Mai 1991 enthält erstmals Regelungen für Geschwindigkeiten über 160 km/h mit den daraus resultierenden erheblich längeren Bremswegen.

5. Ein möglicher Verzicht auf das Gebot der Bahnübergangsbeseitigung bei Geschwindigkeiten von über 160 km/h wäre nur denkbar, wenn durch technische Einrichtungen der gleiche Sicherheitsstandard wie bei Kreuzungsfreiheit zu erreichen ist. Dies ist bisher weder von der DB AG nachgewiesen worden noch als realistisch einzuschätzen. Auch wirtschaftlich erscheinen die sich aus derartigen Maßnahmen ergebenden zusätzlichen Investitionen (im Einzelfall Größenordnung von mindestens 1 Mio. DM), die nur für einen begrenzten Zeitraum bis zur endgültigen Bahnübergangsbeseitigung nutzbar wären, nicht vertretbar.
6. Die von der DB AG beispielhaft genannten „risikoreicheren“ Fälle (Bahnübergänge im ländlichen

Bereich außerhalb geschlossener Ortschaften) eignen sich nicht für Ausnahmezulassungen, weil hier Bauverzögerungen für die Aufnahme des Schnellfahrbetriebs keinesfalls zu erwarten sind. Gerade in diesen einfacheren Fällen wird eine schnelle Realisierung der Bahnübergangsbeseitigung mit vertretbarem Kostenaufwand möglich sein.

Die außerdem erörterte befristete Ausnahmezulassung, um die Nutzung eines Schnellfahrabschnitts nicht durch Verzögerungen bei einzelnen Bahnübergangsbeseitigungen zu behindern, bliebe — trotz der hierdurch bedingten Investitionen für zusätzliche Sicherungsmaßnahmen — weitgehend wirkungslos. Aus Gründen des Arbeitsschutzes wäre mit Beginn der Bauarbeiten für die spätere Bahnübergangsbeseitigung ohnehin eine Geschwindigkeitsreduzierung auf deutlich unter 160 km/h (Langsamfahrstelle) notwendig.

7. Die Presseerklärung der DB AG vom 16. August 1994, nach der alle Bahnübergänge auf stark befahrenen Strecken noch vor Ende dieses Jahrzehnts beseitigt werden sollen, wird von der Arbeitsgruppe nachdrücklich begrüßt. Die DB AG schließt in dieses Beseitigungskonzept ausdrücklich sämtliche Bahnübergänge an Ausbau-, S-Bahn-, InterCity- und InterCity-Anschlußstrecken sowie an Haupt- und Nebenfernstrecken ein. Hierdurch wird sichergestellt, daß rechtzeitig vor Aufnahme des Schnellfahrbetriebs der jeweilige Streckenabschnitt keine Bahnübergänge mehr aufweist. Bei Realisierung dieses Konzepts der DB AG wäre eine Behinderung hinsichtlich der zeitgerechten Aufnahme des Schnellfahrbetriebs und ein damit einhergehender Wettbewerbsnachteil für die DB AG nicht gegeben. Aus Sicht der Arbeitsgruppe sollten die dargestellten Beseitigungsaktivitäten zunächst vorrangig auf die vorgesehenen Schnellfahrabschnitte konzentriert werden.

Trotz der erheblichen finanziellen Belastungen insbesondere der kommunalen Straßenbaulastträger bei Bahnübergangsbeseitigungen wird von Länderseite die Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr voll gestützt. Am Beispiel der Ausbaustrecke Dortmund-Kassel wurde dargestellt, daß nur auf der Grundlage des derzeitigen § 11 Abs. 2 EBO der Abschluß von Vereinbarungen für die Beseitigung der Bahnübergänge mit den kommunalen Straßenbaulastträgern möglich war. Ohne dieses gesetzliche Gebot wäre die Verpflichtung der Kommunen zur Kostenbeteiligung nicht mehr vermittelbar. Die Vergangenheit hat außerdem gezeigt, daß erst seit Einführung des strikten Verbots von Bahnübergängen bei Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h die Aktivitäten für die entsprechenden Bahnübergangsbeseitigungen von der ehemaligen DB mit dem notwendigen Nachdruck betrieben wurden und auch durchgesetzt werden konnten. Im übrigen erscheint aus Ländersicht insgesamt keine Bahnübergangsbeseitigung mehr begründbar, wenn, wie die DB AG darstellt, selbst bei Hochgeschwindigkeiten allein technische Sicherungen an Bahnübergängen ausreichen würden.

Das Bundesministerium für Verkehr teilt diese Auffassung uneingeschränkt.

Ergebnis:

Der Dissens mit der Auffassung der DB AG konnte trotz sehr ausführlicher Erörterung in der Arbeitsgruppe nicht ausgeräumt werden. Die vorgeschlagene Änderung ist aus Gründen der Sicherheit nicht zu vertreten.

#### Nr. 11 Bahnsteighöhen (§ 13 Abs. 1 EBO)

Der VDV unterstützt den Vorschlag der DB AG, wonach die bestehenden Regelungen über Bahnsteighöhen („Keine Einzelvorschriften“) zugunsten einer „Generalklausel“ gestrichen werden sollten. Beispielhaft wird auf neue Leichtbau-Nahverkehrsfahrzeuge hingewiesen, deren niedrige Einstiegs- und Fußbodenhöhe sich deutlich von den Fußbodenhöhen der weit überwiegend bei der DB AG eingesetzten Nahverkehrs-/Regionalfahrzeuge unterscheiden.

