

B.S.U. Kleppingstr. 9 – 11 D-44135 Dortmund

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr

per Email: enrico.grillo-pasquarelli@ec.europa.eu

HWB u. a. wg. PZB 90
Geplante Änderung der EBO
- BSU-3/0152/07 -

DR. ROMAN J. BRAUNER
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
BIRGIT M. SCHURGERS
Rechtsanwältin
DR. BERND H. UHLENHUT
Rechtsanwalt
DR. LARS-UWE PERA LL.M.
Rechtsanwalt
Attorney-at-Law (New York - Georgia)

Kleppingstr. 9 – 11
44135 Dortmund
www.bsu-legal.de
Telefon +49(0)231 534 526-0
+49(0)231 968 342-0
Telefax +49(0)231 534 526-10
E-Mail mail@bsu-legal.de

Dortmund, 20.01.2008

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Netzwerk Privatbahnen e. V., Am Weidendamm 1a, 10117 Berlin, und der Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen, Lerchenweg 1b, 82538 Geretsried, haben uns damit beauftragt, gegen eine geplante Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vorzugehen. Zudem vertreten wir in dieser Sache mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen:

- Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE), Siebengebirgsstraße 152, 53229 Bonn
- HWB Verkehrsgesellschaft mbH, Bahnhofstraße 14, 54411 Hermeskeil
- Transport-Schienen-Dienst GmbH, Dießemer Straße 18, 47799 Krefeld
- Bräunert Eisenbahnverkehr GmbH & Co. KG, Obere Bahnhofstr. 30, 67308 Albisheim
- Pfalzbahn Eisenbahnbetriebs GmbH, 67201 Frankenthal

Den Entwurf der geplanten Änderung sowie das diesbezügliche Anhörungsschreiben, das unsere Mandantinnen zum Teil erst nach Weiterleitung und kurz vor Ablauf der Stellungnahmefrist erhalten haben, haben wir beigefügt (**Anlagen 1 und 2**).

Zusammengefasst gilt:

Die geplante Änderung ist weder sachlich gerechtfertigt noch europarechtlich zulässig. Sie beeinträchtigt den grenzüberschreitenden Verkehr und den Wettbewerb auf dem Eisenbahnsektor. Sie wirkt als technischer „Sonderweg“ dem Ziel der Interoperabilität entgegen und führt zu einer Abschottung der bundesdeutschen Eisenbahninfrastruktur.

Im Einzelnen:

1. Technischer Hintergrund

Die geplante Rechtsverordnung soll für regelspurige Eisenbahnfahrzeuge, die im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland betrieben werden, eine technische Ausstattung mit der Bezeichnung „PZB 90“ verbindlich vorschreiben.

- a. PZB 90 (Punktförmige Zugbeeinflussung) ist eine Weiterentwicklung der Zugbeeinflussung „Indusi“, die in den 1990er Jahren entwickelt wurde. Die Geschwindigkeitsüberwachung wurde dahingehend ergänzt, dass das Anfahren gegen ein Halt zeigendes Signal und das Weiterfahren gegen ein Halt zeigendes Signal verhindert wird. Hintergrund sind Unfälle durch Züge, die trotz einer Zwangsbremmung nach dem Passieren eines solchen Signals bereits zu schnell waren, um rechtzeitig vor der nächsten Gefahrenstelle gestoppt zu werden (sog. Durchrutschen).
- b. Die Einführung dieser Technik ist in erster Linie von der DB Netz AG befürwortet worden. Sie hat einen Teil ihrer Infrastruktur mit den erforderlichen Gleismagneten ausgerüstet. Die Verkehrsunternehmen des DB-Konzerns haben nach unseren Informationen bereits einen Großteil ihrer Fahrzeuge umgerüstet.
- c. Die Umrüstung auf PZB 90 kostet im Einzelfall bis zu 45.000 Euro pro Fahrzeug. Das beeinträchtigt massiv die Wettbewerbsfähigkeit der kleineren EVU. Die Wettbewerbsbahnen haben zudem im Falle der Umrüstung eine Lizenzgebühr an den DB-Konzern zu zahlen. Die Einzelheiten wurden

dabei im Wesentlichen ohne Beteiligung der europäischen Wettbewerbsbahnen diskutiert.

