

DB-Netz in der Probe:

Werbung und Wahrheit

Ist der Funkfahrbetrieb schon tot?

Von Rainer Engel

➤ Zwischen Anspruch und Wirklichkeit klafft bei der Deutschen Bahn AG meistens eine große Lücke. Hier zeigen wir ein Kabinettstück aus ihrem diesbezüglich reichen Angebot: DB-Netz lobt den Funkfahrbetrieb in höchsten Tönen, ist aber in Wirklichkeit ganz weit weg von den Wünschen der Fahrgäste und Güterkunden. Fünf Minuten Wartezeit auf den Gegenzug – ist das normal für ein Modellprojekt?



Quelle des Ärgers: Fünf Minuten muss dieser Zug in Quelle warten, bis der Gegenzug vorbeifährt. Die Formsignale im Hintergrund sollen durch „Signale aus dem All“ ersetzt werden. Doch auch dann würde der Triebwagen fünf Minuten stillstehen: Das ist Fortschritt nach Art von DB-Netz.

Das Problem des Modells

Der „Haller Willem“ von Bielefeld nach Dissen-Bad Rothenfelde ist ein Musterprojekt, doch er hat ein Problem: Der Anschluss zum ICE nach Köln und Berlin will um eine Minute nicht klappen. Früher stiegen manchmal mehr als ein Dutzend Anschlussreisende um, heute hagelt es Beschwerden.

Noch auf dem Bielefelder Stadtgebiet im Bahnhof Quelle steht der Expo-Musterzug fünf Minuten still, um auf den Gegenzug zu warten.

Die Schienen sind gerade grundlegend renoviert worden, die Strecke dient als Demonstrationsmodell des „Funkfahrbetriebes (FFB)“, der neuesten Signal- und Leittechnik der Deutschen Bahn. Da müsste doch etwas zu machen sein?

Von der Theorie...

Lesen wir zunächst nach, was Axel Schwarz, von der DB-Netz Niederlassung West, Abteilung „FIT“, Bereich Betriebsqualität, unter dem Titel „Signale aus dem All“ im „Internationalen Verkehrswesen“, Ausgabe 10/2000, schreibt:

„Wie funktioniert FFB? Vor Fahrtbeginn fordert der Rechner im Fahrzeug seine

Fahrerlaubnis an. Dabei wird die Position übermittelt. Der FFB-Rechner in der Zentrale ermittelt die aktuelle Betriebslage der Strecke, prüft sie auf Freisein und andere Fahrplanforderungen, die mit dieser Zugfahrt konkurrieren können. Nach diesem Vorgang weist der Zentralrechner dem Zug die Fahrt zu. Durch die ständige Navigation ist auch eine abschnittsweise Auflösung des Fahrwegs möglich. Im Gegensatz zur derzeitigen Technik mit Haupt- und Vorsignalen kann die Auflösung an jedem Punkt der Strecke erfolgen. Durch die automatische Feststellung der Vollständigkeit des Zuges kann bei dichter Zugfolge statt im Raumabstand im Bremswegabstand gefahren werden. Alle Elemente des Fahrwegs (Weichen, Bahnübergänge und besondere Gefahrpunkte) sind im Streckenatlas gespeichert. Bis zu dem Zeitpunkt, zu dem das jeweilige Element seine OK-Meldung abgibt, lautet die Bremskurve des Zuges abgestimmt 0 km/h. Das Fahrzeug fordert den Fahrweg an. Nach der Abfrage des

Zustands erhält der Fahrzeugrechner die Ordnungsmeldung. Die Fahrt kann beginnen oder fortgesetzt werden. Ändert sich zwischenzeitlich der Zustand der Bahnübergangssicherung o. ä., erhält der Zug sofort für den Bremsweg den Haltauftrag. Der Zug fährt somit in der Fahrwegzuweisung immer von Fahrwegelement zu Fahrwegelement. Sind mehrere Fahrwegelemente dicht hintereinander, wird an den Fahrzeugrechner nur eine Information abgegeben.“

...über die Realität...