Bei der Erörterung des komplexen Themas in der Arbeitsgruppe wird auch von den Eisenbahnen die bestehende Normung des § 13 Abs. 1 generell akzeptiert; Anpassungen werden aber gefordert für schwächer belastete Nebenstrecken, bei denen künftig neue Fahrzeuge mit niedriger Fußbodenhöhe eingesetzt werden sollen. Dabei sei daran gedacht, daß der Einstieg von der „Höhe Null“ aus erfolge, d. h. die Bahnsteigfläche entspräche höhenmäßig dem Schotterbett des Gleises. Ein derartiges Konzept sollte dazu beitragen, neue Haltepunkte an Nebenstrecken mit einem absoluten Mindestaufwand einrichten zu können.

Die Arbeitsgruppe wertet den Änderungsvorschlag wie folgt:

- Eine völlige Freigabe der Bahnsteighöhen entsprechend dem Änderungsvorschlag würde einem wichtigen Element der Eisenbahnstrukturreform zuwiderlaufen, nämlich der Öffnung des Netzes für Dritte. Dies bedeutet, daß einerseits das Netz und andererseits das Betreiben der Züge grundsätzlich unterschiedlichen Verantwortungsbereichen zugeordnet werden. Mit dem Änderungsvorschlag wäre die notwendige konstruktive Abstimmung für die Schnittstelle zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Ein-/Ausstieg nicht sichergestellt. Nur mit einer hinreichenden Bestimmtheit der gesetzlichen Vorgaben für die Bahnsteige kann gerade auch für die Zukunft sichergestellt werden, daß sich die auf dem Netz verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich der ihnen obliegenden Verkehrssicherungspflicht gegenüber den Fahrgästen bei der Fahrzeugauswahl auf bestimmte, weitestgehend einheitliche Bahnsteighöhen verlassen können.
- Ein Vergleich mit der Regelung der BOStrab ist nicht zutreffend, weil hierbei jeweils nur kleinere, in sich geschlossene Netze angesprochen werden, bei denen der Straßenbahnunternehmer in der Regel gleichzeitig auch die Verantwortung für die Infrastruktur trägt. Des weiteren unterscheiden sich die konstruktiven Randbedingungen für Stra-

- Benbahnfahrzeuge und Eisenbahnfahrzeuge: Wegen der erheblich höheren zulässigen Geschwindigkeiten im Eisenbahnverkehr sind einer Reduzierung der Raddurchmesser — als eine wichtige Voraussetzung für möglichst niedrige Wagenbodenhöhen und daraus resultierende niedrige Bahnsteighöhen — technisch enge Grenzen gesetzt.
- Auch unter Ausschöpfung sämtlicher derzeit für Neufahrzeuge denkbaren technischen Entwicklungsmöglichkeiten zur Realisierung niedriger Wagenbodenhöhen sind etwa 400 mm über Schienenoberkante als absolutes Mindestmaß anzusehen. Diese Einschätzung wird am aktuellen Beispiel der neuen Leichtbau-Nahverkehrsfahrzeuge der Dürener Kreisbahn GmbH bestätigt. Unabhängig davon wird in bezug auf die Bahnsteighöhen noch für längere Zeit der Einsatz vorhandener Fahrzeuge mit vergleichsweise hohen Wagenböden bei den Bahnsteigen zu berücksichtigen sein. Gerade für schwächer belastete Nebenstrecken, deren Erhaltung nicht gesichert ist, wird nicht ohne weiteres von der kostenintensiven Beschaffung neuer Fahrzeuge speziell zum Einsatz auf solchen Strecken auszugehen sein.
  - Soweit die Eisenbahnen aus Kostengründen den Verzicht auf einen besonderen Bahnsteigaufbau anstreben (Einstieg vom Schotterbett aus), ergibt sich für die Reisenden beim Einstieg im günstigsten Fall noch ein zu überwindender Höhenunterschied von insgesamt etwa 55 cm (Fußbodenhöhe ca. 400 mm über Schienenoberkante zuzüglich Schienenhöhe einschließlich Befestigungen ca. 150 mm). Als Zielvorstellung für eine Einstiegssituation der Zukunft — unter Einsatz neuer Fahrzeuge und bei neu eingerichteten Haltepunkten — erscheint dies mit der Regelung des § 2 Abs. 4 EBO kaum vereinbar. Aus Sicht des Ordnungsgebers könnte eine entsprechende praktische Anwendung daher zunächst nur auf der Grundlage von Ausnahmezulassungen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a EBO in Betracht kommen.
  - Die vorgetragene Kosteneinsparung für die Neuerrichtung von Bahnsteigen auf „Höhe Null“ hält die Arbeitsgruppe für nicht ausreichend belegt: Eine unbefestigte Bahnsteigfläche ohne besondere Bahnsteigkante wird den Mindestansprüchen an die Sicherheit beim Einstieg/Ausstieg entsprechend den anerkannten Regeln der Technik im allgemeinen nicht genügen. Die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht stellt bei derartigen Flächen insbesondere unter winterlichen Witterungsverhältnissen (Schneeräumen) ein kaum lösbares Problem. Im übrigen ist der vom einfahrenden Zug in Anspruch genommene Raum, von dem die Reisenden genügend Abstand halten müssen, ohne Vorhandensein einer Bahnsteigkante nicht eindeutig erkennbar.
  - Zur Lösung der aufgezeigten Probleme wird daher gerade bei neuen Bahnsteiganlagen grundsätzlich ein befestigter Bahnsteig mit Bahnsteigkante zu errichten sein. Die dafür entstehenden Aufwendungen betragen je 100 m Bahnsteiglänge in Höhe der Schienenoberkante großordnungsmäßig ca.