Protokoll des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 22.08.2001, **Anlage 3**

- d. Nach der bisherigen Handhabung durch die DB Netz AG gab es weitreichende Ausnahmen für Fahrzeuge, die überwiegend auf Strecken ohne Zugbeeinflussung eingesetzt werden. Die genaue Handhabung war mit dem BMVBS und dem EBA abgestimmt.

Auszug aus den Nutzungsbedingungen der DB Netz AG, **Anlage 4**

- e. Dem EBA und dem BMVBS liegen Datensätze zur Häufigkeit der beschriebenen Unfälle vor. Diese sind den Wettbewerbsbahnen bisher nicht zur Verfügung gestellt worden. Nach unseren Informationen belegen die Daten, dass die Verwendung von PZB 90 die Vorbeifahrten an Halt zeigenden Signalen nicht verringert hat.

2. Maßnahmen der Bundesrepublik Deutschland

Das EBA hat zunächst versucht, im Wege einer sog. Allgemeinverfügung (Bescheid vom 25.09.2007 – Pr 3415 Aut -) die Verwendung von PZB 90 für alle öffentlichen Eisenbahnen verbindlich vorzuschreiben (**Anlage 5**). Ausnahmen für bestimmte Fahrzeuge oder Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten waren darin nicht vorgesehen. Damit wich der Bescheid von der bisherigen Fassung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ab, die bestimmte Fahrzeuge ausnimmt. Gegen den Bescheid sind zahlreiche Widerspruchs- bzw. Klageverfahren anhängig.

Diese Verfahren hat das BMVBS nunmehr offenbar zum Anlass genommen, die EBO dahingehend zu ändern, dass eine technische Sicherung im Sinne von PZB 90 für sämtliche Fahrzeuge im Anwendungsbereich der EBO – und zwar wiederum ohne Ausnahme – vorgeschrieben wird. Damit werden auch Fahrzeuge von Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten erfasst, die im Bundesgebiet tätig werden wollen.

3. Unzutreffende Sachverhaltsannahmen

Die geplanten Regelungen beruhen auf unzutreffenden Annahmen.

- a. Das BMVBS behauptet fälschlich, die beschriebene Technik verhindere das Anfahren bei Halt zeigenden Signalen. Es werden lediglich Fahrzeuge bei Überschreiten einer bestimmten Geschwindigkeit nach Passieren des Signals gebremst. Ob sich dadurch ein Unfall verhindern oder reduzieren lässt, hängt von weiteren Faktoren ab.
- b. Soweit uns die dem EBA vorliegenden Daten bekannt sind, lässt sich damit die Behauptung nicht belegen, die Anwendung von PZB 90 verhindere die Vorbeifahrt an Halt zeigenden Signalen. Die Zahl an Vorbeifahrten hat sogar zugenommen. Um Erhalt der Datensätze bemühen wir uns.
- c. Jedenfalls für bestimmte Fahrzeuge ergibt sich durch PZB 90 kein nennenswerter Gewinn an Sicherheit gegenüber der bisherigen Technik „Indusi“.

Trinckauf, Anwendung der Triebfahrzeugeinrichtungen PZB 90 und Indusi I 60 auf Strecken der DB Netz AG sowie Einsatz von Triebfahrzeugen ohne PZB Einrichtung, Gutachten, Dresden 2004, S. 27 f. Fischer, Grenzen des Sicherheitsgewinns der punktförmigen Zugbeeinflussung PZB 90 bei Fahrzeuge mit geringer spezifischer Leistung, Diplomarbeit, Dresden 2003, S. 81 f.

