

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)308-B
Stellungnahme zur ÖA am 16.03.2016



Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands
DB Netz AG

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Herrn Martin Burkert, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

11. März 2016

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am Mittwoch, dem 16. März 2016 zum Antrag der Fraktion DIE LINKE bezüglich der Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr

Stellungnahme der DB Netz AG

Sehr geehrter Herr Burkert,

vielen Dank für die Einladung zur Teilnahme an der Ausschusssitzung am 16.03.2016.

Aus heutiger Sicht werde ich persönlich am kommenden Mittwoch als Vertreter der DB Netz AG Ihrer Einladung zur Sitzung folgen. Herr Dr.-Ing. Tobias Lesinski, Leiter Technik und Anlagenmanagement Fahrbahn der DB Netz AG, wird mich als Sachverständiger begleiten.

Nachfolgend finden Sie bitte die schriftliche Stellungnahme der DB Netz AG zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Antrag der Fraktion DIE LINKE bezüglich der Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr.

Innerhalb des Gesamtsystems Bahn obliegen den unterschiedlichen Systembeteiligten die Teilsystemverantwortungen einschließlich der jeweiligen Richtlinienkompetenz. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Aufsichts-, Genehmigungs- und Sicherheitsbehörde für Eisenbahnen und Eisenbahnverkehrsunternehmen nimmt für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Fach- und Rechtsaufsicht hinsichtlich der Einhaltung der jeweiligen Richtlinien der Beteiligten im Gesamtsystem Bahn wahr (siehe Darstellung 1 in der Anlage 1).

Die fachliche Zuständigkeit für die Ausgestaltung der betreffenden Richtlinie zur Linienführung (RIL 800.0110) liegt innerhalb des Ressorts Infrastruktur des DB Konzerns bei der DB Netz AG im Bereich Technik und Anlagenmanagement (siehe Darstellung 2 in der Anlage 1).

...

Die Grundlage für die Richtlinie zur Linienführung stellen das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung dar (siehe Darstellung 3 in der Anlage 1).

Für die Ausgestaltung der Richtlinie bezüglich des Entwurfs der Gleisneigung hat die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen die nationale Rechtsverordnung (EBO) und europäische Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) berücksichtigt. Im Rahmen der kontinuierlichen Fortschreibung des Regelwerks wurde letztmalig in 2015 ergänzend zu den im zweiten Abschnitt „Bahnanlagen“ im § 7 EBO „Gleisneigung“ getroffenen Festlegungen in der Richtlinie zur Linienführung (RIL 800.0110) folgender Zusatz für TSI Infrastruktur ergänzt: *„Auf neuen Strecken darf die Längsneigung von Gleisen an Fahrgastbahnsteigen 2,5 % nicht überschreiten, wenn dort regelmäßig Schienenfahrzeuge angehängt oder abgekuppelt werden sollen“* (siehe Darstellung 4 in der Anlage 1).

Wir teilen damit die Auffassung des Bundes, dass sowohl die EBO als auch die daraus abgeleitete Richtlinie zur Linienführung (RIL 800.0110) im Einklang mit europäischem und deutschem Recht (siehe Darstellung 5 in der Anlage 1) sind. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf das Schreiben des Stellvertretenden Vorsitzenden des Vorstands der DB AG und zuständigen Ressortvorstands für Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik, Herrn Dr.-Ing. Volker Kefer vom 25.02.2016 (siehe Anlage 2).

Der Vergleich mit den einschlägigen Regelungen in den Ländern Österreich, Schweiz und China, wie von der Antragstellerin angeregt, bestätigt aus unserer Sicht die Grundphilosophie der gültigen EBO und der abgeleiteten Richtlinie zur Linienführung (RIL 800.0110) ebenfalls. In allen betrachteten Ländern wird eine „horizontale“ Lage von Bahnhofsgleisen angestrebt, Sollgrenzen angegeben und Ausnahmen zugelassen. Eine durchgängige Obergrenze für den vollständigen Geltungsbereich der landesspezifischen Richtlinien ist in diesen Ländern offensichtlich auch nicht vorgesehen (siehe Darstellung 6 in der Anlage 1).