55 000 DM. Demgegenüber betragen die Zusatzkosten für eine Bahnsteighöhe von 38 cm etwa 25 000 DM je 100 m Bahnsteiglänge. Im Hinblick auf die Gesamtkosten für die Errichtung neuer Haltepunkte, aber auch bezogen auf die fahrzeugseitigen Aufwendungen zur Erlangung der niedrigen Wagenbodenhöhen sind die genannten Mehrkosten für Bahnsteiglösungen mit 38 cm Höhe nicht unverhältnismäßig.

Ergebnis:

Unter bestimmten Voraussetzungen ist die Zulassung von Ausnahmen von den Vorschriften des § 13 Abs. 1 vorstellbar. Eine „vorausseilende“ Änderung der EBO zur Berücksichtigung dieser, bisher insbesondere in den Randbedingungen nicht konkretisierten Betriebsfälle, für die naturgemäß auch noch nicht die notwendigen Erfahrungen aus Praxiserprobungen vorliegen, kann jedoch derzeit nicht in Betracht kommen.

Auf der Basis der aufgezeigten Sachzusammenhänge wird sich das Bundesministerium für Verkehr gemeinsam mit den Ländern bei möglichen künftigen Einsätzen spezieller Nahverkehrsfahrzeuge auf schwach belasteten Strecken für kostengünstige Bahnsteiglösungen einsetzen.

#### Nr. 12 Vorbeifahrt mit mehr als 200 km/h an Bahnsteigen (§ 13 Abs. 3 EBO)

Die DB AG beabsichtigt, die derzeitige maximale Geschwindigkeit auf ihren Ausbaustrecken von 200 km/h auf 230 km/h heraufzusetzen. Diese Geschwindigkeitsanhebung ist mit vertretbarem technischem Mehraufwand realisierbar, sofern auch die Vorbeifahrt der Züge an Bahnsteigen gelöst werden kann.

Die DB AG führt aus, daß die Sogwirkung des ICE im Vergleich zum lokbespannten IC-Zug deutlich geringer sei. Damit lägen für den ICE günstigere Voraussetzungen vor als bei den zum Zeitpunkt der Einführung des § 13 Abs. 3 EBO vorhandenen Fahrzeugbauformen.

Es bestehen — im Einklang mit der Formulierung des § 13 Abs. 3 einschließlich der amtlichen Begründung — bei der Arbeitsgruppe keine Bedenken, daß bei geeigneten Vorkehrungen (außer Lautsprecherdurchsagen z. B. Warntafeln, Pictogramme, akustische Warnungen, besondere Bahnsteigmarkierungen) Züge mit einer Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h an Bahnsteigen vorbeifahren, wenn von diesen Fahrzeugen aufgrund ihrer aerodynamischen Gestaltung ein geringerer Windsog ausgeht als von Zügen mit herkömmlichen Fahrzeugbauformen bei 200 km/h. Dabei könnte aus Sicherheitsgründen auch eine Eingrenzung der Vorbeifahrten auf bestimmte Tageszeiten in Betracht zu ziehen sein.

Ergebnis:

Die Arbeitsgruppe hat einvernehmlich mit den Eisenbahnen festgestellt, daß die geschilderte Verfahrens-

weise durch die bestehenden gesetzlichen Regelungen abgedeckt sind. Eine Änderung des § 13 Abs. 3 EBO ist nicht erforderlich, um die Zielvorstellung der DB AG realisieren zu können.

#### Nr. 13 Signale und Weichen (§ 14 EBO)

Der Änderungsvorschlag für eine generelle Überarbeitung dieser Vorschrift wird von der DB AG damit begründet, daß der künftig vorgesehene Einsatz eines „funktionsorientierten Zugleitbetriebes“ durch eine neue Rechtsgrundlage abgesichert werden soll. Darüber hinaus sollen noch Zukunftsentwicklungen erfaßt werden, die ohne Signale und ohne Anzeigen im Führerraum dem Triebfahrzeugführer die notwendigen Anweisungen für die Fahrt vermitteln.

Die von der DB AG angesprochenen Entwicklungen, die eine Übertragung der Anweisungen zum Fahrverhalten ohne Signale und ohne Anzeigen im Führerraum bewerkstelligen sollen, konnten nicht konkret dargelegt werden. Eine praktische Relevanz dieser Vorstellungen ist nicht belegt, ein Sicherheitsnachweis liegt auch nicht vor. Eine Aufnahme in eine die Eisenbahnbetriebssicherheit regelnde Rechtsverordnung kann daher gegenwärtig nicht in Betracht kommen.

Zur Frage der Signalisierung im Führerraum hat die Arbeitsgruppe unter Hinweis auf die amtliche Begründung zur Dritten Verordnung zur Änderung der EBO vom 8. Mai 1991 klargestellt:

Die Regelung in § 14 Abs. 1 EBO läßt den mit dem Änderungsvorschlag der Eisenbahnen gewünschten Verzicht auf ortsfeste Signale am Fahrweg durchaus zu. Voraussetzung hierfür ist eine Technik, mit der alle Anweisungen zum Fahrverhalten im Führerraum angezeigt werden. Die Einführung dieser Wirkvorschrift belegt die frühzeitige Erkenntnis und Bereitschaft des Ordnungsgebers zu einer mit vertretbarem Aufwand erreichbaren Erweiterung des Handlungsspielraums für die Betriebsführung unter Wahrung der gleichen Sicherheit.

Ergebnis:

Dem Anliegen der DB AG zur Anwendung von Betriebsleitetechniken ohne ortsfeste Signale wird mit der geltenden Regelung der EBO uneingeschränkt Rechnung getragen. Einer Änderung des § 14 EBO bedarf es nicht.

#### Nr. 14 Zugfunkeinrichtungen (§ 16 Abs. 4 EBO)

Ergebnis:

Die DB AG hat festgestellt, daß interne Probleme mit der korrekten Auslegung des Begriffs „Zugfunk“ zu dem Vorschlag geführt haben. Eine Änderung des § 16 Abs. 4 ist nach zwischenzeitlicher Klärung nicht mehr relevant.

#### Nr. 15 Signalmittel und Rückspiegel (§ 22 Abs. 5 EBO)

##### Bild 3 Untere Bezugslinie (§ 22 Anlage 8 EBO)

Dieser Vorschlag geht auf Initiative des VDV zurück.

Folgende Feststellungen der Arbeitsgruppe zum Sachverhalt werden einvernehmlich anerkannt:

Für die jetzt geltende kinematische Betrachtungsweise müssen die Überschreitungen der Bezugslinie in jedem Einzelfall berechnet werden, da der Wankwert, d. h. die Federung und die Auslenkung der Fahrzeuge im Gleisbogen (Faktor  $z$ ), in die Berechnung eingehen. Die Angaben in § 22 Abs. 5 sind deshalb grundsätzlich richtig; Maße müssen aber im Einzelfall rechnerisch überprüft werden.

Eine „pauschale“ Freigabe des Wertes „50 mm“ gemäß dem Änderungsvorschlag ist nicht möglich. Dies gilt sinngemäß auch für den Vorschlag zur Änderung der Anlage 8, Bild 3, zu § 22 EBO.

Die Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr haben zugesagt, diesen kinematisch-rechnerisch unstrittigen Zusammenhang in einem besonderen Schreiben an den VDV und die DB AG zu bestätigen.

Ergebnis:

Von Seiten der Eisenbahnen wird der Vorschlag zur Änderung der entsprechenden EBO-Regelungen nicht weiter aufrechterhalten.

#### Nr. 16 Führerraum an der Zugspitze (§ 34 Abs. 2 EBO)

Nach der Erörterung des Sachverhalts in der Arbeitsgruppe zeigt sich, daß mit den Zielvorstellungen der Eisenbahnen die Regelungen des § 28 Abs. 1 (Ausrüstung führender Fahrzeuge) und § 34 Abs. 6 (Spitzen-signal) gemeint sind.

Nach den Darlegungen der Vertreter der Eisenbahnen haben im wesentlichen folgende Vorstellungen zu dem Änderungsvorschlag geführt: Vorwiegend Güterzüge, die aus betrieblichen Gründen häufiger die Fahrtrichtung wechseln müssen, sollen unter Einsatz der Funkfernsteuerung von einem Güterwagen (an der Zugspitze) aus gesteuert werden. Dadurch ließen sich aufwendige Rangierbewegungen zur Umsetzung des Triebfahrzeugs an die jeweilige Zugspitze vermeiden. Des weiteren können auf gleiche Weise Bedienungsfahrten mit „geschobenen“ Güterzügen in Anschlußstellen erfolgen und — bei höherer Geschwindigkeit als der für geschobene Züge zulässigen 30 km/h — rascher das beanspruchte Streckengleis wieder freigeben („Erhöhung der Flexibilität“). Nach Vorstellung der DB AG wird dabei eine Geschwindigkeit bis zu 50 km/h angestrebt.

Seitens des VDV wird auf ein Praxisbeispiel mit einem besonders entwickelten Rangiertritt hingewiesen, der an dem führenden Güterwagen befestigt wird und von

dem aus der Lokrangierführer mit der Funkfernsteuerung den betreffenden Güterzug steuert.

Die Arbeitsgruppe stellt folgende Besonderheiten fest, die vor Realisierung des Vorschlags näher untersucht werden müssen:

- Die Indusi-Einrichtung an dem am Zugschluß laufenden Triebfahrzeug stellt vor allem ab einer bestimmten Länge des geschobenen Güterzuges nicht sicher, daß eine Zwangsbremmung am Halt zeigenden Signal innerhalb des Gefahrpunktabstands zum Zughalt führt.
- Hörbare Signale könnten zwar mit der Funkfernsteuerung von dem führenden Güterwagen aus gegeben werden, diese hörbaren Signale erschallen aber von dem am Zugschluß laufenden Triebfahrzeug aus, so daß — insbesondere bei längeren „geschobenen“ Güterzügen — eine einwandfreie Ortung und Wahrnehmung von seiten der zu warnenden Personen (vor dem Zug) nicht sichergestellt ist.
- Der Triebfahrzeugführer ist — auf einem Rangiertritt an einem Güterwagen (führendes Fahrzeug) stehend — den Witterungsverhältnissen frei ausgesetzt. Dies bedeutet besondere Erschwernisse (z. B. bei Frost, starkem Regen, Schneefall), die in Verbindung mit dem Fahrtwind zumindest oberhalb der Geschwindigkeitsgrenze von 30 km/h ein sicheres Steuern des Zuges kaum mehr gewährleisten.
- Die für führende Fahrzeuge nach § 28 Abs. 1 Nr. 2 vorgeschriebenen Bahnräumer sind an Güterwagen nicht vorhanden. Sofern die Geschwindigkeit des von einem führenden Güterwagen aus gesteuerten Zuges über 30 km/h hinausgehen sollte, würde das Fehlen des Bahnräumers grundsätzlich zu einer Verminderung der Betriebssicherheit führen.

