

10 Fragen an die DB Netz AG

Die Schließzeiten der Schranken zwischen Murnau und Garmisch liegen im Durchschnitt bei 3,5 Minuten (210 Sekunden). Am Bremsweg und der Bremszeit eines Zuges optimierte Schließzeiten lägen auf der freien Strecke bei geschätzt 100 Sekunden. Technisch betrachtet ließen sich die Schließzeiten somit halbieren.

Grundsätzlich sind die Anlagen zwischen Murnau und Garmisch nach den anerkannten Regeln der Technik aufgebaut. Die Annäherungszeit bei Bahnübergängen mit Halbschranken im angegebenen Bereich (Murnau – Garmisch-Partenkirchen) darf nach Regelwerk 240 Sekunden betragen. Bei Anlagen mit Vollabschluss (Komplette Absperrung des BÜ mit Schranken) gibt es keine Zeitvorgabe soll jedoch in der Regel 300 Sek nicht überschreiten. Grundsätzlich sind bei der obenstehenden Frage die Überwachungsarten zu differenzieren.

- Überwachung des BÜ (Bahnübergangs) durch Tf (Triebfahrzeugführer). Das Überwachungssignal steht im Bremswegabstand. Im angegebenen Bereich (Murnau – Garmisch Partenkirchen) sind in dieser Bauform zwei Anlagen in Betrieb mit Annäherungszeit (Zeit von Schranke untere Lage erreicht bis Zugfahrt am BÜ (Bahnübergang)) bei Halbschranken von 10 – 14 Sekunden.
- Bei Signalabhängigen Anlagen (Im Bereich der Bahnhöfe) wird die Schließzeit und die Zeit in der Anlage die Anlage geschlossen ist durch die Faktoren Abstand Vorsignal zu Einfahrsignal / Bremswegabstand / Signalsichtzeit des Triebfahrzeugführers / Straßenbreite des BÜ / Räumzeit der Straßenverkehrsteilnehmer / Halt der Zugfahrt am Bahnsteig für Aus -und Einsteigende Reisende / Planmäßige Kreuzungen im Bahnhof beeinflusst. Daher sind die Schließzeiten bei Signalabhängigen Anlagen wesentlich länger als bei Anlagen der Bauform ÜS (Überwachungssignal) bzw. FÜ (Fernüberwachung). Im Bereich der Bahnhöfe können durch Vorgaben aus der Richtlinie Bahnübergänge planen, die Überwachungsarten ÜS bzw FÜ z.Zt nicht angewandt werden aufgrund der geforderten Abhängigkeit des Einfahrsignals bzw. Ausfahrtsignales zum gesicherten Bahnübergang.

Zur weiteren Information der Bereich Bahnhof befindet sich zwischen den beiden Einfahrsignalen einer Betriebsstelle. Der Bereich freie Strecke zwischen den Einfahrsignalen zweier benachbarter Betriebsstellen. Eine Optimierung der Schließzeiten im genannten Bereich wurde durch Einführung der Zuglenkung in dem Bereich 2016 durchgeführt.

Gleiches gilt für die bahnhofsnahe Übergänge. Technisch könnte sichergestellt werden, dass ein Zug nicht einen Bahnhof ohne Stopp durchfahren kann. Mit der Folge einer Schließung für einen nachfolgenden Übergang mit beginnender Zugausfahrt statt mit bevorstehender Zugeinfahrt.

Teilweise wird dir Frage oben beantwortet siehe Signalabhängige BÜ.

- Bei Schließung der Anlage mit bevorstehender Einfahrt stehen folgende Gründe an
 - Bahnübergang befindet sich im Durchrutschweg des Ausfahrtsignals (bzw <= 50m hinter dem Ausfahrtsignal)

...

- Zur Beschleunigung des Betriebs wird im Bahnhof Durchfahrt gestellt (Einfahrtsignal zeigt Fahrtbegriff Ausfahrtsignal zeigt Fahrtbegriff)
- Bahnübergang befindet sich zwischen Ausfahrtsignal und Bahnsteig (Beispiel: Eschenlohe Oberau) bedeutet das die Zugfahrt bis zum Asig (Ausfahrtsignal) nur dann gesichert ist wenn der Bü (Bahnübergang) geschlossen ist obwohl aufgrund des Haltens am Bahnsteig der Bü noch nicht befahren wird.

- Ist die neue Schnittstelle SCI-LX (Standard Communication Interface Level Crossing) inzwischen einsetzbar? Auch für die Werdenfelsbahn? Der Effekt bei den Schließzeiten?

Die Neuentwicklung einer Schnittstelle für Bahnübergänge „Standard Communication Interface Level Crossing“ (SCI-LX) im Zusammenhang mit den Projekten „Neue Produktionssteuerung“ (NeuPro) und „Digitales Elektronisches Stellwerk“ (DSTW) findet aktuell statt. Mit der neuen SCI-LX Schnittstelle werden die Annäherungsstrecken im Hinblick auf die Anrückmeldung optimiert. In Bezug auf die Fahrstraßenfreiprüfung ist es möglich, den Bahnübergang zeitoptimiert auf die jeweilige Zugfahrt anzusteuern. Durch die SCI-LX Schnittstelle wird angestrebt die Annäherungszeiten zu minimieren. Hierdurch lassen sich die Sperrzeiten am Bahnübergang reduzieren. Voraussetzungen zum Einsatz SCI-LX.....

- Rechnergesteuerte Bahnübergänge in diesem Bereich realisiert.
- DSTW Technik im Stellwerksbereich in NICHT realisiert.