Ob der Autor von einer real existierenden Bahnlinie spricht, fragt sich der Leser, wenn er liest, dass der „Haller Willem“ „in Nordrhein-Westfalen von Dissen nach Bad Rothenfelde“ verkehre. Vielleicht hat nur das Lektorat den Doppelnamen des in Niedersachsen gelegenen Bahnhofs Dissen-Bad Rothenfelde ver-

ballhornt. Doch erstaunt erfährt der Leser: „Eigentlich war diese 1886 erbaute Strecke schon tot.“

Von welcher Bahnlinie sprechen Sie, Herr Schwarz? Selbst in den schlechtesten Tagen, bei Wochenend- und Abendruhe, waren hier noch mehr als 1.000 Fahrgäste täglich unterwegs, die es zu schätzen wussten, dass der Bielefelder Hauptbahnhof gleich neben der Fußgängerzone liegt. Jetzt sind es schon 2.600 Fahrgäste täglich. Die Region hat die Strecke nie aufgegeben – nur die Bundesbahn und ihre Rechtsnachfolger wollten sie stilllegen.

Obwohl die Fahrgastzahlen vorlagen, wurde auch im Oktober 2000 nicht darüber berichtet. Genauso wenig wird mitgeteilt, dass der Funkfahrbetrieb zum Start des Expo-Modells nicht einsatzfähig wurde und daher die alten Formsignale am „Haller Willem“ so mustergültig hergerichtet wurden, dass sie einer Museumsbahn zur Ehre gereichen würden.

... zur Praxis

Zurück zur Quelle des Ärgers, zur Wartezeit im Bahnhof Quelle. Auf Wünsche nach Fahrplanänderungen für 2001 schreibt die DB-Netz AG, Niederlassung West, am 8.12.2000:

„Mit Bedauern müssen wir allerdings feststellen, dass es uns trotz zahlreicher Gespräche und Dokumentationen offensichtlich nicht gelungen ist, Ihnen die Begründung für unsere Ablehnung Ihrer Vorschläge in dieser Angelegenheit verständlich zu machen.“

Die von Ihnen als zu lange kritisierten Kreuzungszeiten in den Bahnhöfen Halle und Quelle bedingen sich aus der vorgegebenen Signaltechnik und Infrastruktur einerseits, sowie dem Bestreben nach möglichst hohen Einfahrgeschwindigkeiten (80 bzw. 60 km/h) andererseits; da sich hierdurch die Durchrutschwege der einfahrenden Züge überlagern, ist in beiden Bahnhöfen die gleichzeitige Einfahrt ausgeschlossen. Im Bf Quelle ist hierbei durch die versetzte Lage der Bahnsteige die Reihenfolge der Züge festgelegt und die Ausschlusssituation noch verschärft. Die Abstandszeit von 3 Minuten zwischen den Einfahrten der sich kreuzenden Zügen ergibt sich aus:

– 1 Minute Sperrzeit (Bedienungszeiten für Fahrstraßenauflösung des 1. Zuges sowie Festlegen der Fahrstraße für den 2. Zug),

– 1 Minute Fahrzeit für den 2. Zug vom Einfahrvorsignal bis zum Halteplatz,

– 1 Minute Pufferzeit.

Die Pufferzeiten (hier 1 Minute bei Kreuzung) sind Bestandteil der Trassenkonstruktion und sollen verhindern, dass Verspätungen auf die nachfolgende Trasse übertragen werden, bzw. sollen die Folgen von Verspätungen dämpfen. Sie dienen damit der Sicherung der Betriebsqualität und stehen grundsätzlich nicht zur Disposition – auch nicht, um hiermit neue Anschlüsse (wiederum ohne Pufferzeit) zu konstruieren.