Die Arbeitsgruppe kommt bei der Untersuchung zu folgendem einvernehmlichen Ergebnis:

1. Die bisherigen Vorstellungen der Eisenbahnen sind hinsichtlich der Realisierbarkeit noch so wenig konkretisiert und entwickelt, daß eine generelle Änderung der angesprochenen EBO-Vorschriften nicht in Betracht kommen kann. Dazu kommt, daß weder die Größenordnung möglicher Einsatzfälle nachvollziehbar ist noch ein Einsparpotential — unter Berücksichtigung der Kosten für zusätzliche Fernsteuereinrichtungen und Sonderkonstruktionen für Rangiertritte — belegt worden ist.
2. Der Begriff „Führerraum“ ist als Synonym für eine funktionale Ausrüstung des Triebfahrzeugführer-Arbeitsplatzes zu verstehen. Eine Auslegung dieses Begriffs dergestalt, daß z. B. bei Geschwindigkeiten über 30 km/h u. a. die Funktion der Indusi preisgegeben wird, sieht auch die DB AG als unvertretbar an. Insgesamt soll nach einhelliger Auffassung auch der DB AG, das Sicherheitsniveau der induktiven Zugsicherung nicht abgesenkt werden.
3. Grundlegender Klärung durch die Eisenbahnen selbst bedürfen insbesondere die Einzelpunkte:

- Auf welche Länge sind entsprechende Züge im Hinblick auf die Wirksamkeit der Indusi zu begrenzen?
- Bedienung der „Wachsamkeitstaste“ (am 1 000 Hz-Magnet des Vorsignals) mittels Fernsteuerung.
- Kompensation des Fehlens der Bahnräumer und des Spitzensignals an Güterwagen als führende Fahrzeuge.
- Hilfslösungen zur Gewährleistung eines sicheren Stands des Triebfahrzeugführers auf Güterwagen als führende Fahrzeuge.

Ergebnis:

Nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse gemäß Nummer 3 werden die Eisenbahnen zunächst unternehmerisch entscheiden, ob sie einen funkfern gesteuerten Zugbetrieb mit Güterwagen als führende Fahrzeuge bei Geschwindigkeiten von über 30 km/h angesichts der bestehenden technischen Schwierigkeiten überhaupt weiter anstreben. Gegebenenfalls wäre von dem Eisenbahnunternehmen ein entsprechender Antrag auf Ausnahmezulassung nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 EBO zu stellen.

#### Nr. 17 Permissives Fahren (§ 39 Abs. 5 EBO)

Mit dem Änderungsvorschlag der DB AG soll von dem bisherigen betrieblichen Grundsatz abgegangen werden, wonach an Haltsignalen Züge nur mit besonderem Auftrag vorbeifahren dürfen. Statt dessen soll der Triebfahrzeugführer ohne weiteres an den mit einem besonderen Mastschild gekennzeichneten Signalen vorbeifahren dürfen, auch wenn diese Halt zeigen oder gestört sind. Auf die bisher erforderliche Überprüfung durch die örtlich zuständige Betriebsstelle, ob der anschließende Streckenabschnitt frei befahrbar ist, würde verzichtet. Dadurch erwartet die DB AG vor allem eine betriebliche Aufwandsminderung, verbunden mit einer beschleunigten Betriebsabwicklung.

Die Arbeitsgruppe kommt nach eingehender Erörterung der Sach- und Rechtslage zu folgenden Feststellungen:

1. Die Eisenbahn stellt ein „außergesteuertes“ Verkehrssystem dar, bei dem die Zugfolge und die Ein-, Aus- oder Durchfahrt der Züge nach erfolgter Fahrwegprüfung grundsätzlich vom Fahrdienstleiter alleinverantwortlich geregelt wird.

Eine entscheidende Komponente der Betriebssicherheit ist das absolute Befolgen eines Halt zeigenden Signals durch den Triebfahrzeugführer. Ein Abweichen von dieser grundlegenden Sicherheitsphilosophie dergestalt, daß ein Triebfahrzeugführer ohne Wissen und Zustimmung des Fahrdienstleiters an einem Halt zeigenden Signal vorbeifahren dürfte, gäbe die bisher eindeutig abgegrenzten betrieblichen Zuständigkeits- und Verantwortungsbereiche preis. Eisenbahnunfälle bei der ehemaligen DR, bei der das „permissive Fahren“ praktiziert wurde, belegen die Risiken einer derartigen Betriebsweise.