Eine Anpassung der EBO im Sinne der Antragstellung hätte gemäß des § 1 „Geltungsbereich“ Absatz 4 der EBO auch Einfluss auf den Bestand bereits bestehender Bahnanlagen. Dies hätte erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen für den Bund zur Folge (siehe Darstellung 7 in der Anlage 1).

Aufgrund der zuvor genannten Gründe raten wir dringend von der beantragten Anpassung der EBO ab.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG



Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands



Dr. Tobias Lesinski
Leiter Technik- und Anlagenmanagement
Fahrbahn und Fahrwegmessung

Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr

- Hier: Änderung §7 Absatz 2 zur Längsneigung von Bahnhofsgleisen -

Öffentliche Anhörung
des Ausschusses für
Verkehr und digitale Infrastruktur
des Deutschen Bundestags

DB Netz AG

Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands

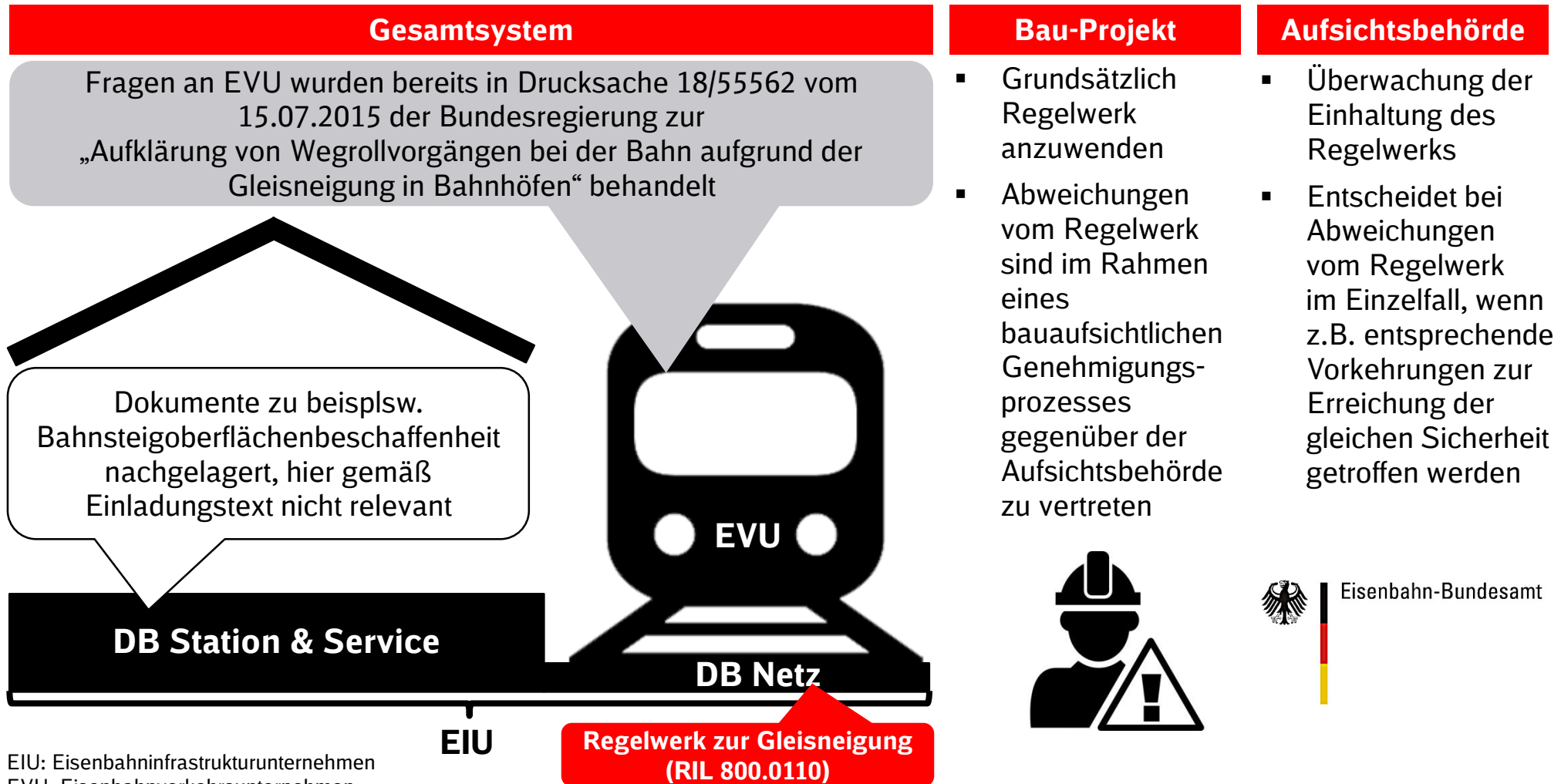
Dr.-Ing. Tobias Lesinski

Leiter Fahrbahn und Fahrwegmessung

Berlin, den 16.03.2016

Für das Regelwerk zur Gleisneigung (RIL 800.0110) ist innerhalb des Gesamtsystems Bahn die DB Netz AG zuständig

Verteilte Zuständigkeiten im Gesamtsystem Bahn



EIU: Eisenbahninfrastrukturunternehmen

EVU: Eisenbahnverkehrsunternehmen

Für den heute aufgerufenen Tagesordnungspunkt ist fachlich innerhalb des Ressorts „Infrastruktur...“ die DB Netz AG zuständig

Führungsstruktur des DB Konzerns

Führungsstruktur DB-Konzern (gültig ab 01.03.2016)

Konzernvorstand					
Vorsitzender Dr. Grube G	Finanzen/Controlling Dr. Lutz F	Personal Weber H	Wirtschaft, Recht und Regulierung Pofalla C	Verkehr und Transport Huber V	Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik Dr. Kefer* I
Konzernvorstandsbüro, Corporate Secretary Schein GZ	Konzerncontrolling Schweisel FC	DB Arriva Dr. Rudhart F.A	Beschäftigungsbedingungen u. Sozialpolitik Heudorf HB	Wirtschaft, Politik und Regulierung Miram CW	DB Fernverkehr Bohle V.F Heinrichs V.FF Haber-Schilling V.FH Zöll (P) V.FB N.N. V.FM
