

produkte, Kalk, Bauteile) und Instandsetzungs- und Rangierfahrten eingeschränkt, welches das fein aufeinander abgestimmte Uhrwerk des Tagebaubetriebs durcheinander bringt. Nicht umsonst werden die Kohlenbahnen als die elektrischen Lebensadern des Reviers bezeichnet.

Die Schwerlastbahnen des Rheinischen Braunkohlereviers

Um erfolgreich und sicher Aktionen im Zusammenhang mit Kohlenbahnen zu machen, ist eine genauere Kenntnis der Funktionsweise und Infrastrukturelemente von Kohlenbahnen unerlässlich. Im folgenden Abschnitt möchten wir diese strategischen Informationen liefern und popularisieren.

Die Abbildung zeigt die Hauptstrecken des Rheinischen Braunkohlereviers, das sich vollständig im Eigentum des Betreibers befindet. Es umfasst das Netz der Schwerlastbahn (180 km Gleislänge), aber auch die Rangierbahnhöfe der Fabrikstandorte sowie die Gleisanlagen in den Kraftwerksstandorten, die nach BoA (Braunkohlekraftwerk mit optimierter Anlagentechnik) dimensioniert sind (in Summe etwa 150 km Gleislänge) und insgesamt vier Gleisverbindungen

zu anderen, öffentlichen Gleisinfrastrukturen.

Der gesamte Zugbetrieb auf den Strecken wird durch ein mit Fahrdienstleitern besetztes Zentralstellwerk (Stellwerk Auenheim) abgewickelt. Im dreischichtigen Normalbetrieb werden im Zentralstellwerk Auenheim durch drei Fahrdienstleiter je Schicht für die Kohlen- und Abraumförderung sowie andere Transporte insgesamt bis zu 800 Züge pro Tag durchgeführt. Dabei werden die Kohlenzüge in Abhängigkeit von der abnehmerseitigen Nachfrage (Kohlebunkerbestände der Kraftwerke) nach Mengen und insbesondere nach Kohlenqualität bedarfsorientiert gesteuert. Damit diese Planungsaufgabe bestmöglich erfüllt werden kann, wurden im Zentralstellwerk die Fahrdienstleiter zusammen mit dem planenden Fahrsteiger zur Kohleleitstelle räumlich zusammengefasst. Das heißt, dass im Zentralstellwerk Auenheim nicht nur einfach die ganzen Transporte überwacht und gesteuert werden, sondern auch innerhalb vereinbarter Bekohlungsregeln als Logistikdienstleister schichtintern der Eisenbahn- und Kohlebunkerbetrieb nach Mengen- und Qualitätsbedarf der Kohlekraftwerke geführt und

eingesetzt wird. Diese Einsatzzentrale soll dafür sorgen, dass auf Störungen besser reagiert werden kann.

Die Nord-Süd-Kohlenbahn und die Hambachbahn

Das Gleisnetz der Hauptstrecken (Nord-Süd-Kohlenbahn 33 km Länge und Hambachbahn 22 km Länge) ist zur Maximierung der Förderleistung generell zweigleisig (Vollgleis und Leergleis) ausgebaut, so dass sich ein begegnungsfreier Rundlauf der Zügeinheiten mit deutlich dichter Zugfolge einstellen kann. Auf den Hauptstrecken sind in regelmäßigen Abständen so genannte Wechsel (kurze Gleisverbindungen zwischen Voll- und Leergleis) eingebaut, um bei Instandhaltungsarbeiten oder im Störfall nach Umstellen der Weichen vor der Bau- oder Störstelle auf das jeweils andere Gleis wechseln zu können. Die maximale Fahrtgeschwindigkeit liegt für Streckenfahrten bei 50 km/h. Der maximale Bremsweg beträgt 300–400 m. Eine Besonderheit im Rheinischen Revier stellt die geschobene Fahrweise dar. Die Signal- und Weichenabstände sind auf die Längen der betriebenen Zügeinheiten sowie auf die jeweils notwendigen Bremswege ausgelegt. Kohlenzüge mit



Tagebau Garzweiler, Foto: Bernd Kaufmann, Creative Commons