2. Äußerlich ist einem Haltsignal zunächst nicht anzusehen, ob es gestört ist (sich z. B. nicht auf Fahrt stellen läßt) oder ob es bei einwandfreier Funktion Halt zeigt. Das Fallbeispiel eines mit Zustimmung des Fahrdienstleiters zurücksetzenden Zuges, dem auf demselben Streckengleis ein anderer Zug entgegenfährt, der ohne weiteres ein Haltsignal nicht beachtet, verdeutlicht das erhebliche Sicherheitsrisiko auch für zweigleisige Strecken.
3. Ein mögliches Permissivfahren löst nicht die eigentliche Ursache der Signalstörungen und daraus resultierende Kostenbelastungen der Eisenbahnen. Auch die durch Signalstörungen ausgelösten Zugverspätungen werden aufgrund der Geschwindigkeitsrestriktion beim permissiven Fahren nur relativ geringfügig vermindert.

Unabhängig von den gewichtigen Sicherheitsargumenten gegen den Änderungsvorschlag können die Eisenbahnen das Ziel einer Verbesserung der Betriebsabwicklung bei Signalstörungen mit den bestehenden Regelungen der EBO bzw. ESO erreichen. In dem Zusammenhang könnte z. B. auf Hilfsmittel wie Zugfunk, Ersatzsignal oder Vorsichtsignal bzw. -befehl zurückgegriffen werden. Mit diesen Einrichtungen kann dem Triebfahrzeugführer ein besonderer Auftrag zur Vorbeifahrt an einem Haltsignal übermittelt werden; der Sicherheitsgrundsatz bleibt gewahrt, daß Zugfahrten nur mit Wissen und Zustimmung der zuständigen Betriebsstelle stattfinden. Im übrigen sind Einsparmöglichkeiten für die Eisenbahnen im wesentlichen dadurch zu erreichen, daß die eigentlichen Ursachen für die Betriebserschwernisse beseitigt werden. Dazu zählen insbesondere die Verbesserung der Zuverlässigkeit von störanfälligen Signal- und Stellwerksbauformen bzw. die Schaffung von Rückfallebenen für Systeme, die nach den vorliegenden Erfahrungen der DB AG nicht selten zu mehrstündigen Totalausfällen neigen.

#### Ergebnis:

Die Preisgabe eines Eckpfeilers der Betriebssicherheit ist nach Abwägung aller dargestellten Gesichtspunkte von der Arbeitsgruppe abgelehnt worden, zumal bei einer Umsetzung des Änderungsvorschlags in der EBO die von der DB AG selbst zu vertretenden Kostenfaktoren bestehen blieben. Dem Änderungsvorschlag kann nicht gefolgt werden.

#### Nr. 18 Betriebsbeamte (§ 47 EBO)

Mit dem Änderungsvorschlag wird lediglich eine redaktionelle Umformulierung angestrebt, um den von der DB AG neu eingeführten Organisationsbegriffen Rechnung zu tragen (z. B. Niederlassungsleitung Netz anstelle des bisherigen Begriffs Leiter von Bahnhöfen). Kosteneinsparungen sind mit dem Vorschlag nicht verbunden.

Die Arbeitsgruppe hat festgestellt, daß die EBO-Vorschrift nicht als Spezialverordnung allein für die DB AG erlassen wurde, sondern gleichermaßen für die

nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs gilt. Diese Eisenbahnen fühlen sich keineswegs durch die seit Jahrzehnten allgemein verwendeten betrieblichen Funktionsbezeichnungen eingeengt, die im übrigen aufgrund ihres eindeutigen Wortinhalts keiner weiteren Legaldefinition bedürfen. Unter Berücksichtigung der Ausführungen im Auftrag des Deutschen Bundestages vom 2. Dezember 1993 zur Bedeutung der Überprüfung von EBO-Vorschriften (. . . „von ähnlich hoher Dringlichkeit wie die Bahnreform selbst“ . . .) wird kein Anlaß und keine Notwendigkeit für eine Umsetzung des Änderungsvorschlags zu § 47 gesehen.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß unternehmensinterne Organisationsbezeichnungen erfahrungsgemäß von Zeit zu Zeit wechseln; es wäre nicht vernünftig, die Rechtsverordnung der jeweiligen neuen Nomenklatur anzupassen.

#### Ergebnis:

Die DB AG stimmt den Sachargumenten der Arbeitsgruppe zu und sieht davon ab, diesen Vorschlag weiter zu verfolgen.

#### Nr. 19 Mindestalter für Triebfahrzeugführer (§ 48 Abs. 1 EBO)

Der Änderungsvorschlag zielt darauf ab, das vorgeschriebene Mindestalter für Triebfahrzeugführer generell herabzusetzen (von 21 Jahre auf 18 Jahre). Durch eine Reduzierung des berufskundlichen Teils der Triebfahrzeugführerausbildung könnten junge Nachwuchskräfte künftig bereits ab 18 oder 19 Jahren ihre Triebfahrzeugführerprüfung ablegen. In der Tatsache, daß diese jungen Kräfte anschließend nicht uneingeschränkt als Triebfahrzeugführer eingesetzt werden dürfen, sehen die Eisenbahnen einen vermeidbaren Kostenaufwand.