So sehr wir bedauern, dass wir Ihrem Wunsch nach Anschlussoptimierung der RB 75 nicht gerecht werden können, halten wir aber die Sicherung unserer Konstruktionsstandards als Grundvoraussetzung für einen pünktlichen Betriebsablauf.“

Das schreibt die Deutsche Bahn nicht etwa an ungläubige Fahrgäste, sondern an den Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe. Es mag ja technisch richtig sein, was da steht, und es ist auch eine berechtigte Sorge, dass Fahrpläne und Anschlüsse zu eng gestrickt werden. Aber sollte mit dem Funkfahrbetrieb nicht alles besser werden? Und sollte er nicht zum Fahrplanwechsel 2001 endlich einsatzbereit sein?

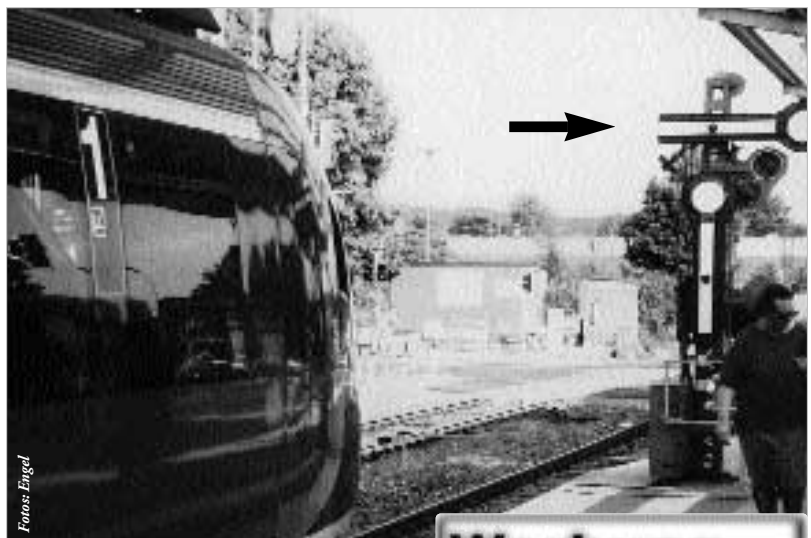
Oder liegt die Wartezeit gar nicht am Funkfahrbetrieb? Hat DB-Netz bei der Sanierung grundlegende Fehler gemacht und wieder einmal am falschen Ende gespart?

Wären zusätzliche 1.000 Meter Gleis vielleicht die Lösung gewesen? Dann könnten die Züge nämlich gleichzeitig einfahren.

Fassungslos steht der Beobachter vor einem Modellprojekt mit angeblich modernster Technik und stellt fest, dass sie nur einen Fahrplan zulässt, der aus der Steinzeit der Eisenbahn zu stammen scheint.

Die Groteske kommt noch

Wenn alles klappt, werden die Züge bald von Bielefeld wieder bis Osnabrück durchfahren. Der Landkreis Osnabrück wird den niedersächsischen Streckenteil auf Vordermann bringen – durch seinen kreiseigenen Verkehrsbetrieb VLO. Ob es klappt, ist keine Frage der Technik, sondern eine der Politik. Unter Kennern gilt als sicher, dass der Funkfahrbetrieb für den niedersächsischen Streckenteil nicht übernommen wird: Er gilt als zu teuer (250.000 DM für die Rechner in jedem Fahrzeug und 700.000 DM jährlich für die Nutzung des Satelliten) und ist noch nicht zugelassen. Voraussichtlich wird bewährte, preiswerte Nebenbahntechnik zum Einsatz kommen. Auf „Signale aus dem All“ werden die Züge in Niedersachsen auch keine fünf Minuten lang warten müssen. Die spannende Frage wird nur sein: Welche Signaltechnik ist hinter dem Mond?



Mustergültig für die EXPO renoviert: Formsignale im vorbildlich renovierten Bahnhof Halle, Westfalen.

**Werbung
Wahrheit**