Konzernentwicklung Dr. Rehkopf GS	Finanzen und Treasury Dr. Bohner FF	DB Schenker Thewes (P) F.L Sontheimer (P) F.LC Dr. Freytag F.LF Schulz (P) F.LH	Personalsteuerung, Konzernarbeitsmarkt de Andrés-Gayón HC	International, Geschäftsbeziehungen Warbanoff (P) CB	DB Cargo Dr. Wilder V.C Busemann (P) V.CS Dr. Först (P) V.CB Reichel V.CF Dr. Biernert V.CH
Konzernrevision Cauers (P) GI	Beteiligungen Klenke FG	Air/Ocean Freight Murmurn F.LR	Personalentwicklung Konzern u. Konzernf. Dr. Schütze-Kreilkamp HD	Konzernbevollmächtigte für die Länder ... CL-X	Deutschland/Region Central Anslinger V.CC/V.CO
Kommunikation und Marketing Schumacher GN	Bilanzen, Steuern, Versicherungen Steinmetz FB	Land Transport Kaiser F.LL	Personalservices, Personal Konzernleitung Paeth HF	Compliance Cauers (P) CC	Region West Thauvette V.CW
Protokoll Vorstand Klenke GP	Corporate Real Estate Management Thiele FR	Contract Logistics/SCM Schmitt F.LD	Personalgewinnung Wagner HM	Konzernsicherheit Rischke CZ	Region East Werner V.CE
Datenschutz Newiger GD	Programme und Projekte Keindorf (P) FS	Diversity Management von Wedel-Gödens HV	Recht Motherby CR	DB Vertrieb (P) Dr. Körfggen V.D Dr. Runzheimer V.DF Bütner V.DH Hüske V.DD	DB Netze Energie Dr. Witschke LE Meyer I.EF Raithmayr I.ET Lindner I.EH
Competence Center Digitalisierung Dr. Röder (P) GYD	Beschaffung, CPO Günther FE	Personalstrategie und Personalprozesse Wiek HZ	Umwelt Jahnel CU	DB Netze Personenbahnhöfe Dr. Zeug LS Möbus I.SF Springer I.SH Reh I.SB	DB Netze Dienstleistungen Dr. Kranüchel LD Stumpf L.DF Niemann LDH
Competence Center Nachhaltigkeit Dr. Röder (P) GYS	CIO DB Konzern Dr. Kurz FO	DB Netze Energie Lager IG Klein I.GF Sturm I.GC	CIO Personenverkehr Köhler PC	DB Netze Projekt Stuttgart-Ulm Lager IG Klein I.GF Sturm I.GC	DB Systemtechnik Lang I.I
CIO Transport und Logistik Sontheimer (P) LC		DB Engineering & Consulting Warbanoff (P) IT Bergmann I.TP Michell-Auli I.TA Schweinar I.TF Fritz I.TH		CIO Infrastruktur Kaloudis (P) IC	Sicherheits- und Qualitätsmanagement, CQO Euler (P) IQ
		Infrastrukturplanung/projekte Bohrer (P) IP		Infrastrukturplanung/projekte Bohrer (P) IP	Technik, CTO Euler (P) IK
		CTO Infrastruktur Müller (P) IT			

