

Parallelführungen von Strasse und Schiene - Umgang mit Art. 23, AB-EBV und SN 671 253

Umsetzung Art. 23, AB-EBV bei bestehenden Bahnlinien

Aufgrund der geänderten und per 01.07.2014 in Kraft getretenen AB-EBV zu Art. 23, sind bei bestehenden Parallelführungen zwischen Strasse und Schiene die Sicherheitsabstände zu überprüfen und nötigenfalls Schutzmassnahmen vorzusehen, wenn wesentliche bauliche oder betriebliche Änderungen an Strasse oder Eisenbahn erfolgen oder wenn die Unfallhäufigkeit dies erfordert. Diese Überprüfung kann durch Anwendung der Norm SN 671 253 oder mittels Risikoanalyse erfolgen.

Die Norm fordert in den meisten Fällen entweder einen Mindestabstand zwischen den beiden Lichtraumprofilen von 1.5m – 2.5m oder die Errichtung von Fahrzeugrückhaltesystemen. Da die Leitschranken bei einem Fahrzeuganprall nicht ins Lichtraumprofil der Bahn ragen dürfen, ist die normgerechte Umsetzung mit Leitschranken bei bestehenden Bahnlinien in der Regel schwer umsetzbar. Somit würde die Anwendung der Norm SN 671 253 für viele Bahnen, deren Strecken aus historischen Gründen teilweise in sehr geringem Abstand entlang einer Strasse verlaufen, zu unverhältnismässigen Investitionskosten führen (Landerwerb, usw.).

Risikobasierte Abstandsüberprüfung

Die AB-EBV lässt bei bestehenden Anlagen auch eine Abstandsüberprüfung mittels einer spezifischen Risikoanalyse zu. Die Emch+Berger AG Bern hat bereits diverse Bahnen bei der risikobasierten Abstandsüberprüfung unterstützt. Dazu wurde jeweils die gesamte Parallelführungstrecke basierend auf ortsspezifischen Einflussgrössen analysiert und mittels

Kosten-Nutzen Überlegungen für jedes Streckensegment festgelegt, ob und welche Schutzmassnahmen zu treffen sind. Die Erfahrung hat gezeigt, dass bei Bahnlinien mit moderatem Schienenverkehr kostenintensive Schutzmassnahmen in der Regel nicht verhältnismässig und risikobasiert spezifische Lösungen zu treffen sind.



Zeitraum: 2015 - 2016