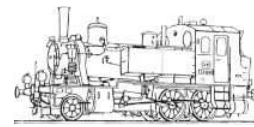


AEF- Journal IV/ 2020

Juli/ August



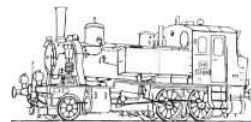


WAS FINDE ICH WO?

Editorial	3
AEF- Vereinsgeschehen im Juli/ August	5
Streckenbegehung	11
Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete	12
Woanders gelesen	24
Kurz notiert	25
Bockerlas Tipp	28
Im Heimat- Bahnhof gesehen	31
PRIVATour	33
Das Beste zum Schluß	41
Impressum	41



Die Schweiz kann Eisenbahn, das wissen wir alle. Das mag auch der Grund gewesen sein, warum bei einer Reise der Familie Krupp übers Wochenende ins Dreiländereck D- F- CH ein Abstecher ins Alpenland auf keinen Fall fehlen durfte. Motive gibt es genug. Hier befährt ein GT2/6 der SBB den (das?) Viadukt bei Rümlingen. Birgit Krupp hat dankenswerterweise den Augenblick festgehalten (bk).



Liebe Ansbacher Eisenbahnfreundinnen und -freunde,

für alle, die vielleicht noch etwas verunsichert sind, sich nicht trauen oder überzogene Hygieneregeln fürchten: Wir haben ab dem 16. Juli wieder angefangen, so eine Art „Notbetrieb“ im Vereinsleben zu installieren. Das bedeutet:

- Modellbahnerinnen- Modellbahner treffen sich bis auf weiteres donnerstags 18 Uhr im Vereinsheim, Anmeldung bitte vorher bei Markus Conrad.
- Kellertreffs finden weiterhin freitags zur gewohnten Zeit um 19.30 Uhr statt, bis auf die, die immer und sowieso kommen, Anmeldung bitte bei mir.

Programmabende können aufgrund der Abstandsregeln – ein wesentlicher Bestandteil unseres Hygienekonzepts – bis auf Widerruf nicht stattfinden. Wie unsere Hygieneregeln aussehen – schauts halt vorbei, und Ihr werdet sehen: Es ist alles gar nicht so schlimm. Die Teilnehmerzahl ist auf 10 Personen begrenzt. Weiteres hierzu in unserem Vereinsteil, der sich erfreulicherweise nicht mehr nur auf das „Mit Abstand gesehen“ beschränken muß.

Programm- Hinweis: Für Freitag, den 30. Oktober 2020, um 19.30 Uhr (Einlaß ab 18 Uhr!) ist die Durchführung unserer Jahreshauptversammlung vorgesehen. Das Ganze findet im Gasthof „Schwarzes Roß“ in Wasserzell statt. Nähere Informationen hierzu in der Einladung durch den Vorstand, die demnächst bei allen Mitgliedern im Postfach landen wird.

Was sonst noch so passierte? Zum Beispiel begann der lange angekündigte, barrierefreie Ausbau in unserem Bahnhof. Und leider zeichnet sich schon wieder eine minimalistische Variante ab, bzw. es gibt sich widersprechende Informationen, wie das Bahnsteigdesign am Ende aussehen soll. Die BR 120 hat im Plandienst des Fernverkehrs endgültig ihren Dienst quittiert. Es sind wieder einmal Brückenteile auf eine Strecke gefallen. Der auf fünf Jahre terminierte und seit 2016 laufende Probebetrieb Gotteszell – Viechtach soll zum Fahrplanwechsel 2021 wieder eingestellt werden. Die Anliegergemeinden laufen Sturm – dagegen! Auch eine online- Petition ist inzwischen gestartet, das Ergebnis muß man abwarten, ob überhaupt die Mindest- Unterzeichnerzahl erreicht wird. Der erneute Aufschub bis 2023 ist hier noch nicht berücksichtigt. Der absolute „Hit“ in negativer Hinsicht: Alle Planung und aller Bürgerdialog hat nichts genutzt – der Brenner- Nordzulauf in Form der Strecke München – Rosenheim – Kufstein ist wieder auf „Anfang“, weil der Landkreis Rosenheim sich gegen alle Trassenvarianten ausgesprochen hat. Mehr dazu unter „Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete“.

Auch zu notieren gab es einiges, unter anderem wird mal wieder die Rechtmäßigkeit einer Strecke angezweifelt. Na ja, kann man machen.

„Privatour“ führt diesmal nach Gemünden, Wassertrüdingen, Lichtenfels, Amstetten, ins Altmühltal, ans Kloster Reisach und nach Großkarolinenfeld. Dafür fällt die Rubrik „Im Heimat- Bahnhof gesehen“ etwas schmal aus.

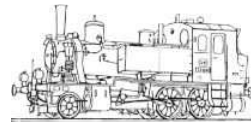
Es ist hoffentlich dennoch wieder gelungen, ein interessantes Journal auf die Seiten zu bringen. Das nächste wird Anfang November erscheinen.

WIR SUCHEN: Referenten und Themen für Vortragsabende. Also, liebe Freunde, traut Euch!
ICH SUCHE: Anregungen für Themen unter der Rubrik „Streckenbegehung“!

Vielen Dank an alle Unterstützenden, viel Spaß beim Stöbern und „Servus“, Euer

Frank Augsburg

Zum Titelbild: Am 5. Juli 2020 endete der Planeinsatz der BR 120 bei DB Fernverkehr. 120 105 und 120 102 bespannten als Sandwich den IC 2160 Karlsruhe – Nürnberg, nachdem die Garnitur noch am Morgen desselben Tages als IC 2162 in der Gegenrichtung unterwegs war. Von Nürnberg aus fuhr der IC noch bis München Hbf und dann als Leerzug in die Abstellanlage in München- Pasing. Dort war endgültig Schluß. Damit ging eine über 30-jährige Geschichte der ersten serienmäßigen Drehstromlok der Welt überhaupt zu Ende. Diese Geschichte war von Erfolgen, aber auch von herben Rückschlägen geprägt. In einem der nächsten Journale folgt ein Rückblick.



An unsere Geburtstagskinder im August und September:

ALLES GUTE, GLÜCK, UND VOR ALLEM GESUNDHEIT UND
PERSÖNLICHES WOHLERGEHEN

Jörg BEHRENDT
Erich BEZZEL
Oskar BRÄUNLEIN
Markus CONRAD
Thomas KOOTZ
Horst RAAB
Helmut SAMHAMMER
Peter WACH
Frederik WERNER

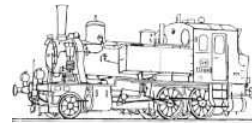


**HiFi Surround HDTV BluRay 3D
Flachbildschirme Projektoren Leinwände**

Gosbertstraße 35 ■ 91522 Ansbach-Brodswinden

FON: 0981-14872

www.klang-und-vision.de



AEF – VEREINSGESCHEHEN IM JULI/ AUGUST 2020

Ankündigung Jahreshauptversammlung der AEF:

Die Jahreshauptversammlung der Ansbacher Eisenbahnfreunde e. V. findet am Freitag, dem 30. Oktober 2020, um 19.30 Uhr im Gasthof „Schwarzes Roß“ in Wasserzell statt. Für uns ist der Saal bereits ab 18 Uhr reserviert. Damit haben alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, vor der Versammlung noch etwas zu essen. Die Einladung durch den Vorstand folgt. Aber der Termin ist fix!

28. August: Vorstellung des Kalenders bei der FLZ

Seit gut 10 Jahren ist ein Freitag am Ende der Sommerferien zur Präsentation des Kalenders vor der Fränkischen Landeszeitung (FLZ) zur festen Instanz geworden. Diesem Termin geht im Hintergrund immer eine Menge voraus. Bereits zu Jahresbeginn fragt Reinhold Fröhlich bei allen Mitgliedern nach Fotos und vor allem nach Geschichten an. Je nach Aktivität einzelner trudeln selbige dann bis in den März bei Reinhold ein. Dann beginnt für ihn die Arbeit: Auswählen der Bilder ohne Bezug zu den Rückseitentexten und Erstellung einer Vorlage, anhand derer die Mitglieder später diese Bilder auswählen. In der Zwischenzeit werden durch Reinhold die Texte gesammelt. Es wird das Kalendarium angepaßt – zum Glück hatten wir uns vor vier Jahren entschieden, dem Kalender die Unterschrift „Eisenbahn in Bild und Wort“ mitzugeben, vorher hatte noch jeder Kalender sein eigenes Motto.

Ungefähr vier Wochen liegen die Bildervorschläge im Vereinsheim aus, nebst sorgfältig angefertigter Liste, um sich mit Namen einzutragen und seine Wahl zu vollziehen. Auch das macht Reinhold. Steht die Bildauswahl fest, wandern die ausschließlich digitalen Exemplare zu Hans Peter Krupp zur Nachbearbeitung. Hier muß der Kontrast verstärkt werden, da ist irgendwie ein Pixel fehlgeleitet. Hans Peter holt aus den Bildern heraus, was herauszuholen ist. Und – das kann sich sehen lassen! Nach der Bearbeitung erhält Reinhold die Bilder wieder und fügt sie in sein Gesamtkonzept ein. So entstehen zwei PDF- Dateien, die dann nochmal im Verein zur finalen Korrektur vorgestellt werden: Bilder 1 bis 13 (ein Titelbild ist schließlich dabei) und Rückseitentexte 1 – 12. Als Korrektoren haben sich mittlerweile bewährt: Peter Wach, Wolfgang Frank und Thomas Kootz. Sie alle geben ihre Rückmeldungen an Reinhold, der anschließend die korrigierten Dateien an die Druckerei in Heilsbronn schickt.

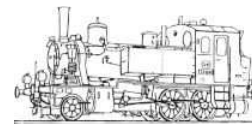
Ungefähr drei Wochen später stehen im Vereinsheim drei Kisten, in jeder Kiste die Blätter von 50 Kalendern, dankenswerterweise bereits nach Exemplaren sortiert, somit entfällt für die Finalproduktion eine umständliche Sortierung.

Inzwischen wurden durch die Vereinsmitglieder auch gesichtet: Bestände an Schutzfolien, Rückseitenpappen und Flyern, denn schließlich wollen wir jedem Käufer ein paar Informationen über uns mitgeben.

Wenn es so weit ist, sind im Allgemeinen mittlerweile Sommerferien, und es ist die Zeit unseres Vereinsfreundes Peter Wach, der den 150 Exemplaren seine endgültige Gestalt gibt. Aber damit noch nicht genug. Die Kalender müssen ja irgendwie an die Frau oder an den Mann kommen. Also machen sich, noch bevor alle 150 Exemplare fertig gelocht, geheftet und gebunden sind, Reinhold, Peter und Thomas auf den Weg in die Buchhandlungen. Die sind in Ansbach, Bad Windsheim und Heilsbronn. Auch einen festen Stamm Abonnenten haben wir inzwischen, sie alle bekommen ihr Exemplar quasi aus laufender Produktion.

Dann gibt es die Vereinsfreunde, die das Verschenken des Kalenders gerade in der Vorweihnachtszeit für eine gute Idee halten. Und wenn die Kalender nicht privat verschenkt werden, dann werden sie eben verkauft. 150 Exemplare – die meisten bleiben in der Region, aber in schöner Regelmäßigkeit schaffen es auch einzelne Stücke nach ganz Bayern, in den DB AG- Tower in Frankfurt, in den hohen Norden, sogar nach China und Südkorea.

Sein Debüt hatte unser AEF- Kalender im November 2005 anlässlich unserer 25- Jahr- Feier im BrückenCenter Ansbach, initiiert durch unseren Vereinsfreund Heinz Barthelmeß mit Bildern aus der Dampflochzeit in und um Ansbach in Schwarz- Weiß. Ein Jahr später folgte bereits die Erweiterung



um die Rückseitentexte und farbige Bilder. Vorbild dafür war eine Variante des Eisenbahnkalenders aus dem Transpress- Verlag der damaligen DDR Mitte der 1970er Jahre, wobei bei diesen Kalendern von Januar bis Dezember eine durchgehende Geschichte den Text der Rückseiten bildete. Eine solche ganzheitliche Geschichte war nicht machbar. Machbar waren jedoch einzelne, voneinander unabhängige Geschichten. Bis auf 2012, als wir jedem Eisenbahnbild auf der Rückseite noch ein Modellbahnbild mitlieferten, haben wir alle Jahre dieses Muster beibehalten. Weil sich dieses Kalenderformat inzwischen so etabliert hatte. Die leicht irritierten Nachfragen seitens unserer geneigten Leserschaft ließen uns sehr schnell und bis heute zum gewohnten Format zurückkehren. Gegenüber den ersten Ausgaben nahm auch das Design eine vorzeigbare Entwicklung – weg vom einfachen Papierdruck hin zu ordentlichem Karton, bedruckt mit seit Jahren gleichbleibendem Kalendarium, ausgestattet Rückseitenpappe und Schutzfolie.

So viele Bilder- und Textautorinnen und –autoren haben in all den Jahren zum Gelingen des Kalenders beigetragen. Euch allen sei herzlich gedankt. Und ein herzliches Dankeschön soll ebenso gehen an Reinhold, Peter, Wolfgang, Hans Peter und Thomas.

Ein Dankeschön auch an Frau Schachtameier von der FLZ für ihre Zeit und den wirklich positiv stimmenden Artikel in der darauf folgenden Dienstagsausgabe.



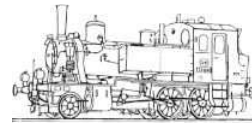
Kalenderpräsentation und Gespräch über den Verein mit Frau Schachtameier von der FLZ, das alles im Zeichen von Hygienemaßnahmen. Es geht alles, wenn man will... (fa)

Modellbahnbau im Juli und August:

Von den Modellbauabenden sind keine Bilder bekannt, aber am Rande der Kalendervorstellung mit der FLZ wurde schnell eine Märklin- Bahn aufgebaut.



Vor den Doppelstockstandardwagen der DR hat es wohl auf Seiten der DB mal solche gegeben. Hans Peter stellte die ganze Situation nach (fa).



Na ja, und dann die 03er nochmal solo, vor abendlichem Sonnenlicht im Hintergrund. Beides scharf zu kriegen hätte wohl mehrere Anläufe gebraucht (fa).

Mit Abstand betrachtet:

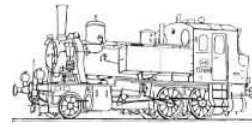
Unter der Überschrift „Einen Nachmittag bei Triesdorf“ hat unser Vereinsfreund Dirk Sauer seine „Ausbeute“ vom 16. August geschickt. Und unser Vereinsfreund Dieter Eschenbacher hatte sich an den Brechpunkt der Geislinger Steige in Amstetten gemacht. Hier sind die Bilder:



Nicht alle Tage möglich für eine Aufnahme: eine 101er solo. In dem Falle rauscht 101 073 von Triesdorf kommend Richtung Ansbach vorbei (ds).



Gleich darauf kam 139 309 mit einem Autozug von Ingolstadt (ds).



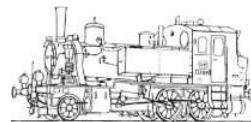
Aus der Gegenrichtung kommt der „Warsteiner“- Zug, am Haken einer 189er der WLE (ds)



482 004 von SBB Cargo kommt hier mit einem Gemischtzug von Ulm her Richtung Stuttgart (dies).



Auf dem Fuße folgt 146 210 mit dem zweistündlichen RE von Ulm nach Stuttgart, in der jeweils anderen Stunde fährt Go Ahead Baden- Württemberg (GABW)... (dies).



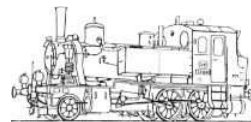
...das hier mit einem Stadler- Flirt 3 XL unterwegs ist, während von Stuttgart her ein ICE 4 auf der Fahrt nach München ist (dies).



Dieseln unter Fahrdrabt, nicht gerne gesehen, aber immer noch gelebte Praxis auf deutschen Bahnstrecken. Hier ist es der IC von Stuttgart nach Friedrichshafen mit Doppeltraktion BR 218, führende Lok 218 456 (dies).



Thomas Fenn konnte diese Doppelgarnitur BR 218 bei der Anfahrt auf Ansbach ablichten (tf).

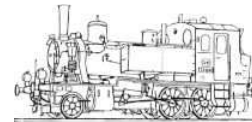


Mitte August setzte das Bayerische Eisenbahnmuseum (BEM) Nördlingen seine 44 2546 für die Beförderung des Henkel-Zuges von Wassertrüdingen nach Gunzenhausen ein. Hans Peter Krupp hat sie zunächst im Cronheim Einschnitt fotografieren können... (hpk).



... und dann mit dem neuen Leerzug bei der Ausfahrt aus Gunzenhausen (hpk).





STRECKENBEGEHUNG

Grenzzeichen und seine Bedeutung

Signale für den Rangierdienst (Ra)	301.0703
C. Sonstige Signale für den Rangierdienst	Seite 3

3 Signal Ra 12 (DS 301) / Signal So 12 (DV 301) – Grenzzeichen

- (1) Grenze, bis zu der bei zusammenlaufenden Gleisen das Gleis besetzt werden darf. **Bedeutung**
- (2) Ein rot-weißes Zeichen. **Beschreibung**



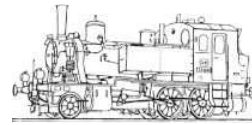
- (3) Das Signal steht im Winkel zwischen beiden Gleisen, und zwar entweder **Standort**
- ein Zeichen in der Mitte zwischen beiden Gleisen oder
 - je ein Zeichen neben der inneren Schiene jedes Gleises.

Jeder hat es irgendwo schon mal gesehen: Ein Keramikhütchen auf einem in den Schotter getriebenen Holzpfahl, das Hütchen selber rot und weiß angepinselt. Und den Ausspruch „Du stehst grenzzeichenfrei“ haben sicher auch schon viele gehört. Aber was bedeutet das und woher weiß z. B. der Fahrdienstleiter, daß zwei Zugverbände auf aufeinander zulaufenden Gleisen wirklich „grenzzeichenfrei“ stehen?

Das Grenzzeichen markiert zwischen zwei aufeinander zulaufenden Gleisen – also: vor einer Weiche – den Punkt, an dem der Gleismittenabstand 3,5 Meter beträgt und folglich sich die beiden Profilinien der Gleise noch nicht berühren. Stehen Zugspitze bzw. Zugschluß hinter dem Grenzzeichen, also: weiter weg von der Weiche, so kann sich entweder der eine oder der andere Zugverband bewegen, ohne den jeweils anderen durch „Profilverletzung“, heißt hier: Gefahr einer Kollision, zu gefährden. Das ist recht einfach und verständlich. Das grenzzeichenfreie Stehen auf aufeinander zulaufenden Gleisen wird durch Sichtprüfung festgestellt.

Damit sind Bedeutung und Handhabung des Grenzzeichens eigentlich erschöpfend erklärt.

Woher aber weiß der Stellwerker oder Fahrdienstleiter im entfernten Stellwerk von der Grenzzeichenfreiheit zweier Züge auf zwei Gleise, die vorne und hinten je durch eine Weiche verbunden sind? Insbesondere, wenn die Zuglängen fast mit den nutzbaren Gleislängen identisch sind? Müssen sich die Personale dann vom Stellwerk aus vor Ort bewegen, um diese Sichtprüfung vorzunehmen? Nein, müssen sie nicht. Denn das Grenzzeichen wird durch so genannte „Gleisfreimeldeanlagen“ gesichert. Die Gleisfreimeldeanlage meldet auf dem Stellwerk immer einen bestimmten Gleisabschnitt als „besetzt“ oder „frei“. Die Kunst besteht darin, diese Gleisabschnitte so zu gestalten und mit Meldeeinrichtungen zu versehen, daß ein ungewolltes Annähern eines Fahrzeugs an das Grenzzeichen sicher erkannt wird. Das geschieht durch zwei Maßnahmen. Die Gleisfreimeldeanlagen haben immer einen Mindestabstand zum Grenzzeichen, in Deutschland sind es meistens 6 Meter. Gleichzeitig ist für Eisenbahnfahrzeuge ein maximaler Abstand zwischen erster bzw. letzter Achse und dem in Längsrichtung äußersten Punkt – in der Regel ist es die Ebene, an der sich die Pufferflächen befinden, oder der Kupplungskopf. Der ist vorgeschrieben mit maximal 4,20 Meter. Bedeutet: Solange die erste Achse eines Fahrzeugs nicht in den Weichenabschnitt eingefahren ist, besteht keine Gefahr. Ist es dennoch geschehen, spricht die Gleisfreimeldeanlage des Weichenabschnitts an, der Abschnitt leuchtet rot („Rotausleuchtung“) und der Abschnitt ist für die Personale auf dem Stellwerk eindeutig als „besetzt“ zu erkennen. Folglich werden alle Zugfahrten gesperrt.



WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS EREIGNETE

1. Juli 2020: Ausbau München – Lindau abgeschlossen, Oberleitung unter Spannung

Kaum zu glauben, es geht doch noch, große Neu- oder Ausbauprojekte in Deutschland im Kosten- und vor allem im Zeitrahmen zu halten! Achtung Hochspannung! Diese Warnung zieht sich vom 1. Juli an auf über 150 Kilometern von Geltendorf bis Lindau durch das Allgäu. Denn die Arbeiten für die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen München und dem Bodensee (ABS 48) steuern auf das Baufinale zu. Erkennbar wird dies an einem großen Meilenstein: Im Juli schalten die DB Netze bereits abschnittsweise für Test- und Abnahmezwecke den Strom an.

Alle Arbeiten an den Oberleitungen sind noch nicht abgeschlossen. Stellenweise, vor allem im westlichen Bereich, Richtung Bodensee sind noch Masten zu errichten und Oberleitungen zu montieren. Sobald der Strom schließlich durch die letzten Meter Oberleitungen fließt, beginnen im späten Sommer und Herbst die Testfahrten bevor im Dezember 2020 der reguläre Zugbetrieb Fahrt aufnimmt. Ab dann profitiert das Allgäu von einem sauberen und leisen Zugverkehr mit einem verbesserten Angebot zwischen München und Lindau.

Die Verbesserung des Verkehrs im Fernverkehr München – Zürich und auf den Nahverkehrslinien erfolgt in zwei Stufen: Ab Dezember 2020 reduziert sich die Reisezeit München – Zürich auf rund 4 Stunden und ein Jahr später dann auf 3 Stunden und 30 Minuten. Die Schweizer Neigetechnikzüge „Astoro“ ermöglichen eine höhere Geschwindigkeit in den Kurven und erreichen künftig auf weiten Abschnitten Tempo 160.

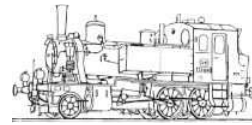
Mit der vom Freistaat Bayern beschlossenen Übernahme der Nahverkehrslinien München – Memmingen – Lindau durch GoAhead im Dezember 2021 werden diese dann ebenfalls elektrisch gefahren (Quelle: PM der DB AG vom 23. Juli, stark gekürzt).

5. Juli: Einsatzende für BR 120

Wie bereits in der Bildunterschrift für die Titelseite berichtet, sind die BR 120 seit dem 5. Juli raus aus allen Plandiensten der DB Fernverkehr. In einem der nächsten Journale werden wir hier mal zurückblicken auf die immerhin erste Drehstromlok der Welt, die über das Erprobungsstadium hinaus kam und über fast 30 Einsatzjahre gute Dienste leistete. Die BR 120 war auch Ausgangspunkt für die Entwicklung der ICE1- Triebköpfe und sie ist und bleibt die Blaupause nicht nur für alle modernen E- Loks, sondern im Prinzip für alle modernen elektrischen Schienenfahrzeuge.



Am 10. August passiert 101 114 mit 5 x BR 120 im Schlepp den Bahnhof Lichtenfels, um die nun nicht mehr gebrauchten Lokomotiven dem „Stillstands- Management“ in Leipzig zuzuführen (tfi).



...und der zugehörige „Nachschuß“

Zusätzliche Mittel für Strecken und Bahnhöfe in Bayern – Freistaat und Deutsche Bahn vereinbaren Investitionsprogramm zum Ausbau des Nahverkehrs • mehr als 400 Millionen Euro bis 2029

Das Angebot auf der Schiene muss besser werden, wenn die Klimaziele erreicht werden sollen. Um wichtige Bahnprojekte in Bayern voranzutreiben, vereinbaren die bayerische Staatsministerin für Verkehr und der DB-Infrastrukturvorstand eine Projektliste für Bayern mit einem Investitionsvolumen von mehr als 400 Millionen Euro.

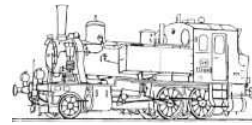
Insgesamt werden im Bundesschiennetz in den nächsten Jahren mehr als 86 Mrd. Euro investiert. Das nun vorgestellte Paket ergänzt vor allem Projekte an kleineren Regionalstrecken.

Der Bund stellt die Mittel für Nahverkehrsprojekte im Rahmen der mit der Deutschen Bahn vereinbarten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III zur Verfügung. Das bedeutet eine Steigerung um 50 Prozent. Insgesamt stehen für alle Bundesländer 2,8 Milliarden Euro aus diesen Mitteln bereit. Die beiden bevölkerungsreichsten Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Bayern profitieren davon besonders, Bayern erhält 436 Millionen Euro.

In den vergangenen Wochen hat das bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft - dem Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr - und der Bahn vereinbart, welche Projekte bis 2029 aus den 436 Millionen Euro finanziert werden sollen. Darunter befinden sich unter anderem diese Projekte:

- Neubau von Bahnstationen, beispielsweise in Lindau (Festlandsbahnhof), Würzburg (Heidingsfeld-Ost), Regensburg (Walhallastraße) und Brunnen (Station der Paartalbahn).
- Maßnahmen zur Barrierefreiheit, unter anderem in Senden, Marktoberdorf und Seefeld-Hechendorf.
- Einbindung von reaktivierten Strecken ins DB-Netz durch Baumaßnahmen an Schnittstellen, wie dem Bau eines neuen Kreuzungsbahnhofs in Langlau.
- Kleinere Elektrifizierungsmaßnahmen auf den Strecken Wasserburg – Ebersberg, Pfronten-Steinach – Landesgrenze zu Tirol und dem zweiten Gleis auf dem Damm zur Insel Lindau.
- Streckenertüchtigungen und -beschleunigungen wie bei der Rottalbahn (Mühldorf – Passau), der Gäubodenbahn (Neufahrn – Bogen), der Gräfenbergbahn (Nürnberg – Gräfenberg), der Aischgrundbahn (Neustadt a.d. Aisch – Steinach), der Paartalbahn (Augsburg – Ingolstadt) und dem Oberlandnetz (Strecken nach Bayrischzell und Lenggries).

