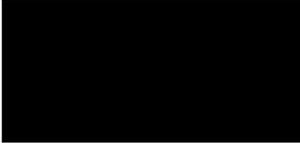




Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin



HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-3060
FAX +49 (0)30 18-300-1942

buergerinfo@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Betreff: Besondere Bedingungen für das Verkehren von Leichten
Nahverkehrstriebwagen [#34005]

Bezug: Ihr Schreiben vom 11.10.2018
Aktenzeichen: L 24 – MB 9851
Datum: Berlin, 02.01.2019
Seite 1 von 1

Sehr geehrte



vielen Dank für Ihre Anfrage.
Ich bitte zunächst ausdrücklich um Entschuldigung, dass Ihre Anfrage
durch ein Büroversehen unbeantwortet blieb

In die Anlage lege ich Ihnen die Schreiben zum Einsatz von Leichten
Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen
der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Marianne Biedowicz

Anlagen
2 Schreiben BMV an EBA





BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR

φ

Bundesministerium für Verkehr • Postfach 20 01 00 • 53170 Bonn

Eisenbahn-Bundesamt
Vorgebirgsstraße 49

53119 Bonn

☎ (02 28) Datum
3 00 - (0) - 71 51 27. März 1996

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn-Bad Godesberg

Geschäftszeichen (bitte bei Antwort angeben)

E 15/32.31.00/93 EBA 95(1)

Oberste Verkehrsbehörden
der Länder

Einsatz von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

Mein Schreiben vom 24. April 1995 - E 15/32.31.00/19 Va 95(1) -

Mit Bezugsschreiben hatte ich Ihnen eine auf der Basis eines Gutachtens überarbeitete Version der "Besonderen Bedingungen für das Verkehren von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs" übermittelt, bei deren Einhaltung ich mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik im Sinne des § 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung als gegeben ansehe.

Die praktische Anwendung dieser "Besonderen Bedingungen" hat gezeigt, daß die Formulierung des Gliederungspunktes "4. Ausnahmen" mißverständlich ist und eine formal rechtlich nicht haltbare Verfahrensweise nahelegt. Dies hat mich zu folgender Neuformulierung dieses Gliederungspunktes veranlaßt:

H Öffentliche Verkehrsmittel
Busse 610, 614, 618
Bahn: 66
Haltestelle:
Robert-Schuman-Platz

P Besucherparkplätze und
Anlieferungen nur über
Heinrich-von-Stephan-Straße

Fernruf: (02 28) 3 00-0
Telex: 885 700 bmvd
Telefax: (02 28) 3 00-34 28
(02 28) 3 00-34 29

Überweisungen an Bundeskasse Bonn
Kto-Nr. 3800 1060 Landeszentralbank Bonn
(BLZ 380 000 00)
Kto-Nr. 11900-505 PGiroA Köln
(BLZ 370 100 50)

" 4. Sicherheitsnachweis im Einzelfall

Können einzelne Bedingungen nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand erfüllt werden, ist der Nachweis mindestens der gleichen Sicherheit wie bei Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik im einzelnen zu führen. Dabei kann, insbesondere bei schwach und mäßig belasteten Strecken und bei Strecken mit überwiegendem Anteil von LNT an der Gesamtzugzahl, eine gesonderte Risikoabschätzung erforderlich werden."

Diese Formulierung trägt der Tatsache Rechnung, daß die Eisenbahnunternehmen gemäß § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) für die sichere Betriebsführung in erster Linie selbst verantwortlich sind.

Die "Besonderen Bedingungen" bzw. die durch den Sicherheitsnachweis im Einzelfall zu treffenden Maßnahmen gehören zu den der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen im Sinne des § 14 Abs. 4 AEG.