- Bei der DB Netz AG liegt die Zuständigkeit für das Regelwerk im zentralen Technik und Anlagenmanagement
- Die Verantwortung für das betreffende Regelwerk zur Gleisneigung (RIL 800.0110) liegt im Bereich Technik und Anlagenmanagement Fahrbahn der DB Netz AG

Die Richtlinien leiten sich aus übergeordneten Gesetzen und Rechtsverordnungen ab

AUSZUG

Prinzip der Ableitung von Verordnungen, Richtlinien und Regelwerken

Allgemeine Eisenbahngesetz AEG

- Gesetz für Eisenbahnen der Bundes- und Landesregierung
- Wesentliche Ziele: beste Verkehrsbedienung, Sicherstellung diskriminierungsfreie Wettbewerbsbedingungen

Rechtsverordnung Eisenbahnbau- und Betriebsordnung EBO

- Die erste Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) vom 4. November 1904 wurde am 1. Mai 1905 in Kraft gesetzt
- Letzte Neufassung gilt für Bedarfsplan und Bestandsnetz in der Form vom 08.06.1967
- In §7 Gleisneigung geregelt
- Unter Absatz 2 Regelung zur Längsneigung von Bahnhofsgleisen
- Verteilung der Verantwortung innerhalb des Gesamtsystems Bahn als „Geist“ der EBO
- Aus EBO werden Richtlinien abgeleitet
- Überwachung der Einhaltung der Richtlinien erfolgt durch Eisenbahnbundesamt (EBA) im Rahmen der Aufsicht

Richtlinien RIL

- **Richtlinie zur Linienführung (RIL 800.0110)**
- Abschnitt 10 „Längsneigung und Neigungswechsel“
- Absatz 2 Längsneigung in Bahnhöfen

Die DB Netz AG hat als EIU für das Entwerfen der Gleisneigung aus der EBO und den europäischen Vorgaben TSI eine Richtlinie abgeleitet

Ableitung Richtlinie aus Rechtsverordnung

Rechtsverordnung EBO Erster Abschnitt Allgemeines § 1 Geltungsbereich

- ...
- (4) Die Vorschriften für Neubauten gelten auch für umfassende Umbauten bestehender Bahnanlagen und Fahrzeuge; sie sollen auch bei der Unterhaltung und Erneuerung berücksichtigt werden.
- ...

Zweiter Abschnitt Bahnanlagen § 7 Gleisneigung

- ...
- (2) Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen die Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, **soll** bei Neubauten 2,5 ‰ nicht überschreiten.

Handlungs- oder Ausführungsvorschrift als Richtlinie zur Linienführung (RIL 800.0110) Abschnitt 10 Längsneigung und Neigungswechsel

- ...
- (2) Bahnhöfe
- Die Längsneigung der Abschnitte von Bahnhofsgleisen, in denen Züge zum Halten kommen oder Schienenfahrzeuge abgestellt werden können, **soll** bei Neubauten 2,5 ‰ nicht überschreiten ...

Aus EBO

+

Zusätzlich
aus TSI

- TSI „Infrastruktur“:
- Auf neuen Strecken **darf** die Längsneigung von Gleisen an Fahrgastbahnsteigen 2,5 ‰ nicht überschreiten, wenn dort regelmäßig Schienenfahrzeuge angehängt oder abgekuppelt werden sollen.
- ...

Es gilt der Grundsatz der horizontalen Anordnung von Bahnhofsgleisen wo immer möglich

AUSZÜGE

Basis für die Ableitung der Richtlinie zur Linienführung (RIL 800.0110)



- Europäische Eisenbahn Agentur (ERA)
- Internationaler Eisenbahnverband UIC
- Europäische Kommission Verordnung Nr. 1299/2014

„Umsetzung der technischen Spezifikationen für Interoperabilität des Teilsystems Infrastruktur ist sicherzustellen.

*Auf neuen Strecken (TSI Infrastruktur für das Transeuropäische Verkehrsnetz) darf die Längsneigung von Gleisen an Fahrgastbahnsteigen 2,5 ‰ nicht überschreiten, **wenn dort regelmäßig Schienenfahrzeuge angehängt oder abgekuppelt werden sollen.**“*



Deutscher Bundestag
BMVI
Drucksache 18/5562
Vom 15.07.2015

„Die Bundesregierung hält die Anordnung von Bahnhofsgleisen in der Horizontalen für anstrebenswert.

***Letztlich müssen in jedem Einzelfall alle Aspekte berücksichtigt und insgesamt optimal aufeinander abgestimmt werden.**“*




Brief des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden der Deutsche Bahn AG sowie Vorstand für die Ressorts Infrastruktur, Dienstleistungen und Technik
Vom 25.02.16

„Im Grundsatz ist die horizontale Anordnung von Bahnhofsgleisen anzustrebendes Planungsziel.

***In jedem Einzelfall sind jedoch neben der Frage der Längsneigung im Bereich des Bahnsteigs alle bei der Planung zu berücksichtigen Aspekte zu beachten und hinsichtlich eines Optimums abzustimmen**“*

Der Vergleich mit den Regelungen anderer Länder bestätigt die Grundphilosophie der gültigen EBO einschließlich der abgeleiteten Richtlinie

Vergleich der betreffenden Regelung anderer Länder

 Österreich	 Schweiz	 China
<p>In Österreich gibt es für Hochleistungsstrecken bei Neubau und Umrüstung (wesentliche Änderung) folgende Regelung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bahnhöfe und Haltestellen haben den empfohlenen Grenzwert von 1,5 ‰ ▪ Der Grenzwert für Bahnhöfe liegt bei 2,5 ‰ und für Haltestellen bei 8,0 ‰ ▪ Abstellgleise für interoperable Züge haben einen Grenzwert von 2,5 ‰ ▪ Ausnahmen bei schwierigen topografischen Verhältnisse zulässig ▪ => Keine Obergrenze <p>Quelle: ÖBB</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In aller Regel werden Gleise in Bahnhöfen in Nulllage geplant ▪ Regelwerk I-22046 unter 7.2 ist die maximal zulässige Längsneigung unter Berücksichtigung der betrieblichen Verhältnisse zu bestimmen ▪ Bei Neuanlagen, in denen Wagen ungebremst abgestellt werden, „soll“ die Längsneigung nicht mehr als 0,5 ‰ betragen (gilt nicht für Bahnsteiggleise) ▪ Größere Neigungen in neuen, wie auch in bestehenden Anlagen erfordern zusätzlich Sicherungsmaßnahmen ▪ => Keine Obergrenze <p>Quelle: SBB</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Im China gibt es im Hochgeschwindigkeitsverkehr im „Normalfall“ (Soll) beim Bau neuer Strecken keine Neigung von Bahnhofsgleisen (identisch mit unserer Regelung) ▪ In „schwierigen“ Fällen dürfen Bahnsteiggleise bis 1‰ nicht übersteigen ▪ Bei „extrem schwierigen“ Bedingungen kann auch dieser Wert überschritten werden ▪ Eine Bahnsteiggleisneigung von 2,5 ‰ darf bei Hochgeschwindigkeitsverkehr nicht überschritten werden ▪ => Keine flächige Obergrenze <p>Quelle: Sabine Leidig, MdB</p>
<p>Vergleichbar mit aktuellen Regelungen der EBO</p>	<p>Vergleichbar mit aktuellen Regelungen der EBO</p>	<p>Vergleichbar der Umsetzung TSI in der Richtlinie 800.0110 „Linienführung“</p>

