

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

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

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Längsneigung von Gleisen in Bahnhöfen hat in Zeiten moderner Züge, die sehr leicht in Bewegung zu setzen sind, eine immer stärkere Bedeutung für die Sicherheit des Bahnverkehrs. Durch technisches oder menschliches Versagen kann es dazu kommen, dass stehende Züge im Bahnhof nicht wie eigentlich vorgeschrieben gebremst sind und sich daher selbständig in Bewegung setzen. Kommt es während des Fahrgastwechsels zu solchen Ereignissen, so kann dies zu schweren Verletzungen bis hin zum Tode führen. Kann der Zug nicht rechtzeitig zum Stehen gebracht werden, sind auch Zusammenstöße mit anderen Zügen und somit sehr schwere Unfälle möglich.

Daher sollten Bahnhöfe im Normalfall völlig eben gebaut werden, um ein selbständiges Wegrollen von Zügen dadurch prinzipiell zu verhindern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

§ 7 Absatz 2 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) wie folgt zu ändern:

„Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen die Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, soll bei Neubauten im Regelfall 0,5 v. T. nicht überschreiten. Sie darf ein Höchstmaß von 2,5 v.T. in keinem Falle überschreiten.“

Berlin, den 30. Juni 2015

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen hat erhebliche Konsequenzen für die Sicherheit des Bahnbetriebs. Bei modernen Zügen wird dieser Aspekt immer wichtiger, da der Losbrechwiderstand, also die benötigte Kraft, damit sich ein Zug selbständig in Bewegung setzt, immer geringer wird. Der Hauptgrund für diesen verminderten Widerstand ist die Verwendung von modernen Rollenachslagern anstelle der früher verwendeten Gleitachslager. Das bedeutet, dass das Risiko für das Wegrollen auch bei geringen Neigungen bei modernen Zügen immer höher wird. Dies wird durch die hohe Zahl an Wegrollvorgängen im Kölner Hauptbahnhof mit bis zu 6,8 Promille Längsneigung, also deutlich über dem bislang geltenden Grenzwert, illustriert.

Bislang lautet § 7 Absatz 2 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) in der gültigen Fassung (zuletzt am 25. Juli 2012 geändert): „Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen die Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, soll bei Neubauten 2,5 v.T. nicht überschreiten.“ Mit dieser Formulierung ist eine höhere Neigung der Gleise in Bahnhöfen in Ausnahmefällen möglich.

Zwar müssen im Bahnhof stehende Züge im Normalfall gebremst sein, aber es kann durch menschliches oder technisches Versagen zu solchen Wegrollvorgängen kommen. Die weitgehend horizontale Lage von Bahnhofsgleisen ist daher als passive Sicherheitsmaßnahme seit vielen Jahrzehnten bewährt. Ein Ersatz durch eine aktive Sicherheitsmaßnahme wie das Anlegen der Bremsen ist nicht gleichwertig, sondern birgt immer zusätzliche Risiken, da es zu menschlichem oder technischem Versagen kommen kann.

Daraus ergibt sich, dass die bisher geltende Vorschrift der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung deutlich zu schwach ist und die zulässige Längsneigung verringert werden muss. Die EBO wird somit an die veränderten technischen Gegebenheiten angepasst. Nur in Ausnahmefällen sollte eine Längsneigung über 0,5 Promille zulässig sein. Außerdem muss die bisher geltende Grenze von 2,5 Promille Längsneigung für alle neu gebauten Bahnhöfe als absolute Obergrenze ohne Einschränkungen gelten, weil jede noch höhere Neigung in einem Bahnhof erhebliche Risiken birgt.

Mit der hier vorgeschlagenen Änderung würde die Regelung im Wesentlichen wieder auf die bis 1965 geltende alte Formulierung der EBO zurückgeführt, in der es hieß, dass die Längsneigung 2,5 Promille nicht überschreiten darf. Erst später wurde diese „Muss“-Bestimmung in eine „Soll“-Bestimmung umformuliert. Die Begründung für diese abschwächende Änderung war damals wie folgt: „Diese bindende Vorschrift wurde durch eine „Soll“-Vorschrift ersetzt, weil es Fälle gibt, in denen eine stärkere Neigung angewendet werden muss, z. B. bei der Verlängerung von Bahnhofsgleisen in angrenzende Neigungen der freien Strecke.“ Diese Begründung hält der Bahnexperte und ehemalige Bundesbahndirektor Sven Andersen jedoch für nicht stichhaltig: „Wenn es nur um diesen Sachverhalt gehen würde, hätte man diesen Paragraphen anders abfassen können und auch müssen.“ Er macht auch ferner konkrete Formulierungsvorschläge, wie man das mögliche Problem der Verlängerung von Bahnhofsgleisen etwa mit der Vorgabe, dass 80 Prozent der Bahnsteiglänge horizontal angelegt sein müssen, sehr viel besser lösen könnte. (Dip.-Ing. Sven Andersen, BDir a. D.: Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofprojekt Stuttgart 21 unter Berücksichtigung der Anforderungen aus der EBO und dem bisherigen Verfahrensablauf, 4.10.2014)

Abweichungen von den Regeln der EBO in Ausnahmefällen bleiben auch nach der hier vorgeschlagenen Formulierung möglich, dafür gilt aber dann in jedem Falle § 2 Absatz 2 EBO: „Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist.“

Aus den oben beschriebenen Gründen hat beispielsweise China, das das weltweit größte Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetz betreibt, eine Vorschrift erlassen, der zufolge alle Bahnhöfe im Hochgeschwindigkeitsverkehr im Normalfall keinerlei Gleisneigung aufweisen dürfen: „Die Bahnsteiggleise in Bahnhöfen sind in absolut horizontaler Lage anzulegen. Nur in wenigen schwierigen Fällen darf die Bahnsteiggleisneigung Bahnsteiggleise schräg angelegt sein, dabei jedoch eine Neigung von 1 ‰ nicht überschreiten. Unter einigen extrem schwierigen Bedingungen kann auch dieser Wert überschritten werden, eine Bahnsteiggleisneigung von 2,5 ‰ darf aber nie überschritten werden.“ (korrigiert zitiert nach Dip.-Ing. Sven Andersen, BDir a. D.: Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofprojekt Stuttgart 21 unter Berücksichtigung der Anforderungen aus der EBO und dem bisherigen Verfahrensablauf, 4.10.2014). Selbst in der sehr bergigen

Schweiz werden Bahnhöfe in aller Regel so angelegt, dass die Gleise im Bahnhofsbereich völlig horizontal liegen und Steigungen auf die Zu- und Ablaufstrecken verlagert werden.

Für den im Bau befindlichen Tiefbahnhof „Stuttgart 21“, der eine bislang in keinem großen Bahnhof realisierte Längsneigung von 15,1 Promille und somit eine mehr als sechsfache Überschreitung des Grenzwerts aufweisen soll, ist laut einem Gutachten von Sven Andersen „alle 4,5 bis 5,5 Jahre mit einem gravierenden Schadenseintritt zu rechnen.“ Daraus schlussfolgert er: „Auf das wichtige Kriterium horizontale Bahnsteiggleise bzw. Bahnsteige zur Vermeidung des unvermittelten Wegrollens haltender Züge kann wie überall in der Welt auch in Stuttgart nicht verzichtet werden. Anderenfalls ist die Plangenehmigung aufgrund des fehlenden Nachweises gleicher Sicherheit nicht zu erteilen bzw. aufzuheben.“ Eine Risikoabschätzung sowie der Nachweis gleicher Sicherheit seien in diesem Falle laut Andersen nicht zufriedenstellend durchgeführt worden (Dip.-Ing. Sven Andersen, BDir a. D.: Gutachten über die Beurteilung der überhöhten Gleisneigung beim Bahnhofprojekt Stuttgart 21 unter Berücksichtigung der Anforderungen aus der EBO und dem bisherigen Verfahrensablauf, 4.10.2014). Solche Ausnahmegenehmigungen würden mit der hier vorgeschlagenen Änderung der EBO zukünftig unmöglich gemacht.