Hierzu wird von der Arbeitsgruppe darauf hingewiesen, daß in vergleichbaren Verkehrsbereichen ebenfalls ein bestimmtes Mindestalter gesetzlich vorgeschrieben ist: Sowohl für Fahrbedienstete von Straßenbahnen (BOStrab) als auch zum Erwerb der Fahrerlaubnis für Lastkraftwagen über 7,5 t (Richtlinie EWG/85/3820) ist ein Mindestalter von 21 Jahren vorgeschrieben; für die Erlaubnis zur Personenbeförderung auf der Straße liegt das Mindestalter noch darüber. Diese Festlegungen berücksichtigen generalisierend die Entwicklung des Verantwortungsbeußtseins junger Menschen besonders zwischen dem 18. und 21. Lebensjahr.

Insofern stellt das generell in der EBO geforderte Mindestalter für Triebfahrzeugführer keinen Wettbewerbsnachteil für den Verkehrsträger Schiene dar. Eine eventuelle Umsetzung derartiger Änderungsvorschläge wird auch nicht mit dem Beschluß des Deutschen Bundestages vom 9. Dezember 1993 gefordert.

Unabhängig von der grundsätzlichen Bedeutung des Mindestalters wird seitens des Bundesministeriums für Verkehr auf den Handlungsspielraum hingewiesen, der den Eisenbahnen mit § 48 Abs. 7 EBO

eingerräumt ist. Danach darf im Rahmen von Ausnahmen (§ 3 Abs. 1 Nr. 2) zur EBO das Mindestalter für Triebfahrzeugführer „bei besonderen Verhältnissen oder bei einfachen Betriebsverhältnissen“ unterschritten werden. Eine Antwort auf die Frage, ob und in welchem Umfang von dieser Möglichkeit — ggf. bereits bei der ehemaligen DB — Gebrauch gemacht wurde, konnte nicht gegeben werden. Des weiteren bestehen für den betreffenden Mitarbeiterkreis Einsatzmöglichkeiten auf „Kleinlokomotiven“; für Bediener von Kleinlokomotiven gilt — insbesondere aufgrund der geringeren Motorleistung dieser Fahrzeuge sowie des relativ kleinen und begrenzten Einsatzbereichs — nicht die Forderung der EBO nach dem Mindestalter von 21 Jahren.

Ergebnis:

Die Arbeitsgruppe hat im Einvernehmen mit den Eisenbahnen festgestellt, daß eine Änderung des § 48 Abs. 1 EBO nicht notwendig ist, um einen Einsatz der als Triebfahrzeugführer ausgebildeten Mitarbeiter unter 21 Jahren im vertretbaren Rahmen zu ermöglichen. Eine Änderung der EBO ist nicht erforderlich.

#### **Nr. 20 Seh- und Hörvermögen, Farbentüchtigkeit (§ 48 Abs. 2 bis 7 EBO)**

Der Änderungsvorschlag zielt einerseits ab auf eine Streichung der Einzelregelungen zugunsten einer Generalklausel für die körperliche Tauglichkeit der Betriebsbediensteten. Andererseits werden eine Herabsetzung der Anforderungen an Hör- und Sehvermögen sowie der Einsatz von Mitarbeitern im Betriebsdienst mit geringen Farbsinnstörungen angestrebt.

Aufgrund der Hinweise der Arbeitsgruppe zu dem im Vergleich zu anderen Verkehrsbereichen niedrigen Anforderungsprofil der EBO hinsichtlich des Hör- und Sehvermögens der Betriebsbediensteten — die Rechtfertigung hierfür leitet sich aus der Spurgebundenheit der Eisenbahnen ab — werden die entsprechenden Einzelfestlegungen auch von seiten der DB AG als hilfreich angesehen. Dabei ist von der Annahme auszugehen, daß die Mindestanforderungen für das Hör- und Sehvermögen ohne die konkreten gesetzlichen Regelungen der EBO tendenziell eher steigen würden.

Die Vorschriften der EBO über die Farbentüchtigkeit leiten sich ab aus den verwendeten farbigen Eisenbahnsignalen. Die Überprüfung der in Betracht kommenden Mitarbeiter auf Farbentüchtigkeit erfolgt nach anerkannten Untersuchungsmethoden, die von den Eisenbahnen (Bahnärztlicher Dienst) selbst festgelegt worden sind. Die Sacherörterung führt zu dem auch von der DB AG mitgetragenen Ergebnis, wonach die Regelungen der EBO über die Farbentüchtigkeit für die Eisenbahnen keine Einengung darstellt, zumal diese Anforderung ausdrücklich nur für diejenigen Mitarbeiter des Betriebsdienstes gelten, deren Dienst das Erkennen farbiger Signale erfordert. Die bisherige Praxis einer generellen Überprüfung sämtlicher Betriebsbediensteten auf ihre Farbentüchtigkeit haben die Eisenbahnen selbst zu vertreten. Ein derartiger Aufwand ist aus der EBO nicht abzuleiten.

Ergebnis:

In Anbetracht des aufgezeigten Sachverhalts wird einvernehmlich kein Anlaß und keine Notwendigkeit für eine Änderung des § 48 Abs. 2 bis 7 EBO gesehen.

**Bundesrat****zu Drucksache 873/93**

09. 12. 93

VP

**Beschluß des Deutschen Bundestages****zum Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens  
(Eisenbahnneuordnungsgesetz — ENeuOG)**

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 196. Sitzung am 2. Dezember 1993 zu dem von ihm verabschiedeten Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz — ENeuOG) — Drucksachen 12/4609 (neu), 12/5014, 12/6269, 12/6286, 12/6312 — die beiliegende Entschließung in Drucksache 12/6269 — Nummer 2 der Beschlußempfehlung — und den beiliegenden Entschließungsantrag — Drucksache 12/6313 — angenommen.

