



Durch öffentliche Bekanntmachung

Eisenbahn-Bundesamt, Postfach 20 05 65, 53135 Bonn

An alle Halter gem. § 31 i.V.m. § 5 Abs. 1a Nr. 1a und Nr. 1c AEG sowie alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gem. § 5 Abs. 1a Nr. 1a und Nr. 1c und § 5 Abs. 1e Nr. 4 AEG der originären Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt unterliegen

Bearbeitung: Jörg Hübler
Telefon: +49 (228) 9826-364
Telefax: +49 (228) 9826-9364
e-Mail: HueblerJ@eba.bund.de
Ref34@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 12.08.2013

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

VMS-Nummer

3410-34aüt/038-3418#004

Betreff: Erweiterte Regelung zur Bedienung der Sandstreueinrichtung - nach Ereignissen 08-2013

Hier: Ergänzung der Begründung

Bezug: Version der Allgemeinverfügung vom 08.08.2013, Gz. 34.10-34aüt/038-3418#003

Anlagen: 0

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Allgemeinverfügung vom 08.08.2013, Gz. 34.10-34aüt/038-3418#003 wird zu den Ziffern I. und II. der Verfügung ergänzt und wie folgt neu gefasst:

„I.

Bei der Auswertung eines Unfalls am 24.11.2008 im Bahnhof Recklinghausen Ost wurde festgestellt, dass nach einem Anhaltevorgang mit Betätigung der Sandstreueinrichtung der Gleisstromkreis die Besetzung des Gleises nicht mehr meldete, weil durch den Sand offensichtlich eine Isolationswirkung zwischen Radsatz und Schiene eingetreten war. Dabei waren alle technischen Randbedingungen für die richtige Funktion der Gleisstromkreise sowohl am Fahrzeug als auch am Gleisstromkreis im Wesentlichen eingehalten. Aufgrund dieses Vorfalls verfügte das Eisenbahn-Bundesamt mit Allgemeinverfügung vom 02.12.2008 (Az.: 3420-34aüt/038-3418#001) eine Handlungsanweisung für Triebfahrzeugführer gemäß Ziffer I.1. bis 3. des Tenors zur Bedienung der Sandstreueinrichtung, um eine unbemerkte Beeinträchtigung der Wirkungsweise der Gleisstrom-

Hausanschrift:
Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
Tel.-Nr. +49 (228) 9826-0
Fax-Nr. +49 (228) 9826-199

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.

kreise zu vermeiden. Die Verfügung richtete sich zunächst nur an einzeln fahrende Triebfahrzeuge.

Nach dieser Maßnahme des Eisenbahn-Bundesamtes zeigte sich jedoch, dass auch bei Fahrten mit mehreren Fahrzeugen bzw. auch bei mehrgliedrigen Triebwageneinheiten in Einzelfällen eine kritische Isolationswirkung durch Sand nicht auszuschließen ist, die bei Gleisstromkreisen zur unzeitigen Freimeldung führen kann. So folgten entsprechende Ereignisse im Hannover Hbf. am 22.09.2009, in Potsdam Hbf. am 05.11.2010, in Frankfurt-Niederrad am 26.11.2012, am 17.12.2012 in Neckarelz. Diesbezüglich erließ das Eisenbahn-Bundesamt am 20.12.2012 den Bescheid 34.10-34aüt/038-3418#002 zur erweiterten Gefahrenabwehr.

Weitere Vorfälle wie in Itzehoe am 22.02.2013 und am 01.08.2013 in Mainz zeigten jedoch, dass auch Fahrzeuge, welche nicht unter die o.g. Allgemeinverfügungen fallen, Gefährdungen durch Sanden hervorrufen können. Hierbei waren Einflüsse aus dem Betriebsablauf wie Stehenlassen von Fahrzeugen oder Zugteilen in einem Gleisabschnitt, sowie Auflösen einer teilweise befahrenen Zugfahrstraße durch anschließende Hilfsbedienhandlung des Bedieners der Signal- und Stellwerksanlagen von Bedeutung.

Aufgrund dieses Erkenntnisstandes sind die bisherigen Einschätzungen nicht mehr aufrecht zu erhalten, so dass die bisher geforderten betrieblichen Maßnahmen auf sämtliche Zug- und Rangierfahrten, die über eine Sandstreuereinrichtung verfügen, auszudehnen sind.

Das Phänomen der Isolationswirkung durch Sanden bis zum Stillstand konnte durch verschiedene Versuche, zuletzt im Februar 2013, auch bei längeren Fahrzeugeinheiten nachvollzogen werden.

Daher ist es zwingend notwendig, dass der Triebfahrzeugführer unabhängig von der Fahrzeugkonstellation beim Einsatz von Sand bei Bremsvorgängen mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder weniger immer gemäß Ziffer I Nummer 3 handelt und den Fahrdienstleiter hierüber sofort mit Ortsangabe des Sandstreuens verständigt.

II.

Diese Entscheidung beruht auf §§ 5 Absätze 1a, 1c, 1e Nr. 4 und § 5a Absätze 1 und 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) in Verbindung mit § 2 Absatz 4 Nr. 1 Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO). Gemäß § 3 Absatz 1 Nr. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz - BEVVG) ist das Eisenbahn- Bundesamt die zuständige Aufsichtsbehörde des Bundes. Zur Wahrung eines sicheren Betriebes kann das Eisenbahn-Bundesamt Anweisungen erlassen.

Von der Anhörung der Beteiligten ist im Hinblick auf § 28 Abs. 2 Nr. 4 Verwaltungsverfahrensgesetz abgesehen worden.

Nach § 5a Abs. 2 AEG können die Eisenbahnaufsichtsbehörden in Wahrnehmung ihrer Aufgaben die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die in § 5 Abs. 1 genannten Vorschriften erforderlich sind. Diese Voraussetzungen sind hier erfüllt. Vorliegend besteht eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit. Durch Sanden bei geringer Geschwindigkeit oder beim Halten wird in gewissen kritischen Situationen, die sich jedoch nicht durch eine allgemeine und handlungssichere Beschreibung umfassend abgrenzen lassen, eine Beeinträchtigung der Wirkweise der Gleisstromkreise derart herbeigeführt, dass durch die Signaltechnik ein Zusammenstoß nicht mehr ausgeschlossen werden kann. Angesichts des enormen Schadenspotentials eines mit Reisenden besetzten Zuges ist bei einem solchen Ereignis mit einer Vielzahl an Toten und Verletzten zu rechnen.

Aufgrund des enormen Gefahrenpotentials habe ich mich entschlossen, wie tenoriert einzuschreiten. Ein Zuwarten auf die Einleitung vergleichbarer Maßnahmen durch die Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihrer Sicherheitsverantwortung nach § 4 Abs. 3 AEG war vorliegend nicht abzuwarten, da allein die Informationsweitergabe zum vorliegenden Problem an die in Deutschland zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Halter nach § 31 AEG und die Abstimmung einer kohärenten, möglichst einheitlichen und damit anwendungssicheren Lösung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht zeitgerecht möglich erscheint.

Bspw. das Kundenschreiben der DB Netz AG vom 07.08.2013 nach dem Ereignis in Mainz Hbf gibt den Eisenbahnverkehrsunternehmen zwar eine weiterreichende Meldepflicht im Vorgriff auf die hiermit zu ergänzende Allgemeinverfügung vor. Eine einheitliche Umsetzung dieser weiterreichenden Meldepflicht nur auf Basis des Kundenschreibens ist aber gerade unter Wirkung der bisherigen Allgemeinverfügung des EBA fraglich. Deshalb ist die hier gegenständliche Fortschreibung der Allgemeinverfügung ohne entsprechende Anhörung eine zwingende Maßnahme, um kurzfristig ein einheitliches, sicherheitsgerichtetes Verhalten aller Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Netz zu erreichen. Aufgrund der oben aufgeführten Ereignisse sind nunmehr alle Fahrten als kritisch zu erachten, bei denen die Besandungsanlage bis zum Stillstand des Fahrzeuges eingesetzt wird. Dies ist insbesondere der Fall, wenn zusätzliche Schutzfunktionen der Signal- und Stellwerksanlagen bspw. infolge des Endens der Fahrt oder durch zulässige Hilfsbedienhandlungen an den Signalanlagen nicht mehr zur Verfügung stehen.