Das BMVBS ignoriert die diesbezüglichen Erkenntnisse. Die Erwähnung eines „einheitlich als erforderlich angesehenen Sicherheitsniveaus“ in der Begründung des Entwurfs ist irreführend. Es sind keine Eisenbahnfachleute der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sowie sonstiger europäischer Eisenbahnunternehmen, aus der europäischen Bahnindustrie noch aus der Forschung und Lehre beteiligt worden.

- d. Für PZB 90 liegt kein nach anerkannten Regeln der Technik geführter Sicherheitsnachweis vor. Die behauptete Schutzfunktion beruht lediglich auf einer Einzelfallbetrachtung.

- e. Auf unsere Nachfrage, ob das BMVBS angesichts der negativen Auswirkungen auf den Binnenmarkt die Kommission konsultiert hat, hat das Ministerium bisher nicht reagiert. Wir gehen davon aus, dass kein Informationsaustausch stattgefunden hat.

4. Fehlende Übereinstimmung mit dem Gemeinschaftsrecht

Die geplanten Regelungen sind weder mit dem nationalen noch mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar.

- a. Durch die Pflicht zur Zahlung der Lizenzgebühr an den DB-Konzern werden die Wettbewerbsbahnen gezwungen, die Konkurrenzunternehmen der ehemaligen Staatsbahn finanziell zu unterstützen. Das beeinträchtigt den gerade erst aufkeimenden Wettbewerb. Davon sind Eisenbahnen aus den anderen Mitgliedstaaten ebenfalls betroffen.
- b. Eisenbahnunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten, die Eisenbahnverkehrsleistungen in der Bundesrepublik Deutschland erbringen wollen, wären durch die Verordnung zur Umrüstung ihrer Fahrzeuge gezwungen. Dadurch wird die Dienstleistungsfreiheit unzulässig beschränkt. Die mit der Umrüstung verbundenen Kosten von bis zu 45.000,00 € pro Fahrzeug stellen ein Hemmnis für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen dar.
- c. Eine Rechtfertigung dieser Beschränkungen ist nicht ersichtlich. Ein Sicherheitsgewinn ist nicht erkennbar.

Die beabsichtigten Regelungen berücksichtigen zudem weder Besonderheiten der Fahrzeuge noch ihrer Bedienung. Die mittlerweile jahrelange und bewährte Praxis, die unter anderem nach dem Einsatzgebiet der Fahrzeuge differenziert, wird ignoriert. Ein sachlicher Grund für diese Änderung ist nicht ersichtlich.

Mildere Mittel werden nicht in Erwägung gezogen. Aufgrund der Schwächen der Ausrüstung mit PZB 90 drängt sich auf, alternative Maßnahmen

zu prüfen. Da gilt insbesondere für Maßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur.

- d. Die geplante Regelung führt zu einer technischen Abschottung des Gebiets der Bundesrepublik Deutschland. Sie läuft dadurch dem europäischen Ziel der technischen Harmonisierung der europäischen Schienennetze zuwider. Die vorgesehene europaweite Einführung des European Train Control System (ETCS) bleibt in dem Verordnungsentwurf völlig unbeachtet. Eine Anpassung an den Plan zur Einführung des European Rail Traffic Management Systems (ERTMS) ist nicht gegeben.

Die geplanten Regelungen werden auf unzutreffende und unvollständige Annahmen gestützt. Um die Sicht der europäischen Wettbewerbsbahnen hat man sich insoweit bislang nicht gekümmert. Die geplanten Maßnahmen beeinträchtigen das Ziel der Interoperabilität der europäischen Eisenbahnnetze. Sie sind nicht an die Pläne zur Einführung von ETCS/ERTMS angepasst.

Aus diesen Gründen bitten wir, gegen das Vorhaben der Bundesrepublik Deutschland vorzugehen. Da nach unseren Informationen ein Erlass der Verordnung in den nächsten Wochen geplant ist, müsste dies zeitnah geschehen.

Mit freundlichen Grüßen



- Dr. Uhlenhut -
Rechtsanwalt