## I.

- a) Der Deutsche Bundestag erwartet von der Bundesregierung im Rahmen der Bahnreform als flankierende Maßnahme eine unverzügliche 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.

Diese Prüfung soll gewährleisten, daß den Deutschen Bahnen im Infrastrukturbereich keine Lasten auferlegt werden, die ihre Wettbewerbsfähigkeit mit anderen Verkehrsträgern in Deutschland und in Europa gefährden. Nach Auffassung des Deutschen Bundestages ist die Überprüfung dieser Bestimmungen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Ergebnisse der Bahnen von ähnlich hoher Dringlichkeit wie die Bahnreform selbst.

Angeichts der drängenden wirtschaftlichen Probleme der Deutschen Bahnen erwartet der Deutsche Bundestag, daß die Bundesregierung eine Arbeitsgruppe einrichtet, die bis zum 30. Juni 1994 einen Zwischenbericht über unverhältnismäßige Festlegungen vorlegt. Dazu gehören insbesondere die einschlägigen Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO), deren Aufwand in keinem vertretbaren Verhältnis zu ihren Nutzen steht. Ein Schlußbericht mit einer kostenmäßigen Quantifizierung der Behinderungen sowie mit Vorschlägen zu ihrer Abschaffung soll bis zum 30. September 1994 vorgelegt werden.

## Anlage 2

## 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 technischen 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 DDR	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 der 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

Lfd. Nr.	Maßnahme	Fundstelle	Vorschlag
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
15	Signalmittel und Rückspiegel dürfen die Fahrzeugbreite beiderseits um höchstens 50 mm überschreiten	§ 22 Abs. 5 § 22 Anl. 8 Bild 3	„Fahrzeugbreite“ ändern in „ <u>zulässige</u> 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

## Anlage 3

Drucksache 12/8387

Deutscher Bundestag — 12. Wahlperiode

19. August 1994

30. Abgeordnete  
**Antje-Marie  
Steen**  
(SPD)
- Wie beurteilt das Bundesministerium für Verkehr das Begehren der Deutsche Bahn AG, den § 2 Abs. 3 EBO mit dem Ziel zu novellieren, Bahnanlagen und Fahrzeuge nur dann für Menschen mit Behinderungen, alte Menschen, Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten auszuliegen, wenn dies im jeweiligen Einzelfall von der Zahl der entsprechenden Fahrgäste her betriebswirtschaftlich gerechtfertigt ist und es zudem die finanzielle Leistungsfähigkeit der Bahn zuläßt?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Manfred Carstens  
vom 16. August 1994**

Die Generalklausel in § 2 Abs. 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zur Anwendung der Vorschriften der EBO soll sicherstellen, daß die Schwierigkeiten, die Behinderte bei der Benutzung der Eisenbahn häufig haben, behoben oder gemildert werden. Das in Ihrer Frage zitierte Begehren der Deutsche Bahn AG (DB AG), diese Generalklausel zu ändern und abzuschwächen, geht zurück auf die Entschließung des Deutschen Bundestages vom 2. Dezember 1993 (Drucksache 12/6286).

Danach wird als flankierende Maßnahme zur Bahnreform eine unverzügliche Überprüfung erwartet, wo in Gesetzen und Rechtsverordnungen des Bundes – insbesondere der EBO – unverhältnismäßige Festlegungen enthalten sind, deren Aufwand in keinem vertretbaren Verhältnis zu ihrem Nutzen steht.

Das Bundesministerium für Verkehr schließt sich – auch unter Berücksichtigung der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Aufnahme des Diskriminierungsverbots ins Grundgesetz – der Forderung der DB AG nicht an und beabsichtigt keine dahin gehende Änderung des § 2 Abs. 3 EBO.

31. Abgeordnete  
**Antje-Marie  
Steen**  
(SPD)
- Wie bewertet die Bundesregierung das Argument der Deutsche Bahn AG, daß in der Bundesrepublik Deutschland auch die KFZ-Hersteller nicht gezwungen werden, behindertengerechte Fahrzeuge zum gleichen Preis wie normale Fahrzeuge zu verkaufen, so daß die auf Novellierung der EBO-Behinderten-Klausel gerichtete Haltung der Bahn ebenso gerechtfertigt sei wie eine ersatzweise an die Bundesregierung zu stellende Ausgleichsforderung?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Manfred Carstens  
vom 16. August 1994**

Im Hinblick auf den in der Antwort zur Frage 30 geschilderten Sachverhalt erübrigt sich eine Bewertung der Argumente der DB AG.

32. Abgeordnete  
**Antje-Marie  
Steen**  
(SPD)
- Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen auf das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in die Politik, wenn die EBO, so wie von der Deutsche Bahn AG angestrebt, geändert würde, und zwar unter Berücksichtigung der von allen im Deutschen Bundestag vertretenen politischen Parteien gewünschten Verankerung des Verbots der Benachteiligung von Behinderten im Grundgesetz und angesichts der formulierten Inhalte der erst im Juni verabschiedeten interfraktionellen Entschließung zu „Reise- und Urlaubsmöglichkeiten für Menschen mit Behinderungen“?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Manfred Carstens  
vom 16. August 1994**

Auf die Antwort zur Frage 30 wird verwiesen.

