

Oktober 2023

Stellungnahme des VDMT zur „Erweiterung der Bedeutung des Signals Ne 14 als Flankenschutzsignal“

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V. (VDMT) möchte zur geplanten Änderung im Betrieblich-technisches Regelwerk zu den NBN 2025 der DB Netz AG – hier: Anhang 408.2101A01 – Begriffe – Erweiterung der Bedeutung des Signals Ne 14 als Flankenschutzsignal wie folgt Stellung nehmen:

Die Definition im Anhang 408.2101A01 ist grundsätzlich nicht falsch und zu beanstanden. Doch leider liegen wesentliche Bestandteile des Systems „Flankenschutz“ außerhalb der mit den Zugangsberechtigten zu vereinbarenden Nutzungsbedingungen. Durch einseitiges Ändern von Planungsregeln für das Aufstellen des Ne 14 und dessen Beleuchtung kann das EIU hier das sicherheitliche und wirtschaftliche Risiko einseitig auf die Zugangsberechtigten verlagern. Dazu möchten wir folgende Sachverhalte anmerken:

1. Die ESO erlaubt das Durchführen einer unbeleuchteten geschobenen Rangierfahrt bei Dunkelheit, weil § 44 ESO nur die Kennzeichnung des schiebenden Triebfahrzeugs fordert.
2. Die ESO fordert in § 8 für Hauptsignale – leider nicht explizit für Rangiersignale – eine Mindesterkennbarkeit bei Dunkelheit und unsichtigem Wetter. Hieraus kann natürlich auch für andere Signale das Erfordernis einer Sichtbarkeit abgeleitet werden. Dieses Erfordernis war in der Vergangenheit durch eine ausreichende Gleisfeldbeleuchtung oder durch eine eigenständige Beleuchtung (Lampe am Ra 11) sichergestellt.
3. Bei besetzter Spitze einer geschobenen Rangierfahrt hat der Mitarbeiter an der Spitze in der Regel keine Möglichkeit, eine zusätzliche (Hand-Lampe) zu nutzen, da er sich mit einer Hand festhalten und mit der anderen Hand die Rangiersignale geben muss, das Funkgerät für das Kontroll- und Zielsprechen betätigt oder die Funkfernsteuerung bedient.
4. Anders als bei Zugfahrten ist beim Rangieren zu beachten, dass sich der Mitarbeiter an der Spitze nicht immer auf der in Fahrtrichtung rechten Seite der geschobenen Fahrt befindet (Rangierseite – auch durch Ausrüstung, Geometrie und Pflege der Infrastruktur bedingt) und somit schlechtere Sichtverhältnisse auf Signale hat.
5. Insbesondere bei nicht planmäßigem Rangieren ist die Ortskenntnis (Standort der Signale) als risikomindernder Umstand bei der Risikobetrachtung nicht anrechenbar.
6. Die Geometrie des Ne 14 ist nicht eindeutig! Bei Schnee oder Reifbildung kann anders als beim Ra 11 (W-Form) oder der singulären Form der Lichtsperrsignale nicht durch die Form das Verhalten hergeleitet werden, um dann im Sinne § 8 AB 3a ESO zu handeln. Darum ist im Straßenverkehr das Stoppschild weltweit als einziges Verkehrszeichen achteckig ausgeführt!

7. Die Richtlinie 408 ist kein Planungsregelwerk. Wir möchte aber darauf hinweisen, dass im Planungsregelwerk im Sinne von § 14 Abs. 11 EBO das Ne 14 nicht alleiniger Flankenschutz bei Fahrten mit mehr als 160 km/h sein kann.
8. Bei unzulässiger Vorbeifahrt am Signal Ne 14 eines Zuges, der von einem Triebfahrzeug oder Steuerwagen mit wirksamer ETCS-Fahrzeugeinrichtung geführt wird, wechselt ETCS in den Betriebsarten FS, OS oder SR in die Betriebsart TR (Zwangsbremung). Zudem wird im Stellwerk ggf. eine Verletzung der Fahrstraße konkurrierender Zugfahrten erkannt und unserer Kenntnis nach automatisch dessen Fahrerlaubnis auf 0 m reduziert (=automatische Zwangsbremung).
9. Die Richtlinie 483 fordert beim Rangieren zum Abschalten der Zugbeeinflussung auf.
10. Die Vorbeifahrt einer unbeleuchteten Rangierfahrt an einem Ne 14 (ETCS kennt keine geschobenen Rangierfahrten) kann unmittelbar zu einem katastrophalen Ereignis führen (Flankenfahrt / Kollision mit Reisezug). Nach DIN EN 50126 Anlage C sind in diesem Fall alle erdenklichen Mittel zu ergreifen, um den Eintritt des Ereignisses zu verhindern. In diesem Fall ist zumindest eine ausreichende Beleuchtung eine angemessene Maßnahme.

Fazit: Die neue Regel, dass das Signal Ne 14 als Flankenschutzsignal gilt, ist grundsätzlich nicht falsch, wie z.B., wenn mit Zügen auf ein Ne 14 (insbesondere unter ETCS L2 in OS oder SR gefahren wird). Beim Rangieren ist nicht von einem UIC-Spitzenlicht auszugehen und auch nicht, dass das Tfz in der ETCS-Betriebsart SH der Rangierfahrt voransteht (Wirksamkeit der Zugbeeinflussung, aber Abschaltung nach Richtlinie 483 gewünscht). Im Altsystem waren die Signale Ra 11 und die Lichtsperrsignale (bei der Deutschen Bundesbahn teilweise sogar als doppelter Lichtschutz in Form von zwei Lichtsperrsignalen ausgeführt) ausreichend bei Dunkelheit, unsichtigem Wetter, Schnee oder Reif durch Beleuchtung und Geometrie des Signals (Signalkasten) erkennbar. Die Planungsregeln für die Rangiersignale (Signal Ne 14 als Flankenschutzsignal) sowie die Regeln für eine ausreichende Beleuchtung sind aktuell nicht zugangsrelevant und können durch die DB Netz AG einseitig geändert werden. Ohne ausreichende Erkennbarkeit der Ne 14 entsteht hier eine deutliche Verlagerung der Risiken auf die EVU.

Der VDMT regt daher an, diese Themenkomplex gemeinsam mit dem Sektor aufzuarbeiten. Aus unserer Sicht sinnvoll wäre eine Nebenbestimmung in der Genehmigung der Zugangsbedingungen das EIU, die dazu verpflichten, das Rangieren als Gemeinschaftsaufgabe sicher definieren und nur im Einvernehmen mit den Zugangsberechtigten zu ändern (Planungsregeln für die Aufstellung und die physische Größe des Signals Ne 14 sowie dessen Beleuchtung). In dieser Form planen wir auch gegenüber der BNetzA zu argumentieren.

Wir würden uns freuen, wenn diese Überlegungen im weiteren Verfahren Berücksichtigung finden. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

Volker Wente