



Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 200 565, 53135 Bonn

Eisenbahnen des Bundes und
Nichtbundeseigene Eisenbahnen und Halter
nach § 31 AEG,
die einer Sicherheitsbescheinigung bedürfen

(Allgemeinverfügung)

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

3412-34aüt/011-3418#008

Bearbeitung: Bernd Sengespeick

Telefon: +49 (228) 9826-232

Telefax: +49 (228) 9826-9232

e-Mail: Sengespeickb@eba.bund.de
ref34@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 16.09.2010

VMS-Nummer 3274413

Betreff: Bremsverhalten von Güterzügen, Güterwagen mit zwei Steuerventilen

Bezug: Meine Anhörung gemäß § 28 Verwaltungsverfahrensgesetz vom 14.07.2010 an die Eisenbahnen des Bundes und Nichtbundeseigene Eisenbahnen und Halter nach § 31 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), die einer Sicherheitsbescheinigung bedürfen

Sehr geehrte Damen und Herren,

um Gefahren, die beim Betrieb der Eisenbahn entstehen, abzuwehren, erlasse ich folgenden

Bescheid

- I. 1. Ist bei einem Güterwagen mit zwei Bremsausrüstungen eine der beiden Ausrüstungen gestört, ist mindestens diese am entsprechenden Wagenteil auszuschalten. Entgegen den Wagenanschriften darf für diesen Wagen jedoch kein Bremsgewicht mehr angerechnet werden.
 2. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben dazu die entsprechenden Betriebsvorschriften zu erlassen.
- II. Diese Entscheidung kostet 425,00 €. Diese Kosten trägt das Eisenbahn-Bundesamt.

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 98260
Fax-Nr. +49 (228) 9826199

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

Formgebundene, fristwahrende oder sonstige rechtserhebliche Erklärungen sind ausschließlich auf dem Postweg einzureichen.

Begründung

- A. Das Schweizer Bundesamt für Verkehr (BAV) hat bei Betriebskontrollen Unklarheiten bei 6-achsigen Containertragwagen mit 2 Steuerventilen festgestellt. Vor Ort bestanden insbesondere Differenzen im Zusammenhang mit dem anrechenbaren Bremsgewicht bei teilweise ausgeschalteter Bremse. Es ist in bestimmten Fällen möglich, dass das nach der Wagenanschrift errechnete Bremsgewicht höher ist als das tatsächliche Bremsvermögen; entsprechende einheitliche Betriebsvorschriften der Bahnen fehlen. Das Problem liegt insbesondere darin, dass die für die Ermittlung des Bremsgewichts notwendigen Gewichte der einzelnen Container nicht in den für die Zugvorbereitung benötigten Daten je Wagenteil der Containertragwagen enthalten sind.

Wagen der gleichen Bauart verkehren auch in Deutschland.

- B. Diese Entscheidung beruht auf §§ 5 Absatz 1a und 5a Absätze 1 und 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie auf § 3 Absatz 1 Nr. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG). Danach ist Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für Eisenbahnen des Bundes und Aufsichtsbehörde für nichtbundeseigene Eisenbahnen, die nicht ausschließlich Verkehrsleistungen auf Netzen des Regionalverkehrs erbringen und die daher einer Sicherheitsbescheinigung bedürfen, das Eisenbahn-Bundesamt. Ihm obliegen die Eisenbahnaufsicht einschließlich der technischen Aufsicht sowie die Bauaufsicht für Betriebsanlagen und Fahrzeuge sowie gemäß § 7d AEG bis zum 02.12.2009 die Genehmigung und ab 03.12.2009 die Anerkennung von Schulinrichtungen.

- C. Anlässlich von Betriebskontrollen bei Güterzügen wurden Unklarheiten im Zusammenhang mit Gelenkwagen (Containertragwagen, z.B. Sggmrs) mit zwei Steuerventilen festgestellt.

Vor Ort bestanden insbesondere Differenzen im Zusammenhang mit dem anrechenbaren Bremsgewicht bei teilweise ausgeschalteter Bremse. Bei Gelenkwagen ebenso wie bei anderen Güterwagenbauarten mit zwei Steuerventilen ist dem Betriebspersonal nicht bekannt, wie sich das Gesamtgewicht der Ladung auf dem Wagen verteilt und wie viel Gewicht anteilmäßig zur Ermittlung des Bremsgewichtes je Wagenteil angerechnet werden darf. Wird hingegen mit dem je Wagenteil angeschriebenen Bremsgewicht gerechnet, können sich Differenzen zwischen dem anrechenbaren und dem tatsächlichen Bremsgewicht des Wagens ergeben.

Wie anlässlich von Betriebskontrollen festgestellt wurde, können durchaus mehrere solche Wagen mit teilweise ausgeschalteten Bremsen in einem Zug verkehren, wodurch sich die Differenzen kumulieren und sich sicherheitsrelevant auf die Bremsrechnung des Zuges auswirken.

Daher soll bei Güterwagen mit zwei Steuerventilen (z. B. 6-achsigen Güterwagen der Bauart

Sggmrs) grundsätzlich kein Bremsgewicht mehr angerechnet werden, sobald eine der zwei Bremsanlagen ausgeschaltet wird.

Funktionierende Bremsen sollen jedoch eingeschaltet bleiben, da diese die Bremswirkung des Zuges unterstützen. Auf das Anrechnen des restlichen, noch vorhandenen Bremsgewichts soll im Sinne von klaren und korrekt handhabbaren Bremsvorschriften verzichtet werden.

- D. Der in den Stellungnahmen gemäß § 28 VwVfG mehrfach geäußerten, jedoch nur mit betriebliche Schwierigkeiten begründeten Bitte, ein teilweises Anrechnen des Leer-Bremsgewichtes zuzulassen, komme ich im Interesse der Sicherheit im Eisenbahnwesen nicht nach, da dem Betriebspersonal die Verteilung auch des Leergewichtes des Wagens nicht bekannt ist.

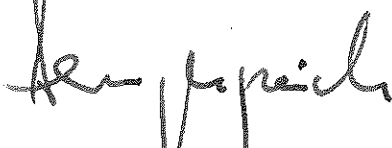
Ich weise darauf hin, dass die Eisenbahnen in Erfüllung ihrer Sicherheitspflichten gemäß §4 Absatz 1 Allgemeines Eisenbahngesetz verpflichtet sind, gegebenenfalls andere Fahrzeuge des Güterverkehrs mit mehreren Steuerventilen ebenso zu behandeln.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes, Postfach 200 565, 53135 Bonn, einzulegen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



(Sengespeick)