Es zeigte sich zudem, dass die Regelungen im Abschnitt 4.2.10 der Technischen Spezifikation Interoperabilität (TSI) ZZS und Abschnitt 3.1.4. des dazugehörigem Schnittstellendokuments ERA/ERTMS/033281 - bezüglich der Sandmengen und Anordnungen von Sandstreueinrichtungen - nicht ausreichend sind, um den sicheren Eisenbahnbetrieb zu gewährleisten.

Die im Bescheid 34.10-34aüt/038-3418#002 hierzu erhobenen Anweisungen werden daher aufgehoben.

Aus den geschilderten Ereignissen liegen auch Erkenntnisse vor, wonach die eingetretene Isolationswirkung auch mit einer eingerasteten Stellung der Bedieneinrichtung der Sandstreuereinrichtung in der Position „Sanden“ in Verbindung steht. Um ein dadurch verursachtes übermäßiges Sanden zu vermeiden, ist es notwendig, die Triebfahrzeugführer zu einer Überwachung der Stellung der Bedieneinrichtung der Sandstreuereinrichtung in den diesbezüglich kritischen Betriebssituationen anzuhalten. Hierfür ist die Anweisung nach Ziffer II. des Tenors weiterhin notwendig.

Die Maßnahmen sind verhältnismäßig. Insbesondere sind mildere, gleich geeignete Maßnahmen nicht denkbar. Gegenüber einer ebenfalls denkbaren Anordnung der Außerbetriebnahme der betroffenen Fahrzeuge sind die aus der Tenorierung ersichtlichen Anordnungen vergleichsweise milde Maßnahmen, obgleich sie einen weiteren Eingriff in den Betrieb der Bescheidadressaten darstellen. Durch die angeordneten Maßnahmen tritt weder eine Überbürdung der die Anordnung an die Triebfahrzeugführer weitergebenden Stellen noch der Triebfahrzeugführer selbst in. Deswegen bezieht sich die Handlungsanweisung bewusst auf alle Zug- und Rangierfahrten, weil insbesondere dem Triebfahrzeugführer keine komplexere Fallunterscheidung während der Bedienung des Triebfahrzeugs und ggf. in einer Stresssituation zugemutet werden soll, denn aus einer solchen Fallunterscheidung kann sich eine zusätzliche Fehlerquelle hinsichtlich einer Nichtbeachtung der Weisung ergeben. Außerdem soll sich durch eine einheitliche Handlungsanweisung diese zusätzliche beim Führen einer Lokomotive zu beachtende Regel in der betrieblichen Praxis schnell durchsetzen und zur betrieblichen Routine beim Führen eines Triebfahrzeugs werden. Die Regelung berücksichtigt durch die Anwendungsgrenze bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h, dass sich nach vorliegenden Erkenntnissen nur durch die bei niedriger Geschwindigkeit bis zum Anhalten aufgebrachte Sandmenge ein entsprechender Isolationseffekt ergibt, dessen kritische Beeinträchtigung der Schutzfunktionen von Signalanlagen am schnellsten durch Weiterfahrt wieder beseitigt werden kann.

Weiterhin soll durch die Geschwindigkeitsgrenze von 25 km/h das zur Erhöhung der Reibung beim Bremsen aus Sicherheitsgründen notwendige Sanden möglichst wenig beeinträchtigt werden. Aus diesem Grunde ist auch bei einer erkennbaren Notsituation ein unbegrenztes Sanden weiterhin erlaubt. Dieses dann aber ggf. für das Wirken der Gleisfreimeldeanlage kritische Sanden muss dem Fahrdienstleiter (Fdl) umgehend gemeldet werden und dann zu einer Überprüfung der Wirksamkeit der Gleisfreimeldeanlage durch den Fdl führen, bevor der Fdl unter irrtümlichen Voraussetzungen eine weitere, feindliche Fahrt zulässt. Hierzu wurde bereits in 2008 eine entsprechende Anweisung an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen erlassen. In der Abwägung müssen die betrieblichen und wirtschaftlichen Interessen gegenüber der Gefährdung von Leben und Gesundheit einer unbekanntem Vielzahl von Menschen zurücktreten. Gegen die Angemessenheit der Maßnahme bestehen daher trotz einer gewissen Intensität des Eingriffs keine Bedenken.“

III.

[unverändert]

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



(Hübler)