Eine Anpassung der EBO im Sinne der Antragstellung hätte auch erheblich Einfluss auf den Bestand bereits bestehender Bahnanlagen

Verständnis zum Begriff „Neubau“ aus dem Geltungsbereich der EBO



§ 1 Geltungsbereich

...

- (4) **Die Vorschriften für Neubauten gelten auch für umfassende Umbauten bestehender Bahnanlagen** und Fahrzeuge; sie sollen auch bei der Unterhaltung und Erneuerung berücksichtigt werden.

Eine Anpassung der EBO in Richtung des Antrags könnte für den Bund erhebliche wirtschaftliche Auswirkungen zur Folge haben, da die Antragsregelung auch für umfassende Umbauten im Bestandsnetz Gültigkeit hätte

Dr.-Ing. Volker Kefer

Stellvertretender Vorstandsvorsitzender

Vorstand Infrastruktur,
Dienstleistungen und Technik

Deutsche Bahn AG

Telefon: 0049 30/2 97-6 25 00
Fax: 0049 30/2 97-6 25 55

Frau
Sabine Leidig MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

25. Februar 2016

Anhörung im Ausschuss für Verkehr und Digitale Infrastruktur

Sehr geehrte Frau Leidig,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 17.02.2016 in Vorbereitung der geplanten Anhörung im Verkehrsausschuss zum Thema erhöhte Gleisneigung in Bahnhöfen.

Gestatten Sie mir in Bezug auf Ihre Anfrage den Hinweis, dass wir die Auffassung des Bundes, wonach die jetzige Regelung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) kein Sicherheitsproblem darstellt, teilen. Sicherlich ist eine horizontale Anordnung von Bahnhofsgleisen grundsätzlich anzustreben. Letztlich müssen aber in jedem Einzelfall alle Aspekte berücksichtigt und insgesamt optimal auf einander abgestimmt werden. Wir schließen uns daher der Einschätzung des Bundes an, dass die EBO in der jetzigen Fassung guten Ermessensspielraum bietet, Sicherheits- und Wirtschaftlichkeitsaspekte ausgewogen in Einklang zu bringen

Im Übrigen darf ich auf die Ausführungen von Professor Dr. Ullrich Martin (Universität Stuttgart) in der Anhörung zu Stuttgart 21 vom 06.05.2015 verweisen. Seine Ausführungen zur Gleisneigung (s. Wortprotokoll der Anhörung) haben unverändert Gültigkeit.

Zur Anhörung selbst wird die DB AG einen geeigneten Vertreter entsenden der Ihnen selbstverständlich zu all Ihren Fragen auch Rede und Antwort stehen wird. Ich bitte um Verständnis, dass wir von einer gesonderten Übersendung von Unterlagen absehen möchten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Volker Kefer

Erlauben Sie mir unseren Schriftwechsel in Kopie auch an den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur zur Kenntnis zu übersenden.