- Kann durch eine Verkürzung der Abschnittslängen und ein Versetzen der Signale eine Reduzierung der Schließzeiten erzielt werden?

Der Begriff „Abschnittslänge“ muss besser definiert werden, hier kann ich ohne nähere Angaben keine Auskünfte liefern.

- Bei einem Neubau einer Stellwerksanlage werden, um gleichzeitige Einfahrten in die Bahnhöfe zu Realisieren und den Betriebsfluss zu erhöhen, die Standorte der Signale auch unter dem Gesichtspunkt Sicherheitszeit Bahnübergang optimiert.

- Könnte durch zweigleisigen Ausbau erreicht werden, dass Begegnungszüge gleichzeitig einen Übergang passieren statt nacheinander? Welche Reduzierung der Schließzeit wäre möglich?

- Bei zweigleisigen Strecken ist die Einschaltstrecke in beiden Gleisen gleich (Abhängig von der Streckengeschwindigkeit) eine Verkürzung der Schließzeiten wird dadurch nicht erreicht.
- Bei einer zweigleisigen Anlage mit Begegnungszügen erhöht sich die Schließzeit.

- Sind in Europa Verfahren einer Streckenfreigabe bekannt mit einer verzögerten Schrankenschließung? Welche technischen Voraussetzungen sind nötig, um Schranken erst nach einer Streckenfreigabe und im Verlauf der Streckenabschnittsnutzung zu schließen?

- Bei den Überwachungsarten ÜS und FÜ und in der optimierten Überwachungsart ÜSoE

- Wie viele kreuzungsfreie Übergänge pro Ort werden gemäß EKrG durch den Bund zu 100% finanziert? Ist die 100%-Finanzierung zeitlich befristet?

Das EKrG unterscheidet höhengleiche Kreuzungen (Bahnübergänge) und nicht höhengleiche Kreuzungen (Überführungen). **Neue** Kreuzungen sind grundsätzlich als Überführungen auszuführen, in Einzelfällen können jedoch Ausnahmen zugelassen werden. Für die Finanzierung bei der Anlage einer neuen Kreuzung gilt das Verursacherprinzip, d.h. derjenige, der den neu hinzukommenden Verkehrsweg baut, finanziert die Maßnahme.

Die Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen, insbesondere unter der Prämisse, vorhandene Bahnübergänge zu beseitigen, ist ein verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung. Dazu dient die Bereitstellung eines Drittels der kreuzungsbedingten Kosten durch den Bund gemäß § 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG).

- Lässt sich auch eine Ertüchtigung von Bestandsanlagen mit dem Ziel kürzerer Schließzeiten über das EKrG finanzieren? Ebenfalls zu 100%?

Werden Bahnübergänge in rechnergesteuerte Anlagen umgebaut, werden grundsätzlich die Schließzeiten / Annäherungszeiten und Räumzeiten optimiert, unabhängig von der Finanzierung.

- Wer genehmigt den Antrag einer Gemeinde auf einen kreuzungsfreien Übergang? Hat die Gemeinde die freie Wahl zwischen Überführung und Unterführung? Kann die Gemeinde die Positionierung des Übergangs frei wählen?

Es werden bei regelmäßig stattfindenden Verkehrsschauen die Situationen vor Ort mit allen Beteiligten (Kommunen / Ladespolizei / DB Netz) begutachtet und bewertet. Dabei erkannter Verbesserungsbedarf wird im Rahmen der Möglichkeiten anschließend umgesetzt. Darüber hinaus ist die DB Netz AG bemüht, kontinuierlich Bahnübergänge zurückzubauen und wenn Situations- und Verkehrsbedingt möglich, durch Über- oder Unterführungen zu ersetzen.

- Kann die DB Netz AG Übergänge schließen und sie als „nicht notwendig“ erklären? Welche Kriterien gelten für die Notwendigkeit eines ebenerdigen Überganges und eines kreuzungsfreien Überganges?

- Um Übergänge aufzulassen ist die Beteiligung des EBA, der Anlieger / Kommunen und der DB Netz erforderlich, und ist nur möglich, wenn entsprechender Ersatz geschaffen wird.
- Kreuzungsfreie BÜ werden in der Regel nur bei Neubauten geplant. Bestandsanlagen werden in der Regel durch neue BÜ (ebenerdig) ersetzt.

- Wie sind die Entscheidungswege, ob eine Strecke in einen gedeckelten Trog verlegt wird, um Ortsdurchfahrten kreuzungsfrei zu gestalten, als Alternative zu Überführungen und Unterführungen.

Was ist eine Strecke in einem gedeckelten Trog? Ist damit ein Tunnel gemeint?

- Ist DB Netz an den Gesprächen zwischen Österreich, Italien und der Schweiz über die weiteren Planungsoptionen beteiligt, falls der Brennerbasistunnel für den Alpentransit nicht ausreicht. Bevorzugt DB Netze dann die Variante Lechtal oder die Variante Loisachtal?

Der DB Netz AG sind keine aktuell weiteren Planungsoptionen für eine ergänzende Zulaufstrecke zum Brennerbasistunnel bekannt.

Der geplante Ausbau des Brennernordzulaufs München - Rosenheim - Kiefersfelden Grenze D/A wird kapazitiv so ausgelegt, dass die maximal möglichen Verkehre aus dem Brennerverkehr (Tunnel und Altstrecke über den Brennerpass mit anschließendem Brennersüdzulauf Fortezza - Verona) aufgenommen und abgefahren werden können. Ein weiterer Ausbaubedarf stellt sich daher nicht.