(Quelle: PM der DB AG, 13. Juli, gekürzt)



DB investiert eine Milliarde in neuen ICE: 30 zusätzliche ICE- Hochgeschwindigkeitszüge ab 2022 - Auftrag geht an Siemens Mobility

Ab 2022 verstärken 30 neue Hochgeschwindigkeitszüge die DB-Fernverkehrsflotte. Den Auftrag im Volumen von einer Milliarde Euro vergibt die Deutsche Bahn an die Siemens Mobility. Die DB hat die Ausschreibung Ende 2019 gestartet, nachdem der Bund angekündigt hatte, die Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets ab Anfang 2020 zu senken.

Die Fahrzeuge sollen zuerst auf Linien zwischen Nordrhein-Westfalen und München zum Einsatz kommen, die über die Schnellfahrstrecke Köln/Rhein-Main führen. Das Platzangebot für die Fahrgäste im Fernverkehr der DB wächst mit den neuen Zügen um 13.000 Sitze.

„Wir helfen der Deutschen Bahn, den Masterplan für die Transformation des Verkehrssektors umzusetzen. Ziel ist, die CO₂-Emissionen massiv zu reduzieren und gleichzeitig mehr Menschen in öffentliche Verkehrsmittel zu bringen“, sagt Roland Busch, stellvertretender Vorstandsvorsitzender und Mitglied des Vorstands der Siemens AG. „Siemens und die DB verbindet eine langjährige und sehr erfolgreiche Partnerschaft. Die wichtigste Anforderung bei dem ICE-Auftrag war, dass die Züge sehr schnell auf die Schiene kommen. Genau das schaffen wir, indem wir unsere bewährte Velaro-Plattform einsetzen.“

Bis 2026 werden 421 ICE-Züge mit rund 220.000 Sitzplätzen im deutschen Netz unterwegs sein. Und für den neuen ICE gibt es neben den bestellten 30 Zügen die Option auf weitere 60 Fahrzeuge. Der neue ICE wird an Siemens-Standorten in Nordrhein-Westfalen, Bayern und Österreich gefertigt. Technisch basiert der Zug auf der bewährten Plattform des ICE 3. Er hat 440 Sitzplätze und erreicht 320 km/h Höchstgeschwindigkeit. Mehr Komfort bieten unter anderem frequenzdurchlässige Scheiben für stabilen Mobilfunkempfang und Fahrradstellplätze in jedem Zug.

(Quelle: PM der DB AG vom 15. Juli, erheblich gekürzt)

Neue Investitionen auf der Gräfenbergbahn - Keine Elektrifizierung

Die Bahn investiert insgesamt 436 Millionen Euro in die bayerische Schieneninfrastruktur. Dabei wird auch die fränkische Gräfenbergbahn zwischen Gräfenberg und Nürnberg-Nordost bedacht und soll ertüchtigt sowie beschleunigt werden. Die Deutsche Bahn investiert bis 2029 insgesamt 436 Millionen Euro, um die bayerische Schieneninfrastruktur leistungsfähiger zu machen. Profitieren wird auch die Gräfenbergbahn von dem Förderprogramm, die unter der Kategorie "Streckenertüchtigungen und -beschleunigungen" in einer Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr genannt wird.

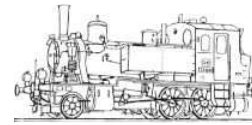
Darunter fallen unter anderem die Beseitigung von Bahnübergängen und der Einbau neuer Stellwerkstechnik auf der Strecke sowie der "Neubau von Brücken und die Bearbeitung der Schienen". Das Vorhaben, welches nach Bahnangaben vor mehr als zwei Jahren begonnen wurde, soll "für mehr Stabilität im Fahrplan" sorgen.

Zudem ist nach Unternehmensangaben langfristig eine "Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik mit einem modernen elektronischen Stellwerk angedacht". Dafür müsse jedoch die "aktuell recht hohe Zahl von Bahnübergängen" reduziert werden. Die Bahn verweist an dieser Stelle auf die Kommunen, die sich an den Umbaukosten beteiligen sollen und laut dem Sprecher dazu sogar gesetzlich verpflichtet seien. Hierzu wird sich mit den sogenannten "Kreuzungspartnern", also den Anlieger-Kommunen, laut Bahn bereits abgestimmt.

Eine Elektrifizierung der Gräfenbergbahn, wird es hingegen nicht geben. Das teilte der Bahnsprecher auf Anfrage der NN mit. Ein endgültiges Nein gab es aber nicht von Seiten der Bahn zu einer möglichen Elektrifizierung der Trasse.

Über eine mögliche Elektrifizierung der Strecke entscheidet in diesem Fall jedoch der Bund oder der Freistaat. Von DB-Seiten werden die Klimaziele unterstrichen, nach denen das Unternehmen bis 2030 CO₂-freie Mobilität für alle Bahnreisenden anbieten will: "In diesem Sinne ist uns nachhaltiges Reisen auch in ländliche Regionen sehr wichtig. Und darum werden wir hier auch weiter Innovationstreiber bei Technik und Digitalisierung sein."

(Quelle: in.nordbayern.de vom 15. Juli, erheblich gekürzt)



Bahnstrecken in Frankfurt zu voll: Güterzug- Umgehung soll her

Bis Ende des Jahrzehnts sollen weniger Güterzüge durchs Frankfurter Stadtgebiet rollen. Dafür plant der Bund eine große Güterzug-Umgehung. Was Anwohner freuen dürfte, hat einen ganz praktischen Anlass: Auf den Gleisen, die in und durch die Metropole führen, wird dringend mehr Platz für S-Bahnen, Regionalzüge und ICE benötigt.

Das Ziel ist ehrgeizig, es wird vom Klimawandel getrieben: Von heute nur sieben Prozent soll der Anteil der Gütertransporte auf der Schiene auf 25 Prozent ansteigen, hat sich der Bund zum Ziel gesetzt. Heutzutage werden noch 70 Prozent der Güter mit Lastwagen transportiert. Fahren mehr Güterzüge, könnte es lauter werden und damit mehr Lärm geben. In Frankfurt fürchten sich besonders Anwohner der Main-Weser-Bahn davor. Dort warnt die Bürgerinitiative "Bahnane" seit vielen Jahren davor, dass der Ausbau der S-Bahn-Strecke zwischen Frankfurt-West und Bad Vilbel in "Wahrheit" der Bau einer "Güterzugmagistrale" sei. Schließlich wolle der Bund das Mittelrheintal entlasten - und die Güterzüge sollten dann über Siegen, Gießen und Frankfurt fahren, behauptet die Bürgerinitiative. Dem widerspricht Verkehrsdezernent Viele Bahnstrecken in der Stadt seien bereits stark belastet. Deshalb plant der Bund genau das Gegenteil: eine Güterzug-Umgehung für Frankfurt. Mit ihr sollen Güterbahnen vom Ruhrgebiet Richtung Süddeutschland und Brenner vermehrt die Main-Metropole umfahren: von Friedberg aus über Hanau nach Aschaffenburg. Dort können sie optional nach Darmstadt und von dort Richtung Schweiz abbiegen. Das alles ist bereits beschlossene Sache und Teil des Bundesverkehrswegeplans 2030 sowie des erst kürzlich vorgestellten, jüngsten Entwurfs des "Deutschlandtakt 2030".

Für die Frankfurt-Umgehung will der Bund Kapazitäten auf geringer frequentierten Bahnstrecken nutzen. Damit das möglich wird, sollen kleine Ergänzungen Engstellen im Schienennetz auflösen. So sind neue, kreuzungsfreie Abzweige für Friedberg, Großkrotzenburg, Mainaschaff und Darmstadt geplant. Mit ihrer Hilfe können Güterzüge abbiegen, ohne andere Züge zu blockieren.

Aufgeteilt hat der Bund die Vorhaben in zwei Großprojekte: Zum einen sind sie im "Mittelrhein-Zielnetz 1" enthalten, mit dem die Kapazität auf der Verbindung Ruhrgebiet-Süddeutschland für den Güterverkehr erhöht werden soll. Das sieht neben der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim auch jene weiträumige Umfahrungsmöglichkeit über Siegen-Hanau vor.

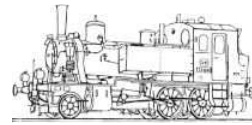
Zum anderen ist das Herausdrücken des Güterzugverkehrs aus der Metropole Teil des Großprojekts "Knoten Frankfurt". Das beinhaltet den Bau des 3,5 Milliarden Euro teuren Fernbahntunnels, ebenso die nordmainische S-Bahn nach Hanau. Hinzu kommen neue Gleise und Verbindungen am Stadion und am Flughafen. Nötig sind diese Ausbauten vor allem für den Personenverkehr: Ihn will der Bund bis 2030 verdoppeln. So werden, wenn das Projekt "Knoten Frankfurt" realisiert ist, jährlich 5,5 Millionen Fahrten zusätzlich vom Auto auf die Bahn verlagert, hat der Bund berechnet.

Der Güterverkehr droht den Regionalverkehr zu verdrängen. Denn viele Strecken sind an ihrer Kapazitätsgrenze, allen voran nach Darmstadt, nach Offenbach-Hanau und nach Friedberg. Auf Letzterer ist es so eng, dass Züge zwischen Gießen und Frankfurt oft zusammengekoppelt fahren müssen. Und in den Fahrplänen der S6 sind Verspätungsminuten bereits als Puffer fest eingearbeitet.

Fährt die S6 von voraussichtlich Ende 2023 an auf eigenen Gleisen, können auf den Fernbahngleisen vier Züge mehr pro Stunde verkehren. Die Güterzug-Umgehung bietet eine weitere kleine Kapazitätssteigerung: Laut der Prognose des Bundes sollen 2030 nur noch 22 statt sonst 27 Güterzüge pro Tag zwischen Friedberg und Frankfurt unterwegs sein. Noch voller ist es südlich von der Metropole. Daher fahren manche Pendlerzüge nur bis Neu-Isenburg oder zum Südbahnhof statt zum Hauptbahnhof. Selbst einige ICE halten nur am Südbahnhof.

Mehr Kapazität verspricht die Güterzug-Umgehung: Wird sie realisiert, rollen auf der Main-Neckar-Bahn durch Sachsenhausen nach Darmstadt 2030 nur noch 41 statt 58 Güterbahnen pro Tag. Schon seit Jahren meldet der Geschäftsführer des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), Knut Ringat, beständig höheren Bedarf an Fahrmöglichkeiten für Regionalzüge an. Ins Rodgau, in den Odenwald und nach Mittelhessen würde der RMV gern häufiger fahren - auch weil alte Strecken wieder in Betrieb gehen sollen, wie zum Beispiel von Friedberg nach Hungen.

Um die steigende Nachfrage zu bewältigen, seien mehr Kapazitäten auf den Gleisen nötig. Deshalb ist das Vorhaben des Bundes so wichtig, viele Güterzüge um die Stadt herumzuführen (Quelle: PM der DB AG vom 15. Juli, gekürzt).



Bahnausbau Plattling

Mit einem Maßnahmenpaket wollen Bund und Bahn den Schienenverkehr in Ostbayern weiter verbessern. Ziel ist es, mehr Kapazität zwischen Dingolfing und Plattling zu schaffen und die Strecke sowohl für Pendler als auch für den Güterverkehr deutlich zu entlasten.

Dies gelingt durch den Neubau einer Verbindungskurve, neue Überholgleise sowie eine moderne Stellwerkstechnik.

Im ersten Schritt sorgt der Bau einer Verbindungskurve auf der Relation Dingolfing – Regensburg für einen besseren Güterverkehr: Der bisherige zeitintensive Richtungswechsel auf dem Weg nach Norden sowohl über Landshut als auch über Plattling entfällt künftig. Für die Güterzüge verkürzt sich die Fahrzeit. Weiterer positiver Effekt ist, dass die Strecken Dingolfing-Landshut und Landshut-Regensburg entlastet werden. Denn ein großer Teil der Transportleistung von und nach Dingolfing (u.a. BMW-Werk und das neue Logistikwerk in Wallersdorf) muss zukünftig nicht mehr über Landshut fahren, sondern kann über Plattling verkehren.

In weiteren Stufen wollen Bund und Bahn auch die Fahrzeit für die Regionalzüge verkürzen und perspektivisch eine vollständige Zweigleisigkeit erreichen.

Darüber hinaus schafft die DB auf der eingleisigen Strecke zwischen Landshut und Plattling mehr Kapazität durch den Aus- und Neubau von drei sogenannten Kreuzungsstellen in den Bahnhöfen Schwaigen und Otzing, sowie zwischen Otzing und Wallersdorf. An diesen Stellen können sich zwei Züge begegnen. Die DB verkürzt die eingleisigen Bereiche und reduziert die Zeitspanne zwischen dem nächsten Begegnungspunkt. Im Ergebnis können mehr Züge fahren, der Donau-Isar-Express bekommt mehr Spielraum.

Zudem sorgt die DB für eine größere Flexibilität im Zugverkehr und damit auch eine höhere Zuverlässigkeit durch die Ausrüstung der Strecke mit moderner Stellwerkstechnik (ESTW).

Die erste Phase der Planungen will die Bahn 2022 abschließen. Im Jahr darauf wird sich dann der Bundestag damit befassen und über die Ergebnisse beraten. Danach folgen Detailplanungen der Bahn und weitere Genehmigungsschritte.

Die Maßnahmen resultieren aus dem derzeitigen Planungsauftrag des Bundesverkehrsministeriums. Der Bund hatte den Ausbau in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen.

Das Maßnahmenpaket im Überblick:

- Neubau einer Verbindungskurve auf der Relation Dingolfing – Regensburg
- Ausbau der Schieneninfrastruktur im Bahnhof Schwaigen
- Neubau Kreuzungsbahnhof zwischen Wallersdorf – Otzing
- Neubau Kreuzungsbahnhof Otzing
- Neubau elektronisches Stellwerk Schwaigen – Wallersdorf

(Quelle: PM der DB AG, 16. Juli, gekürzt)

Stellungnahme des Landkreises Rosenheim zum Raumordnungsverfahren zum Brenner-Nordzulauf

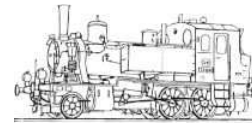
Vor genau einem Jahr sollte hier im Journal über den Stand der Planungen für den Brenner- Nordzulauf berichtet werden, mit der Ankündigung:

Blockabfertigung, Fahrverbote, ein 10- Punkte- Programm und die Frage: Wie steht es um den deutschen Teil am Brenner- Nordzulauf?

Wieder einmal: Ein Fortsetzungsroman. Alles begann mit einer Pressemitteilung des Landes Tirol am 3. Juli 2019:

„Fahrverbote auf niederrangigem Straßennetz - Ziel-, Quell- und Anrainerverkehr ausgenommen

Ab sofort gelten an Wochenenden Fahrverbote auf mehreren Landesstraßen bzw. dem niederrangigen Straßennetz in Tirol. Dies ist eine Maßnahme seitens der Tiroler Landesregierung, um dem



massiven Ausweichverkehr bei Stausituationen auf der Autobahn entgegenzuwirken. Unmittelbar nach den Autobahnabfahrten werden KFZ-LenkerInnen von Samstag 7 bis Sonntag 19 Uhr, sofern sie nicht dem Ziel-, Quell und Anrainerverkehr zugerechnet werden können, keine Möglichkeit haben, örtliche Stauumfahrungen vorzunehmen. Diese Fahrverbote gelten jeweils von Samstag 7 Uhr bis Sonntag 19 Uhr in beide Fahrtrichtungen und sind vorerst mit Sonntag, den 15. September 2019, befristet.

Das Fahrverbot gilt für alle Kraftfahrzeuge, die sich in Tirol auf Durchreise befinden – also auch PKW und Motorräder. Die Tiroler Landesregierung spricht von einer Notwehrmaßnahme: Das Problem des Ausweichverkehrs angesichts der steigenden Verkehrsdichte in Kombination mit Straßensperren und ausgeklügelten Navigationsgeräten, die extrem schnell reagieren und Stauumfahrungen vorschlagen, bringt das Land Tirol nun dazu, diese Maßnahmen zu setzen. Damit möchte das Land Tirol die Sicherheit auf den heimischen Straßen und die Flüssigkeit des Verkehrs bestmöglich gewährleisten und für eine Entlastung der verkehrsgeplagten Bevölkerung und auch der Gäste entlang der klassischen Ausweichrouten sorgen“ (Quelle: PM des Landes Tirol, verkürzt wiedergegeben).

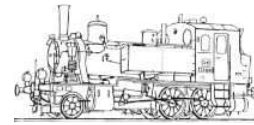
Zur Erklärung: Seit Jahren, Jahrzehnten steigt vor allem der Lkw- Verkehr über die Brenner- Autobahn vor allem aus und nach Deutschland, weswegen sich Deutschland, Österreich und Italien 1999 auf die Ertüchtigung der Bahnstrecke über den Brenner mit dem Brenner- Basis- Tunnel (BBT) als Herzstück verständigt haben. Und während Österreich bereits fleißig an dem Tunnel baut, hat sich auf deutscher Seite bisher nicht viel getan. Na gut, aus Sicht bis vor einigen Monaten: Warum auch? Läuft doch alles perfekt. Blockabfertigung an der deutsch- österreichischen Grenze? Kein Problem für Deutschland und keins für Bayern. Auch die immer massiver werdenden Staus auf der Autobahn erweichten auf deutscher Seite niemanden, endlich mal tätig zu werden.

Das Dilemma geriet erst so richtig mit den Fahrverboten an die Öffentlichkeit. Wie gesagt: Während Österreich bereits am BBT baut, hat man in Deutschland noch nicht einmal eine Trasse für den Nordzulauf! Bei dieser für sich schon peinlichen Feststellung könnte man es ja bewenden lassen, aber es geht noch weiter.

(Zitiert aus AEF- Journal IV/ 2019)

Ausgangslage vor einem Jahr war: Im Herbst 2019 sollten nicht nur die Auswahlvarianten für die Trassen einer Neubaustrecke vorgestellt werden, es sollte auch eine Vorzugsvariante geben, die bereits mit den beteiligten Landkreisen, in erster Linie Rosenheim, abgestimmt war. Aber dann – passierte nichts. Im späten Winter wurden die Auswahlvarianten auf der Internetseite präsentiert. Ob mit Bürgerbeteiligung oder nicht – das war nicht recht auszumachen, in jedem Fall aber hatten sich die Landkreise als auch verschiedene Bürgerinitiativen fachlichen Rat bei Vieregge + Rösler gesucht. Man kann das Planungsbüro mögen oder auch nicht. Man kann sich mit gerümpfter Nase abwenden ob der teilweise und immer wieder kehrenden putzigen „Argumentation“. Man kann darüber moseern, daß Vieregge + Rösler es in der Hauptsache auf das Verhindern von Bahnprojekten, welchen auch immer, anlegt, und das übrigens in ganz Deutschland. Soll ein Bahnausbau, ein Bahnneubau, soll eine Streckenreaktivierung nicht kommen – Vieregge + Rösler ist sehr oft dabei und im ganzen Land bekannt. Das alles kann man so sehen und sich darüber beklagen. Dabei sollte aber bitte auch zur Kenntnis genommen werden: Vieregge + Rösler legt immer den Finger in die Wunde und in der Konsequenz sind die Planer schachtmatt. Ein hervorragendes Geschäftsmodell, wie gesagt, das im Anzweifeln aller Fakten und Planungen besteht. Aber damit muß auch eine DB AG klarkommen, zumal eben das Gebaren einer Firma Vieregge + Rösler seit vielen Jahren bekannt ist. Problem an der Sache: Die DB AG kommt damit nicht klar. Vieregge + Rösler hatten in ihrem Gegengutachten der DB AG eine einfache Aufgabe gestellt: Die DB AG möge bitte begründen, warum einzig eine Neubaustrecke zwischen Rosenheim und Kufstein mit der Planungsgeschwindigkeit von 230 km/h und nebst verschiedener Verknüpfungspunkte mit der Bestandsstrecke seitens des Unternehmens als alternativlos angesehen wird.

Um es kurz zu machen: Diese einfache Frage konnte man auf Seiten der DB AG nicht beantworten. Stattdessen wurden Neubaustrecken- Varianten hervorgezaubert, mal mit den einen und mal mit den anderen Verknüpfungspunkten zu Bestandsstrecken. Ein Ausbau der Bestandsstrecke zwischen Rosenheim und Kufstein, so wie von Vieregge + Rösler angedacht (über dessen Substanz läßt sich freilich trefflich streiten!), diese Variante fehlt in den Planungen der DB AG vollkommen.



Die Konsequenz folgte auf dem Fuße in Form einer Pressemitteilung des Landkreises Rosenheim zusammen mit den Anliegergemeinden.

Die Pressemitteilung:

Einstimmig haben die Mitglieder des Umwelt- und Kreisausschusses sowie des Kreistages in einer gemeinsamen Sitzung der Stellungnahme des Landkreises Rosenheim zum Raumordnungsverfahren bezüglich der Planungen des Brenner-Nordzulaufs zugestimmt. Die Stellungnahme war im Laufe der Sondersitzung in der Turnhalle des Gymnasiums Bruckmühl um die Anregungen und Wünsche der verschiedenen Fraktionen erweitert worden.

Der Planungsraum im Landkreis ist aufgrund seiner Topografie, Siedlungsdichte, Natur, Landschaft, Landwirtschaft, des Tourismus und der bereits vorhandenen Infrastruktur besonders anspruchsvoll und empfindlich. Durch die bereits vorhandene Infrastruktur bleibt kein Spielraum für eine verträgliche oberirdische Neubautrasse. Grundsätzlich ist der Landkreis der Meinung, dass durch die DB Netz AG zunächst der Bedarf einer solchen Neubautrasse zweifelsfrei nachgewiesen werden muss. Alle bisherigen fünf geplanten Trassen werden vom Landkreis aufgrund der schwerwiegenden raumordnerischen Defizite abgelehnt.

Unabhängig davon fordert der Landkreis Rosenheim von der DB Netz AG erhebliche Nachbesserungsmaßnahmen bei allen fünf Grobtrassen und Verknüpfungspunkten. So fordert der Landkreis in seiner Stellungnahme an die geplante Maßnahme, überall wo es möglich ist, einen unterirdischen Streckenverlauf. In Tirol sei dies möglich gewesen. Von der rund 40 Kilometer langen Zulaufstrecke verlaufen etwa 80 Prozent in Tunneln unter der Erde. Dies wünscht sich der Landkreis nicht nur für die Strecke, sondern auch für die Verknüpfungspunkte. Für Streckenabschnitte, bei denen dies nicht möglich ist, muss der Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinausgehen. Außerdem wird von der Bahn ein Konzept verlangt, bezüglich der Auswirkungen während der Bauzeit. Hier geht es zum einen um die Materiallieferungen an die Baustelle aber auch um die Frage, was mit dem Erdaushub beim Strecken- oder Tunnelbau passiert. Das Abbaumanagementkonzept muss Umwelt-, flächen- und ressourcenschonend sein. Auch die Minimierung des Flächenbedarfs für den Bau und die notwendigen Ausgleichsflächen wird gefordert. Die negativen Auswirkungen auf das eng geschnittene Inntal beim Bau einer solchen Trasse wären für Mensch und Natur erheblich. Über 100 Schutzgebiete wären massiv davon betroffen, so Lederer.

Auch wenn dies nicht Gegenstand der Raumordnungsprüfung der Regierung von Oberbayern ist, hält der Landkreis Rosenheim die Prüfung eines bedarfsgerechten Ausbaus der Bestandsstrecke für zwingend erforderlich. Zudem wird ein schlüssiges Gesamtkonzept gefordert, wie durch den Brenner-Nordzulauf der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden soll.

Außerdem soll geprüft werden, ob der Abschluss des Raumordnungsverfahrens nicht so lange aufgeschoben werden kann, bis auch der weitere Streckenverlauf von Ostermünchen über Grafing bis München planerisch abgeklärt ist.

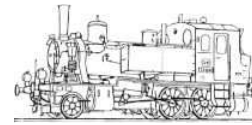
Untermauert wird die Stellungnahme des Landkreises Rosenheim mit Aussagen überregionaler Institutionen wie der Bayerischen Staatsregierung und des Regionalen Planungsverbandes. Auch von diesen Seiten wird im Falle eines Ausbaus eine maximale Anwohnerfreundlichkeit sowie Lärm- und Landschaftsschutz durch eine möglichst unterirdische Streckenführung gefordert.

(Quelle: PM Landkreis Rosenheim vom 18. Juli, gekürzt und redaktionell überarbeitet)

ABS 38: Vorplanung im Abschnitt Tüßling-Freilassing abgeschlossen

Das Bundesverkehrsministerium hat sich für eine Ausbauvariante im Abschnitt Tüßling–Freilassing festgelegt. Das waren die wichtigsten Erkenntnisse der 7. Sitzung des Projektbeirates ABS 38. Nach derzeitigem Stand wird die Strecke auf bis zu 160 Stundenkilometern ausgelegt sein. Mit diesen Entscheidungen wird der Projektabschnitt Anfang 2021 in die nächste Planungsphase übergehen. Bis dahin soll auch der letzte offene Punkt, die Streckenoptimierung in Garching, geklärt werden. Unter anderem geht es dort um eine denkmalgeschützte Brücke.

Fix ist dagegen, dass bei der Tüßlinger Kurve die kurze Variante gebaut wird. Man nehme hier den Geschwindigkeitsverlust in Kauf. Die Kurve ist nötig, damit der Güterverkehr aus Burghausen kom-



mennd direkt nach Freilassing fahren kann. Bisher mussten die Züge zum Bahnhof Mühldorf und zurück nach Tüßling geführt werden.

Die Bahnübergänge in Mauerberg, Fridolfing und Kirchanschöring werden beibehalten, um das Stadtbild nicht verändern zu müssen. Dennoch sind auf der Strecke 160 Stundenkilometer haltbar. Streit gab es zuletzt in Weidenbach bezüglich des Bahnübergangs, da dieser wegen der dort geplanten Geschwindigkeit von 200 Stundenkilometern nicht mehr benutzt werden kann.

Im Zuge des ABS-38-Ausbaus soll die Strecke zwischen München und Freilassing auf einer Länge von ca. 145 Kilometern mit elektrischen Oberleitungen ausgestattet werden. Auf insgesamt 103 Kilometern zwischen Markt Schwaben und Ampfing sowie Tüßling und Freilassing soll sie zweigleisig ausgebaut werden. Was das für die Bürger und Anwohner bedeutet, darüber informierte die Bahn auf einer Info-Veranstaltung.

„Wir liegen mit der Planung sehr gut im Zeitplan und verdanken das gute Vorankommen im Bereich Tüßling-Freilassing auch der konstruktiven Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen“, betont der DB-Konzernbevollmächtigte, Klaus-Dieter Josel. Auch die Baugrunduntersuchungen werden bereits durchgeführt. Bis 2030 soll die komplette Ausbaustrecke im Betrieb sein.

(Quelle: InnSalzach24.de vom 20. Juli, gekürzt).

Automatische Kupplung im Güterverkehr: Startschuss für Pilotprojekt

Ein von der Deutschen Bahn geführtes Konsortium testet ab sofort den Einsatz der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) bei Güterwagen. Sechs Unternehmen aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Frankreich haben den Zuschlag für ein Projekt des deutschen Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erhalten. Das „Pilotprojekt zur Demonstration, Erprobung und Zulassung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) für den Schienengüterverkehr“ läuft von Juli 2020 bis zum Dezember 2022.

Mit der Digitalen Automatischen Kupplung werden Güterwagen sowie deren Strom-, Daten- und Druckluftleitungen automatisch und ohne schwere körperliche Arbeit miteinander gekuppelt. Das Zusammenstellen von Güterzügen, das noch überwiegend mit Schraubenkupplungen per Hand geschieht, wird mit der DAK wesentlich effizienter und entlastet Bahnmitarbeiter.

An dem Konsortium sind neben der DB und ihrer Tochter DB Cargo fünf weitere Unternehmen beteiligt: die schweizerischen und die österreichischen Güterbahnen SBB Cargo und Rail Cargo Austria sowie die Wagenhalter Ermewa, GATX Rail Europe und VTG.

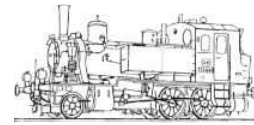
Im ersten Schritt werden 12 Güter- und Kesselwagen von DB Cargo und GATX mit Kupplungs-Prototypen von vier verschiedenen Herstellern ausgerüstet. Danach beginnen die ersten technischen Tests, die die Auswahl eines Kupplungstypen zum Ergebnis haben. In der zweiten Phase wird ein Demonstratorzug aus 24 Güterwagen mit dem ausgewählten Kupplungstyp ausgerüstet und in Deutschland, in der Schweiz, in Österreich und in weiteren europäischen Ländern fahren. Die DAK wird dabei unter anderem im täglichen Einsatz in den Rangierbahnhöfen erprobt.

Ziel ist es, die Auswahl eines Kupplungstyps für eine europaweite Einführung vorzubereiten. Die DAK öffnet die Tür zu einer umfassenden Automatisierung und Digitalisierung des Schienengüterverkehrs. Grundlage für eine flächendeckende Einführung ist ein abgestimmtes Vorgehen in Europa (Quelle: PM der DB AG vom 23. Juli, gekürzt).

Anmerkung FA: Voraussichtlich mit dem Journal IV/ 2021 erscheint hier ein mehrteiliger Artikel über bisherige Bauformen der Automatischen Kupplung, über Längsdynamik in langen und inhomogenen Güterzügen, so wie sie in Mitteleuropa gebildet werden und folglich über die Grenzen des Machbaren.

Startschuss für die barrierefreie Sanierung des Ansbacher Bahnhofs - OB Deffner wirbt für ICE-gerechten Ausbau der Bahnsteige

Für 27 Millionen Euro wird der Ansbacher Bahnhof in den kommenden zwei Jahren modernisiert. Bis Oktober 2022 werden unter anderem die Bahnsteige sowie die Fußgängerunterführung inklusi-



ve der Aufgänge barrierefrei ausgebaut und das Dach im Außenbereich erneuert. Der ICE-taugliche Ausbau der Bahnsteige ist indes weiterhin kein Teil der Planungen für das Großprojekt. Dies bekräftigten die Staatsministerin für Wohnen Bau und Verkehr Kerstin Schreyer und der Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn in Bayern Klaus-Dieter Josel im Rahmen des symbolischen Spatenstichs für die Maßnahme.

Allein in Bayern investiere die Deutsche Bahn in diesem Jahr rund 1,7 Milliarden Euro, um den Verkehr zunehmend auf die Schiene zu verlagern und damit einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz zu leisten, wie der DB-Vertreter Klaus-Dieter Josel zum Auftakt der Baumaßnahme erklärte. Der wichtige Verkehrsknotenpunkt Ansbach erfahre durch die jetzige Sanierung eine starke Aufwertung, der geplante Ausbau genüge den Standards für die bestehenden IC-Linien. Der Halt von längeren ICE-Zügen in Ansbach sei jedoch derzeit nicht beabsichtigt, so Josel. Der Aufwand für die notwendige Verlängerung der Bahnsteige belaufe sich hierfür nochmals auf einen Betrag von einer Millionen Euro.

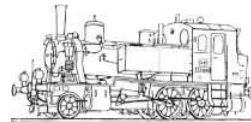
Als „gut angelegtes Geld“ bezeichnete Staatsministerin Kerstin Schreyer die Investitionen am Ansbacher Bahnhof. Der überwiegende Teil der Gelder für den barrierefreien Ausbau werde aus dem Bayernpakt II und damit durch den Freistaat bereitgestellt. Der Ausbau komme sowohl den Zugreisenden als auch der durch die Corona-Pandemie stark gebeutelten Bauwirtschaft zu Gute. Zudem komme man in Sachen Barrierefreiheit wieder einen Schritt weiter, so die ehemalige Sozialministerin.

Lobende Worte zum Ausbau aber auch Kritik für die Absage an einen ICE-Halt in Ansbach fanden im Rahmen des feierlichen Auftakts die regionalen Vertreter aus Politik und Verwaltung. Als „absolut notwendig“ bezeichnete der CSU-Stimmkreisabgeordnete für den Bundestag Artur Auernhammer den barrierefreien Ausbau. Er plädierte außerdem dafür, den ICE-tauglichen Ausbau der Bahngleise mit Blick auf die Bedeutung des Bahnhofs für die gesamte Region unbedingt in die Maßnahme mit aufzunehmen. Oberbürgermeister Deffner appellierte gleichlautend, den Ausbau entsprechend der Vorentwurfsplanung mit Berücksichtigung eines ICE-Halts durchzuführen. Die Modernisierung und barrierefreie Gestaltung sei erforderlich und zeitgemäß. Um die Maßnahme zudem auch zukunftssträftig zu realisieren, sei es gerade auch im Hinblick auf die expandierende Hochschule und den angekündigten Umzug des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs von München nach Ansbach wichtig, den Halt von bereits durchfahrenden ICE-Zügen zu ermöglichen. Landrat Dr. Jürgen Ludwig verwies zusätzlich an die bereits im Jahr 2009 gemeinsam von Stadt und Landkreis Ansbach auf den Weg gebrachte Machbarkeitsstudie. Mobilität sei eine wichtige Grundvoraussetzung für die ländliche Entwicklung, hierzu zähle insbesondere auch die Anbindung an den Bahnfernverkehr.

Die Sanierung erfolgt ab sofort in vier Bauphasen während des laufenden Betriebs. Nach Mitteilung der Deutschen Bahn verzeichnet der Ansbacher Bahnhof an einem mittleren Werktag rund 8.600 Reisende (Quelle: *in-nordbayern.de* vom 31.Juli).



So hatte es begonnen, dieses Häufchen Erde ist bereits der Abgesang auf den „Ersten Spatenstich“, den honorige Persönlichkeiten aus Stadt, Landkreis und Freistaat hier vollzogen... (fa)



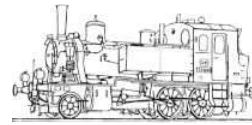
Auf der Seite der Gütergleise wurde eine Baustelleneinrichtung geschaffen... (fa)



... und eine Containerburg für DB- Personale. Wetten, daß die Buden länger stehen als bis Ende 2022? Provisorien halten bekanntlich lange, man denke nur an Bonn (fa).



Auch schön und vor allem schon lange fällig: Ein Fahrkartenautomat am Südausgang. Und der funktioniert sogar... (fa)



So sieht es aktuell in der Bahnhofsunterführung aus: Ein Teil ist für Bauschutt und Gerätschaften abgesperrt, für alle anderen Bereiche tun es Behelfsübergänge... (fa)

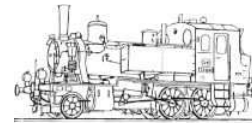


...zum Beispiel über eine Grube, aus der eine Woche später eine Abstützung für eine Behelfsfahrbahn an Gleis 2 wurde (fa).

Leider kam es in der Nacht zum Montag, 31. August, zu einem tödlichen Arbeitsunfall. Ein Gleisarbeiter hatte ein Gleis, das nicht (nicht mehr?) gesperrt war, überqueren wollen und wurde von einem durchfahrenden Güterzug überrollt.

Probetrieb Gotteszell – Viechtach soll 2021 eingestellt werden – verlängert bis 2023

Seit drei Jahren läuft auf der Bahnstrecke Gotteszell – Viechtach ein Probetrieb im Stundentakt. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) untersucht, ob eine Wiederaufnahme des Zugverkehrs dort sinnvoll ist. Die Zahlen zeigen nun aber deutlich, dass die Nachfrage bei den Fahrgästen nicht ausreicht, um die Strecke wieder regulär in Betrieb zu nehmen. Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer: „Wir stehen Reaktivierungen von stillgelegten Eisenbahnstrecken grundsätzlich offen gegenüber. Allerdings gelten für alle Strecken dieselben Kriterien. Wenn diese nicht erfüllt sind, können wir dafür kein Steuergeld investieren. Ich setze mich für passgenaue Angebote ein, damit auch der ländliche Raum gut an den Öffentlichen Personennahverkehr angebunden wird.“ Bevor der Freistaat einen Reaktivierungsprozess startet, müssen mehrere Rahmenbedingungen erfüllt sein. Neben der einhelligen Zustimmung der Kommunen vor Ort ist das vor allem eine Potenzialprognose. Sie muss nachweisen, dass auf der Strecke eine Nachfrage von mehr als 1.000 Fahrgästen pro Werktag zu erwarten ist. Auf der Strecke Gotteszell – Viechtach lag diese Zahl aber

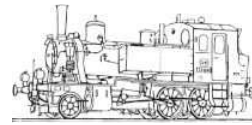


jedes Jahr bei deutlich unter 500 Fahrgästen pro Werktag. Die Kosten für den Probetrieb liegen bei mehr als drei Millionen Euro pro Jahr. Die Ertüchtigung der Infrastruktur, also zum Beispiel der barrierefreie Umbau der Stationen und die Sicherung der Bahnübergänge, sind darin noch nicht enthalten. Ministerin Schreyer: „Wenn die Bahnverbindung nicht ausreichend angenommen wird, hilft eine Reaktivierung weder dem Klima noch dem Steuerzahler. Wir werden den Vertrag für den Probetrieb deswegen nicht verlängern und den Schienenverkehr dort zum September 2021 wieder einstellen.“ Der Freistaat hat den Landkreis im Jahr 2019 mit über 665.000 Euro an ÖPNV-Zuweisungen und Zuschüssen für die Rufbusse im Arberlandverkehr unterstützt und wird das auch weiter tun. Ministerin Schreyer: „Mir ist wichtig, dass die Menschen in Bayern überall dort leben können, wo sie wollen. Der Probetrieb für eine mögliche Reaktivierung war einen Versuch wert. Aber wir brauchen einen passgenauen ÖPNV, der auf die Bedürfnisse der Menschen vor Ort zugeschnitten ist. In diesem Fall kommen wir mit Linienbussen besser voran.“

(Quelle: PM der Staatsregierung, vom 24. August)

Meinung FA: Ja, das Kriterium von 1000 Personen- Kilometern pro Streckenkilometer, ob Neubau oder Reaktivierung, gilt zunächst mal für alle betroffenen Strecken. Es ist eine Übereinkunft zwischen Bund und Ländern, welche genau, dazu müßte ich mal ein wenig recherchieren. Das Kriterium mag durchaus einen Sinn haben, über eine Entscheidungsgrenze „Fortbestand oder Einstellen“ hinaus. Aber ebenso fragwürdig ist das Kriterium. Zunächst: Damit wird der alten Mähr Vorschub geleistet, daß jede Strecke für sich erstmal rentabel zu sein hat. Das ist Denke aus Mitte/ Ende des vorigen Jahrtausends. Damit wird außer Acht gelassen, daß durch einen Bahnanschluß in der Fläche auch Fahrerlöse erzielt werden, die regional, bayernweit oder sogar im ganzen Land zwischen „signifikant“ und „noch meßbar“ sind. Fehlt der Bahnanschluß quasi als „letzte Meile“, findet nicht nur die Fahrt zum nächsten Bahnhof mit dem Auto statt, sie dürfte zum übergroßen Teil komplett mit dem Auto stattfinden. Zweitens: Tobias Richter, ehemals DB Regio, dann für ALEX (Arriva-Länderbahn- Expresß) und National Expresß, heute schließlich für TRI tätig und vielen bekannt als umtriebiger und sowohl Tradition als auch Moderne verhafteter Bahnunternehmer, prägte vor vielen Jahren auf die Frage, wie sein (damals) neuer Arbeitgeber Arriva mit einer Rentabilitätsprognose für den eben neu geschaffenen ALEX (damals noch „Allgäu- Expresß“ in der Hand der Regentalbahn und vor Übernahme durch Arriva) umginge, den Satz: „Ich habe denen klar gesagt: Unter 10 Jahre gibt es vielleicht verlässliche Zahlen, nicht in der Höhe, aber vielleicht in der Tendenz.“ Das war 2007 auf einer Veranstaltung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft in Landshut (sinngemäß zitiert). Reaktivierungen brauchen einen langen Atem, gute Vorbereitung und vor allem gute Begleitmaßnahmen. ALEX wurde langfristig zum Erfolgsmodell, aber ganz am Anfang, als Arriva „einstieg“, hatte es vielleicht nicht so ausgesehen. Drittens: Spätestens seit der Diskussion um Fahrverbote für Motorräder in bestimmten Touristikgebieten wegen des infernalischen Lärms stelle ich mir die Frage, was denn passierte, wenn tatsächlich „Gleiches Recht für alle“ gälte. Dann müßte ich im ganz konkreten Falle und nur bezogen auf Ansbach schlicht die Frage stellen: Welche Straßen blieben noch übrig, wenn man – 1,3 Personen pro Pkw als statistisches Mittel angesetzt – jede Straße, die am Tag durchschnittlich unter 730 Pkw- Fahrten bleibt, einfach dicht macht und nur noch z. B. durch technische Maßnahmen Rettungsdiensten, Feuerwehr, Polizei oder von mir aus auch Taxis zugänglich machen würde? Bevor hier jemand „Mordio“ schreit: Das ist ein Gedankenexperiment! Aber wenn man das konsequent zu Ende denkt, dürften die Auswirkungen irgendwo zwischen „signifikant“ und „verheerend“ sein. Verheerend für den Konsum, ob nun regional oder überregional, denn auch Lieferdienste haben in die so gesperrten Straßen keine Zufahrt, ebenso Lkw nicht. Signifikant aber auch für die Wirtschaft, weil plötzlich das „working from home“ (hierzulande gerne bezeichnet als „home office“, was aber im Englischen nichts weiter heißt als „Innenministerium“...) erstickt und mindestens zwei Industriezweige in eine völlige Sinnkrise geraten: Mineralölwirtschaft und Autoindustrie. Am Beispiel Corona und Lufthansa wird das ja heute schon deutlich.

Fazit: Ich lege Wert auf die Feststellung, bei meiner Argumentation nicht die „CO2- Keule“ geschwungen zu haben. Ich habe die Petition zum Erhalt der Waldbahn- Strecke 4 Gotteszell – Viechtach unterschrieben. Ich habe mir mal Gedanken gemacht, was „Gleiches Recht für alle“ bedeuten würde. Vielleicht kann ich so manchen in diese Überlegungen mitnehmen. Und schließlich: Um nicht noch eine neue Seite zu beschreiben, mache ich hier Feierabend.



WOANDERS GELESEN

Hallihallöchen,

Ein bißchen was für den Blutdruck ...

Hier im ICE- Treff- Forum tun ja etliche Schreiber kund, nicht mehr mit der Eisenbahn zu fahren. Wegen eines Stück Stoffs. Also muss ja wer berichten, was es schönes gibt IN der Welt der Züge. Und da ich selbstverständlich der Eisenbahn treu bleibe, "auch in schwierigen Zeiten", stelle ich mich todesmutig in den Dienst der Allgemeinheit. Auch wenn das keinen Orden einbringt, sondern nur Gemösel angesichts der Schreiberei, welche alle nervt, aber jeder liest.

Nun, in der Wendezeit in der schönen Nachbarfriedensstadt habe ich als Foto zum Sonntag gerade ein nettes Plakat entdeckt.

Wobei ich mich gerade so frage, kann man das jetzt als WERBUNG betrachten? Wogegen ja auch viele allergisch sind - informiert werden wollen sie; aber Werbung: geht gar nicht.

Für unsere Stofffetzenfreunde jedenfalls ein eingängiger Werbeslogan:

DAS TRÄGT MAN JETZT!



So sieht's aus!

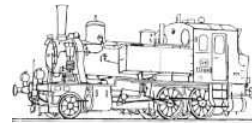
Demnächst wird es ein Mode-Accessoire. Ein Must-have. Ein it-piece. Goldkettchen und Rolex haben ausgedient.

Und wer jetzt angesichts all dessen hier wieder Puls bekommt, dem sei Robert Liebling aus Kreuzberg ans Herz gelegt, der schon vor vielen Jahren im Fernsehen verkündete: sich aufregen dürfen, gehört zu den Menschenrechten.

Und man kann auch mit Maske wohlgenährt frisch fromm fröhlich frei im Zug durchs sonnige Land fahren.

Schöne Grüße von ... na ja, steht ja da ...

(Jörg Blaschke im ICE- Treff am 12. Juli, Hinzufügung unterstrichen)



KURZ NOTIERT

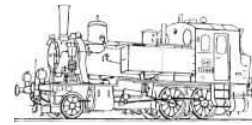
U- Bahn München bestellt bei C2- Zügen nach: Die Stadtwerke München (SWM) haben bei Siemens die zweite und letzte Option über nochmals 22 Züge der C2-Generation abgerufen, damit fahren künftig bei der MVG insgesamt 67 Garnituren des Typs C2 in München. Seit einigen Wochen läuft die Inbetriebnahme und der Fahrgasteinsatz der 24 Züge der ersten Optionsausübung, bis 2022 sollen alle Züge dieser zweiten Lieferung geliefert sein und im Einsatz stehen. Die nun bestellten Fahrzeuge sollen nahtlos an die erste Option anknüpfen und ab 2022 den Dienst bei der Münchner U-Bahn beginnen. Das Auftragsvolumen für die Nachbestellung beläuft sich auf mehr als 200 Millionen Euro. Die Münchner U-Bahn setzt künftig mehrheitlich die Siemens-Züge des Typs C2 ein. Nach der derzeit und noch bis 2022 in Auslieferung befindlichen Option von weiteren 24 Garnituren, folgen mit der getätigten Bestellung weitere zusätzliche 22 sechsteilige C2-Züge. Für die weitere Ablösung der alten A- und B-Serien läuft bereits die Erstellung eines Lastenhefts für den Typ D.

(Quelle: Tramreport München, vom 02. Juli, gekürzt)

Wieder einmal – illegale Bahnstrecke (?): Es geht um eine sich in NE- Bahn- Besitz befindliche Anschlußstrecke im Hannoverschen, auf der künftig „Gefahrguttransporte“ (Laugen) stattfinden sollen. Die Grünen- Fraktion im Landkreis ist not amused. Grund: Auf der NE- Strecke sollen – neben den üblichen Verkehren – künftig 6 Zugpaare zwischen Wunstorf und der K + S- Fabrik mit Laugenkesselwagen verkehren. Stein des Anstoßes ist aber nicht die Einstufung als Gefahrguttransport (das ist die Lauge nämlich nicht!), sondern die erhöhte Schließzeit eines Bahnüberganges in Bokeloh. Von zwei Stunden täglich gehen die Grünen aus, und wollen den Transport auf Schienen verhindern. Der Betrieb mit Kesselwagen voller Lauge auf dem vorhandenen Anschlussgleis der OHE bedarf laut Region keiner Genehmigung. Es sei geplant, werktäglich sechs Züge zwischen 6 und 22 Uhr abzufertigen, an Sonnabenden bis zu vier Züge. Es herrscht im Rathaus Wunstorf Unklarheit darüber, auf welcher rechtlichen Grundlage die Bahntransporte überhaupt stattfinden. Die Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE) behaupten, dass die Transporte in geplanter Art durchgeführt werden dürfen, haben aber offenbar bis heute keine Nachweise vorgelegt. Bekannt sind nur die ursprünglichen Unterlagen von Anfang des vorigen Jahrhunderts. Da die Strecke zum Zweiten Weltkrieg jedoch außer Betrieb ging und später neu genehmigt sein müsste, ist unklar, inwieweit die alten Dokumente überhaupt noch Gültigkeit besitzen. Die eigentlich relevante – spätere – Betriebs- erlaubnis scheint verschollen zu sein. Nach der Erlaubnis ist im Verwaltungsausschuss mehrfach gefragt worden. Wer nachfragt, erhält eine knappe Auskunft: OHE sei ein privates Unternehmen und nicht verpflichtet, Genehmigungen oder Erlaubnisse offenzulegen.

Der Coburger Bahnhof soll nicht nur irgendein Bahnhof sein: Die FDP Coburg-Stadt und Pro Bahn Coburg/Südthüringen kommen auf Oberbürgermeister Dominik Sauerteig mit einer besonderen Bitte zu. Der Bahnhof in Coburg: Er sollte künftig "Hauptbahnhof" heißen, finden FDP Coburg-Stadt und der Fahrgastverband Pro Bahn Coburg/Südthüringen. Die Stadt Coburg möge auf die Deutsche Bahn einwirken, den (Personen-)Bahnhof Coburg in "Coburg Hauptbahnhof" umzubenennen. Im allgemeinen Sprachgebrauch habe sich in Coburg schon seit geraumer Zeit der Begriff Hauptbahnhof eingebürgert, sei es in Stadtratsanträgen oder auch SÜC-Fahrplänen. Gleichwohl sei der Bahnhof immer noch als Coburg beziehungsweise Coburg Personenbahnhof bekannt. Dies ergebe die Situation, dass der Name Coburg nicht eindeutig ist, was die Internetseite der Deutschen Bahn bei der Destination "Coburg" bis zur Anbindung an den Fernverkehr auch selbst mit "Eingabe nicht eindeutig" quittiert habe. Denn neben dem Hauptbahnhof gibt es noch die Bahnhöfe Coburg-Neuses und Coburg-Creidlitz sowie aktuell den Bahnhof Coburg Nord. Darüber hinaus habe der Bahnhof durch die Fernverkehrsanbindung an Bedeutung gewonnen und könne damit als wichtigster Bahnhof in Coburg angesehen werden. Als Zeitpunkt der Umbenennung würde die Eröffnung des "Zukunftsbahnhofes" passen, so dass bei den Umbauarbeiten die neue Begrifflichkeit gleich eingeführt werden könnte. Im Rahmen des Projekts "Zukunftsbahnhof" soll der Coburger Bahnhof einige Verbesserungen erfahren. Unter anderem ist eine Renovierung des Tunnels zu den Gleisen geplant. Die Stadt Coburg wird ihren Teil des Tunnels und den Treppenaufgang zur Adamistraße ebenfalls sanieren (Quelle: Coburger Nachrichten, 07. Juli, gekürzt).

Brennender Triebwagen rollt auf Schwarzwaldbahn: Den veröffentlichten Bildern nach war es ein Oberleitungs- Revisionstriebwagen (ORT) der Baureihe (BR) 711, der am 9. Juli auf der Schwarz-

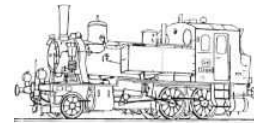


waldbahn zwischen Offenburg und Hausach offenbar in Brand geraten und sich durch den Absprung des Lokführers selbständig gemacht hat. Der Hergang des Ereignisses war zunächst unklar. Gegen 12 Uhr war der brennende ORT zwischen Haslach und Hausach entdeckt worden. In Gegenbach wurde der ORT dann auf ein Nebengleis geleitet, worauf offenbar der OLT entgleiste. Nur so konnten die gerufenen Feuerwehren aus der Umgebung mit den Löscharbeiten beginnen. Dabei stellte sich heraus, daß der ORT völlig ohne Personal war, auch einen Lokführer gab es nicht. Der wurde Stunden später in der Umgebung aufgefunden und befragt. Die Schwarzwaldbahn zwischen Hausach und Offenburg war mehrere Stunden gesperrt (Quelle: Ortenauticker, vom 09. Juli, gekürzt).

