

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.

Gleiches gilt für die bahnhofsnahen 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 Zügeinfahrt.

- Ist die neue Schnittstelle SCI-LX (Standard Communication Interface Level Crossing) inzwischen einsetzbar? Auch für die Werdenfelsbahn? Der Effekt bei den Schließzeiten?
- Kann durch eine Verkürzung der Abschnittslängen und ein Versetzen der Signale eine Reduzierung der Schließzeiten erzielt werden?
- Könnte durch zweigleisigen Ausbau erreicht werden, dass Begegnungszüge gleichzeitig einen Übergang passieren statt nacheinander? Welche Reduzierung der Schließzeit wäre möglich?
- 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 Strecken-Abschnittsnutzung zu schließen?
- Wie viele kreuzungsfreie Übergänge pro Ort werden gemäß EKrG durch den Bund zu 100% finanziert? Ist die 100%-Finanzierung zeitlich befristet?
- Lässt sich auch eine Ertüchtigung von Bestandsanlagen mit dem Ziel kürzerer Schließzeiten über das EKrG finanzieren? Ebenfalls zu 100%?
- 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?
- 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?
- Wie sind die Entscheidungswege, ob eine Strecke in einen gedeckelten Trog verlegt wird, um Ortsdurchfahrten kreuzungsfrei zu gestalten, als Alternative zu Überführungen und Unterführungen.
- Ist DB Netz an den Gesprächen zwischen Österreich, Italien und der Schweiz über die weiteren Planungsoptionen beteiligt, falls der Brennerbasistunnel für den Alpen transit nicht ausreicht. Bevorzugt DB Netze dann die Variante Lechtal oder die Variante Loisachtal?

Rolf Walther
13.12.2020