

■ Fernverkehr

Die Verbesserung der Zugsicherung: vor allem ein Fahrgastbedürfnis

aus SIGNAL 07/1999 (November 1999), Seite 15-16 (Artikel-Nr: 10001816)

IGEB, Abteilung Fernverkehr



Mehr Fahrkomfort in den ICE 1-Zügen sollen laut Aussage der Deutschen Bahn AG vorrangig durch Verbesserungen an den Schnellfahrstrecken erreicht werden (ICE im Bereich Wustermark) (Foto: Christian Schultz)

Im Signal 4/99 wurde auf verschiedene Aspekte der Sicherheit im Schienenverkehr eingegangen. Mit der DB AG wurde zu diesem Thema zwischenzeitlich ein Gespräch geführt, dessen Ergebnisse im folgenden zusammengefaßt sind.

Das Zugsicherungssystem »Indusi" steht inzwischen in der neuesten Bauform "PZB90" zur Verfügung. Seit wann erfolgt die entsprechende Umrüstung und wann wird sie abgeschlossen sein (sowohl fahrzeug- als auch streckenbezogen)?

Von der PZB90-Fahrzeuguhrüstung sind 4 PZB-Bauformen betroffen. Nach Abschluß der jeweiligen Erprobungsphase für die Software hat in 1998 die Serienumrüstung begonnen und wird mit bauartbezogenen Endterminen in 2001 abgeschlossen sein. Abgesehen von wenigen Einzelfällen wird die PZB-Streckennachrüstung mit rund 10.000 zusätzlichen 500-Hz-Gleismagneten noch in 1999 abgeschlossen sein.

Welche Fahrzeugbaureihen werden von dieser Umrüstung ausgenommen sein? Sind im Fall der nicht vollzogenen Umrüstung Ersatzmaßnahmen, zum Beispiel in Form eines zweiten Mitarbeiters auf dem betroffenen Triebfahrzeug oder Steuerwagen geplant? In die derzeitige Umrüstkonzeption sind Alle rund 8.000 Lokomotiven, Triebköpfe, Triebwagen und S-Bahnen einbezogen. Für Rangierlokomotiven wird derzeit eine Konzeption erarbeitet.

Welche Möglichkeiten der Mittelumschichtung sind gegeben, um den Zeitraum der notwendigen Umrüstungsmaßnahmen für die PZB90 zu verkürzen?

Es geht nicht um Mittelumschichtungen, denn es gibt ein in sich schlüssiges Vorgehen für die angesprochene Aufgabe, daß auf die technischen und betrieblichen Notwendigkeiten und insbesondere für die Umbaukapazitäten abgestimmt ist. Im übrigen ist die PZB90-Umrüstung eines von einer Reihe Programmen, mit denen wir zentrale Investitionen in die Modernisierung von Fahrweg oder Fahrzeug steuern.

Das ganze ist ein laufender Prozeß, mit dem wir die Erneuerung unserer Technik intensiv und mit hohem finanziellen Aufwand vorantreiben.

Die fortschreitende Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bzw. der Produktivität darf nicht mit einem höheren Sicherheitsrisiko für die Fahrgäste verbunden sein. Werden aufgrund des Unfallgeschehens personelle Konsequenzen gezogen, zum Beispiel längere Erholungsphasen für das Lokpersonal, längere Wendezeiten der Züge in den Endbahnhöfen, Maßnahmen zum Abbau der Überstunden?

Die in der Frage aufgeworfenen Zusammenhänge bedürfen der Klarstellung. Die Bahn macht keine Konzessionen zu Lasten der Sicherheit. Das wäre nicht nur verantwortungslos, es würde auch das Vertrauen unserer Kunden erschüttern und in der Folge zu geringerem Erfolg am Markt führen.

Also selbst unter dem Blickwinkel, sich als Unternehmen wirtschaftlich und effizient verhalten zu müssen, käme eine solche Vorgehensweise nicht in Betracht. Im übrigen gibt es eine enge Zusammenarbeit mit dem Eisenbahn-Bundesamt als der für die Bahn zuständigen unabhängigen Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde.

Wir stehen darüber hinaus in ständigem Austausch mit Experten aus der Wissenschaft, aus der internationalen Bahnwelt, aus benachbarten Branchen, wie dem Flugverkehr und natürlich mit unseren eigenen Erfahrungsträgern, zum Beispiel Betriebsräten und Gewerkschaften.

Als Fahrgastverband erreichen uns häufig Beschwerden bezüglich des Fahrkomforts in den ICE 1-Zügen (relativ schlechte Laufruhe der Fahrzeuge bei hohen Geschwindigkeiten, Dröhnen im Fahrzeug-Innenraum).

Nach dem Unfall von Eschede ist die Forderung des Eisenbahn-Bundesamtes hinsichtlich der Ausrüstung oben genannten Züge mit Monobloc-Rädern entsprochen worden; trotzdem ist unserer Meinung nach die Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h - zumindest im planmäßigen Fahrgastbetrieb - kritisch zu beurteilen.

Mit welchen Kosten ist die Ausrüstung aller 59 ICE 1-Züge mit luftgefederten Drehgestellen (zum Beispiel Bauart SGP 400 wie beim ICE 2) inklusive der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Wagenkästen zu rechnen?

Gibt es bereits Planungen für eine entsprechende Umrüstung? Eine derartige Umrüstung wäre, abgesehen von dem spürbaren Komfortgewinn, ein wesentlicher Beitrag zum Sicherheitsempfinden für den Fahrgast.

Das Dröhnen tritt nur auf wenigen Streckenabschnitten auf. Ursache hierfür ist ein sehr »steifer" Oberbau. Um hier entsprechende Abhilfe zu schaffen, werden bei der Instandhaltung auf Brücken Unterschottermatten bzw. auf dem gesamten Streckenverlauf der Neubaustrecke elastische Zwischenlagen zwischen Schwelle und Schiene eingebaut. Dadurch werden Brummgeräusche, wie das Dröhnen, vermieden.

Planungen für eine Umrüstung der ICE 1 auf luftgefederte Drehgestelle gibt es zur Zeit nicht, da wir aus der laufenden Überwachung und Beseitigung der Unrundheiten und der durchgängigen Ausrüstung der Neubaustrecken mit weichen Zwischenlagen eine entscheidende Verbesserung erwarten, die das Entstehen der Vibrationen an der Quelle bekämpft. Für die DB AG antwortete Dr. Stephan Heimbach, Sprecher der DB AG.

Anmerkung der Redaktion

Die Antworten belegen, daß nach dem ICE-Unglück von Eschede viele Konsequenzen gezogen wurden. Technik ohne jegliches Risiko hat es nie gegeben und wird es sicherlich nie geben. Dieses Risiko einzuschätzen und es soweit wie möglich zu begrenzen, ist und bleibt aber eine Aufgabe, damit der Schienenverkehr seine anerkannte Spitzenposition hinsichtlich des Sicherheitsstandards im Interesse aller Kunden ausbauen kann.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001816>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten