

TU Berlin | FG Schienenfahrwege und Bahnbetrieb
Sekretariat SG 18 | Salzufer 17 - 19 | D-10587 Berlin

Fakultät V
Verkehrs- und Maschinensysteme
Institut für Land- und Seeverkehr

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

Fachgebiet Schienenfahrwege
und Bahnbetrieb

Fachgebietsleitung
Prof. Dr.-Ing. habil. J. Siegmann

Sekretariat SG 18
Salzufer 17 - 19
10587 Berlin

Telefon +49 (0)30 314-23314
Telefax +49 (0)30 314-25530
JSiegmann@railways.tu-berlin.de

Berlin, 14.3.2016

Unser Zeichen:
| JS

Stellungnahme

zu der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 16. März zum Antrag auf Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr
Insbesondere zur **Beschränkung der zulässigen Gleisneigung in Bahnhöfen** auf 2,5‰ ohne Ausnahmemöglichkeit

Grundsätzlich wäre es wünschenswert, alle Haltegleise in Bahnhöfen eben anzulegen, weil damit die Bequemlichkeit des Ein- und Ausstieges erhöht und die Sicherheit gegen Wegrollen der Fahrzeuge erhöht würde. Das ist auch der Sinn der Beschränkung auf derzeit 2,5 ‰ Gleisneigung.

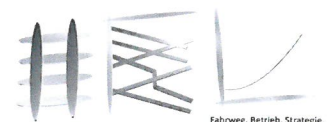
Allerdings sind auch die jeweiligen Randbedingungen beim Bau der Gleisanlagen zu beachten. Ein höherer Wert als die zulässige Gleisneigung muss ausführlich begründet werden und es müssen Maßnahmen vorgeschrieben werden, mit denen nachgewiesen wird, dass die

‘mindestens gleiche Sicherheit als bei Einhaltung des Grenzwertes’

gewährleistet wird.

Die Aufsichtsbehörde, das Eisenbahnbundesamt EBA, prüft diese Maßnahmen und erteilt ggf. eine Zulassung im Ausnahmefall. Bisher hat sich dieses Verfahren bewährt und es erlaubt die notwendige Flexibilität in der Planung, Bau und Betrieb von Bahnanlagen. Es darf unterstellt werden, dass dabei alle Beteiligten primär die Sicherheit des Bahnbetriebes im Auge haben und dieses Verfahren nicht missbrauchen. Allerdings wird dabei für die Öffentlichkeit oft nicht transparent, wie die Sicherheit konkret gewährleistet werden soll (technische Maßnahmen, Personalschulungen, Überwachungen...) und wie die Zustimmung des EBA herbeigeführt wurde. Die Beteiligten sollten eine Veröffentlichung der Dokumente dazu nicht scheuen.

> Seite 1/2



Anlass auf einen Antrag sind zumeist erhebliche Schwierigkeiten im konkreten Fall bei Einhaltung der Grenzwerte. Zwangspunkte wie Brücken, querende Bauwerke (wie 3 Tunnel im Fall der Tieferlegung des Hbf Stuttgart S21) machen einen Regelwert konformen Entwurf entweder generell unmöglich oder sehr viel teurer, was in vielen Fällen der Bund begleichen müsste oder was die Bauwürdigkeit der Maßnahme infrage stellen würde.

Es ist daher generell von Bedeutung einen Ermessungsspielraum bei den Entwürfen zu haben, wohl aber mit Respekt vor dem Regelwert und mit gründlicher Durchleuchtung der vorzuschlagenden Maßnahmen um trotzdem die mindestens gleiche Sicherheit zu erreichen.

Die Unabhängigkeit der Aufsichtsbehörde und die Kompetenz der Prüfer gewährleistet, dass von diesen Abweichungen nur in verantwortbaren, unabwendbaren Ausnahmen Gebrauch gemacht wird. Beim geringsten Zweifel wird die Zustimmung verweigert oder es werden Nachbesserungen verlangt.

Daher empfehle ich, den Antrag auf Änderung der EBO abzuweisen, auch weil er die Flexibilität der Planungen von Aus- und Neubauten im Eisenbahnnetz zulasten des Systems Bahn einengt.

Jürgen Siegmann