Im Auftrag



Ehrlich

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR



Bundesministerium für Verkehr Postfach 2001 00 · 53170 Bonn

Eisenbahn-Bundesamt
Vorgebirgsstraße 49

53119 Bonn

(0228) Datum
300.71 51 24. April 1995

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn · Bad Godesberg

Geschäftszeichen (bitte bei Antwort angeben)

E 15/32.31.00/19 Va 95 (1)

Oberste Verkehrsbehörden
der Länder

(gemäß Verteiler E 1)

Einsatz von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

- a) Meine Schreiben vom 28.12.1993
- E 15/16.39.10/10 T 93 (1) - an die Obersten Landesverkehrsbehörden und vom 20.1.1994
- E 15/32.31.00/5 Va 94 (1) - an EBA
- b) Mein Schreiben vom 16. Mai 1994
- E 15/32.31.00/4 Ver 94 (1) -

Anlage: 1

Ausgehend von schweren Eisenbahnbetriebsunfällen im Jahre 1971 hat die Kommission "Sicherheit im Eisenbahnbetrieb" im Auftrag des Bundesministers für Verkehr Möglichkeiten geprüft, eine weitere Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu erreichen. In ihrem Abschlußbericht vom 10. März 1972 hat diese Kommission unter Gliederungspunkt B 7 a) empfohlen, die älte-

H Öffentliche Verkehrsmittel
Busse 610, 614, 618
Bahn: 66
Haltestelle: Robert-Schuman-Platz

P Besucherparkplätze und
Anlieferungen nur über
Heinrich-von-Stephan-Straße

Fernruf: (0228) 300-0
Telex: 885 700 bmv d
Teletex: 2627-2283645 BMVD
2627-2283877 BMVD
Telefax: (0228) 300-34 28
(0228) 300-34 29

Überweisungen an Bundeskasse Bonn
Kto.-Nr. 3800 1060 Landeszentralbank Bonn
(BLZ 380 000 00)
Kto.-Nr. 11900-505 PGiRoA Köln
(BLZ 370 100 50)

ren Schienenomnibusse durch modernere Fahrzeuge mit größerer Rahmensteifigkeit abzulösen.

Die Deutsche Bundesbahn hatte hierzu seinerzeit die Absicht bekundet, auf Nebenbahnen neue Leichtbautriebwagen (Baureihe 627/628) mit einer Rahmensteifigkeit von 150 t (gegenüber 50 t beim älteren Schienenomnibus) einzusetzen.

Der genannte Wert von 150 t (1 500 kN) gilt nach Maßgabe der UIC-Merkblätter 617-5, 625-7 und 651 für Fahrzeuge, die vom Einsatzzweck her nicht mit anderen Fahrzeugen in lokbespannte Züge eingestellt werden. Diese Vorschriften haben sich in der Praxis auch für den Binnenverkehr bewährt und sind allgemein anerkannte Regeln der Technik.

Ausgehend vom Einsatz der Stadtbahnfahrzeuge auf DB-Strecken im Raum Karlsruhe und dem sich abzeichnenden Wunsch nach erweiterten Einsatzmöglichkeiten leichter Nahverkehrstriebwagen im Mischbetrieb mit Eisenbahnfahrzeugen habe ich im Jahre 1992 ein Gutachten in Auftrag gegeben. Darin sollten das möglicherweise gegenüber artreinem Fahrzeugeinsatz erhöhte Risiko bewertet und Maßnahmen zur Erzielung mindestens der gleichen Sicherheit wie bei Beachtung der UIC-Fahrzeugbedingungen bestimmt werden.

Die auf Grundlage dieses Gutachtens formulierten "Besonderen Bedingungen für das Verkehren von Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs" vom 22. Dez. 1993, die Ihnen mit Bezugsschreiben zu a) mitgeteilt wurden, berücksichtigen nicht alle sich in der rasch fortschreitenden Einsatzpraxis der LNT ergebenden Fälle. Hierdurch wurde eine Reihe von Einzelfallprüfungen erforderlich, die trotz eines kurzfristig erstellten Zusatzgutachtens hinsichtlich einer Geschwindigkeit der LNT

von 90 km/h (Bezugsschreiben zu b) nicht vermieden werden konnten.

Durch ein Ergänzungsgutachten waren daher die bis dahin erarbeiteten Bedingungen zu differenzieren, um Risikobewertung und praktische Einsatzbedingungen enger miteinander zu koppeln. Auch sollten ggf. aus der Sicht der Risikobewertung nicht gerechtfertigte Forderungen nach bestimmten Investitionen vermieden werden.

Die auf der Basis dieses Gutachtens vom 10. März 1995 erarbeiteten "Besonderen Bedingungen ...", die als Anlage beigefügt sind, ersetzen die mit den Bezugsschreiben zu a) und b) mitgeteilten "Besonderen Bedingungen ..." vom 22. Dez. 1993 und "Zusätzlichen Bedingungen ..." vom 16. Mai 1994.

Bei Einhaltung der als Anlage beigefügten Bedingungen sehe ich mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik im Sinne des § 2 EBO als gegeben an. Sie sollen insbesondere den Verantwortlichen für die Zulassung von LNT-Verkehren eine materielle Arbeitsgrundlage bieten, ohne die verfahrensmäßigen Einzelheiten der Zulassung festzulegen.

Im Hinblick auf die Einheit des Eisenbahnwesens, der bei dem künftig obligatorischen Netzzugang der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs verstärkte Bedeutung zukommt, bitte ich, diese Bedingungen in Ihrem Geschäftsbereich anzuwenden.

Im Auftrag



Ehrlich

Besondere Bedingungen für das Verkehren von
Leichten Nahverkehrstriebwagen (LNT) im Mischbetrieb
mit Regelfahrzeugen der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs

1. Fahrzeugseitige Bedingungen:

- 1.1 Die zulässige Geschwindigkeit der LNT ist auf 90 km/h, bei Erfüllung der Bedingung nach Nr. 3.2 Satz 2 auf 100 km/h begrenzt.
- 1.2 Das Bremsvermögen der LNT muß den Grenzwerten der Anlage 2, Tabelle 2 der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) und den zugehörigen "Vorläufigen Richtlinien für die Bemessung und Prüfung der Bremsen" (BOStrab-Bremsenrichtlinien) vom 15. Mai 1988 entsprechen.
- 1.3 Die LNT müssen mit einer Zugbeeinflussung, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht werden kann, sowie mit Zugfunkeinrichtungen zur Übermittlung von Nothaltaufträgen und Notrufen für alle befahrenen Strecken ausgerüstet sein.

2. Fahrwegseitige Bedingungen:

- 2.1 Die von LNT befahrenen Strecken müssen mit Zugfunkeinrichtungen ausgerüstet sein, mit denen Nothaltaufträge und Notrufe übermittelt werden können.
- 2.2 Nebenbahnen mit zugelassenen Streckengeschwindigkeiten von 50 km/h bis 80 km/h dürfen von LNT befahren werden, wenn Hauptsignale, signalabhängige Weichen und eine Zugbeein-

flussung, die selbsttätig das Befolgen Halt zeigender Signale sicherstellt, vorhanden sind.

Außerdem muß bei eingleisigen Streckenabschnitten, die im Zweirichtungsbetrieb befahren werden, durch technische Abhängigkeiten sichergestellt sein, daß der Abschnitt jeweils nur für eine Richtung freigegeben und die freigegebene Richtung nur bei unbesetztem Abschnitt gewechselt werden kann.

Der Einsatz von LNT auf Nebenbahnen mit zulässigen Streckengeschwindigkeiten über 80 km/h richtet sich nach den Bedingungen für Hauptbahnen (vgl. Ziff. 2.4)

- 2.3 Hauptbahnen mit zugelassenen Streckengeschwindigkeiten bis 80 km/h dürfen von LNT befahren werden, wenn zusätzlich zu den in 2.2 genannten Bedingungen die Signale für die Fahrt in eine Blockstrecke unter Verschuß der jeweils nächsten Blockstelle liegen.

Dies gilt auch für Eisenbahnstrecken mit zugelassenen Streckengeschwindigkeiten von mehr als 80 km/h bis 100 km/h, wenn der Anteil der aus Regelfahrzeugen gebildeten Züge an der Gesamtzugzahl nicht mehr als 30 % beträgt.

- 2.4 Der Einsatz von LNT auf ein- und zweigleisigen Hauptbahnen mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von mehr als 80 km/h bis zu 160 km/h ist zulässig, wenn Hauptsignale, signalabhängige Weichen, Streckenblock, Zugbeeinflussung, die selbsttätig das Befolgen Halt zeigender Signale sicherstellt, sowie Gleisfreimeldeanlagen in den Bahnhöfen vorhanden sind. Wenn Gleise in Bahnhöfen ausschließlich für Ein-, Aus- und Durchfahrten der LNT genutzt werden,

darf für diese Gleise auf Gleisfreimeldeanlagen verzichtet werden.

- 2.5 Das Befahren eines Gleises einer zweigleisigen Strecke entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung ist bei Einsatz von LNT nur zulässig, wenn auf diesem Gleis in beiden Fahrtrichtungen mit signal- und blocktechnischer Sicherung gefahren wird.

Hiervon darf bei Störungen abgewichen werden - längstens jedoch bis zum Ende des Betriebstages -, wenn

- die zulässige Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h begrenzt ist,
- die LNT nicht schneller als 90 km/h fahren und
- die durchschnittliche planmäßige Belegung der Strecke nicht mehr als 4 Züge je Betriebsstunde beträgt.

- 2.6 Der Einsatz von LNT auf Strecken mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von mehr als 160 km/h ist nicht zulässig.

- 2.7 Der Einsatz von LNT auf zweigleisigen Tunnelstrecken ist nur bis zu einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von bis zu 120 km/h zulässig.

3. Betriebliche Bedingungen:

- 3.1 In Gleisen, in denen sich mit Reisenden besetzte LNT befinden, ist das Rangieren mit anderen Fahrzeugen als LNT nicht zulässig.

Hiervon darf abgewichen werden, wenn

- der vom LNT belegte Gleisabschnitt durch Halt gebietende Signale gesichert ist
- oder

bei gelegentlichen Rangierbewegungen auf Bahnhöfen von Strecken mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von höchstens 90 km/h und einer durchschnittlichen planmäßigen Belegung von nicht mehr als 4 Zügen je Betriebsstunde.

Bei geschobenen Rangierabteilungen sind in beiden Fällen zusätzlich Einrichtungen zu verwenden, mit denen der Betriebsbedienstete an der Spitze der Rangierabteilung diese durch unmittelbare Einwirkung auf die pneumatische Bremse anhalten kann.

- 3.2 Für den regelmäßigen Einsatz von LNT im Mischbetrieb mit herkömmlichen Eisenbahnfahrzeugen auf Eisenbahnstrecken des öffentlichen Verkehrs sind unter Beachtung der vorstehenden Bedingungen betriebliche Anweisungen aufzustellen. Sollen LNT mit mehr als 90 km/h bis zu 100 km/h verkehren, so ist außerdem für die betreffenden Strecken ein Qualitätssicherungssystem (nach ISO 9000) für Betriebsführung und -sicherheit einzuführen.
- 3.3 Für Gelegenheitsfahrten von LNT (Fahrten mit Reisenden, die nicht regelmäßig und außerhalb bestätigter Einsatzräume durchgeführt werden) gelten die Bedingungen 1.1. bis 3.1 uneingeschränkt.
Die betrieblichen Anweisungen sind in den Unterlagen für das Verkehren des Sonderzuges (Fahrplananordnung) bekanntzugeben
- 3.4 Bei Überführungsfahrten von LNT (Fahrten ohne Reisende, die nicht regelmäßig und außerhalb bestätigter Einsatzräume durchgeführt werden) darf auf die Einhaltung der Bedingungen 2.2 bis 2.4 verzichtet werden. Betriebliche Anwei-

sungen sind in den Unterlagen für das Verkehren der Sonderzüge (Fahrplananordnung) bekanntzugeben.

4. Ausnahmen:

Können einzelne Bedingungen nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand erfüllt werden, ist der Nachweis mindestens der gleichen Sicherheit wie bei Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik gegenüber der Aufsichtsbehörde des Eisenbahninfrastrukturunternehmens im einzelnen zu führen.

Dabei kann, insbesondere bei schwach und mäßig belasteten Strecken und bei Strecken mit überwiegendem Anteil von LNT an der Gesamtzugzahl, eine gesonderte Risikoabschätzung im Rahmen des Zulassungsverfahrens erforderlich werden.

*Neufassung gemäß
Schreiben vom 27.3.96*