



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

– Mit Postzustellungsurkunde –

HAUSANSCHRIFT Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn

POSTANSCHRIFT Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

TEL 0228 300-

FAX 0228 300-

BEARBEITET VON

Ref EW15

E-MAIL ref-ew15@bmvbs.bund.de

INTERNET www.bmvbs.de

BETREFF **Zugfahrten mit Geschwindigkeiten über 250km/h bis 300 km/h
– Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt**

BEZUG Gemeinsamer Antrag DB Netz AG, DB Fernverkehr AG, DB Regio AG vom 01.03.2006

AZ EW 15/32.31.01/25 DB 06

DATUM Bonn, 19.05.2006

Entscheidung

Aufgrund § 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) lasse ich abweichend von § 40 Abs. 2 Nr. 1 EBO auf der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt (Strecke 5934) eine zulässige Geschwindigkeit von 300 km/h für Züge zu, die sich bei Geschwindigkeiten über 250 km/h bis 300 km/h begegnen, aneinander vorbeifahren oder sich überholen dürfen.

Dabei mache ich zur Bedingung:

1. Strecke und führende Fahrzeuge müssen mit Zugbeeinflussung ausgerüstet sein, durch die ein Zug selbsttätig zum Halten gebracht und außerdem geführt werden kann; die Zugbe-



einflussung muss wirksam sein.

2. Züge, die entsprechend dem Eingangssatz dieser Entscheidung anderen Zügen nicht begegnen, an diesen vorbeifahren oder diese überholen dürfen, dürfen auf der Schnellfahrstrecke nur fahren, wenn zuvor für sämtliche Züge auf der gesamten Strecke die zulässige Geschwindigkeit nach § 40 Abs. 1 EBO (auf 250 km/h) herabgesetzt ist.
3. Vor Aufnahme des Reisezugverkehrs müssen die zur sicheren Durchführung des Betriebes erforderlichen Weisungen der DB AG in Kraft gesetzt und die Unterweisung des beteiligten Betriebspersonals erfolgt sein.
4. Vorbeifahrten an Bahnsteigen mit Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h sind auszuschließen.
5. Der Reisezugverkehr darf erst aufgenommen werden, wenn das Eisenbahn-Bundesamt die Genehmigung für die Inbetriebnahme nach § 2 Abs. 1 Buchst. a Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (EIV) und die Genehmigung zur Erweiterung der betriebenen Schienenwege nach § 6 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 3 Nr. 3 AEG erteilt hat sowie auf die Anzeige der DB Netz AG zur wesentlichen Änderung des Eisenbahnbetriebes nach § 7a Abs. 3 AEG keine entgegengesetzte Anordnungen erlassen wurde.

Begründung

Allgemeines

Die Zulassung einer Ausnahme von Vorschriften der EBO ist grundsätzlich dann zu rechtfertigen, wenn neu entstehenden Risiken durch geeignete Maßnahmen begegnet wird. Dadurch ist die Einhaltung der mindestens gleichen Sicherheit gewährleistet.

Bei einer nach § 40 Abs. 2 Nr. 1 EBO zulässigen Geschwindigkeit ist die Betriebsabwicklung ohne besondere Einschränkungen möglich. Im Geschwindigkeitsbereich über 250 km/h sind demgegenüber aus Sicherheitsgründen insbesondere Einschränkungen bei bestimmten Zugbegegnungen notwendig.

Durch die abstrakte Schutzzielbeschreibung für die betreffenden Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge wird die Möglichkeit eröffnet, dass grundsätzlich Fahrzeugbaureihen, welche die Vor-



aussetzungen für Zugbegegnungen, Überholungen und Vorbeifahrten einschließlich der dynamischen Dauerfestigkeitsanforderungen im Geschwindigkeitsbereich über 250 km/h bis 300 km/h erfüllen, auf der Grundlage und nach Maßgabe dieser Ausnahmezulassung eingesetzt werden dürfen.

Zu 1.

Für die zulässige Geschwindigkeit von 250 km/h sind die Ausrüstung der Strecke und der führenden Fahrzeuge mit Zugbeeinflussung in § 15 Abs. 3 und § 28 Abs. 1 Nr. 5 EBO vorgeschrieben. Für die zulässige Geschwindigkeit bis 300 km/h ist die strecken- und fahrzeugbezogene Zugbeeinflussung im Rahmen dieser Ausnahmezulassung vorgeschrieben worden.

Zu 2.

Für den Fall, dass auf der Strecke Fahrzeuge verkehren (z.B. bei Umleitungen), die Zügen mit Geschwindigkeiten über 250 Km/h nicht begegnen dürfen, ist aus Sicherheitsgründen eine Herabsetzung der nach Maßgabe dieser Ausnahmeentscheidung zulässigen Geschwindigkeit auf 250 Km/h für alle Fahrzeuge notwendig.

Bei betrieblichen Verfahren, die unzulässige Begegnungen, Überholungen oder Vorbeifahrten ausschließen sollen, liegt die Verantwortung allein beim Menschen. Die insoweit maßgebende Fehlhandlungswahrscheinlichkeit schließt mögliche Gefährdungen und Schäden nicht mit der notwendigen Sicherheit aus. Nur durch ein automatisiertes, selbsttätig gesteuertes technisches System kann die unzulässige Begegnung sicher ausgeschlossen gestellt werden. Ein solches System steht jedoch hier nicht zur Verfügung. Daher ist zur Vermeidung von unzulässigen Begegnungen (Mischverkehr) für sämtliche Züge auf der Strecke eine generelle Herabsetzung auf die nach EBO zulässige Geschwindigkeit vorgeschrieben worden.

Zu 3.

Zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf der Strecke sind spezielle betriebliche bahninterne Weisungen der nach § 4 Abs. 1 AEG verantwortlichen Eisenbahnunternehmen an das beteiligte Betriebspersonal zwingend erforderlich.



Zu 4.

Die aus Sicherheitsgründen erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Reisenden auf Bahnsteigen, an denen mit mehr als 160 Km/h bis zu 250 Km/h vorbeigefahren wird, sind in § 13 Abs. 3 EBO geregelt. Aufgrund des antragsgemäß gewährleisteten technischen Ausschlusses von Vorbeifahrten an Bahnsteigen mit Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h bedarf es für den Geschwindigkeitsbereich von über 250 km/h bis 300 km/h keiner über die gesetzlichen Vorschriften hinausgehenden Regelungen zum Schutz der Reisenden auf Bahnsteigen.

Zu 5.

Die Verwaltungsentscheidungen einschließlich eventueller Nebenbestimmungen der Eisenbahnaufsichtsbehörde für die Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt bleiben unberührt.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage beim Verwaltungsgericht Ansbach, Promenade 24, 91522 Ansbach, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben werden. Der Klage nebst Anlagen sollen so viele Abschriften beigelegt werden, dass alle Beteiligten eine Ausfertigung erhalten können.

Im Auftrag