Bayerische Oberlandbahn (BOB) – Personen mit reduzierter Mobilität beklagen Zugangshemmnisse: Die „Integral“- Triebwagen der BOB kommen allmählich in die Jahre und sollen sukzessive ausgetauscht werden. Gleichzeitig werden Angebotsausweitungen auf den Strecken zwischen München und Lenggries/ Tegernsee und Bayerischzell vorgenommen. Eine Neubeschaffung der „Integral“ ist nicht mehr möglich, schlicht aus dem Grund, weil es das entsprechende Werk in Jenbach (Österreich) nicht mehr gibt. Also hat man sich bereits in der Vergangenheit mit dieselgetriebenen „Talenten“ beholfen, was dem Vernehmen nach einigermaßen funktionierte, auch mit Personen mit reduzierter Mobilität (PRM – um den Begriff „Behinderte“ zu vermeiden!). Aber seit geraumer Zeit kommen auf besagten Strecken auch ALSTOM- Lint- Züge zum Einsatz, und da klappt der Zugang der PRM nicht mehr so gut. Fahrzeug- konzeptbedingt sind die LINT schmaler als die Integral- Züge. So ergeben sich zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug für PRM Spalte, die aus eigener Kraft nicht und mit fremder Hilfe nur mit Mühe zu überwinden sind. So es fremde Hilfe denn gibt, selbst die ist heutzutage nicht mehr selbstverständlich – leider. Übrigens auch nicht von der Bahn oder BOB. Die verweisen auf die an den Stationen vorhandenen mobilen Rampen, die allerdings 48 Stunden im Voraus angemeldet werden müssen und womit ganz leicht vom Bahnsteig in den Zug und umgekehrt zu gelangen ist, sofern Personal da ist. Inzwischen jedenfalls sind mittlerweile (Stand 29. Juli) die INTEGRAL- Züge ausgemustert und die Talent- Züge ausnahmslos durch LINT ersetzt worden. Sehr richtig wird durch die PRM- Verbände moniert, die Bereiche für Rollstuhl- Plätze befänden sich neben der Toilette. Die PRM fühlen sich als Reisende dritter Klasse (Quelle: Münchner Merkur vom 09. 07, stark gekürzt).

Fazit (fa): Man kann sehr wohl darüber streiten, ob Personen mit reduzierter Mobilität ohne Einschränkung der gesamte Zug zur Verfügung stehen sollte, oder ob extra dafür ausgewiesene Plätze auch ausreichen. Letzteres ist durch europäische und nationale Vorschriften gedeckt, ersteres nicht. Grundsätzlich aber ist diesen Menschen, mit welcher Einschränkung auch immer, Zugang und Information in geeigneter Weise zur Verfügung zu stellen. Nichts anderes meint das Wort „barrierefrei“. Eine 48- stündige Voranmeldung wirkt dem extrem entgegen, genauso wie jeglicher Spalt zwischen Bahnsteig und Zug. Liebe Verkehrsunternehmen: Bitte überlegt vorher, welche Fahrzeuge ihr beschafft und welchen Grad an Barrierefreiheit diese erfüllen. Das hat viel mit Kenntnis der Eigenschaften von Fahrzeug und Infrastruktur zu tun, die Prüfungen sind unter Umständen aufwendig. Aber diese nicht durchzuführen führt zu Situationen wieder vordem geschilderten. Das kann nicht das Ziel sein.

Elektrifizierung zwischen Pfronten-Steinach und Staatsgrenze rückt in Reichweite: Schon ab dem nächsten Jahr werden auf der Strecke Pfronten-Steinach bis zur österreichischen Staatsgrenze Elektrozüge unterwegs sein. Die Deutsche Bahn hat die Planunterlagen für die Elektrifizierung der Bahnlinie dem Eisenbahn-Bundesamt zur Prüfung und Genehmigung übergeben. „Das ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zu mehr elektrischem Bahnverkehr im Allgäu“, freut sich Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer. Die Hauptbauleistungen sollen voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2021 erfolgen, damit ab Dezember 2021 der elektrische Betrieb aufgenommen werden kann. Dank der Verlängerung der Oberleitung auf dem 1,4 Kilometer langen Streckenabschnitt auf der bayerischen Seite der Landesgrenze wird ab Dezember 2021 erstmals eine umsteigefreie Bahnverbindung von München über Garmisch-Partenkirchen nach Pfronten-Steinach entstehen. Auf österreichischer Seite ist der Streckenabschnitt von Reutte in Tirol bis zur Staatsgrenze bei Vils bereits elektrifiziert. Mit Blick auf die Fahrgäste, die künftig in Pfronten-Steinach von den elektrischen Zügen aus Garmisch-Partenkirchen auf die dieselgetriebenen Züge in Richtung Kempten umsteigen werden, wird die DB den Bahnhof Pfronten-Steinach im Anschluss bis Ende 2022 außerdem barrierefrei ausbauen. Für die Finanzierung von Aus- und Neubaumaßnahmen an DB-Strecken ist nach Maßgabe des Grundgesetzes der Bund zuständig. Allerdings haben in den ver-

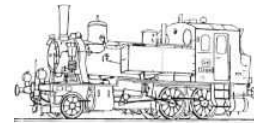


gangenen Jahren nicht genug Bundesmittel zur Verfügung gestanden. Der Freistaat Bayern hat deshalb freiwillig insgesamt knapp 340.000 Euro Landesmittel bereitgestellt. Die DB schätzt die Baukosten für die Oberleitung derzeit auf rund 1,5 Millionen Euro, für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs veranschlagt sie 2,2 Millionen Euro.

Die Elektrifizierung der Bahnlinie von der Staatsgrenze nach Pfronten-Steinach ist eines von vier Elektrifizierungsprojekten, die aktuell im südlichen Schwaben vorangetrieben werden. Heuer im Dezember wird mit der Strecke München – Geltendorf – Memmingen – Lindau das größte dieser drei Elektrifizierungsprojekte abgeschlossen. Im Dezember 2021 soll auch der elektrische Betrieb zwischen Ulm, Friedrichshafen und Lindau aufgenommen werden. Zudem wird der Freistaat voraussichtlich noch heuer die Vorentwurfsplanungen für die Elektrifizierung der Bahnlinie von Kempten über Memmingen nach Neu-Ulm einschließlich der Zweigstrecke Senden-Weißenhorn in Auftrag geben (*PM der Bayerischen Staatsregierung vom 21. August, gekürzt*).

Brücke auf Bahngleise gestürzt (III): „Eine marode Fußgängerbrücke, die zurzeit abgerissen wird, ist komplett abgestürzt und quer über der Hauptstrecke Köln – Hagen gelandet. Der Fernverkehr mußte umgeleitet werden.“ Das meldeten Wuppertals lokale Sender, nachdem einen Tag zuvor in aller Zuversicht das nahende Ende der Abrißarbeiten verkündet worden war. Man soll den Tag eben nicht vor dem Abend loben. Glücklicherweise gibt es keine Verletzten. Der Bahnverkehr in Wuppertal ist allerdings erheblich gestört, da Züge zwischen Barmen und Oberbarmen derzeit nicht fahren können. Gutachter und Sachverständige hatten Ihre Arbeit aufgenommen, auch um die Bahnstrecke so schnell wie möglich frei zu bekommen. Am folgenden Tag konnte der Bahnverkehr mit Einschränkungen wieder aufgenommen werden (*Quelle: wuppertal-total.de vom 28. August, gekürzt*).





BOCKERLAS TIPP

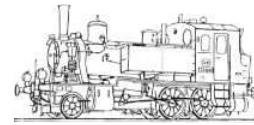
„Bockerla“ – das ist unser Maskottchen, das ist die 70 083, welche hier in Ansbach und Umgebung über viele Jahre treu ihren Dienst tat. Und diesmal empfiehlt es – das Maskottchen – in allererster Linie kundzutun, was wir selber in den kommenden Wochen und Monaten vorhaben. Aus bekannten Gründen ist das Angebot eher schmal, so daß an der Stelle auf Tipps, die hinterher möglicherweise ins Wasser fallen müssen, verzichtet wird.

Geduld, liebe Freunde, es kommen auch wieder bessere Zeiten!

Die Modellbauabende beginnen in **NEU donnerstags 18 Uhr**. An allen anderen **Freitagabenden** findet ein „Kellertreff“ statt (auch wenn wir mittlerweile nicht mehr im Keller hocken!) – gegebenenfalls mit kurzfristig anberaumtem Programmteil. Beginn ist **wie gewohnt 19.30 Uhr**. Treffpunkt ist unser neues Vereinsheim im 1. OG des Bahnhofsgebäudes auf der Gleisseite, ca. 10 Meter neben dem Zugang zur Bahnhofshalle. Änderungen werden kurzfristig bekanntgegeben. Programmabende finden bis auf weiteres nicht statt.



Eine Vorsignalscheibe nebst zugehöriger Tafel zierte schon seit geraumer Zeit das Innere unseres Vereinsheims. Nun ist von den Eisenbahnfreunden von „La Stazione“ in Kirchenlaibach ein Signalfügel hinzugekommen, vielen Dank an die Freunde und an Wolfgang Frank, der das Teil dort abgeholt und über der Zugangstüre zum Vorraum angebracht hat. Die Bezeichnungstafel stammt dagegen aus unserem Fundus. Bei der Gelegenheit: Wenn jemandem ein Mastschild über den Weg laufen sollte...



KULTURBAHNHOF OTTENSOOS



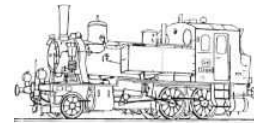
Ottensoo ist eine kleine Gemeinde zwischen Lauf und Hersbruck, gelegen an der Ostbahn. 2009 mit der Betriebsaufnahme der neuen S1 bis Hartmannshof endete am alten Bahnhof der planmäßige Betrieb. Heute ist der alte Bahnhof ein Ort der Betrachtung, der Kleinkunst und der Begegnung für die Gestaltung einer zukunftsfähigen Gesellschaft.

Das Bahnhofsgebäude wurde privat erworben vom Ehepaar Stahlmann. Allein dieses Engagement kann nicht hoch genug gewürdigt werden. Die Stahlmanns wandelten das Gebäude unter Wahrung der Denkmalschutzaufgaben in ein Kulturzentrum um. Zu sehen sind Zeichnungen, Bilder und Installationen der Künstlerin Renate Kirchhoff-Stahlmann. Man kann darüber diskutieren, der Autor, der den Kulturbahnhof selbst besucht hat, findet ebenso nachdenklich machende wie witzige Elemente darin. Allein der in Reimform präsentierte Disput der Neueigentümer des Bahnhofsgebäudes mit den Denkmalschützern, nebst Skizzen und Zeitzeugnissen, regt zuerst zum Lachen an, macht dann aber nachdenklich. Historischer Putz? Ein erhaltenswerter Türstock...? Die Stahlmanns haben es umgesetzt, keine Ahnung was das alles gekostet haben mag. Sehenswert ist jedoch die Einbindung der Aufgaben in das Gesamtkonzept. Der „erhaltenswerte“ Türstock bildet den Rahmen für eine Installation, die aus Fundstücken rund um den ehemaligen Bahnhof besteht. Und aus dem „historischen Putz“ entstand ein „Kosmos“. Mag sein, dem Ehepaar Stahlmann fiel hier richtig was ein, kann auch sein, es ging darum, all die Aufgaben der Denkmalschützer spielerisch ad absurdum zu führen. So oder so – es ist gelungen!

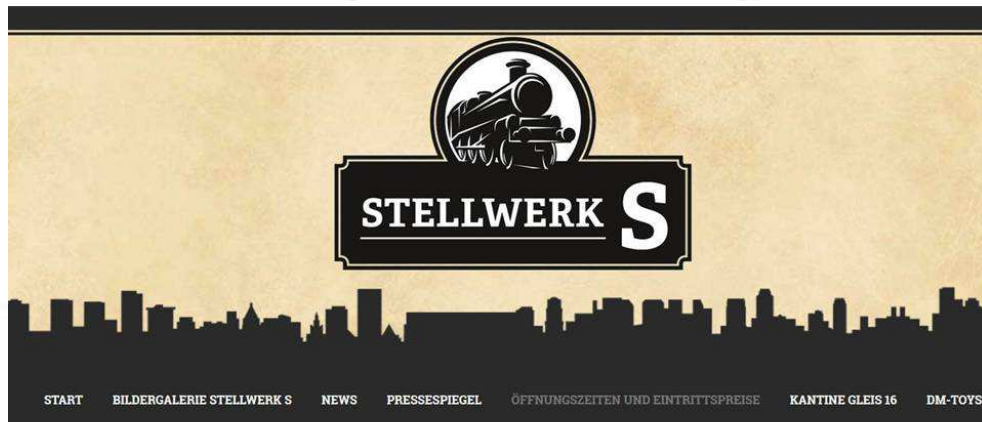
Ob gewollt oder nicht – ein richtiges „Schmankerl“ haben die Stahlmanns für Eisenbahnfreunde installiert: Ausgerechnet den Schanktisch im Bistro mit der Beblechung eines Güterwagens zu verzieren, worauf – wiederum ausgerechnet – ein Lastgrenzraster angezeichnet ist.... Wenn der Gag so gewollt war, dann ist er richtig piffig! Ein Lastgrenzraster am Güterwagen heißt nichts anderes als das Schildchen an den alten Personenwagen – „Achte auf Dein Gewicht!“ Wobei sich ein hübsch zum „Fahrdienstleiter“ dekoriertes und (wahrscheinlich) nicht mehr funktionstüchtiges Exemplar einer alten Personenwaage in unmittelbarer Nähe im Veranstaltungsraum befindet. Herrlich!

Fazit: Ein Besuch lohnt allemal und kostet keinen Eintritt. Spendengelder werden freilich nicht abgewiesen. Der Kaffee ist stark und gut, und manchmal gibt es auch selbst gebackenen, ausgezeichnet schmeckenden Kuchen dazu. So gut gestärkt begibt man sich nach nebenan und lauscht dem dargebotenen Programm. Und diskutiert dann, bringt sich ein und trinkt noch mal Kaffee.





IABA DO BREZN GSCHBIDDSD STELLWERK S HERRENBERG



Öffnungszeiten und Eintrittspreise

Jede Woche - unabhängig von Feiertagen (auch Weihnachten) - immer von Donnerstag bis Sonntag von 10 bis 18 Uhr. Letzter Einlaß in die Ausstellung 17 Uhr

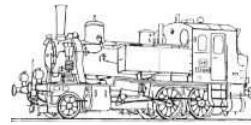
Gruppen (ab 10 Personen) können gerne auch außerhalb der Öffnungszeiten mit Ausstellungsführung, nach Anmeldung angenommen werden.

Regulärer Preis	Ermäßigung 1	Ermäßigung 2
7,50€	6,00€	4,00€

Wir berichteten bereits über die Nachbildung des Stuttgarter Hauptbahnhofs durch den Eisenbahner und Modellbahnfreund Wolfgang Frey. Wolfgang Frey lebt nicht mehr. Seine Freunde und Freunde des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Darstellung haben das Werk gerettet und stellen es seit nunmehr fünf Jahren in einem Vereinsheim nahe des Bahnhofs Herrenberg aus.

Empfehlung: Sehenswert! Es gibt Führungen, es gibt die Modellbahn und es gibt reichlich für das leibliche Wohl.





IM HEIMAT- BAHNHOF GEGEHEN



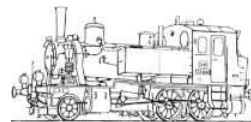
Am 12. Juli machte diese Garnitur Halt in Ansbach: BR 221 von STRABAG (die kannten wir ja schon vom Umbau in Leutershausen- Wiedersbach) nebst Gottwald- Kran und zwei Schutzwagen. Wofür genau der Zug anreiste, war leider nicht auszumachen (fa).



Der Gottwald- Eisenbahndrehkran ist schon ein imposantes Ding.



(DiEs) Ein RETRACK- Vectron vor einem KLV Zug



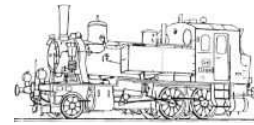
Wir sind in Lichtenfels. Thomas Fischer von den dortigen Eisenbahnfreunden hat sich am Sonntag, 16. August, zum Bahnhof begeben und geknipst, was kam. Eine 152er mit Güterzug...



...und ein VECTRON mit Kesselwagenzug.



Aber eigentlich ging es nur um dieses Exemplar: 213 332.



PRIVATour

Am 2. Juli traf sich „meine“ übliche Community zum Fotografieren. Los ging es mit einer gemeinsamen Fahrt von Nürnberg nach Gemünden, wo auch die übrigen Fotografen aus Lichtenfels und Bamberg eintrudelten. Vom Bahnhof aus machten wir uns auf den Weg zur „Ratsschenke“, wo wir für ein Mittagessen reserviert hatten. Und dann ging es ganz einfach los zur Brücke über den Main – und über die Hauptstrecken nach Frankfurt und in den Norden...

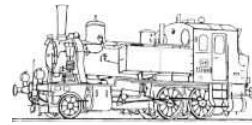
Bleibt als „Joke“ festzuhalten: Nach getaner Fotografierarbeit eilten wir mit Siebenmeilenstiefeln von der Brücke zum Bahnhof, damit unser Lokführer Franz die RB nach Würzburg und damit nicht den letzten ICE nach München erwischen konnte. Beides klappte, aber angesichts der an dem Tag herrschenden Hitze hatte sich Franz ein Weizenbier im Bordrestaurant gewünscht. Das gab es denn auch – aber ohne Glas, sondern aus Pappbechern (!). Franz zog deswegen Wasser vor.



Sieht unspektakulär aus, ist aber durchaus außergewöhnlich: Die nördliche Einfahrt von Gemünden ist durch vier Gleise gekennzeichnet, von denen die beiden östlichen (im Bildhintergrund) die Zufahrt zur alten Nord – Süd - Strecke bilden und die beiden westlichen (im Vordergrund) die Hauptstrecke eben Richtung Aschaffenburg. Der Güterzug im Vordergrund kommt aus Richtung Aschaffenburg. Die RB nach Schlüchtern – das ist der rote Triebzug im Mittelgrund – fährt auf der Nord- Süd- Strecke auf dem linken Streckengleis aus und wechselt dann ungefähr einen Kilometer weiter auf das „richtige“ Gleis, weil gleichzeitig der Triebwagen der Erfurter Bahn von Bad Kissingen kommend, ebenfalls „falsch“ in Gemünden einfährt. Er kann nicht anders, weil die Strecke von Bad Kissingen nördlich von Gemünden in das Richtungsgleis nach Fulda mündet (fa).



Hier sieht man nochmal schön die Situation vom vorigen Bild: Rechts hinter der Lok zweigt die Nebenbahn nach Bad Kissingen ab, links die Strecke nach Aschaffenburg. Auf der Nord- Süd- Strecke kommt eben von Norden ein Autotransportzug mit Vectron BR 193.



Die „PureGold“- Traxx hatten wir im Journal II schon mal in Ansbach, hier also nochmal mit einem KLV- Zug bei der Fahrt auf der Nord- Süd- Strecke (fa).

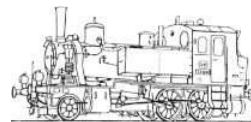


Zweimal SBB- Cargo- Traxx befördern diesen Kesselwagenzug Richtung Süden. Kurz zuvor ist ein Twindexx- Zug aus Frankfurt an der Garnitur vorbei gefahren (fa).



Wenig später befördert der „Feuer“- Taurus einen KLV- Zug auf die Nord- Süd- Strecke.

Franz aus München nutzte das schöne Wetter im Juli und August für ein paar Ausflüge, u.a. an die Strecke Rosenheim – Kufstein, ins Altmühltal und an die Strecke Augsburg – Ulm bei Freiholden.



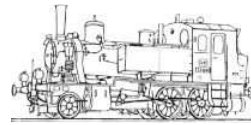
Bayern wie gemalt: Himmel weiß- blau, Berge, grüne Wiesen und Kloster Reisach an der Strecke nach Kufstein bilden die fast schon klischeehafte Kulisse für einen vorbeifahrenden RailJet (ft)



Im Altmühltal bei Dollnstein ein Güterzug...



...und aus der anderen Richtung konnte dieses Gespann aus BR 111 und MaK G1200 beobachtet werden. Das ist auch nicht ganz alltäglich (ft)



Familie Krupp verbrachte Mitte Juli ein verlängertes Wochenende im Dreiländereck Deutschland/ Schweiz/ Frankreich und dabei kam auch der museale Eisenbahnbetrieb nicht zu kurz.



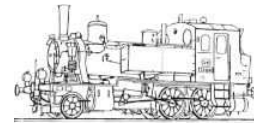
Ein Dampfzug der Sauschwänzlebahn überquert das Viadukt Epfenhofen bei Blumberg- Zollhaus auf der Fahrt nach Weizen (hpk)



Derselbe Zug, auf dem Biesenbachtal- Viadukt. So fotografiert könnte die Situation auch in einem Modellbahn- Diorama irgendwo in Deutschland nachgestellt sein. Ist aber die Wirklichkeit (hpk)



BR 440 in den Landesfarben Baden- Württembergs auf der Höllentalbahn (hpk)



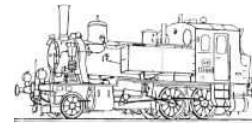
Auf keinen Fall ein Reinfall: Der Rheinflall bei Schaffhausen ist ein Stück weit hinter der Brücke. Ein Twindexx 1 fährt eben darüber (hpk).

Am 15. August trafen wir uns wieder, weil Thomas Fischer Geburtstag hatte. In normalen Zeiten hätten wir das Stellwerk 5 in Lichtenfels erklommen, aber derzeit sind eben keine normalen Zeiten. Es war auch so schön und interessant. Nach der Ankunft in Lichtenfels begaben wir uns zum Restaurant „Karolinenhöhe“, wo gut fränkisch und fürstlich getafelt wurde. Anschließend schauten wir mal bei der Außenstelle Lichtenfels des DB- Museums vorbei, ehe es zur Geburtstagsfeier ging, wo natürlich auch die H0- Kellieranlage nebst tadelloser Funktion und ausgesuchtem Fahrzeugpark eingehend „begutachtet“ wurde...



218 492 und 212 251 von der Rennsteigbahn stehen am 15.8. nachmittags gegen 14.30 Uhr vor einem Holztransportzug in Lichtenfels. Eine Stunde später fahren beide zum Tanken an das andere Bahnhofsende. Wann die Zugfahrt weiterging und wohin, ist nicht bekannt (fa).

Unser Ausflug nach Großkarolinenfeld und Aßling war dagegen recht kurz anberaumt, aber nicht minder spannend. Allerdings erwies sich der Termin (20. August) als nicht ganz glücklich. In Italien sind Ferien, und wo sich sonst die Güterzüge im Blockabstand „jagen“ herrschte mitunter Flaute. Schön war es trotzdem.



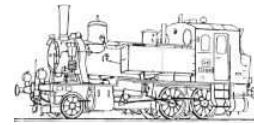
Wegen der Lok im Hintergrund – 183 005 von Netinera – bin ich vom Hbf München kommend und nach Pasing unterwegs mal schnell an der Hackerbrücke ausgestiegen. In Anlehnung an den Arriva- Länderbahn- Expresß (ALEX) wurde die Lok in „Alexa“ genannt und die macht Werbung für Frauen als Triebfahrzeugführerinnen. Auf jeden Fall ist mir diese Alexa sympathischer als die aus der Werbung (fa).



In Großkarolinenfeld am BÜ kann VECTRON 193 554 von TXLogistik mit einem KLV- Zug Richtung Rosenheim abgelichtet werden (fa)



189 912 von Locomotion überquert eben in die Gegenrichtung den Bahnübergang. Thomas Fischer (auf der Straße stehend) von den EFL hat die Szene aus einer anderen Perspektive aufgenommen (fa).



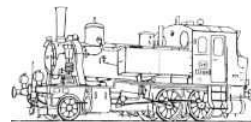
Hier fährt eben der Berchtesgadener Teil vom IC 2083 vorbei (sogar pünktlich!). Auf der Wiese stand eine Herde Kühe und mit ihnen wäre das Bild perfekt gewesen. Aber Tiere waren nicht zu bewegen, auf die Bildfläche zu kommen... (fa)



Standortwechsel: Wir befinden uns in Aßling, ca. 12 km weg von Großkaro Richtung München. Gleich zum „Aufwärmen“ mal eben 193 776 im „klassischen“ Locomotion- Design mit einem KLV- Zug aus Rosenheim kommend abgelichtet (fa).



In die Umläufe der Meridian- Züge wird bei Fahrzeugmangel immer mal wieder eine Garnitur bestehend aus TAURUS 182 512 von MRCE (Mitsubishi Railways Company Europe) und Silberlingen von TRI (Tobias Richter International) eingestreut. Dieser Zug hat eben als RB Aßling Richtung Kufstein verlassen (fa).



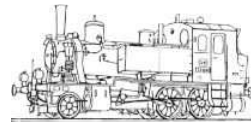
Gleich darauf ein RailJet Richtung Salzburg – Wien, der die Meridian- Ersatzgarnitur in Rosenheim passieren wird (fa).



Kurz bevor wir alle wieder in die Heimat fahren, sammelten wir uns nochmal am östlichen Bahnhofskopf, unter anderem auch um den EC Graz – Frankfurt zu fotografieren (fa).



Der Sonderzug der Dampfbahn Fränkische Schweiz (DFS) fährt aus Behringersmühle in Richtung Ebermannstadt (tofi).



DAS BESTE ZUM SCHLUSS



(rf) Seit einigen Monaten ist die Norwegische Staatsbahn (NSB) damit beschäftigt, sich umzufirmieren und sich künftig "VY" zu nennen. Zu dieser Maßnahme gehört auch eine grundlegende Änderung des Designs von Uniformen und Fahrzeugen. Diese werden künftig nicht mehr in lichten Tönen von Orange und Grau/Weiß fahren, sondern in einem dunklen Tannengrün, etwa der Farbe der endlosen norwegischen Wälder. Leider kam bei der Aktion der Corona-Virus dazwischen, der den Betrieb in den Werkstätten zum Stillstand brachte und dem Unternehmen damit einige merkwürdig teilweise umlackierte Fahrzeuge bescherte, da diese, auch nur teilweise fertig, dringend im Betrieb gebraucht werden.

Impressum:

Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.
Weiherfeldstraße 2
91598 Colmburg

Telefonnummer: 09803 1328
kontakt@ansbacher-eisenbahnfreunde.de

Vertretung:
Die Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V. werden vertreten durch
André Suhr (Vorsitzender),
Hans Peter Krupp (stv. Vorsitzender),
Axel Hilterhaus (Finanzen)

Register und Registernummer:
Amtsgericht Ansbach VR 440

Vielen Dank für die Bild- und Textbeiträge von und an: Jörg Blaschke (Osnabrück), Thomas Fischer (Eisenbahnfreunde Lichtenfels), Franz Tischler (München), Birgit Krupp, Hans Peter Krupp, Reinhold Fröhlich, Thomas Kootz, Thomas Fenn, Dieter Eschenbacher, Dirk Sauer und Frank Augsburg.

Quellenangaben für die verwendeten Bilder und Grafiken: Siehe direkt bei dem jeweiligen Bild!

Betreffs der Haftungsausschlüsse wird hiermit auf das Impressum unserer Vereinsseite verwiesen:

www.ansbacher-eisenbahnfreunde.de