



Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 28 61, 53018 Bonn

An alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter nach § 31 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), die Infrastrukturen der Eisenbahnen des Bundes nutzen und/oder

- einer Sicherheitsbescheinigung bedürfen oder
- sich im Eigentum des Bundes befinden.

(Allgemeinverfügung)

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

Pr.3415 Aüt

Bearbeitung: Holger Hundeck

Telefon: (02 28) 98 26- 336

Telefax: (02 28) 98 26- 249

e-Mail: hundeckh@eba.bund.de
Ref34@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 25.09.2007

VMS-Nummer

Betreff: Ausrüstung von führenden Fahrzeugen mit PZB 90

Zur Durchführung des sicheren Eisenbahnbetriebes erlasse ich folgende

Allgemeinverfügung

Ich weise Sie an, sicherzustellen, dass alle führenden Fahrzeuge, die auf Strecken der Eisenbahnen des Bundes oder auf Netzen nichtbundeseigner Eisenbahnen, die keine Netze des Regionalverkehrs sind, verkehren, mit dem Zugbeeinflussungssystem PZB 90 ausgerüstet sind. An Stelle des Zugbeeinflussungssystems PZB 90 kann auch ein anderes Zugbeeinflussungssystem eingesetzt werden, wenn es, bezogen auf die fahrdynamischen Eigenschaften (Zugkraft, Bremsvermögen) des jeweiligen Fahrzeuges bzw. Zugverbandes, mindestens die gleiche Sicherheit gewährleistet wie eine PZB 90 bei diesem Fahrzeug oder Zugverband (d.h. Halt nach einer Zwangsbremmung mindestens am Haltepunkt der PZB 90). Der Nachweis der gleichen Sicherheit ist vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu führen und bei den Fahrzeugakten aufzubewahren.

Hausanschrift:

Vorgebirgsstraße 49, 53119 Bonn

Tel.-Nr. +49 (02 28) 98 26-0

Fax-Nr. +49 (02 28) 98 26-1 99

Öff. Verkehrsmittel: Stadtbahnlinien 16, 18, 63, 68, Haltestelle Bonn-West: von dort ca. 5 Min durch die Ellerstraße

070925 Allgemeinverfügung PZB90

Überweisungen an Bundeskasse Trier

Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken

BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20

IBAN: DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

Ausgenommen hiervon sind

- a) führende Fahrzeuge bei Zugfahrten auf Strecken ohne Zugbeeinflussungseinrichtung oder
 - b) Nebenfahrzeuge als führende Fahrzeuge,
wenn das Einsatzgebiet der Fahrzeuge ,soweit Strecken mit Zugbeeinflussung befahren werden sollen, auf Baugleise oder für Bauarbeiten gesperrte Gleise beschränkt wird **und** Überführungsfahrten zur Erreichung eines Baugleises bzw gesperrten Gleises auf Strecken mit Zugbeeinflussung nur von der letztmöglichen Eingleisungsstelle bzw Abstellmöglichkeit vor dem betreffenden Baugleis bzw gesperrten Gleis **und** nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 25 km/h durchgeführt werden oder
 - c) Zugfahrten, bestehend aus einem Triebfahrzeug, im Einzelfall zur Überführung des Fahrzeuges in eine Werkstatt zum Zweck der Instandhaltung
- II Dieser Bescheid ergeht kostenfrei.

Begründung

- A Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hatte nach einer Serie schwerer Eisenbahnunfälle im Jahr 1997 eine Arbeitsgruppe Betriebssicherheit eingerichtet. Diese setzte sich zusammen aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Vorsitz), der Bundesländer, des Eisenbahn-Bundesamtes, der DB AG sowie des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Die Arbeitsgruppe hat im Oktober 2000 einen Abschlußbericht veröffentlicht. Hierin wurde u. a. als Ergebnis festgelegt, dass die DB Netz AG von den Eisenbahnverkehrsunternehmen grundsätzlich Zugbeeinflussung PZB 90 auf allen führenden Fahrzeugen verlangt, sofern diese Fahrzeuge auf Strecken mit Zugbeeinflussung verkehren. Dies bedeutet auch, dass Nebenfahrzeuge sowie Kleinlokomotiven und Rangierlokomotiven im Streckendienst, die bisher keiner generellen Ausrüstungspflicht unterlagen, entweder ausgerüstet werden oder diese Strecken nicht befahren. Hieraus leiteten sich für sämtliche Eisenbahnunternehmen einschließlich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sowie für Unternehmen der Oberbauindustrie (auch bei Überführungsfahrten) entsprechende Bedingungen für den sicheren Netzzugang ab. Infrastrukturseitig hat die DB Netz AG durch Ergänzung der Streckenausrüstung der Zugbeeinflussung die Voraussetzungen für einen sicheren Betrieb geschaffen. Diese Maßnahme ist nur dann voll wirksam, wenn fahrzeugseitig die korrespondierende Ausrüstung mit den entsprechenden Funktionen eingebaut ist. Für die Zugfahrten auf Strecken mit Zugbeeinflussung ist daher die o. g. Fahrzeugausrüstung als Sicherheitsanforderung zu stellen.

Zugbeeinflussungssysteme kontrollieren den Triebfahrzeugführer bei der Aufgabe, die Signale zu beobachten und entsprechend zu reagieren. Mit diesem redundanten System werden bestimmte Fehlhandlungen und mögliche Versäumnisse des Triebfahrzeugführers kompensiert. Die Systeme basieren auf dem aufeinander abgestimmten Zusammenwirken von Zugbeeinflussungseinrichtungen an der Strecke und im Fahrzeug.

Das Zugbeeinflussungssystem PZB 90 kann gegenüber älteren Bauformen der Zugbeeinflussung vermeiden, dass Züge

- nach Halt am Bahnsteig gegen Halt zeigende Signale anfahren oder
- trotz Wahrnehmung der Vorsignalwarnstellung (bei noch vorhandenem Durchrutschweg) gegen noch Halt zeigende Signale ohne nachhaltige Reduzierung der Geschwindigkeit weiterfahren.

Der Schlussbericht der Arbeitsgruppe Betriebssicherheit, in der die Mehrheit der Fachleute des Eisenbahnwesens repräsentiert war, dokumentiert die Erkenntnis, dass PZB 90 als ein notwendiges Sicherheitssystem einzusetzen ist. Über die langfristige Ankündigung und sukzessive Einföderung dieser schärferen Sicherheitsanforderungen in den Netzzugangsbedingungen bestand eine ausreichende

Übergangsfrist zur Nachrüstung der betreffenden Fahrzeuge.

Die allgemeine Forderung der PZB 90 beruht auf § 4 Absatz (1) Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), nach dem die Eisenbahnen verpflichtet sind, ihren Betrieb sicher zu führen. Der Verzicht auf die Ausrüstung führender Fahrzeuge mit PZB 90 oder mit einem vergleichbaren System ist auf einem dafür ausgerüsteten Streckennetz in Anbetracht des hohen Risikos bei Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal und aufgrund der schon lange gegebenen Verfügbarkeit dieser technischen Lösung mit einem sicheren Betrieb nicht mehr vereinbar. Entsprechend § 5a Absatz (1) Ziffer 1 und Absatz 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Verbindung mit § 2 Absatz (4) Ziffer 1 Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist das Eisenbahn-Bundesamt berechtigt, Anweisungen zu treffen, die der Durchführung des sicheren Betriebes dienen.

- B Von einer Anhörung habe ich nach § 28 Absatz 2 Nummer 4 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) abgesehen. Der potentielle Adressatenkreis dieser Anordnung ist groß, aber nach abstrakten Merkmalen hinreichend bestimmbar. Nicht alle Adressaten sind dem Eisenbahn-Bundesamt bekannt oder für das Eisenbahn-Bundesamt auch nur zu ermitteln, so dass eine vorherige Anhörung untunlich erscheint. Die Anforderung ist durch entsprechende Netzzugangsbestimmungen der DB Netz AG den dort verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht unbekannt. Die Bekanntmachung dieser Allgemeinverfügung erfolgt gemäß § 41 Absatz 3 Satz 2 VwVfG durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Widerspruch eingelegt werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes, Vorgebirgsstraße 49, 53119 Bonn, einzulegen.

Mit freundlichen Grüßen



In Vertretung
gez Schweinsberg

beglaubigt: *Hundeck* Hundeck (TRAm)

Öffentliche Bekanntmachung gemäß § 41 (4) VwVfG

Im Foyer der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes

ausgehängt am: 25.09.2007

Abgenommen am: