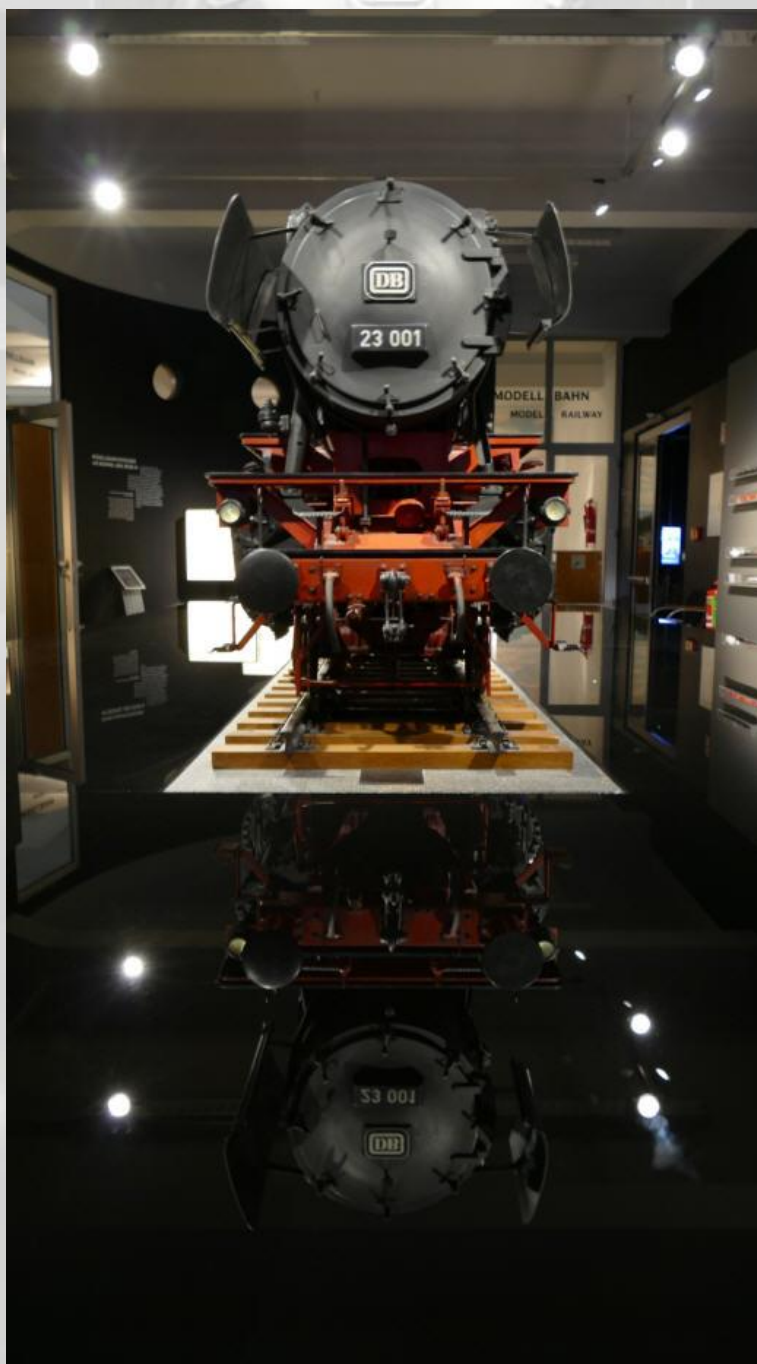
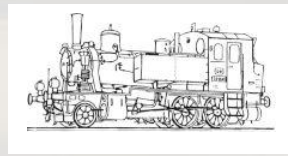


# AEF- Journal V/ 2019

## September/ Oktober





## **Liebe Ansbacher Eisenbahnfreundinnen und -freunde,**

nach den Ferien ist vor den Ferien und mittendrin immer wir! Wir waren dabei beim 125-jährigen Jubiläum der Strecke Wicklesgreuth – Windsbach. Sehen wir mal davon ab, daß es sich rein praktisch gesehen dabei um ein 11,8 Kilometer langes Anschlußgleis handelt. Mehr Betrieb ist nicht möglich. Wir ließen uns inspirieren von unseren Freunden aus Marktbergel, wie am klügsten mit einem 3D- Druckgerät umzugehen wäre. Und wir hielten fotografische Rückschau auf das zurückliegende Jahr. Zudem sei Peter Wachs Themenabend zu den letzten Optimierungen der Dampflok ganz besonders hervorgehoben.

Inzwischen ist es offiziell: Wir Ansbacher Eisenbahnfreunde fahren digital – auf unserer Modellbahn. Markus und Göran haben es viel eher hingekriegt als noch zu Jahresanfang gedacht. Dafür ein herzliches Dankeschön!

Auf der Seite „Streckenbegehung“ geht es diesmal um das richtige Aufstellen von Geschwindigkeitssignalen. Dazu zählen vorübergehende und dauerhafte Langsamfahrstellen wie auch dauerhafte Geschwindigkeitsanzeigen.

Bei der großen Eisenbahn geht es leider nicht aufwärts, auch wenn uns verschiedene Meldungen das glauben machen wollen. Einen breiten Raum nimmt eine erste Analyse des Klimapakets der Bundesregierung ein. So viel vorweg: Der ganz große Hammer ist es nicht, aber verteufeln soll man es auch nicht. Ich habe mal versucht, die Maßnahmen und die Zahlen, die da so umher schwirren, etwas einzuordnen. Und genau auf dieser Einordnung beruht auch mein etwas ungutes Bauchgefühl. Nein, es wird sich nichts ändern. Wir haben die IC2 und die werden weiter beschafft, obwohl die Garnituren zumindest in der Konfiguration BR 147 + Dosto erwiesenermaßen nicht oder nur zufällig funktionieren. Unser Vereinsmitglied Thomas Fenn hat davon berichtet und hat vor allem darunter zu leiden. Aber die DB nimmt nichts zurück. Im Gegenteil: „Hurra“ ist angesagt.

Weiterhin wurden während der vergangenen Wochen zwei interessante Unfallberichte der Schweizerischen Untersuchungsstelle (SUST) veröffentlicht, welche auch die Deutsche Bahn betreffen, denn in beiden Fällen entgleiste jeweils ein ICE1 in Basel. Einmal waren verschiedene technische Mängel ursächlich, das andere Mal war es vordergründig menschliches Versagen. Aber auch die Planer für den Wechsel des Zuständigkeitsbereiches zwischen DB und SBB kommen dabei nicht gut weg.

Unter „Privatour“ machen wir Ausflüge in den Norden auf die Insel nach Großbritannien und in den Norden Deutschlands nach Schleswig- Holstein.

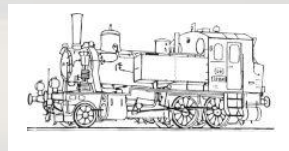
**Vorschau: Heuer ist wieder „Tag der Modellbahn“ und damit Tag der offenen Tür! Die Interessengemeinschaft Modellbahnfreunde Frankenhöhe in Marktbergel lädt für das Wochenende 30. November/ 1. Dezember zum Besuch ein. Ort: Altes Schulhaus, Marktbergel, Roßmühlstraße 16.**

**WIR SUCHEN:** Referenten und Themen für Vortragsabende. Also, liebe Freunde, traut Euch!

Viel Spaß beim Stöbern und „Servus“ bis zum nächsten Journal Anfang Januar 2020

*Frank Augsburg*

*Zum Titelbild: Eine Veteranin der Deutschen Bundesbahn ist die BR 23 ganz ohne Zweifel. Wann jedoch hat man sie so erhaben und edel präsentiert gesehen? Mancher mag monieren – na ja, als Modell. Ja, und sei es drum! Zu sehen ist das gute Stück im „Modellarium“ des DB- Museums in Nürnberg.*



\*\*\*\*\*  
**An unsere Geburtstagskinder im Oktober und November:**

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

Andreas FLOR  
Daniela GÖTZ  
Dirk SAUER  
Bettina SÖLLNER  
André SUHR  
Reinhard WEINGARTEN

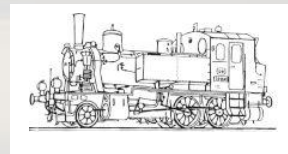


**HiFi Surround HDTV BluRay 3D  
Flachbildschirme Projektoren Leinwände**

**Gosbertstraße 35 ■ 91522 Ansbach-Brodswinden**

**FON: 0981-14872**

**[www.klang-und-vision.de](http://www.klang-und-vision.de)**



## AEF – VEREINSGESCHEHEN IM JULI/ AUGUST 2019

### GRÜSS GOTT UND HERZLICH WILLKOMMEN!

Am 1. Juli 2019 konnten die Ansbacher Eisenbahnfreunde neu in ihrer Runde

### SVEN FOLEY

begrüßen. Lieber Sven, herzlich willkommen bei uns und wir wünschen Dir und Deiner Familie viele interessante Tage und Abende bei und mit uns und freuen uns, daß Du bei uns bist.

### 13. September: Giesl, Porta, Chapelon – letzte Optimierungen der Dampflok

(wa) Die Technik der Dampflokomotive ist äußerst komplex: Die Bemessung von Bauteilen unterliegt vielfachen Abhängigkeiten, die sich teilweise widersprechen und zu konstruktiven Kompromißlösungen führen mußten.

Während sich der Österreicher Giesl in den 1950er und der Argentinier Porta noch Anfang der 1970er Jahre um die Verbesserung der Verbrennung, also letztlich der Dampfzeugung bemühten, suchte der Franzose Chapelon schon ab den späten 1920er Jahren das Gesamtsystem Dampflok zu optimieren, also aus dem erzeugten Dampf ein Maximum an nutzbarer Energie am Zughaken herauszuholen.

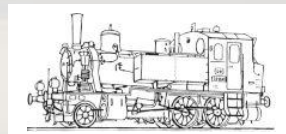
Um viel Dampf zu erzeugen, ist ein großer Wärmeeintrag in den Kessel erforderlich, also große Rostfläche, viel Luft für die Verbrennung und ein möglichst günstiger Wärmeübergang auf das Kesselwasser. Als wirtschaftlich sinnvolle Grenze sieht man die Verbrennung von guter Steinkohle pro Quadratmeter Rostfläche an. Dazu müssen z. B. bei einem Kessel der BR 44 rund 450 m<sup>3</sup> Luft pro Minute durch das glühende Feuerbett gesaugt werden!

Das Blasrohr in der Rauchkammer ist eine Düse, in der der den Zylindern entweichende Dampf auf hohe Geschwindigkeit kommt und beim Abströmen durch den Schornstein einen Unterdruck erzeugt. Dieser reißt die Verbrennungsgase durch die Kesselrohre und saugt Luft in die Feuerung. Je enger das Blasrohr, desto besser ist diese Saugwirkung, aber auch desto größer ist der hemmende Gegendruck in den Zylindern. Die deutschen Einheitslokomotiven besaßen daher tief liegende Blasrohre mit großem Querschnitt und weite Schornsteine mit großem Abstand vom Blasrohr, damit sich Abdampf und Rauchgas gut mischen konnten.

Trifft der Abdampf auf das zunächst noch ruhende Abgas in der Rauchkammer, wird er stark abgebremst, was einen Verlust von fast 90% der Strömungsenergie bewirkt. Giesl rückte Blasrohr und Schornstein so dicht aneinander, dass sich in der Mischzone die Rauchgase bereits stark aufwärts bewegen. Die Blasrohrmündung ist in 4 – 7 hintereinander stehende Öffnungen aufgeteilt, was die Oberfläche des Abdampfstromes stark vergrößert. Die gleiche Energie des Abdampfstromes bewirkt eine mehrfach bessere Saugwirkung und eine bessere Feueranfischung bei gleichzeitig geringerem Gegendruck in den Zylindern. Bei Versuchsfahrten mit der DB- Lok 50 1503 stieß man bis in den oberen Leistungsbereich einer 44er vor!

Bemerkenswert ist, dass die DB den Giesl- Saugzug letztlich ablehnte, während die Deutsche Reichsbahn der DDR (DR), die Tschechoslowakische Staatsbahn (CSD) und die ÖBB hunderte von Maschinen damit ausrüsteten. Die mag mit unterschiedlichen Einsatzprofilen, bei der DB insgesamt wieder sehr guter Kohlequalität und der rasch voranschreitenden Elektrifizierung stark belasteter Strecken zusammenhängen, aber auch mit dem eigenwilligen Naturell des genialen Technikers Giesl, der immer wieder verstand, maßgebliche Leute vor den Kopf zu stoßen. Auch die Ansichten der Fahrpersonale zur „Quetschese“ schwankten zwischen „toll“ und „bringt nichts“.

Bei der Verbrennung der Kohle auf dem Rost werden zunächst Gase und Teerdämpfe ausgetrieben, deren Verbrennung die Flamme ergibt. Erst bei hoher Temperatur entzündet sich auch der feste Kohlenstoffanteil. Porta, der übrigens eng mit Chapelon zusammenarbeitete, wandelte die Kohle- letztlich zu einer Art Gasfeuerung um, die sich regulieren ließ. Dem Blasrohr wurde ein Teil des Abdampfes abgezweigt und in das Feuerbett geleitet. Dabei reagieren Wasserstoff und Kohlenstoff zu einem Wasserstoff- Kohlenmonoxid- Gemisch, das als eigentlicher Brennstoff nur einen



geringen Luftüberschuß benötigt. Die Kohlequalität spielt dabei kaum eine Rolle. Für größere Erfolge kam Porta letztlich zu spät, die Zahl der umgebauten Loks dürfte weltweit ein bis zwei Dutzend betragen haben: Darunter der berühmte „Red Devil“ in Südafrika, der lange Zeit als modernste Dampflokomotive der Welt galt, sowie eine winzige 1' D 1' der Ravenglass-and-Eskdale- Railway in England mit 381 mm Spurweite.

André Chapelon kann wohl als der genialste Dampflokomotiv-Ingenieur des 20. Jahrhunderts gesehen werden. Zur verbesserten Feueranfachung nahm er eine Idee des Finnen Kylälä auf und entwickelte sie weiter (zusätzliche Düsen zwischen Blasrohr und Schornstein), womit er einen ähnlichen Erfolg wie Giesl erreichte. Seine Haupterfolge beruhten auf schlanken, strömungstechnisch günstig geführten Dampfwegen mit großen Querschnitten; Schieber mit größerem Hub und letztlich Ventilsteuerungen sollten die Auslassdrosselung in den Zylindern minimieren, hohe Einströmtemperaturen und Zwischenüberhitzung zwischen Hoch- und Niederdruckzylindern sollten den Dampfverbrauch pro Kilowatt senken.

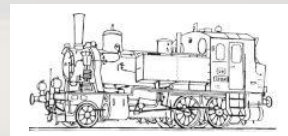
Ursprünglich befaßte sich Chapelon mit Umbauten an älteren Dampflokomotiven, z. B. von „Pacifics“ (also 2' C- Lokomotiven wie BR03 – zur Erklärung: 2 vorlaufende Achsen und 3 Treibachsen) zur 2' D (Reihe 240-A nach französischem Nummernsystem – 2 vorlaufende Achsen, 4 Treibachsen und 2 nachlaufende Achsen unter dem Führerstand). Ihre Weiterentwicklung, jetzt als Neubau 240-P ab 1940, bot zwar ein hässlich kopflastiges Bild, galt jedoch im Verhältnis von Größe und Leistung als beste Dampflokomotive der Welt mit 3600 PS (bei der Größe etwa der bayerischen S3/6!).

Drei weitere Superloks existierten nur als Einzelstücke: die riesige 242-A als leistungsfähigste Dampflokomotive Europas (mit 5200 PS am Zylinderausgang), die im Museum von Mulhouse erhaltene 232-U, und die Güterzuglok 160-A, eine 1' F- Lok (eine vorlaufende Achse und 6 Treibachsen) mit 6- Zylinder- Verbundtriebwerk. Zur Vorwärmung des Speisewassers dienten ein in Längsrichtung geteilter Kessel und ein Zwischenüberhitzer. Ihre Leistung entsprach etwa einer deutschen BR 44 mit Vorspann durch BR 50.

In Anbetracht dieser Erfolge schien Chapelon den Kontakt zur Realität verloren zu haben: In einer Zeit der großen Elektrifizierungen in fast ganz Europa träumte er von einer ganz neuen Generation von Dampflokomotiven, mit Leistungen um 6000 PS, Schnellzugloks mit 200 km/h Höchstgeschwindigkeit und Güterzugloks für 9000- Tonnen- Züge bei 25 t Achsdruck und darüber. Das Grundproblem des Dampfbetriebes, nämlich den hohen Energie- „Verbrauch“ und die hohe personalintensive Unterhaltung der Lokomotiven, hat er offenbar nicht sehen wollen. Es überrascht nicht, daß die Vorliebe der französischen Eisenbahner bei der „Liberation“- Klasse lag – einer leistungsfähigen, anspruchslosen, in großer Zahl vorhandenen und vielseitig verwendbaren „Mikado“ amerikanischer Herkunft. Das war eine einfache und solide Gebrauchslok, also das, was der oft raue Bahnbetrieb wirklich brauchte.

## 15. September: 125 Jahre Wicklesgreuth - Windsbach

Nach Eröffnung der Eisenbahnverbindung zwischen Mittelfrankens Oberzentren Nürnberg (um 1860 um 60.000 Einwohner) und dann wieder Ansbach (schätzungsweise 15.000 Einwohner) am 1. Juni 1875 bemühten sich östlich Ansbachs vor allem Neuendettelsau und Windsbach um einen Anschluß an die Hauptbahn. Der Streifen dazwischen war sehr dünn besiedelt und ist mit heutigen Verhältnissen nicht vergleichbar. Auch von Spalt gingen Bemühungen um Zugang zum neuen Verkehrsmittel aus und der kam auch an die Süd- Nordbahn nach Georgensgünd. Über die Streckenführung von Windsbach an die Hauptstrecke Nürnberg – Crailsheim gab es zunächst nur Einigkeit auf dem Abschnitt Neuendettelsau – Windsbach. Die Entscheidung für Wicklesgreuth als Abzweighbahnhof fiel letztlich nach Gutachten und Gegengutachten und aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen. Die Kosten eine Streckenführung nach Heilsbronn wären ungleich höher gewesen. Die endgültige Genehmigung zum Bau der Strecke lag am 26. Mai 1892 vor und die Eröffnung der 11,8 Kilometer langen Nebenstrecke erfolgte am 1. Dezember 1894. Eine Verbindung der beiden Nebenstrecken Georgensgünd – Spalt und Wicklesgreuth – Windsbach kam nie zustande. Zunächst verkehrten täglich drei Zugpaare zwischen Wicklesgreuth und Windsbach (morgens, mittags, abends), aber „wegen unerwartet hohen Bedarfs“ (!) wurden es bis 1900 bereits deren fünf. Und in den Folgejahren nahm die Zahl der Zugpaare sogar weiter zu.



Der Beginn des 1. Weltkrieges brachte wieder eine Reduzierung des Betriebs auf der Strecke, erst nach Überwindung der Inflation und Wirtschaftskrise nahmen die täglichen Verbindungen wieder zu. Während des 2. Weltkrieges wurden sie wieder auf ein unbedingt notwendiges Maß zurückgenommen.



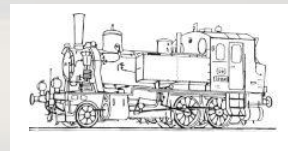
*Blick in die Vitrine, in der neben zahlreichen historisch belegten Zuggarnituren auch unsere Nachbildung der „Entsendungsszene“ am Bahnhof Neuendettelsau von 2006 wieder zu besichtigen war.*

1947 waren es dann wieder vier Zugpaare an Werktagen und zwei an den Wochenenden, drei Jahre später waren es jeweils doppelt so viele. Auch steigerte sich der Güterverkehr, so daß neben dem werktäglichen GmP weitere Güterzüge gefahren wurden. Allerdings kam es in der Folge zu einer Verkehrsverlagerung auf die Straße und der Güterverkehr spielte spätestens seit den 1980er Jahren überhaupt keine Rolle mehr. Zwar betrug die Zahl der Personenzüge immer noch 11 an Werktagen, jedoch wurde an Wochenenden der Betrieb auf der Straße abgewickelt.



*Blick auf die Nachbildung des Bahnhofs Neuendettelsau um 1970.*

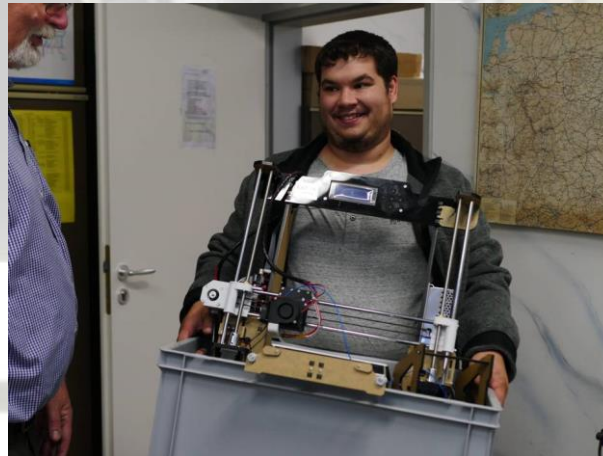
Heute besteht die Strecke Wicklesgreuth – Windsbach praktisch aus einem 11,8 Kilometer langen Gleis lediglich mit einer Abzweigweiche im Bahnhof Wicklesgreuth. Jegliche andere relevante Bahninfrastruktur wurde „zurückgebaut“.



Am 15. September beging die Deutsche Bahn das 125-jährige auf eine denkbar schlecht organisierte Art. Die Passauer Eisenbahnfreunde waren mit ihrem historischen Schienenbus vor Ort und boten dort kostenpflichtige Sonderfahrten an. Reguläre Bahnfahrkarten wurden nur im SEV anerkannt. Entsprechende Leserbriefe in der FLZ waren die logische Konsequenz. Ja, das hätte man auch anders gestalten können.

Im Löhe-Zeit-Museum im Bahnhofsgebäude Neuendettelsau gestalteten wir Ansbacher Eisenbahnfreunde eine kleine Ausstellung über Zuggarnituren, die über die Zeit hinweg auf der Strecke unterwegs waren.

## 27. September: 3D- Druck in Theorie und Praxis



*Markus bringt das Objekt der Begierde – den 3D- Drucker. Aber alleine mit dem ist es nicht getan.*

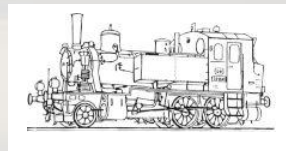
Günter von den AEF und Markus von den Modellbahnfreunden Marktbergel zeigten interessante Einblicke in den 3D- Druck.

Die Interessengemeinschaft Modellbahnfreunde Frankenhöhe in Marktbergel arbeiten seit etwa einem Jahr mit 3D- Druck. So entstanden bereits Teile eines Nebengebäudes für die Nachbildung des Bahnhofes Bad Windsheim auf der H0- Anlage der Bergeler.



*Eben noch Vortrag, jetzt schon praktische Vorführung – anhand eines fertigen CAD- Modells entsteht ein Bauteil*

*(wiki) Der 3D-Druck, auch bekannt unter den Bezeichnungen Additive Fertigung, Additive Manufacturing (AM), Generative Fertigung oder Rapid-Technologien, ist eine umfassende Bezeichnung für alle Fertigungsverfahren, bei denen Material Schicht für Schicht aufgetragen und so dreidimensio-*



nale Gegenstände (Werkstücke) erzeugt werden. Dabei erfolgt der schichtweise Aufbau computer-gesteuert aus einem oder mehreren flüssigen oder festen Werkstoffen nach vorgegebenen Maßen und Formen (siehe CAD/CAM). Beim Aufbau finden physikalische oder chemische Härtungs- oder Schmelzprozesse statt. Typische Werkstoffe für das 3D-Drucken sind Kunststoffe, Kunstharze, Keramiken und Metalle.

Kleine Auswahl der bekannteren Methoden: SL(A) Stereo Lithographie (Apparatus), SLS Stereo Lithographie (Laser) Sintern, FLM/FDM Fused Layer (Deposition) Modeling; FFF Fused Filament Fabrication, LBM Laserstrahl Schmelzen etc. Weiter betrachtet werden nur SLA und FLM. 3D- Druck ist dabei das gegenteilige Fertigungsprinzip zu herkömmlichen Verfahren wie Drehen, Bohren oder Fräsen, bei denen Material an einem Rohmaterial (Halbzeug) abgetragen wird. Vergleichbar ist es am ehesten mit dem Gießen, wobei hier die Formgebung auf einmal passiert.



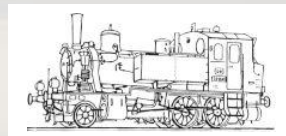
Gespanntes Zuschauen und angeregte Diskussionen – letzteres vor allem während der praktischen Vorführung – zeigte das interessierte Publikum. Der 3D- Drucker – auch etwas für die AEF? Vielleicht...

## 11. Oktober: Bilder des Jahres



Komplett ohne Eisenbahn: Nicht nur von der Aussichtsplattform des Frankfurter Flughafens lassen sich startende und landende Maschine fotografieren, sondern auch von einem Fotostandort irgendwo im Wald, nahe dem Frankfurter Kreuz und quasi auf der Südseite des Areals (Foto: Dieter Eschenbacher).





Initiiert von unserem Vereinsfreund Hans Peter Krupp gab es an dem Abend wieder eine Rückschau auf die Höhepunkte seit September 2018, als der letzte „Bilder- des- Jahres- Abend“ stattfand. Neu war, und das ist Hans Peters „Aufnahmewut“ zu verdanken, die Einbindung auch von Fotos aus dem Vereinsleben.



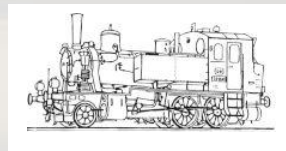
*Komplett ohne Eisenbahn: Mount Nelson Hotel in Kapstadt/ Südafrika (Foto: Dieter Eschenbacher)*



*Nochmal komplett ohne Eisenbahn: Ausblick auf die Bucht von Kapstadt. Über die Berge kommt eine Wallcloud, die aber nicht wie in unseren Breiten üblich von einem schweren Gewitter herrührt, sondern von Kondensationsprozessen auf der Lee- Seite eines Gebirges (Foto: Dieter Eschenbacher).*



*Bei der Besichtigung einer auszuräumenden N- Anlage stellten sich einige (böse) Überraschungen heraus, weswegen das Abbauteam von weiteren Tätigkeiten absah (Foto: Hans Peter Krupp)*



## Mal nebenbei...



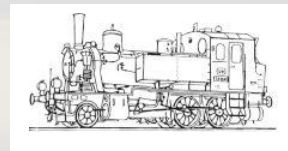
Ein kurzes Stück immer noch vorhandener Fränkischer Nebenbahnromantik hat unser Vereinsmitglied Günter Opel im Bild festgehalten. Haltepunkt Illesheim (an der Strecke Steinach – Neustadt/ Aisch gelegen): Es kommt die RB nach Steinach, am Bahnsteig steht ein Rollstuhlfahrer und winkt zum Anhalten, weil Illesheim nun mal Bedarfshalt ist. Der Triebfahrzeugführer begibt sich nach hinten, klappt die Rampe aus, läßt den Fahrgast im Rollstuhl ein, und dann geht die Fahrt mit eingeklappter Rampe und geschlossenen Türen weiter. Die Deutsche Bahn an sich muß sich gerechterweise viel Kritik gefallen lassen. Aber ein herzlicher Dank an die tausenden Eisenbahnerinnen und Eisenbahner, die täglich zuverlässig und dabei stets besonnen und freundlich ihren Dienst verrichten, wird viel zu selten ausgesprochen. Und das soll hier geschehen!

## 12. Oktober: Besuch in Nürnberg

Wie es manchmal so ist: Hier ein „Tag der offenen Tür“ wie beim MEC Nürnberg, dort vielleicht noch ein „Sekundärziel“ wie z. B. das DB- Museum – und schon trifft sich eine ganze Community mal wieder zum Schauen, Staunen und vor allem Ratschn! Das Ganze war ziemlich kurzfristig anberaumt, also schnell eine email geschrieben und auf Antworten gewartet. Von den AEF waren Hans Peter, Dieter und ich mit dabei und das sind die Eindrücke.

Zunächst fuhren wir ab 9.54 Uhr mit der S4 nach Nürnberg Hbf, Ankunft dort 10.36 Uhr. Der RE aus Ingolstadt sollte 10.49 Uhr an Gleis 12 ankommen. Es wurden 5 Minuten mehr, sei es drum. Gedränge und Geschiebe auf dem Bahnsteig, aber sehr schnell hatten wir die „Münchner Fraktion“ bestehend aus Franz und Wolfgang ausgemacht. Begrüßung, Schulterklopfen, und dann per S-Bahn und Tram zum MEC.

Der MEC ist vor etwas mehr als zwei Jahren hier in der Nürnberger Südstadt (Gibitzenhof) eingezogen und die Fortschritte beim Wiederaufbau sowohl der ortsfesten H0- Anlage als auch der Modul-H0- Anlage können sich sehen lassen.



Beim MEC stießen auch Thomas und Florian aus Lichtenfels hinzu, sie waren mit dem Pkw unterwegs und hatten leider im Stau gestanden.

Nach ausgiebiger Besichtigung ging es mit der Tram zurück in die Innenstadt und von dort ins DB-Museum. Immer wieder schön zu sehen ist die Entwicklung der Eisenbahn in Deutschland und in Franken. Leider aber fehlt viel an Geschichte und an dem, was ausgestellt wurde, stellten wir zahlreiche Fehler fest.

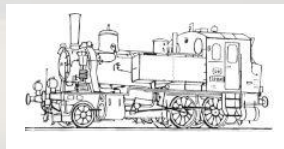
Gegen 17 Uhr verlagerte die Gruppe Richtung City. Leider war der „Handwerkerhof“ komplett ausgebucht, weswegen wir in die „Mauthalle“ (Barfüßer) umzogen, wo es gute Fränkische Wärschdeln mit Kraut und Brot gab. Zwei Stunden später verabschiedeten wir uns an Gleis 12 am Hbf mit Aussicht auf ein nächstes Treffen, wann und aus welchem Grund auch immer. Letzteres findet sich immer und spontan.



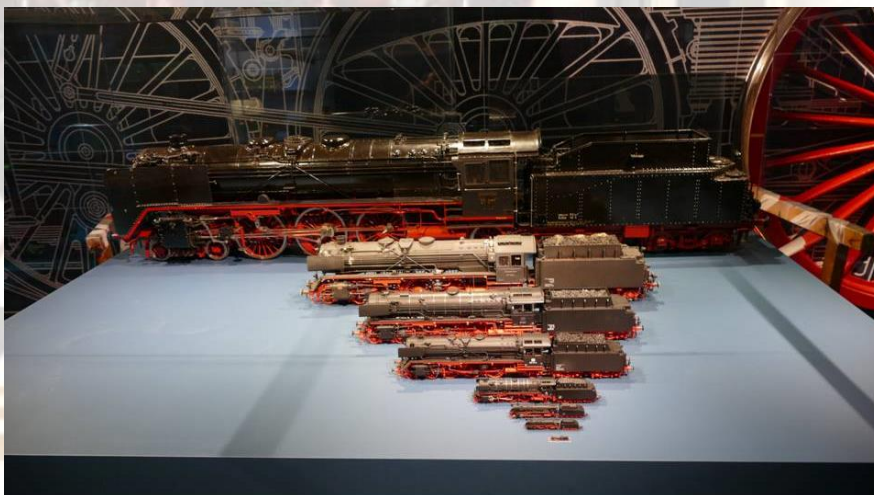
Endhaltestelle Gibitzenhof in der Nürnberger Südstadt. Von hier sind es nur einige 100 Meter zum MEC (fa).



Die feste Anlage des MEC Nürnberg. Der Bahnhof ist von seiner Konzeption her wirklich durchdacht und benötigt trotz ausreichender Gleise nicht übermäßig Platz. Züge mit 8 – 9 Wagen können an den Bahnsteigen halten. Die Gleisentwicklung erfolgt teilweise im nicht sichtbaren Bereich (fa).



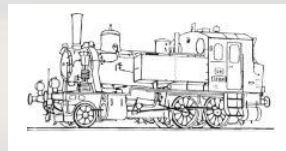
Blick auf die Modulanlage, die im Zugangsbereich aufgestellt war. Wirklich sehenswert ist die Detailversessenheit der Erbauer! (fa)



Ein Fest für Bundesbahner! Die BR001 in allen Spurweiten außer TT (fa).



Fast scheint, daß der Mond auf das hintere Ende des LINT nach Neuhaus/ Pegnitz zu fallen droht. Das ist dann aber doch eine optische Täuschung, unser Trabant ist dort wo er schon immer war (na ja, eigentlich nicht) hpk.



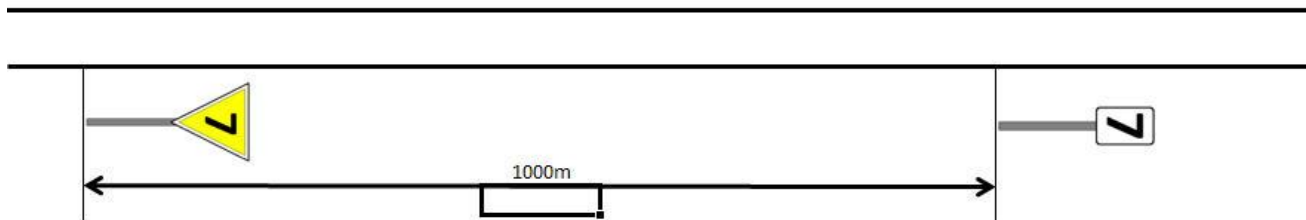
## STRECKENBEGEHUNG

### Geschwindigkeitssignale richtig aufstellen

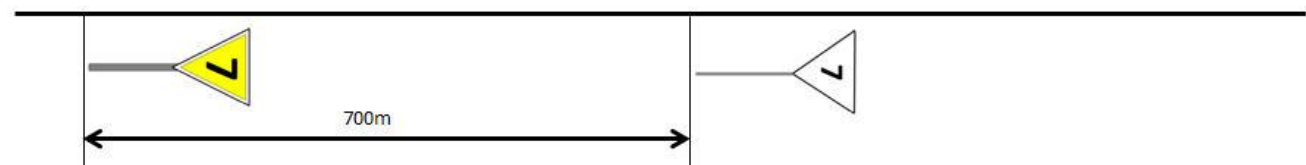
Prinzipiell werden Geschwindigkeitssignale bei drei Gelegenheiten aufgestellt, und diese drei Fälle werden auch unterschiedlich dargestellt, damit sie dem Tf unmißverständlich sind:

- dauerhafte Signalisierung der Fahrgeschwindigkeit,
- längerfristige Langsamfahrstellen und
- vorübergehende Langsamfahrstellen.

Die dauerhafte Signalisierung der Fahrgeschwindigkeit richtet sich nach der Strecke. Muß aufgrund von Gleisbögen die Geschwindigkeit reduziert werden, geschieht das erst durch Voranzeige Lf6 und dann durch das eigentliche Geschwindigkeitssignal Lf7. Heraufsetzungen der Geschwindigkeit werden dagegen nicht vorsegnalisiert. Das Signal Lf6 zeigt ein auf der Spitze stehendes gelbes Dreieck mit schwarz/weißem Rand und einer Kennzahl, die für die angekündigte Geschwindigkeit steht. Das Signal Lf7 ist an Hauptbahnen ein auf der Schmalseite stehendes weißes Rechteck mit schwarzem Rand und schwarzer Kennzahl für die zu fahrende Höchstgeschwindigkeit ab Standort. Lf6 und Lf7 sind rückstrahlend, aber nicht beleuchtet.



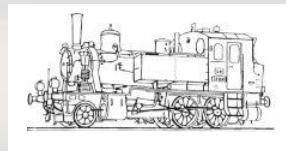
Signalankündigung (70 km/h erwarten) und Signalausführung (70 km/h fahren) einer Geschwindigkeitsabsenkung bedingt durch die Infrastruktur. Das Ankündigungssignal (links) steht im Bremswegabstand (gezeigt wird hier als Beispiel eine zweigleisige Hauptbahn). Eine höhere Geschwindigkeit darf erst gefahren werden, wenn ein entsprechendes Signal (auch: Lf) es anzeigt.



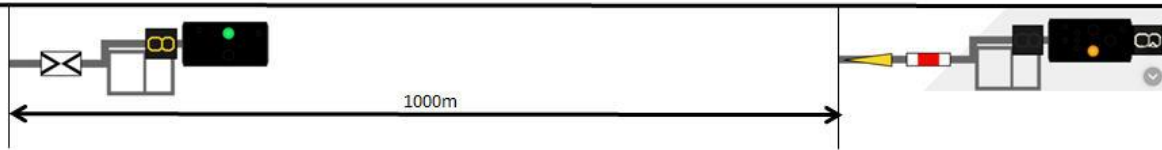
Auf Nebenbahnen wird eine dauerhafte Geschwindigkeitsreduzierung gleichfalls durch das Lf6 angekündigt, hier jedoch durch das Signal Lf4 ausgeführt. Lf4 ist ein auf der Spitze stehendes schwarzes Dreieck mit schwarzem Rand und schwarzer Kennzahl für die ab dem Signalstandort zu fahrende Geschwindigkeit. Lf4 steht im Bremswegabstand zu Lf6, hier 700m. Nicht im Bild dargestellt: Auf Höhe des Lf4 sollte für die Gegenfahrrichtung ein Lf6 für die erlaubte Geschwindigkeit stehen. Auf DR- Gebiet stand bzw. steht anstelle des Lf4 die „Ecktafel“ (rechts unten). Die Aussage ist aber genau dieselbe: Die durch das Ankündigungssignal angezeigte Fahrgeschwindigkeit ist ab hier (Signalstandort) einzuhalten.

Die vorübergehende Anzeige der Fahrgeschwindigkeit geschieht durch an Vor- und Hauptsignal angebrachte Zusatzsignale (Zs) und ist abhängig vom Fahrweg. Diese Form der Geschwindigkeitsanzeige wird meist in Bahnhöfen verwendet. Die Signalankündigung ist meist am Vorsignal, die Signalausführung am Hauptsignal. Allerdings gibt es auch Situationen, bei denen die Signalankündigung erst am Hauptsignal (Einfahr- oder Zwischensignal eines Bahnhofs) geschieht – z. B. Nürnberg Hbf Einfahrt in Gleis 22 von Ansbach aus. Das Ausführungssignal steht dann allein, hier am Bahnsteiganfang (30 km/h) und wird aufgehoben durch das Ausfahrtsignal, sofern es auf „Fahrt“ stehen und eine andere Geschwindigkeit anzeigen würde.

Ist das Ausfahrtsignal eines Bahnhofs mit Zs3 versehen, gilt die angezeigte Geschwindigkeit bis zum Ende des → Weichenbereiches im Bahnhof. Die mit Zs3 signalisierte Geschwindigkeit kann,



dort wo es zulässig ist, durch das Signal Zs10 „Endesignal“ vor Ende des Weichenbereiches aufgehoben werden. Dann gilt die erlaubte Streckengeschwindigkeit.



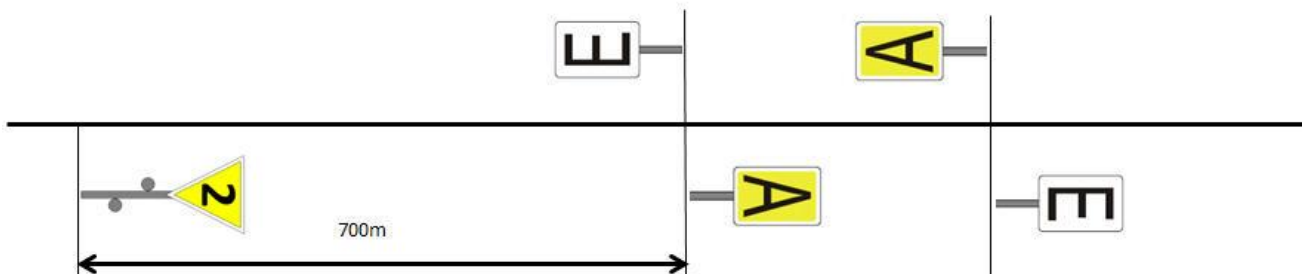
Zusatzsignal Zs3v und Zs3 als Geschwindigkeitsankündigung und Ausführung als Beispiel. Die Signale gibt es auch als an den Signalmasten angebrachte Tafeln. Das Ankündigungssignal steht im Bremswegabstand zum Ausführungssignal. Wir finden sie in der Regel auf Bahnhöfen. Nicht im Bild dargestellt: Auf Höhe des Hauptsignals mit Zs3 steht in der Regel für das Gegengleis (oben) die erlaubte Fahrgeschwindigkeit, falls nicht durch vorherige Signalisierung oder die „Weichenbereichsregelung“ etwas anderes gilt. Zs3 und Zs3v gibt es bei fest signalisierten Geschwindigkeiten auch als Signaltafeln.

Ausführung der Zusatzsignale Zs3v (Voranzeige) und Zs3 (Ausführung) als Lichtsignale und Signaltafeln. Die Signaltafeln sind nachts nicht beleuchtet, aber die Kennzahlen sind in der Regel rückstrahlend.

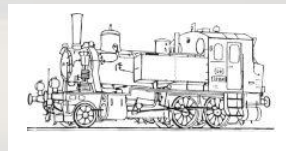
Vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen werden durch das Lf1- Signal angekündigt. Die Signalausführung beginnt an der Lf2- Scheibe („Anfangssignal“) und wird aufgehoben durch die Lf3- Scheibe („Ende“- Signal). Nach Lf3 kann wieder die bisherige Geschwindigkeit vor Lf1 gefahren werden, dazu bedarf es keiner gesonderten Signalisierung. Weicht die erlaubte Fahrgeschwindigkeit hinter Lf3 von der vor Lf1, muß sie durch Lf7 signalisiert werden.

Auf eingleisigen Strecken erfolgt die Signalaufstellung in beide Richtungen (wie im Bild dargestellt, außer Lf1 von rechts nach links). Gilt die La auf zweigleisigen Strecken für beide Streckengleise, so erfolgt die Signalaufstellung jeweils rechts neben dem Richtungsgleis. Bei Gleiswechselbetrieb erfolgt die Signalaufstellung beidseitig und in beide Richtungen. Gilt die La auf zweigleisigen Strecken nur für ein Streckengleis, so erfolgt die Signalaufstellung rechts neben dem betreffenden Richtungsgleis. Bei Gleiswechselbetrieb werden die Signale zusätzlich neben dem betreffenden Gleis in Gegenfahrrichtung links aufgestellt.

Lf1 ist eine auf der Spitze stehende dreieckige gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzer Kennzahl für die angekündigte Langsamfahr- Geschwindigkeit. Bei Nacht erfolgt eine Kennzeichnung durch zwei am Mast angebrachte gelbe, von rechts nach links steigende Signalleuchten. Lf2 ist eine auf der Schmalseite stehende rechteckige gelbe Signalscheibe mit weiß- schwarzem Rand und schwarzem Kennbuchstaben „A“ für „Anfang Langsamfahrstelle“. Lf3 ist eine auf der Schmalseite stehende rechteckige weiße Signalscheibe mit schwarzem Rand und schwarzem Kennbuchstaben „E“ für „Ende Langsamfahrstelle“. Lf1, Lf2 und L3 sind rückstrahlend. Bei Erfordernis können sie beleuchtet werden.



Vorübergehende Langsamfahrstelle an einer eingleisigen Strecke (unten von rechts nach links): Lf1 – Ankündigungssignal, Lf2 Anfangssignal und Lf3 Ende- Signal. Die Signalaufstellung in der Gegenrichtung ist genau drehsymmetrisch.



## WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS ERGEBT

### (K)Ein Plan für unsere Eisenbahn!

(fa) Seit Freitag, dem 20. September, ist das lang erwartete Klimapaket der Bundesregierung auf dem Tisch. Es hat für Zustimmung und Kritik gleichermaßen gesorgt – und beides war zu erwarten. Und die Vertreter beider Lager haben auch irgendwo Recht. Politik ist die Kunst des Machbaren, zumal wenn Vertreterinnen und Vertreter dreier Parteien am Tisch sitzen und jede(r) die eigenen Interessen bestmöglichst umgesetzt sehen will. Aber: das Weltklima an sich, und beileibe nicht das politische, saß und sitzt bei all diesen Verhandlungs- und Gesprächsrunden nicht mit am Tisch. Muß es auch gar nicht, denn es „handelt“ unabhängig jeglicher politischen Einflußnahme und nur auf Basis physikalischer Prozesse, die unsere Politikerinnen und Politiker nicht und die Wissenschaftswelt erst beginnt in all ihrer Komplexität zu verstehen.

Zunächst mal: Es wurde eine 23- seitige Absichtserklärung abgegeben, die Maßnahmen zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>- Ausstoßes vor allem auf den vier vorrangigen Sektoren behandeln: Industrie, Verkehr, Landwirtschaft und Gebäudesanierung. Keine dieser Maßnahmen hat bis zum heutigen Tag Gesetzescharakter, aber es ist geplant, diesen zu schaffen. Da ist genügend Raum für Nachbesserungen. Das als Erklärung für alle, denen das Klimapaket der Bundesregierung nicht weit genug greift. Es ist – zunächst, wie gesagt – richtig, den Dingen Raum für eine Entwicklung zu geben. Auch wenn der Startpunkt reichlich spät oder bereits zu spät sein sollte, ist es besser, etwas zu unternehmen als gar nichts zu unternehmen.

Genau so wahr ist aber auch: Es ist schädlicher, etwas in die falsche Richtung zu unternehmen, als gar nichts zu machen oder sogar mutig in die richtige Richtung zu schreiten.

Um zu sehen, in welche Richtung es geht – die falsche oder die richtige – soll hier der Versuch einer gründlicheren Analyse gemacht werden.

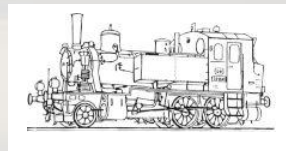
#### Was wurde vereinbart?

- Senkung der Stromkosten (Maßnahme 2): Ab 2021 wird die EEG-Umlage um 0,25 Cent pro kWh gesenkt. Entlang des CO<sub>2</sub>- Bepreisungspfad beträgt die Entlastung 2022 0,5 Cent pro kWh und 2023 0,625 Cent pro kWh.
- Erhöhung der Pauschale für Fernpendler (Maßnahme 3): Zur Entlastung der Pendler wird die Pendlerpauschale ab 2021 ab dem 21sten km auf 35 Cent befristet bis zum 31.12.2026 angehoben.

Kommentar FA: Es ist eine generelle Schwäche dieses Klimapakets, daß den genannten Maßnahmen, wie auch den folgenden, sämtliche Einkommensgerechtigkeit abgeht. Wie gesagt – das läßt sich möglicherweise in nachfolgenden Gesetzen immer noch korrigieren. Im Moment ist es jedenfalls so, daß die Mindestlohnjobberin gleichermaßen von der Pendlerpauschale profitiert wie der Geschäftsführer. Auch wenn sich die Erhöhungen bei beiden unterschiedlich auswirken. Von dem Paket, wie es im Moment formuliert ist, geht jedenfalls klar das Signal aus: „Ich verpöste fröhlich weiter, weil ich es (mir leisten) kann!“

#### Sektor Verkehr:

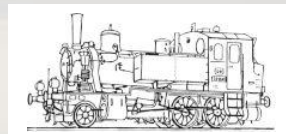
- Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur für die Elektromobilität (Maßnahme 14): Die Bundesregierung hat das Ziel, dass die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur weiter ausgebaut wird und in Deutschland bis 2030 insgesamt 1 Millionen Ladepunkte zur Verfügung stehen. Deshalb fördert der Bund den Aufbau von öffentlichen Ladensäulen mit entsprechenden Programmen bis 2025.
- Förderung des Umstiegs auf elektromobile Pkw (Maßnahme 15): In Deutschland sollen bis 2030 7 bis 10 Mio.-Elektrofahrzeuge zugelassen sein. Mit dem Gesetz zur steuerlichen Förderung der Elektromobilität wird u.a. die Dienstwagenregelung für die Nutzung eines batterieelektrischen Fahrzeuges oder eines Plug-in-Hybrid-Fahrzeuges bis 2030 verlängert. Die



Dienstwagensteuer soll zukünftig darüber hinaus für reine Elektrofahrzeuge bis zu einem Preis von 40.000 Euro von 0,5% auf 0,25% abgesenkt werden. Zudem wird die Steuerbefreiung nach § 3d Kraftfahrzeugsteuergesetz bis zum 31. Dezember 2025 verlängert. Die auf 10 Jahre befristete Dauer der Steuerbefreiung wird bis längstens 31. Dezember 2030 begrenzt. In einem weiteren Schritt wird die von Bund und Herstellern getragene Kaufprämie ab 2021 für Pkw mit Elektro-, Hybrid- und Wasserstoff- /Brennstoffzellenantrieb verlängert und für Autos unter 40.000 Euro angehoben.

- Kraftstoffmix und Förderung fortschrittlicher Bio- Kraftstoffe (Maßnahme 16)
- Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV (Maßnahme 17): Mit der Erhöhung der Bundesmittel nach dem GVFG für den Ausbau des ÖPNV auf 1 Mrd. Euro jährlich ab 2021 hat die Bundesregierung die Voraussetzungen geschaffen, die Attraktivität des ÖPNV zu verbessern. [...] Damit bereits in den nächsten Jahren zusätzliche Ausbaumaßnahmen konkret geplant werden können, beabsichtigt die Bundesregierung, die Mittel ab 2025 auf 2 Mrd. Euro jährlich zu erhöhen. **Die Modernisierung und klimaschonende Umrüstung von Busflotten werden durch die Verstärkung der Förderung von Bussen mit elektrischen und wasserstoffbasierten Antrieben sowie Bussen, die mit Biogas betrieben werden, weiter vorangetrieben** (Hervorhebung FA).
- Ausbau von Radwegen (Maßnahme 18)
- Erhöhung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs (Maßnahme 19): Der Bund und die Deutsche Bahn werden bis 2030 86 Mrd. € investieren, um das Schienennetz zu erneuern. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur weiter erhöht. [...]
- Stärkung des Schienengüterverkehrs (Maßnahme 20): Auch der Schienengüterverkehr wird von der Modernisierung und Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz deutlich profitieren. Gütertransport auf der Schiene wird dadurch schneller und attraktiver. Mit der Stärkung des Kombinierten Verkehrs bringen wir mehr Güter auf die Schiene. Zur stärkeren Verlagerung von Gütern auf die Schiene werden wir den Einzelwagenverkehr als Alternative zum LKW fördern.
- Kapitalerhöhung (bei der DB AG – Maßnahme 21): Der Bund wird sich von 2020 bis 2030 jährlich mit 1 Mrd. zusätzlichen Eigenkapitals an der DB beteiligen.
- CO<sub>2</sub>- arme Lkw in den Verkehr bringen (Maßnahme 22): Ziel ist es, dass bis 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe sein wird. Zur Förderung des Ladeinfrastrukturausbaus legt die Bundesregierung noch in diesem Jahr den Masterplan Ladeinfrastruktur vor. Zudem werden eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung der LKW-Maut zugunsten klimaschonender Antriebe und die notwendige Novelle der Eurovignetten- Richtlinie vorangetrieben.
- Modernisierung der Binnenschifffahrt und Nutzung von Landstrom in Häfen (Maßnahme 23)
- Entwicklung strombasierter Kraftstoffe (Maßnahme 24): Mittel- und langfristig muss auch die Brennstoffzellentechnologie auf Wasserstoffbasis im Mobilitätssektor zu einer breiten Anwendung gelangen. Die Bundesregierung wird bis zum Jahresende eine Nationale Wasserstoffstrategie erarbeiten. Es wird auch eine industriepolitische Initiative der Europäischen Union zum Aufbau einer leistungsfähigen E-Fuel-Versorgung auf den Weg gebracht.
- Digitalisierung der Mobilität (Maßnahme 25): Eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes wird die Voraussetzungen für neue digitale Mobilitätsdienste schaffen. Die Bundesregierung wird die praxisnahe Erprobung von Automatisierung, Vernetzung und dem Einsatz von Künstlicher Intelligenz für nachhaltige Mobilität auf digitalen Testfeldern und Demonstrationsvorhaben fortsetzen und intensivieren. Der Ausbau der schnellen Breitband- und Mobilfunknetze wird weiter unterstützt.
- Konsequent CO<sub>2</sub>- bezogene Reform der Kfz- Steuer (Maßnahme 26): Die Bundesregierung wird die Kfz-Steuer stärker an den CO<sub>2</sub>-Emissionen ausrichten und dazu ein Gesetz zur Reform der Kfz-Steuer bei PKW vorlegen, so dass von dieser eine deutlich stärkere Lenkungswirkung beim Neuwagenkauf hin zu emissionsärmeren bzw. emissionsfreien Antrieben ausgeht. Für Neuzulassungen ab dem 1. Januar 2021 wird die Bemessungsgrundlage der Steuer hauptsächlich auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro km bezogen und oberhalb 95 gCO<sub>2</sub>/km in zwei Emissionsstufen erhöht.





- Bahnfahren billiger, Fliegen teurer machen (Maßnahme 27): Flüge sind oft kostengünstiger als die Bahnfahrt zum gleichen Ziel. Unter Klimaschutzgesichtspunkten ist dies eine falsche Anreizwirkung. Deshalb wird die Bundesregierung ein Gesetz vorlegen, um zum 1. Januar 2020 die Luftverkehrsabgabe in dem Umfang zu erhöhen, damit im Gegenzug die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr von 19% auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7% gesenkt werden kann. Damit wird Bahnfahren um 10% günstiger. Im Zuge der Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes werden Dumpingpreise bei Flugtickets verhindert, indem diese nicht zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen.
- Modellprojekte für ÖPNV- Jahrestickets (Maßnahme 28): Die Bundesregierung wird zusätzlich 10 Modellprojekte zur Stärkung der ÖPNV unterstützen, zum Beispiel die Einführung von 365 Euro Jahrestickets.

Nimmt man sich die Pressekonferenz des Klimakabinetts vor, sie dauerte übrigens 33 Minuten und etwas, dann fiel dort das Stichwort „ÖPNV“ (Öffentlicher Personen- Nahverkehr) in Zusammenhang mit der Ergänzung „Ausbau“ überproportional bezogen auf den Verkehrssektor. Klingt erst mal gut. Insgesamt geistert hier die unglaubliche Summe von 100 Mrd. Euro herum, die auch gut klingt. Woanders sind es 156 Mrd. (die ich allerdings nicht nachvollziehen kann). Wer jedoch etwas genauer liest, etwas mehr nachdenkt und vielleicht auch die vergangenen AEF- Journale aufmerksamer gelesen hat, bekommt große Fragezeichen in die Augen. Denn in der unglaublich erscheinenden Summe sind bereits alle Kosten für den Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten (an die 65 Mrd. Euro). Laufzeit zunächst bis 2038. Na gut, wenn die tatsächlich ausgegeben werden wie angedacht, ergäbe sich für alle BVWP- Maßnahmen eine gewisse Planungssicherheit. 12 Mrd. Euro gehen in die (ebenfalls bereits beschlossene!) Aufstockung der Finanzmittel nach dem Gemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz (GVWFG), wobei sich die Aufstockung auf 6,6 Mrd. Euro beläuft. „Eingepreist“ sind ebenfalls die jährlichen Steigerungen der Regionalisierungsmittel um 1,8% sowie die jährlichen Finanzausstattungen, die die DB ohnehin kriegt. Bleiben am Ende 11 Mrd. Euro, die in die Erhöhung des Eigenkapitals gehen. Eine konkrete Vorgabe, wie diese Mittel zu verwenden sind, gibt es (noch) nicht.

So viel erstmal zur Einordnung der Zahlen.

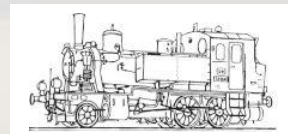
In den Klang mischen sich bei Anhören der Bundespressekonferenz zu selbigem Thema erste Dissonanzen. Denn beim Verkehrssektor geht es in erster Linie um Autos, Autos, Autos. Autos, die sich der Bürger auf dem Land neu kaufen will, Autos mit neuen Technologien, Autos als Sinnbild für ein Miteinander von Klimawende und Erhalt bzw. Ausbau von Arbeitsplätzen. Die neuen Autos sollen grün sein und die zugehörige Industrie auch. Manch einem ist es vielleicht noch nicht aufgefallen: Die „zugehörige Industrie“ hat erst vor wenigen Jahren einen fundamentalen und in seinen Auswirkungen ungekannten Betrug am Kunden weltweit unternommen. In den USA hagelte es Strafen in Milliardenhöhe, in Deutschland klatscht man sich in den Chefetagen auf die Schenkel vor Lachen, weil die Betrüger hier keine ernsthaft gemeinten Strafen fürchten müssen.

Bleibt festzuhalten: Das Auto ist beim Verkehrssektor im Klimapaket die Nummer eins.

Und der ÖPNV? Siehe: Autos, Autos, Autos. Nur daß hier von Bussen gesprochen wird. Busse, die sich die Städte neu anschaffen wollen, Busse mit neuen Technologien, Busse als Sinnbild für ein Miteinander von Klimawende und Erhalt bzw. Ausbau von Arbeitsplätzen. Die neuen Busse sollen grün sein und die zugehörige Industrie auch. Manch einem ist es vielleicht noch nicht aufgefallen: Die „zugehörige Industrie“ hat erst vor wenigen Jahren einen fundamentalen und in seinen Auswirkungen ungekannten Betrug am Kunden weltweit unternommen. In den USA hagelte es Strafen in Milliardenhöhe, in Deutschland klatscht man sich in den Chefetagen auf die Schenkel vor Lachen, weil die Betrüger hier keine ernsthaft gemeinten Strafen fürchten müssen.

Bleibt festzuhalten: Der Bus ist beim ÖPNV im Verkehrssektor des Klimapakets die Nummer eins.

Wie sieht es beim Güterverkehr aus? Na ja, fast schon peinlich darauf hinzuweisen, aber – siehe Autos, Autos, Autos. Nur daß hier von Lkw gesprochen wird. Lkw, die sich die Unternehmen neu anschaffen wollen, Lkw mit neuen Technologien, Lkw als Sinnbild für ein Miteinander von Klimawende und Erhalt bzw. Ausbau von Arbeitsplätzen. Die neuen Lkw sollen grün sein und die zugehörige Industrie auch. Manch einem ist es vielleicht noch nicht aufgefallen: Die „zugehörige Industrie“ hat erst vor wenigen Jahren einen fundamentalen und in seinen Auswirkungen ungekannten Betrug



am Kunden weltweit unternommen. In den USA hagelte es Strafen in Milliardenhöhe, in Deutschland klatscht man sich in den Chefetagen auf die Schenkel vor Lachen, weil die Betrüger hier keine ernsthaft gemeinten Strafen fürchten müssen.

Bleibt festzuhalten: Der Lkw ist beim Güterverkehr im Verkehrssektor des Klimapakets die Nummer eins.

Und wie ist es beim Schienenverkehr? Allgemeine Grundstimmung: Ja, da müßte auch was gemacht werden. Allgemeine Grundstimmung ist aber auch: Der Ausbau der Eisenbahn- und Straßenbahn- Infrastrukturen läuft, wenn überhaupt beachtet, unter „ferner liefen“.

Zur Illustrierung dessen, was ganz allgemein beim SPNV geplant ist, möchte ich nur nachstehende Zitate anführen:

Reinhard Klimmt, SPD, Bundesverkehrsminister, 2000:

*„Wir müssen die Bahn ertüchtigen, damit sie ihre Leistung verstärken kann. Wir wollen eine Verdoppelung bis zum Jahre 2015 erreichen.“*

Kurt Bodewig, SPD, Bundesverkehrsminister, 2001:

*„Wenn unser Ziel gelingt, denn Verkehr auf der Schiene zu verdoppeln, den Güterverkehr, damit entlasten wir natürlich auch die Straßen.“*

Wolfgang Tiefensee, SPD, Bundesverkehrsminister, 2008:

*„Wir wollen mehr Verkehr auf die Schiene bringen.“*

Peter Ramsauer, CSU, Bundesverkehrsminister 2010:

*„[...] müssen wir alle Anstrengungen im Bereich der Schiene unternehmen.“*

Alexander Dobrindt, CSU, Bundesverkehrsminister 2016:

*„Es ist ein Bundesverkehrswegeplan, der sehr klar auch darauf achtet, dass wir Güter auf die Schiene weiter verlagern können, und dies stärker als bisher.“ (Alle Zitate – Quelle: Frontal 21 vom 26.09.2019, aufbereitet von DSO)*

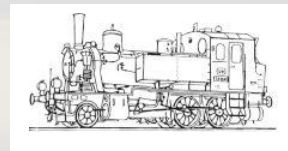
Auch wenn vom aktuellen Bundesverkehrsminister kein einprägsames Zitat vorliegt – man kann es sich (leider) denken.

Ist das eine persönliche Wahrnehmung, eine in verzerrter Form? Das kann man so sehen, ich halte mich an das, was über die Sender gegangen ist und was ich – einigermaßen distanziert, emotionslos weil ohne Erwartungen – zur Kenntnis genommen habe.

Was wären denn meine Erwartungen? Was würde ich mir ganz persönlich für den Schienenverkehr wünschen? Ohne zu sehr ins Detail zu gehen:

Erstens: Formulierung einer Aufgabenstellung für die Deutsche Bahn AG durch den deren Eigentümer, die Bundesrepublik Deutschland und damit durch den Steuerzahler und damit wiederum durch Millionen täglicher Bahnreisender. Denn: Diese Aufgabenstellung gab es bisher nicht und sie gibt es auch nicht. Die Erwartungshaltung des Deutsche Bahn- Eigentümers ist immer noch die aus den Mitte der 1990er Jahren: „Der Markt wird es schon regulieren und wir als Staat erwarten die Rendite“. Nun, der Markt hat es reguliert, der Markt, garniert mit einer gehörigen Portion Unfähigkeit der handelnden Entscheidungsträger auf Seiten der Bundesrepublik wie auch der DB AG, hat genau das Resultat generiert, das wir heute haben: Eine bis fast zur Unkenntlichkeit rasierte Bahn-Infrastruktur – an Netz, an rollendem Material und an Personal. Was eine Null- Rendite des Staatsunternehmens zur Folge hatte. Mehr noch: Die Schuldengrenze von 20,4 Milliarden Euro ist inzwischen locker geknackt, aber weder bei der DB noch beim Eigentümer BRD interessiert das irgendjemanden! Da wäre es angesagt, den Eisenbahnerberuf als erstrebenswert weil für die Daseinsvorsorge wichtig wieder in den Blickpunkt zu rücken. Und weiter wäre es angesagt, eine Grundversorgung an Fern- und Güterverkehr zu definieren. Vielleicht geschieht das noch in den Gesetzgebungsverfahren, meine persönliche Erwartung ist jedoch sehr niedrig.

Zweitens – geht aus erstens hervor: Wegfall der Deckelung der Anhebung der Regionalisierungsmittel für die Bestellung des SPNV (Schienen- Personen- Nahverkehrs). Hierzu sollte Herr S. viel-



leicht auch mal auf seine Amtskollegen der Länder hören. Denn diese haben folgende Forderungen:

*Die Länder haben zur Attraktivitätssteigerung im Schienenpersonennahverkehr erhebliche finanzielle Anstrengungen unternommen und dabei mit stetig wachsenden Fahrgastzahlen große Erfolge erzielt. Um die steigenden Personal- und Energiekosten abzudecken und die angestrebten Qualitätsverbesserungen sowie die Verdoppelung der Fahrgastzahlen auch im Schienenpersonennahverkehr zielgerichtet realisieren zu können, ist eine schrittweise Erhöhung der bisher vorgesehenen Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln erforderlich.*

*Die Verkehrsministerkonferenz betont ihren Standpunkt, dass auch die Infrastrukturfinanzierung von SPNV-Strecken und deren Elektrifizierung dem Gewährleistungsauftrag des Bundes (vgl. Artikel 87e Grundgesetz) unterliegt. Sie unterstützt ausdrücklich das Gesamtkonzept eines fahrplanbasierten Infrastrukturausbaus entsprechend den Zielstellungen des Deutschlandtaktes. Sie geht weiterhin davon aus, dass der Bund dabei in seiner Zuständigkeit für den Fernverkehr ein flächendeckendes Fernverkehrsangebot für alle Teile des Landes sicherstellen wird.*

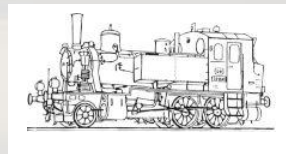
*Die Verkehrsministerkonferenz misst der Barrierefreiheit im Schienenpersonenverkehr im Zusammenspiel von Bahnhöfen, Zügen und Service große Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang fordert sie die Gleichbehandlung von Bahnsteigen mit 55 cm und 76 cm Höhe durch den Bund.*

*Obwohl die Investitionen des Bundes in den Schienenverkehr in den vergangenen Jahren spürbar erhöht wurden, bleibt das System Schiene in Deutschland insgesamt noch immer unterfinanziert. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für erforderlich, die Investitionen in das Schienennetz weiter deutlich anzuheben und auf hohem Niveau zu verstetigen. Die Verdopplung der Pro-Kopf-Investitionen von ca. 77 Euro im Jahr 2018 auf mittelfristig 150 Euro wäre aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz eine geeignete Zielstellung. Im Interesse der Verstetigung und der überjährigen Finanzierung von Investitionen bittet die Verkehrsministerkonferenz die Bundesregierung, die Schaffung eines „Sonderfonds Schienenverkehr Deutschland“ zu prüfen und Vorschläge für seine rechtliche und finanzielle Ausgestaltung vorzulegen. Die Verkehrsministerkonferenz fordert, dass sichergestellt ist, dass die Eigenkapitalerhöhung auch zwingend in die Schieneninfrastruktur investiert wird (Quelle: Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 9./10. Oktober 2019 in Frankfurt/Main - gekürzt).*

Drittens: Sofortiger Stopp aller Infrastruktur- Neu- oder –ausbaumaßnahmen, die sich wenigstens noch in der Planungsphase befinden oder bei noch nicht mit dem Bau begonnen wurde. Warum? Bereits nach dem Schienengüterverkehrspakt voriges Jahr flöteten die Bahn- Oberen: Wir haben verstanden, wir wollen besser werden, wir wollen pünktlicher werden. Und was ist geschehen? Nichts. Der ganze Schlendrian geht so weiter wie ehemals. Wird irgendwo gebaut, erfolgt weiterhin eine Komplettsperrung der Strecke – am besten zu beobachten derzeit auf der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg zwischen Hannover und Göttingen oder beim Weichentausch in Nürnberg Hbf (wir berichteten im vorigen Journal). Bleibt festzuhalten: Die wertere Bahnkundschaft ist nur dann willkommen, wenn sie ihre Fahrkarte zahlt. Welchen Wert diese hat – Stichwort Zugausfälle, Zug verkehrt heute nur einteilig, Zug endet heute außerplanmäßig in ... - das ist den Plüschetagen schon wieder egal. Denn: Das Geld ist ja eingelaufen. Bleibt auch festzuhalten: Wenn die verehrte Bahnkundschaft erstmal gezahlt hat, möge sie bitte nach eigenem Gutdünken ans Ziel kommen. „Überraschungen“ gibt es immer genug.

Ursache – wenigstens eine von vielen: Die „Rasur“ der Infrastruktur. Jede so genannte „Ausbaumaßnahme“ zieht weiterhin den Abbau von Weichen, Überholgleisen und Bahnsteigen nach sich mit der Folge, daß Ausweichmanöver und Überholungen immer unmöglicher werden. Daran wird auch ETCS nichts ändern, obwohl es Netzvorstand Pofalla beinahe vor Jahresfrist vollmundig versprach. Daran ändern aber auch so genannte „Blockverdichtungen“ nichts, denn wo es keine Ausweich- und/ oder Überholmöglichkeit gibt, kann der nachfolgende Zug einem voraus fahrenden in kürzerem Abstand folgen, aber mehr auch nicht.

Wenn mit bestehender Infrastruktur und ETCS/ Digitalisierung die Durchlaßfähigkeit gesteigert werden kann, dann soll es so geschehen. Aber wenn dies an verschiedenen Stellen nicht möglich ist – und das sind sehr viele Stellen – dann bitte nehmt Geld in die Hand und baut die Flaschenhalse aus!



## Geplante Änderungen zum Fahrplanwechsel 2019

Die DB setzt mit dem neuen Fahrplan auf eine stärkere Vertaktung der Verbindungen und auf Verkehrswachstum zwischen den Metropolregionen in Deutschland. Auf wichtigen ICE-Linien kommen mehr Züge zum Einsatz, damit erhöhen sich Angebot und Platzkapazität. Auch weitere Sprinterzüge sorgen für mehr Verbindungen:

- Zusätzliche Fahrten auf den ICE-Linien Berlin – Erfurt – München und Berlin – Braunschweig – Frankfurt/Main sorgen für einen lückenlosen Stundentakt.
- Auf besonders nachfragestarken Verbindungen wie Hamburg – Rhein/Ruhr ergänzen weitere Sprinter- und Verstärkerzüge den bestehenden Stundentakt. So erhöht sich das Angebot zwischen Hamburg und Nordrhein-Westfalen um 15 Prozent.
- Das Angebot zwischen Berlin und München sowie zwischen Hamburg und Köln wächst um jeweils rund 10 Prozent.
- In einem weiteren Schritt wird die DB ab Ende 2021 erstmals einen 30-Minuten-Takt zwischen Hamburg und Berlin fahren. Damit entsteht zwischen den zwei größten deutschen Metropolen ein im Vergleich zur Straße in Sachen Reisezeit, Komfort und Klimabilanz unschlagbares Angebot.

Im neuen Fahrplan kann die Bahn immer stärker auf ICE 4 setzen: Zurzeit kommt alle drei Wochen ein fabrikneuer ICE 4 auf die Schiene. Insgesamt hat die DB 137 ICE 4-Züge bestellt. Der ICE 4 verfügt über eine höhere Sitzplatzkapazität und die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme. Bereits im kommenden Jahr werden somit mehr als 300 ICE-Fahrzeuge unterwegs sein.

Der ICE 4 kommt erstmals entlang des Oberrheins und in der Schweiz zum Einsatz. Ab Dezember wird die ICE-Verbindung Hamburg – Frankfurt/ Main – Karlsruhe – Basel – Zürich – Chur weitgehend mit dem ICE 4 gefahren, die bislang mit dem ICE 1 bedient wurde. Ab Juni 2020 kommt dann die ICE-Verbindung Berlin – Frankfurt/Main – Karlsruhe – Basel – Bern – Interlaken hinzu.

Mit dem Fahrplanwechsel Mitte Dezember geht die neue Fernverkehrslinie Dresden – Berlin – Rostock an den Start. Zunächst mit zehn Fahrten am Tag – und ab 8. März 2020 dann im Zwei-Stunden-Takt und mit 16 Fahrten – sorgt die neue Linie dauerhaft für eine Verdopplung des bestehenden Angebots zwischen Großstädten und Regionen im Freistaat Sachsen, Brandenburg, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern. Dabei erhalten sechs Orte einen regelmäßigen zweistündlichen Fernverkehrsanschluss: Elsterwerda, Oranienburg, Neustrelitz und Waren (Müritz). Im Mai 2020 kommen Warnemünde und der Berliner Flughafen Schönefeld hinzu. Darüber hinaus bietet ein gemeinsam mit den Ländern und Aufgabenträgern entwickelter Fahrplan gute Anschlüsse vom Fern- an den Nahverkehr.

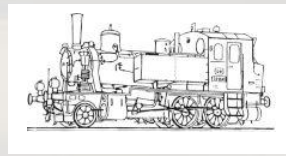
Auch auf anderen Verbindungen erhöht die DB den Reisekomfort. Statt der bislang eingesetzten Intercity-Wagen, die zum Teil über 40 Jahre alt sind, kommen vermehrt moderne ICE-Züge zum Einsatz. Fahrgäste profitieren dadurch von kostenlosem WLAN, dem ICE-Portal, Ruhe- und Familienbereichen sowie Kleinkindabteilen.

### *Neue Verbindungen ins Ausland und über Nacht*

Der neue Fahrplan lässt auch Europa noch enger zusammenwachsen:

- Gemeinsam mit den Tschechischen Bahnen (CD) und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bietet die DB ab Mai eine neue Railjet-Verbindung Berlin – Dresden – Prag – Wien – Graz an.
- Nach Polen wird das Angebot ebenfalls verbessert: Zwischen Berlin und Warschau verkürzt sich ab Sommer 2020 die Reisezeit in den Eurocity-Zügen um 30 Minuten.

Auch im Nachtverkehr baut die DB ab Fahrplanwechsel ihr Angebot weiter aus: In Kooperation mit den ÖBB gibt es auf den Strecken Zürich–Berlin und Zürich–Hamburg eine neue Intercity-Nachtverbindung. Dabei fahren die Nacht-IC auf diesen Strecken im Verbund mit den klassischen Nachtzügen der ÖBB (*Quelle: PM der DB AG vom 10.10.2019, verkürzt*).



## DB lässt KISS- Züge der Westbahn bei Stadler umbauen

Die DB Fernverkehr AG hat im Amtsblatt der EU eine Freiwillige Ex- ante- Transparenzbekanntmachung zum Umbau von 17 Doppelstocktriebzügen "Stadler KISS 1 u. 2" veröffentlicht.

Für den Betrieb von 17 Zügen der Baureihen 4010 und 4110 (KISS 1 und KISS 2 der Firma Stadler) wird für die Lieferung und Umsetzung spätestens im März 2022 ein Gesamtauftragspaket vergeben. Dieses enthält die Erweiterung der Baureihe 4110 von vier- auf sechsteilige Züge durch Integration von 18 Mittelwagen, Redesign-Maßnahmen für alle 17 Züge der Baureihen 4010 und 4110 (Umbauten und Umgestaltungen im Innenraum, Integration der Fahrgast-IT und Außenlackierung der BR 4010), das Upgrade des bestehenden ETCS-Systems auf Baseline 3 und die Inbetriebnahme nach Umbau einschl. aller Fahrzeuggenehmigungen für die Schweiz, Österreich und Deutschland.

Die Fa. Stadler ist Hersteller der doppelstöckigen elektrischen Triebzüge KISS der Baureihen 4010 und 4110. Der Fa. Stadler stehen sowohl die Rechte an der Sicherungs- und Leittechnik einschl. Software und Sourcecodes als auch die Produktionsrechte an den Fahrzeugen ausschließlich zu. Mit Blick auf die Komplexität des zeitgleichen Gesamtumbaus deren Schwerpunkt die Integration zweier zusätzliche Mittelwagen und sämtlicher Genehmigungen bei den zuständigen Genehmigungsbehörden kommt kein anderer Lieferant in Betracht.

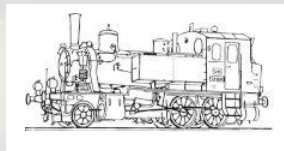
Die Deutsche Bahn hatte im Juli 2019 17 Doppelstockzüge von der österreichischen Westbahn gekauft, die als Intercity 2 auf der neuen Linie Dresden – Berlin – Oranienburg – Rostock eingesetzt werden sollen.

Ausgeschrieben in Anführungszeichen da aus (nachvollziehbaren) technischen Gründen der Auftrag nur an Stadler gehen kann ("Die Erlangung des Umbau- und Zulassungserfolges ist vollständig durch den OEM Fa. Stadler am Markt erlangbar."). Westbahn hatte ja schon eine Option darauf. Ist die an die DB 'weiterverkauft' worden? Oder wird aufgrund anderer Umbauarbeiten sowieso der Preis neu ausgehandelt (die Neulackierung könnte technisch sicher auch jemand anders als Stadler machen). Abgesehen davon dass die DB allgemein mächtig am Ausweiten der Kapazität ist, macht der Umbau sicher schon allein aus Gründen eines einheitlicheren Fuhrparks Sinn (wobei es vielleicht Strecken gibt wo ein 4-Teiler + 6-Teiler an den Bahnsteig passen aber zwei 6-Teiler nicht).  
(Quelle: Lokreport vom 15.10.2019, leicht gekürzt).

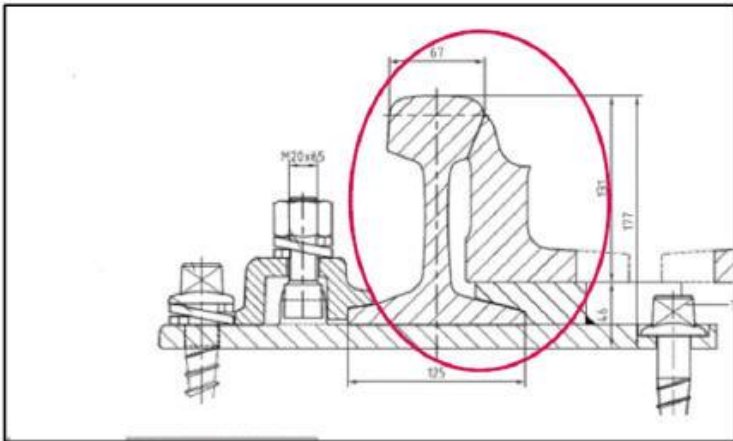
## Bericht der Schweizerischen Unfall- Untersuchungsstelle zur Entgleisung des ICE75 in Basel SBB liegt vor

*„Die Zugkomposition ICE 75 fuhr am 29. November 2017 etwa um 10:07 Uhr in Hamburg Altona ab. Nach dem Halt in Basel SBB war die Weiterfahrt bis Chur geplant. Der ICE-Zug war mit ungefähr 500 Passagieren besetzt. Er fuhr um etwa 16:53 Uhr im Bahnhof Basel Badischer Bahnhof ab, um nach Basel SBB ins Gleis 5 zu gelangen. Bei der Einfahrt im Bahnhof Basel SBB entgleiste der neunte Wagen auf der Doppelkreuzungsweiche 317. Als Folge entgleiste danach auch der vorausrollende achte Wagen mit beiden Drehgestellen. Der nachlaufende, zehnte Wagen entgleiste mit dem ersten Drehgestell nach links. Durch die Entgleisung wurde die Zugkomposition nicht getrennt.“*

Die Schweizerische Unfall- Untersuchungsstelle (SUST) hatte unmittelbar danach die Ermittlungen aufgenommen. Diese erstreckten sich auf Untersuchungen an den Fahrzeugen der ICE1- Garnitur wie auch am Fahrweg, insbesondere an der Weiche 317 im Bf. Basel SBB. Im Bericht der SUST wird sie als doppelte Kreuzungsweiche (DKW) in „versteilter“ Ausführung bezeichnet, bei der in einem Strang der Bogenradius durch das Herzstück hindurch bis an das Weichenende verläuft. Die Spitze der Weichenzunge befindet sich 6.5 m hinter dem Beginn des Einfahrbogens mit einem Radius von 185 m. Damit ist der Radius etwas geringer als der DB- Pendant, bei dem zudem die Weichenneigung 1:9 beträgt, worin im Bericht über den Neigungswinkel der DKW 185 nichts ausgesagt wird.



„Die Weichenzunge ist mit einem sogenannten Jüdel-Verschlosssystem versehen. Bei diesem Verschlussystem werden die Zungen gegenseitig mit der mittig angeordneten Verschlussplatte verbunden. Eine feste Verbindung zwischen Stockschiene und Zunge besteht jedoch nicht. [...] Wenn die Stockschiene sich unter Einwirkung von durch Spurführungskräfte generierten Querkräften seitlich bewegt, kann sich zwischen Weichenzunge und Stockschiene ein horizontaler Abstand bilden. Dieser Abstand wird als «Klaffen» bezeichnet. Darunter wird der lotrechte Abstand zwischen der Zungenspitze und der Stockschiene verstanden. Wenn die Weichenzunge an der Stockschiene anliegt, beträgt das Klaffmass 0 mm (Abbildung 8). Wenn das Klaffmass kleiner als 3 mm ist, gilt die Weiche als entgleisungssicher.“



Querschnitt durch die geschilderte Situation: in dieser Abbildung (Abbildung 8 im Bericht der SUST) liegt die Zunge an der Backenschiene (im Bericht „Stockschiene“ genannt) an, das Klaffmaß = 0 mm.

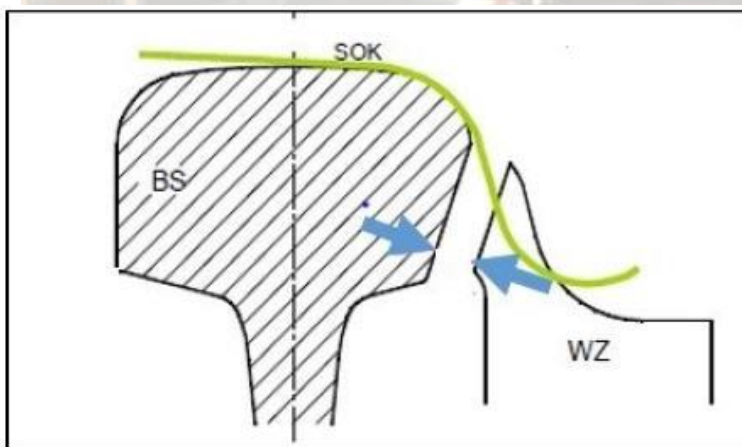
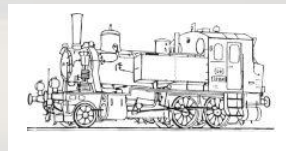


Abbildung 9 im Bericht der SUST: Die blauen Pfeile markieren einen Spalt zwischen Weichenzunge (WZ) und Backenschiene (BS). Dessen Entstehung ist schon lange bekannt und in gewissen Größen allein physikalisch bedingt und deswegen auch nicht zu verhindern. Insbesondere dann, wenn weiter in Fahrrichtung ein Rad gegen die Weichenzunge drückt und damit das Zungenende auf- und von der Backenschiene weg biegt. Bis 3mm Klaffmaß besteht allerdings keinerlei Gefahr, bis 6,5 mm Klaffmaß ist die Gefahr, daß eine Entgleisung infolge des Klaffens passieren kann, „nach menschlichem Ermessen nicht möglich“, also sehr, sehr unwahrscheinlich.

Interessant sind in diesem Zusammenhang zwei Details: a) Das Klaffmaß wird aus einseharen Gründen im unbelasteten Zustand der Weiche gemessen und b) gibt es bei der SBB (offenbar?) keine Regelwerksvorgaben zur Größe des Klaffmaßes unter betrieblicher Belastung.

Im Zuge der Ermittlungen wurde an der betreffenden Stelle der Weiche DKW 317 ein Klaffmaß von 10mm festgestellt. Das ist nun keine Kleinigkeit mehr, liegt doch der Wert mehr als das Doppelte über dem absolut unkritischen Bereich und immer noch um die Hälfte über dem Erfahrungswert von 6,5mm (den Begriff „Erfahrungswert“ verwendet der SUST-Bericht selber).



Für sich genommen ist der Wert von 10mm immer noch nicht absolut ursächlich, wie die SUST-Ermittlungen ergaben. Da war also noch mehr.

Zum Zeitpunkt des Unfalls herrschten trockene Witterungsbedingungen. Das ist insofern von Bedeutung, weil bei solchen Umständen die Reibwerte zwischen Rad (hier: Spurkranz) und Schiene am größten sind. Für solche Situationen gibt es an den führenden Fahrzeugen Spurkranzschmieranlagen, welche den Reibwert gerade beim Anlaufen der Spurkranzflanke in engen Bögen niedrig halten sollen. Auch der führende Triebkopf des entgleisten ICE75 verfügte über eine solche und in Basel waren die Behälter der Spurkranzschmierung noch reichlich gefüllt. Die Sache jedoch hakte an einem winzigen Detail: Die Sprühdüsen an den führenden Radsätzen waren verstopft und in der Folge funktionierte die Anlage nicht. Die Spurkränze aller Fahrzeuge waren trocken.

Zur Wahrheit gehört jedoch auch: Auf dem Laufweg zwischen Hamburg- Altona und Basel SBB sind die Züge mehrheitlich auf Strecken mit großen Gleisradien und mit Hochgeschwindigkeit unterwegs, auf Infrastruktur also, wo eine Spurkranzschmieranlage praktisch wirkungslos ist.

Auch ergaben weitere Untersuchungen der SUST, daß der Reibwert zwischen Rad und Schiene im konkreten Fall zwar hoch (um 0,5), aber eben auch nicht unzulässig hoch war. Für sich genommen scheidet also das Nicht- Funktionieren der Spurkranzschmieranlage als Ursache für die Entgleisung aus.

Die Vermessung der Profile der Radlaufflächen an den Wagen 7 – 11 (8, 9 und 10 waren teilweise oder vollständig entgleist, 7 und 11 wurden zusätzlich untersucht) erbrachte folgendes: Der Spurkranz des linken Rades am führenden Radsatz des Wagens 9 war „spitzgefahren“. Wie das aussieht, geht aus der Abbildung hervor. Charakteristikum hierfür ist das so genannte qR- Maß, das an der Spurkranzflanke gemessen wird und das größer als 6,5mm sein muß. Am betreffenden Rad betrug es 7,38 mm. Das qR- Maß ist ein Maß für die Steigung der Spurkranzflanke. Der Winkel beträgt im neu profilierten Zustand 67° und das qR- Maß XXX.

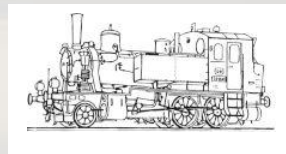
Bleibt zunächst festzuhalten, daß das qR- Maß sowohl nach SBB- als auch nach DB- Maßstäben im erlaubten Bereich lag.



Abbildung 17 im SUST- Bericht: Radlaufflächenprofil des zuerst entgleisten Rades am Wagen 9 im Neu- (blaue Kontur) und nach der Entgleisung verschlissenen Zustand (braune Kontur). Deutlich erkennbar ist der wesentlich steilere Anstieg der Spurkranzflanke im verschlissenen Zustand.

In der Folge wurden noch die Ausdrehwiderstände der ICE1- Fahrwerke sowie das Verhältnis von quasistatischer Führungskraft und Aufstandskraft, das so genannte  $Y/Q$ , an ihnen unter die Lupe genommen.

„Die Sicherheit gegen Entgleisen kann als gewährleistet angesehen werden, wenn das Verhältnis von Führungskraft  $Y$  zu der gleichzeitig vorhandenen Radkraft  $Q$  kleiner als der Grenzwert von 1.2 bleibt [...], der durch die Größe des Reibungskoeffizienten  $\mu$  zwischen Spurkranzflanke und Schienenfahrkante und des Neigungswinkels der Spurkranzflanke bestimmt wird.“



Die Ausdrehwiderstände der Drehgestelle werden durch die Radsatzführung, die Drehhemmung und den Reibwert an den Gleitplatten zwischen Drehgestell- und Wagenkasten- Untergestell beeinflusst. Ohne zu sehr ins Detail gehen zu wollen: Messungen und Simulationen ergaben, daß das Ausdrehen der Fahrwerke im Verhältnis zu den Wagenkästen bei den ICE1 nicht schwieriger ist, als bei gleichartigen Wagenbauarten auch. Die verbauten Drehhemmer sind nur wirksam bei hochfrequenten Anregungen (hohen Geschwindigkeiten), bei niedrigen Geschwindigkeiten wirken sie wie ein herkömmlicher Lenker.

Bei den Gleitplatten wurde lediglich festgestellt, daß an den untersuchten Wagen ein nicht zertifizierter Hersteller im wahrsten Sinne „zum Zuge“ gekommen war.

Aber: All die Umstände zusammen genommen ergaben je nach gerechneter Variante Koeffizienten für  $Y/Q$  von nahe 1,2. Normal werden Werte um 0,8 (oder niedriger) angestrebt.

Fazit: „Die Entgleisung des ICE 75 bei der Einfahrt in den Bahnhof Basel SBB auf der verstellten Doppelkreuzungsweiche 317 ist darauf zurückzuführen, dass infolge des grossen Klaffmasses durch das Wegkippen der Stockschiene im Bereich der Weichenzungen das erste linke Rad des Wagens 9 etwa 50 cm nach der Zungenspitze auf die Zungenoberkante auflief, die Spurführung verlor und nach zwei Metern entgleiste. Im Rahmen der Untersuchung konnte festgestellt werden, dass der ungenügende Schmierzustand der Schienenfahrkanten und der Weichenzungen massgeblich zum Risiko beitragen kann.“

Na ja, das ist noch recht milde ausgedrückt, da die Fehlleistungen der DB Fernverkehr im Bericht zwar genannt werden, im Fazit jedoch schweizerisch erhaben keine Erwähnung finden. Die SUST sprach gegenüber der SBB einige Sicherheitsempfehlungen aus, die bereits nach der Entgleisung eines EC (ETR610) im Bahnhof Luzern am 22. Juli 2017 getroffen worden waren. So werden neu eingebaute Weichenzungen manuell erstgeschmiert und es wird ein Verfahren entwickelt, mit dem das Klaffmaß an Weichenzungen und Backenschienen auch unter rollendem Rad gemessen werden kann.

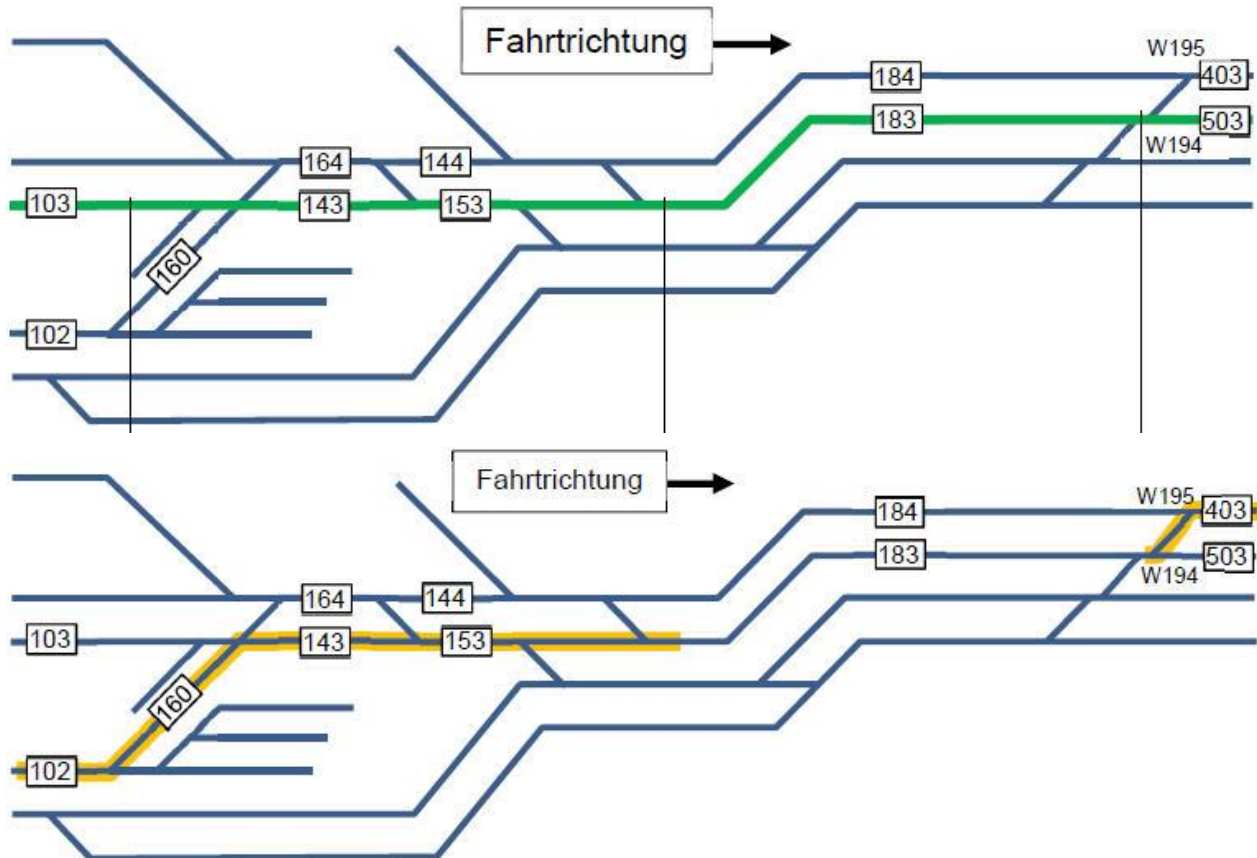
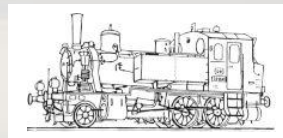
(Quelle: Alle Zitate in kursiv – außer Bildunterschriften – und alle Abbildungen aus dem SUST- Bericht. Der Bericht im Internet veröffentlicht unter der Nr. 2017112902)

## **Bericht der Schweizerischen Unfall- Untersuchungsstelle zur Entgleisung eines ICE zwischen Basel Bad und Basel SBB liegt vor**

„Am 17. Februar 2019 um 20:47 befuhr ein ICE-Zug eine Weiche bei der Ausfahrt aus Basel Badischer Bahnhof. Der vordere Triebkopf und das erste Drehgestell des ersten Wagens fuhren nach der Weiche auf dem rechten Streckengleis weiter. Das hintere Drehgestell sowie der Rest des Zuges wurden auf das linke Streckengleis abgelenkt. Dabei entgleiste das hintere Drehgestell. Der erste Wagen wurde schräg über beide Gleise über ca. 900 m mitgeschleift, bis der Zug rund 20 m vor einer zwischen den beiden Gleisen vorhandenen Tunnelwand zum Stehen kam. Eine Person verletzte sich an der Hand beim Versuch, **den Zug über die Nottüröffnung anzuhalten.**“ (Hervorhebung FA).

Als Ursache der Entgleisung wurde ein unzulässiges Umstellen der Weichenverbindung 194/ 195 an der Blockstelle Gellert (s. Bild nachfolgend) identifiziert. Es ist der Geistesgegenwart des Lokführers zu danken, daß er, aufmerksam geworden durch ungewöhnliche Zerrungen im Zugverband (hervorgerufen durch das Entgleisen auch des unmittelbar folgenden ersten Fahrwerks des ersten Wagens sowie das „Überspringen“ des hinteren Drehgestells am ersten Wagen aus dem Gleis) sofort die Schnellbremsung betätigte. So kamen keine Personen zu Schaden, allerdings waren Sachschäden an Zug und Infrastruktur hoch.





Zusammenlegung der Abbildungen 9 (unten) und 12 (oben) im Bericht der SUST: Oben grün hinterlegt der Planfahrweg des später entgleisten ICE, unten und gelb hinterlegt der (vermutlich irrtümlich) eingestellte Fahrweg für den nachfolgenden ICE.

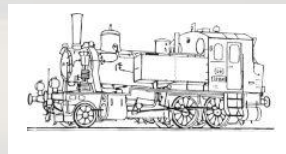
Zur Unübersichtlichkeit der Situation mag beigetragen haben, daß auf Gleis 102 Basel Badischer Bf. ein weiterer ICE abfahrtsbereit für die Fahrt nach Basel SBB stand und dem aus 103 abgefahrenen unmittelbar folgen sollte.

Nachdem alle Aspekte an Infrastruktur, Fahrzeugen sowie an der Stellwerkstechnik untersucht worden waren, kam die SUST zu dem Ergebnis, daß die Unfallursache menschliches Fehlverhalten war.

*„Aufgrund der Feststellungen und deren Analyse ist es denkbar, dass der Fahrdienstleiter sich bei der Eingabe für den zweiten Zug, der dem ersten, später entgleisten Zug folgen sollte, vertippt hatte und ungewollt ein falsches Zielgleis eingab. Die nun eingestellte Folgezugfahrstrasse wollte er hilfsauflösen und durch die Eingabe des neuen Zielgleises ersetzen. Das Stellwerk stellte nicht die erwartete Umfahrzugfahrstrasse ein, sondern die Regelzugfahrstrasse über die ablenkenden Weichen 194 und 195, bevor der ausfahrende Zug diese befahren hatte.“*

Es wird im Bericht auch klargestellt, daß sich das Stellwerk absolut korrekt „verhielt“, die Technik also wie vorgesehen funktionierte, was nichts weniger bedeutet, als daß die Technik sicher war. Lediglich das Hilfsauflösen der für den nachfolgenden Zug eingestellten (und falschen) Folgefahrstraße ohne Prüfung, ob der vorausgefahrte ICE den Abschnitt bereits vollständig verlassen hatte, bewirkte die fatale Entwicklung.

*„Massgebend für die Einstellung der Regelzugfahrstrasse oder der Umfahrzugfahrstrasse war, ob die betroffenen Weichen verschlossen waren oder nicht. Da durch die Hilfsauflösung auch der Weichenverschluss der Weiche 194 in Rechtslage aufgelöst wurde, stellte das Stellwerk die Regelzug-*



*fahrstrasse über die zu diesem Zeitpunkt unverschlossene Weiche 194 ein, was die Ansteuerung zur Umstellung bedeutete.“*

Über die Hilfsauflösung der eingestellten Fahrstraße befindet der SUST- Bericht durch Zitierung des Regelwerkes:

*Der Notauflösezeitverschluss bezweckt, dass nach einer Fahrstrassennotauflösung während einer vordefinierten Zeit (meist während zwei Minuten) keine Fahrstrassenelemente in der aufgelösten Fahrstrasse angesteuert werden. Während dieser Zeit können die entsprechenden Fahrstrassenelemente nicht für eine erneute Fahrstrasse genutzt werden. Es werden auch keine Ansteuerungen ausgelöst, wenn für Fahrstrassenelemente sogenannte Vorzugslagen festgelegt sind, die das Stellwerk selbsttätig einleiten würde.*

*In der Richtlinie 408.0458 der DB Netz AG, Bahnbetrieb steht im Modul Züge fahren – Zulassung einer Zugfahrt zurücknehmen in Abschnitt 2, Absatz 2, Ziffer 1 (Auszug):*

*Bei einem fahrenden Zug darf der Fahrdienstleiter auf Strecken ohne LZB und ohne ETCS ein Hauptsignal auf Halt stellen und die Fahrstrasse auflösen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:*

- 1. Die Zugspitze darf noch nicht am rückgelegenen Hauptsignal vorbeigefahren sein.*
- 2. ...*

*Auszug AB-EBV, Ziffer 39.3a, Fahrwegsteuerung und -sicherung:*

*Eine Zugfahrstrasse darf aufgrund einer Notbedienung nur aufgelöst werden, wenn sie nicht befahren wird. Die Auflösung darf erst erfolgen, wenn die Sicherungsanlage überprüft hat, dass*

- a. kein Zug betroffen ist; oder*
- b. ein betroffener Zug mit grosser Wahrscheinlichkeit zum Stillstand gekommen ist; oder*
- c. ein betroffener Zug die Fahrstrasse verlassen hat.*

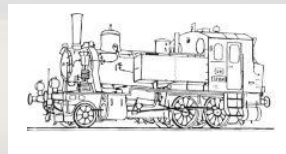
Der Fahrdienstleiter in Basel Badischer Bahnhof bemerkte zwar sein Irrtum – eigentlich zeitlich rechtzeitig, sein Notruf erreichte jedoch den Lokführer nicht.

*Für Fahrten von Basel Badischer Bahnhof Richtung Basel SBB findet die Umstellung vom deutschen GSM-R-Netz auf das schweizerische GSM-R-Netz kurz nach Überquerung der Rheinbrücken statt (Abbildung 6). Der vom Lokführer ausgelöste Notruf erreichte die Betriebszentrale Mitte in Olten. Der Fahrdienst Basel Badischer Bahnhof konnte den Lokführer des entgleisten Zuges nicht mehr erreichen.*

*Bei Fahrten Richtung Basel SBB erfolgt die Betriebsführung von Basel Badischer Bahnhof bis zur Blockstelle Gellert durch die DB Netz AG. Die Funkumstellung vom deutschen auf das schweizerische GSM-R-Netz erfolgt jedoch bereits im Ausfahrbereich des Bahnhofs. Der Fahrdienstleiter von Basel Badischer Bahnhof kann ab dort Richtung Basel SBB fahrende Züge nicht mehr per Funk erreichen, obwohl die Betriebsführung noch bei ihm liegt.*

*Umgekehrt erfolgt die Umstellung des Funks vom schweizerischen auf das deutsche GSM-R-Netz bei Fahrten Richtung Basel Badischer Bahnhof bereits im Bereich der Blockstelle Gellert, obwohl die Betriebsführung bis zu den Einfahrsignalen von Basel Badischer Bahnhof noch bei der Betriebszentrale Mitte liegt.*

*Die Funkbereiche überlappen sich nicht und entsprechen nicht den zugeteilten Bereichen für die Betriebsführung.*



## Prozeß zum Unfall in Neuhof – Verfahren wurde eingestellt

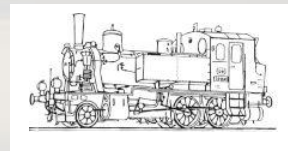
Im vorigen Journal wurde über die Prozeßaufnahme am Landgericht in Fulda wegen eines tödlichen Unfalls auf dem Bahnhof Neuhof im Februar 2010 berichtet. Das Gericht stellte das Verfahren am 22. Oktober 2019 ein. Begründung: Eine individuelle Schuld der vier Angeklagten (Fahrdienstleiter, Zuständiger von Station & Service, xxx) sei in keinem Falle nachzuweisen. Über die Schwierigkeit der Feststellung der Zuständigkeiten wurde bereits berichtet. Offenbar sah es das Gericht ähnlich, und übrigens stimmte die Nebenklägerin, die Mutter der ums Leben gekommenen Schülerin, der Einstellung zu.

## Infrastrukturmaßnahmen in Coburg

Bei der Schienenkonferenz Oberfranken am Samstag verkündete Bayerns Verkehrsminister Dr. Hans Reichhart auch Verbesserungen für den Bahnhof Coburg. Der Landtagsabgeordnete Martin Mittag zeigt sich in einer Pressemitteilung dazu "sehr erfreut": Besonders erfreulich ist in diesem Zusammenhang laut Martin Mittag, dass Coburg im Rahmen der Stationsoffensive Bayern bis voraussichtlich schon 2020 eine neue Bahnstation "Coburg-Beiersdorf" erhalten wird. Das sei eine strukturelle Förderung, die besonders im ländlichen Raum wie der Region Coburg richtig und wichtig ist. Als weitere konkrete Maßnahmen wurde bekannt gegeben: Der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn erweitern den Bahnhof Coburg. Die DB baut am Gleis 6 einen zusätzlichen Bahnsteig. Über die Finanzierung der Planungen für die Erweiterung hätten sich jetzt die Beteiligten geeinigt. Die Planungskosten in Höhe von voraussichtlich 300 000 Euro steuert zur Hälfte der Freistaat mit einer Förderung durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bei. Die BEG verwendet hierfür sogenannte "Pönalemittel" - das sind Gelder, die sie als Vertragsstrafen im Falle von ungenügender Pünktlichkeit von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erhebt. Die anderen 50 Prozent stammen aus einem Fördertopf des Bundes für SPNV-Infrastrukturmaßnahmen im bayerischen Bahnnetz, über deren Verwendung die DB und das bayerische Verkehrsministerium entscheiden.

Der neue Bahnsteig wird ersten aktuellen Schätzungen der Bahn rund 2,5 Millionen Euro kosten und soll barrierefrei an die bestehende Bahnstufung unterföhrtung angeschlossen werden. Die Fertigstellung des neuen Bahnsteigs soll - eine Einigung über die Baufinanzierung vorausgesetzt - dann bis Mitte der 2020er-Jahre erfolgen.

Der Bahnhof Coburg, dessen barrierefreier Ausbau Anfang des Jahres von Minister Reichhart in Betrieb genommen worden ist, ist der einzige ICE-Halt an der Neubaustrecke zwischen Oberfranken und Thüringens Hauptstadt Erfurt. An diesem Knoten halten täglich um die 75 Regionalzüge und sechs ICEs mit insgesamt rund 5 000 Ein- und Aussteigern. Rund 300 Reisende nutzen dabei die ICE-Halte pro Tag - laut Minister Reichhart "erfreulicherweise deutlich mehr als erwartet". Die DB wird deshalb zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 zwei zusätzliche Verbindungen pro Tag von und nach München sowie eine nach Berlin anbieten. Auch die vom Freistaat neu geschaffene Regionalexpressverbindung von Bamberg über die Schnellfahrstrecke nach Coburg und weiter nach Sonneberg wird mit bereits über 1000 Reisenden pro Werktag sehr gut angenommen.



## WOANDERS GELESEN

### Halloween – für alle und jeden Tag!

Der Super Sparpreis der Deutschen Bahn | Online ansehen | Newsletter abbestellen

DB Diese Zeit gehört Dir.

bahn.de-Newsletter 24. Oktober 2019

Schaurig schöne Reiseziele im Herbst

Jetzt entdecken

Ab 19,90 Euro

Sehr geehrter Herr [redacted]

wann haben Sie sich das letzte Mal so richtig schön gegruselt?

Halloween ist der perfekte Anlass hierfür! Wir liefern Ihnen passend dazu schaurig schöne Reiseziele. Ob Halloween auf der Burg Frankenstein in Hessen oder eine Reise zu den Beelitz-Heilstätten, einer alten verlassenen Klinik in Brandenburg. Doch auch ohne Halloween gibt es im Herbst tolle Ziele zu entdecken und die Bahn bringt Sie hin – ab 19,90 Euro mit dem Super Sparpreis oder Super Sparpreis Europa.

Reise finden

Wir wünschen Ihnen einen tollen Herbst!

(fa) Es sei jedem Reiseanbieter und Mobilitätsdienstleister gestattet, Reiseziele anzupreisen. Das ist schließlich deren Geschäft. Und wie im obigen Bild dürfen es gerne auch „schaurig schöne“ Reiseziele sein. Was vollkommen klar ist, denn es geht um Halloween. Irgendeinem Reiseunternehmen oder irgendeinem Mobilitätsdienstleister würde ich die Frage „Wann haben Sie sich das letzte Mal so richtig gegruselt?“ noch nachsehen. Nur wenn unser „Platzhirsch“ das fragt, kriegt die Nummer irgendwie einen komischen Beigeschmack. Meinen die das ernst oder soll das ein Anflug von Selbstironie sein? Ich glaube, die meinen das wirklich so.

„Gruseln“ ist ein durchaus vieldeutiges Wort. Und „Gruseln“ wird durchaus unterschiedlich empfunden. Was die einen gruselt, darüber lachen die anderen, und umgekehrt. Aber das Wort „Gruseln“ impliziert ein Gefühl von gewissem Unwohlsein oder gewisser (hier in dem Sinne von: nicht eindeutig zuzuordnender) Unbehaglichkeit in Erwartung einer nicht eindeutig zu definierenden negativen Erfahrung.

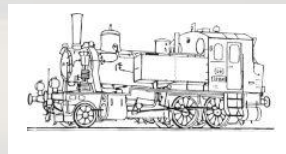
Wann ich mich das letzte Mal so richtig gegruselt habe? Heute. Eben. Vorhin, auf der Heimfahrt von Nürnberg nach Ansbach im RE nach Stuttgart. Die ganze Garnitur stammt von dort und wenn ich mir ein Plätzchen in dem Zug suche, gehe ich schon mal an dem einen oder anderen Platzangebot vorbei, ganz einfach weil die so dreckig und versifft sind, daß ich mir sage: „Nö.“

Vielleicht gruseln sich die Fahrgäste auf der IC- Linie 61 auch. Das ist „unsere“ von Nürnberg nach Karlsruhe und zurück. Diese wird mit IC2 bedient und es reicht ein täglicher Blick auf die Fahrzielanzeiger, um die Laufschrift „Verspätung ca. 45 min.“ zu entdecken. Wobei für „45“ jede beliebige andere Zahl eingesetzt werden kann. Die Frage ist nicht, wie viel es konkret später wird, oder ob die Fuhre gänzlich unterwegs verendet – auch gerne beim Richtungswechsel.

Gruselig, aber weniger der Bahn anzulasten, ist auch das Verhalten nicht weniger Fahrgäste, die meinen sich in der Eisenbahn benehmen zu müssen wie die Vandalen. Anpöbeln des Zugbegleitpersonals inklusive.

Wem das nicht reicht, schaut vielleicht mal in die eingetragenen Fanforen im Internet. Was manche da zu bemängeln haben und mit welcher Vehemenz – echt gruselig.

Aber das alles gibt es täglich, und für alle. Halloween ganz neu erfunden.



## KURZ NOTIERT

Geplanter ICE- Halt am Flughafen München: Am Flughafen München fehlt ein ICE-Halt. Der Plan, den Flughafen München an die Fernbahn anzubinden, nimmt nun konkrete Formen an.

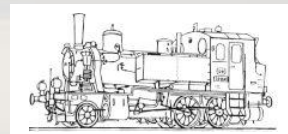
Mit Spannung wird unter Eisenbahnexperten erwartet, welche Trassen in der Studie als machbar genannt werden. Der Flughafen liegt an einer bisher nur vom Regionalverkehr genutzten Bahnstrecke München-Landshut. ICE-Züge auf dieser heute schon überlasteten Route fahren zu lassen, wird allgemein für nicht sinnvoll erachtet. Die Hauptachse für den ICE-Verkehr München-Ingolstadt (über Dachau) liegt indes weiter westlich. Um eine Verbindung von dort bis zum Flughafen zu schaffen, wäre eine Neubautrasse erforderlich. Trotzdem hält das Verkehrsministerium die Anbindung für vordringlich.

Reichhart äußerte sich vor der Verkehrsministerkonferenz, die am Mittwoch in Frankfurt beginnt. Die Minister wollen sich dort für eine Verdoppelung der Bundesgelder für die Bahn von heute 77 Euro pro Kopf auf 150 Euro und die Bildung eines „Sonderfonds Schienenverkehr“ einsetzen (*Quelle: Münchner Merkur vom 08.10.2019*).

DB gibt Senkung der Mehrwertsteuern an die Kunden weiter: Zum Beschluss des Bundeskabinetts vom 16.10.2019 zur Absenkung der Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets erneuerte die DB die Ankündigung, die Preisabsenkung komplett an die Kunden weiterzureichen. Bereits anlässlich der Tagung des Klimakabinetts am 20. September 2019 hatte der DB-Vorstandsvorsitzende Richard Lutz erklärt: „Ich bin mir sicher: Attraktivere Preise werden mehr Nachfrage auslösen. Wir geben die Absenkung 1:1 an unsere Kunden weiter und verzichten darüber hinaus auf eine Preiserhöhung.“ Insgesamt rechnet die DB im Fernverkehr mit einem jährlichen Plus von fünf Millionen Fahrgästen allein durch diese Absenkung der Mehrwertsteuer, die bei Fernverkehrstickets rechnerisch zu einer Preisreduzierung von zehn Prozent führt. Der neue Einstiegspreis für ICE-Fahrten wird dann mit BahnCard-Rabatt schon bei 13,40 Euro liegen – das ist der niedrigste reguläre Einstiegspreis seit der Bahnreform 1994. Ohne BahnCard beträgt der Preis 17,90 Euro statt bislang 19,90 Euro. Der reduzierte Steuersatz von 7 Prozent gilt für Fahrkarten ab 50 Kilometer Entfernung, die ab Inkrafttreten der gesetzlichen Regelung gebucht werden (*Quelle: DB-PM vom 16.10.2019, leicht gekürzt*).

Leihfahrzeuge sollen den Fahrzeugmangel bei der S- Bahn München entschärfen: Nicht nur bei der Tram treibt der Wagenmangel manch seltsame Blüte, auch abseits der MVG ist der Münchner Nahverkehr von Fahrzeugengpässen betroffen. Schon seit Jahren fallen die Taktverstärker des 10-Minuten-Takts regelmäßig mangels einsatzbereiter Fahrzeuge aus, im September zog die S-Bahn dann final die Notbremse und strich die Verstärkerfahrten auf den Linien S3 und S8 und auch einzelne Fahrten der S2 und S20. Eigentlich sollten schon seit 2014 die Züge der Baureihe 420 die Reserve ausreichend aufstocken, die nach jahrelanger Abstellung anfälligen Garnituren sind jedoch in der S-Bahn-Werkstatt nicht sonderlich beliebt und daher zu oft nicht einsatzbereit. Die seit diesem Jahr ebenfalls im Bestand befindlichen 420-Züge mit aufwändig installierter LZB-Technik stehen ebenfalls häufiger, als zu fahren. Zudem sind längst nicht alle 21 sanierten und umgebauten Fahrzeuge in München angekommen. Zeitgleich laufen jedoch die Fristen bei den 15 noch nicht mit LZB ausgestatteten 420ern ab, die damit ebenfalls nicht mehr eingesetzt werden können. Zum finalen Engpass kam es nun durch das laufende Modernisierungsprogramm der Baureihe 423, die nach Nürnberg zum Umbau abgegebenen Züge sind nicht so schnell wieder einsatzbereit wie erwartet und vergrößern die Lücke im Wagenbestand der S-Bahn weiter. Das Chaos bei der S-Bahn bringt unerwartete Abwechslung in den Wagenpark: Aus Frankfurt werden vier – dort bereits für den S-Bahnbetrieb angepasste – Garnituren der Baureihe 425 ausgeliehen, um die Rückkehr der Taktverstärker in den Fahrplan zu ermöglichen. Ab 27. Oktober ist dann der Einsatz von vier aus Frankfurt geliehenen Garnituren der Baureihe 425 geplant, die für das dortige S-Bahnnetz angepasst und modernisiert wurden und noch bis zum Fahrplanwechsel abkömmlich sind. Zudem werden noch zwei weitere S-Bahnen ausgeliehen – dabei dürfte es sich wohl um weitere Züge der Baureihe 420 handeln. Die sechs zusätzlichen S-Bahnen sind für den Einsatz auf der S20 und dem Altomünster-Pendel der S2 eingeplant. Auch beim Personal wird leihweise aufgestockt, um spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember wieder zum Regelfahrplan zurückkehren zu können.

Kriterium für Reaktivierungen von Bahnstrecken auf den Prüfstand: Die FDP-Fraktion im Bayerischen Landtag will die Chance nutzen, das gesamte Parlament über ihren Antrag abstimmen zu



lassen, um bei der Reaktivierung von Bahnstrecken die bisherigen Bewertungskriterien abzuändern. Vor allem die starre Bemessungsgrenze von 1.000 Reisenden pro Kilometer Betriebslänge je Werktag soll fallen. Damit will die FDP erreichen, dass das Plenum die negative Entscheidung des Verkehrsausschusses vom 24. September 2019 korrigiert, teilte der Freyunger Landtagsabgeordnete Alexander Muthmann am Freitag mit. Wenn die Vollversammlung dem FDP-Antrag zustimmt, hat die Bahnlinie Gotteszell-Viechtach die Chance, in Zukunft im Regelbetrieb zu fahren. "Ich erwarte, dass sich die Kollegen aus der Region in ihren Fraktionen für ein entsprechendes Votum im Plenum einsetzen", erklärte Muthmann. Der Politiker aus Freyung plädiert seit Jahren dafür, dass die starren Kriterien für die Bahn-Reaktivierung geändert werden. Sein Vorschlag lautet, die 1.000 Fahrgastkilometer pro Tag in Regionen mit besonderem Handlungsbedarf oder niedriger Bevölkerungsdichte nach unten zu korrigieren und einen Strukturindikator einzuführen. "Ein pauschaler Wert für den gesamten Freistaat geht an der Realität vorbei", ist Alexander Muthmann überzeugt. Er hofft, dass die empörten Reaktionen in der Bevölkerung auf die Entscheidung des Verkehrsausschusses bei den Verantwortlichen ein Umdenken bewirken.

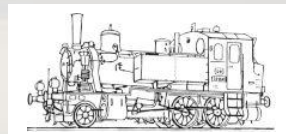
**DB will Fahrwegbeobachtung verbessern:** Extremwetterereignisse sind in den letzten Jahren häufiger geworden und führen regelmäßig dazu, daß wegen blockierter Gleise oder von Ästen heruntergerissene Oberleitungen kein Zug mehr fahren kann. Die DB kontrolliert ihr 33.500 Kilometer langes Streckennetz durch visuelle Inspektion einmal im Jahr auf problematische Vegetation. Dabei wird darauf geachtet, daß Bäume und Sträucher auf mindestens 6 Meter gemessen ab Gleismitte zurückgeschnitten ist. Künftig sollen Drohnen die Inspektionsarbeit unterstützen und bei der besseren Planung von Rückschnittarbeiten helfen. Ein entsprechend ausgerüsteter Prototyp wird derzeit zwischen Nürnberg und Ingolstadt getestet. Die Drohne mißt unter anderem den Chlorophyllgehalt der Blätter, der Aufschluß auf die Gesundheit der Bäume gibt (*Quelle: FLZ vom 24. Oktober, gekürzt*).

**Flixbus will auch Senkung der Mehrwertsteuer:** Die geplante Mehrwertsteuersenkung für Bahnfahrkarten könnte nach Betreiberangaben das Fernbusangebot schrumpfen lassen. Nach Verlautbarungen von Flixbus- Chef Schwämmlein wäre eine Reduzierung des Angebots um etwa ein Drittel vorstellbar. Schwämmlein begründete diese Überlegungen mit einem „immanenten Wettbewerbsvorteil der Bahn durch die Steuersenkung“. Nun fordert die Busbranche die Senkung der Mehrwertsteuer auch auf Fernbusfahrkarten. Andernfalls könnte man sich vorstellen, von den 400 in Deutschland angefahrenen Stationen zum Beispiel solche für touristische Verkehre an der Küste, im Harz und in Alpen nicht mehr zu bedienen (*Quelle: FLZ vom 24. Oktober, gekürzt*).

**Neue Sitze in den ICE:** Die Deutsche Bahn hat Zeit, Geld und Ideen investiert, um der Frage nachzugehen, was ein ICE- Sitz braucht, damit die Kunden möglichst nichts zu meckern haben. Und weil sich die Frage der Bequemlichkeit nicht meßtechnisch beantworten läßt, suchte das Unternehmen die Zusammenarbeit mit der TU Darmstadt. Im nächsten Schritt wurden zusammen mit Herstellern und dem Ergonomie- Institut München drei Prototypen entwickelt, die erst unter Laborbedingungen und dann im Regelbetrieb getestet wurden. Im Detail ist die Sitzfläche in der ersten Klasse größer geworden und in beiden Klassen sie sich zudem um drei Zentimeter mehr als bisher verstellen. Die als viel zu hart bemängelten Armlehnen sollen nun aus Leder sein. Die Umrüstung soll in den Werken München, Leipzig, Köln und Hamburg erfolgen und 2020 starten. Zuerst sind die ICE4 an der Reihe, dann die ICE3. Die Umrüstung beider Baureihen soll 2021 abgeschlossen sein.

**Zeitumstellung verpaßt:** Eine Stunde macht viel aus – besonders bei einer Zugfahrt. Doch am Wochenende wusste man am Münchner Hauptbahnhof nicht, wie spät es ist. Grund war ein Missgeschick der Deutschen Bahn. Am Münchner Hauptbahnhof hat die Deutsche Bahn (DB) am Wochenende große Verwirrung gestiftet: Einige Bahnhofsuhren wurden nicht umgestellt. Demnach fiel einem aufmerksamen Fahrgast der Fehler auf. Der Reisende sah auf einer Anzeigetafel, dass der EC nach Frankfurt, der planmäßig um 9.47 Uhr abfahren sollte, um 10.47 Uhr immer noch am Gleis stand. Dieses Mal hatte die Bahn jedoch keine Verspätung, sondern die Uhren am Hauptbahnhof waren noch nicht eine Stunde zurückgestellt worden. Wenig später erklärte die DB den Reisenden den Fauxpas. Zehntausende Uhren musste das Unternehmen in der Nacht von Samstag auf Sonntag von 3 auf 2 Uhr zurückstellen – dabei wurden einige Zeitanzeigen wohl außer Acht gelassen. Mittlerweile dürften aber alle Uhren wieder richtig laufen (*Quelle: t-online.de vom 27. Oktober*).

**Go- Ahead startet mit Ersatzkonzept auf der RE- Linie nach Nürnberg:** Mittlerweile liegt die Inbetriebnahmegenehmigung („Zulassung“) der von Go-Ahead bestellten Triebzüge des Typs Stadler Flirt 3XL durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vor. Die insgesamt elf dreiteiligen Triebzüge ver-



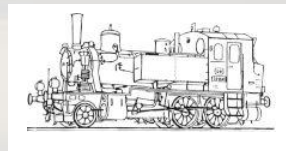
fügen über eine Kapazität von jeweils 210 Sitzplätzen (davon acht Sitzplätze in der 1. Klasse) und weisen eine Einstiegshöhe von 76 cm auf. Das Netz 3a beinhaltet die Regionalexpress-Linie Stuttgart–Nürnberg und umfasst ein Volumen von etwa 1,38 Millionen Zugkilometer jährlich (davon 0,54 Mio. Zugkm. in Bayern). Im Gegensatz zu anderen baden-württembergischen Vergabernetzen kommt es im Netz 3a nur zu geringen Leistungsausweitungen. Nach einem europaweiten Vergabeverfahren unter Federführung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg und unter der Beteiligung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) erhielt Go-Ahead am 4. September 2017 den Zuschlag für den Betrieb des Netzes 3a bis zum Dezember 2032, nachdem der Einspruch eines unterlegenen Bieters abgewiesen wurde. Wie Go-Ahead mitgeteilt hat, wird auch im Netz 3a ein Ersatzkonzept zur Anwendung kommen, das zunächst den Einsatz gebrauchter Fahrzeuge zur Folge hat. Das Ersatzkonzept wird unter anderem deshalb erforderlich, weil der Fahrzeughersteller Stadler Pankow die benötigten Triebzüge nicht mit einem ausreichenden Vorlauf ausliefern kann. Das Ersatzkonzept wird in den nächsten Tagen von den Beteiligten vorgestellt; trotz des abweichenden Fahrzeugeinsatzes sollen alle Verkehrsleistungen erbracht werden (*Quelle: DSO vom 30.10.2019*).

Sigrid Nikutta geht zu DB Cargo: Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn ist bei seinem Versuch, den schwelenden Streit im Vorstand des Konzerns zu entschärfen, einen großen Schritt weitergekommen. Der Personalausschuss des Aufsichtsrats beschloß am Mittwoch, 30.10., die derzeitige Chefin der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Sigrid Nikutta, zum Gütervorstand der Bahn zu berufen. Nikutta wird die kriselnde Bahn-Sparte von Alexander Doll übernehmen, der sich künftig ausschließlich um die Finanzen bei dem Staatskonzern kümmern wird. Der Berufung Nikuttas war ein Streit zwischen Doll und dem Vorstandsvorsitzenden der Bahn, Richard Lutz, vorausgegangen. Dieser hatte Doll aufgefordert, den Bereich Finanzen abzugeben, um sich künftig ausschließlich um den Güterverkehr und die DB-Tochter Schenker zu kümmern.

Der Gütertransport bei der Bahn bedarf besonderer Aufmerksamkeit. Die Verluste dort nehmen immer größere Ausmaße an. Für diese Herausforderung ist nun Sigrid Nikutta ausgewählt worden. Die 50-Jährige war bereits in der Vergangenheit immer mal wieder im Gespräch für einen Vorstandsposten bei der Bahn. Allerdings gilt die umtriebige BVG-Chefin nicht im gesamten Vorstand der Bahn als willkommen (*Quelle: Spiegel vom 30.10.2019, gekürzt*).

In Warnemünde nimmt das erste digitale Stellwerk für den Fernverkehr den Betrieb auf: Der Zugverkehr auf dem 33.400 Kilometer langen Streckennetz in Deutschland wird künftig von 280 digitalen Stellwerken (DSTW) gesteuert. In den kommenden Jahren lösen High-Tech-Stellwerke sukzessive die über 2.600 Stellwerke diverser Bauarten aus vielen Jahrzehnten ab. Das erste digitale Stellwerk für den Betrieb auf einer Fernverkehrsstrecke nimmt die Deutsche Bahn heute in Rostock-Warnemünde in Betrieb. Die DSTW stehen für die neueste Generation von Stellwerken. Stellbefehle werden digital über Hochleistungs-Glasfaserkabel an Gleise, Weichen und Signale übermittelt. Für die heutige Infrastruktur mit mehr als 2.600 herkömmlichen Stellwerken, 67.000 Weichen und 160.000 Signalen sind dagegen noch 400.000 Kilometer Kupferkabel vonnöten. Mit den DSTW entstehen moderne und attraktive Arbeitsplätze.

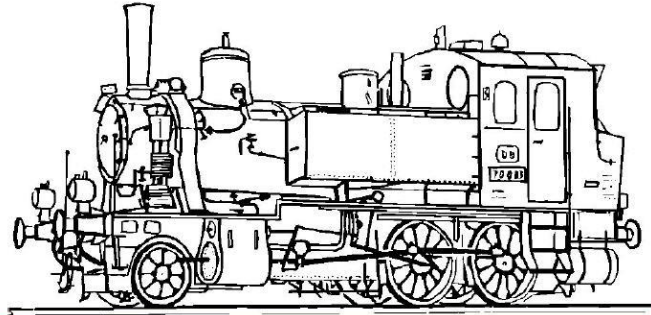
Bisher hat die DB mit der Industrie an verschiedenen Orten einzelne Komponenten der Digital-Technik getestet. So werden bereits seit 2018 im sächsischen Annaberg-Buchholz Weichen und Signale einer Regionalstrecke digital gesteuert. Als nächstes folgen DSTW an den Standorten Meitingen-Mertingen in Bayern, Harz-Weser-Netz in Niedersachsen sowie auf der Strecke Koblenz-Trier in Rheinland-Pfalz. Damit wird der industrielle Flächen-Roll-Out der neuen Technik vorbereitet.



## 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. Wohlan, so sei es, gehen wir also mit gutem Beispiel voran und zeigen, was wir bis Ende Dezember so bieten:

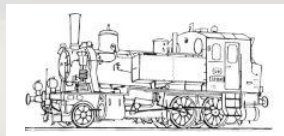
## Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V



|                            |  |                          |
|----------------------------|--|--------------------------|
| Freitag, 08. November 2019 | 150 Jahre Transcontinental Railroad in den USA   | <i>Martin Schneider</i>  |
| Samstag, 09. November 2019 | Tag der offenen Tür<br>„Eisenbahnen in Amerika“  |                          |
| Freitag, 15. November 2019 | <b>Modellbauabend</b>                            |                          |
| Freitag, 22. November 2019 | „Wir altern“ (II) – ein Abend für<br>„Mitmacher“ | <i>Reinhold Fröhlich</i> |
| Freitag, 29. November 2019 | Kellertreff & Modellbau                          |                          |
| Freitag, 06. Dezember 2019 | Kellertreff & Modellbau                          |                          |
| Freitag, 13. Dezember 2019 | Eisenbahnerlebnis Japan – ein<br>Bilderabend     | <i>Peter Bergauer</i>    |
| Freitag, 20. Dezember 2019 | Weihnachtsfeier                                  |                          |
| Freitag, 27. Dezember 2019 | Kellertreff & Modellbau                          |                          |

Die Modellbauabende beginnen in gewohnter Weise 18 Uhr. Die Programmabende fangen – ebenfalls in gewohnter Weise – 19.30 Uhr an. An allen anderen Freitagabenden findet ein „Kellertreff“ statt (auch wenn wir mittlerweile nicht mehr im Keller hocken!) – gegebenenfalls mit kurzfristig anberaumtem Programmteil. 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.





## IG MODELLBAHNFREUNDE FRANKENHÖHE



### Tag der Modelleisenbahn

#### Was gibt es alles?

- ◆ H0-Modell des Bahnhofes Bad Windsheim (im Bau)
- ◆ Anlagen verschiedener Spurweiten (Spur 1 - Z)
- ◆ Spieltische und -teppiche mit batteriebetriebenen Bahnen aus Holz und Kunststoff
- ◆ Digitale Spielanlage (H0-Wechselstrom)
- ◆ Car-System-Anlagen in verschiedenen Größen
- ◆ Mal- und Basteltische extra für Kinder
- ◆ 3D-Druck-Vorführung
- ◆ Kaffee, Getränke und Gebäck fürs leibliche Wohl

#### Wer kann kommen?

Modellbahnbegeisterte und -interessierte, kreative Köpfe,  
kleine und große Spielkinder ...  
und natürlich jeder, der sonst noch neugierig ist ;)

#### Wo und wann?

- ◆ Im Keller des alten Schulhauses in **Marktbergel** (Roßmühlweg 15)
- ◆ **Samstag, 30. November,**  
und **Sonntag, 1. Dezember**
- ◆ **von 14 bis 18 Uhr**



Die Modellbahnfreunde Frankenhöhe freuen sich auf Sie!

## DDM NEUENMARKT- WIRSBERG



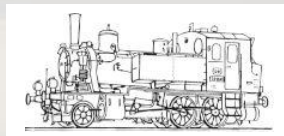
DEUTSCHES  
DAMPFLOKOMOTIV  
MUSEUM



#### 30.11.2019: INTERNATIONALER TAG DER MODELLEISENBahn

am 30. November und 02. Dezember  
[mehr erfahren »](#)

(Quelle: Internetauftritt des DDM)



# Pegnitzer Eisenbahnfreunde e.V.

## 01. - 03.11.2019

# 9.

**Christian-Sammet-Halle**  
Roseggerstr. 22, 91257 Pegnitz

## Modellbahn-Ausstellung



**9. Modellbahn-Ausstellung der Pegnitzer Eisenbahnfreunde e.V. zum 20jährigen Vereinsjubiläum**

Von **Freitag, 01. bis Sonntag, 03. November 2019** findet unsere **9. Modellbahn-Ausstellung** in der Christian-Sammet-Halle in Pegnitz statt. Mit dieser Ausstellung feiern wir auch unser 20jähriges Vereinsjubiläum.

Mehr Informationen

...

*(Quelle: Internetauftritt der Pegnitzer Eisenbahnfreunde e. V.)*

## FRÄNKISCHE MUSEUMSEISENBAHN e. V.

**Mit dem Nikolaus  
zu den Weihnachtsmärkten nach Regensburg  
am Samstag, dem 30. November 2019**

**Erleben Sie mit der FRÄNKISCHEN MUSEUMS-EISENBAHN E.V. NÜRNBERG (FME)  
eine vorweihnachtliche Reise in die Domstadt Regensburg**

Von Fürth und Nürnberg geht es durch die winterliche Landschaft in die schöne Oberpfalz nach Regensburg. Dort angekommen, haben Sie die Möglichkeit, während eines knapp dreieinhalb-stündigen Aufenthaltes den mittelalterlichen Stadtkern von Regensburg zu erkunden.

Dort laden Sie 4 Weihnachtsmärkte zu einem Besuch ein: Der Christkindlesmarkt rund um die Neupfarrkirche, der Lukrezia-Markt der Kunsthandwerker (beide in der Stadtmitte), der Adventsmarkt im Spitalgarten auf der anderen Seite der Donau und schließlich der Romantische Weihnachtsmarkt auf Schloß Thurn und Taxis. Besucher dieses Marktes können auch an einer einstündigen Schlossführung teilnehmen.

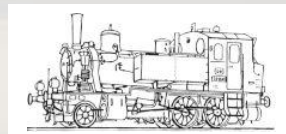


Foto: FME

**Adventsfahrt zum Reiterlesmarkt nach  
Rothenburg ob der Tauber  
am Sonntag, dem 01. Dezember 2019**

**Freuen Sie sich auf einen unvergesslichen Tag bei einer nostalgischen Fahrt  
mit der Fränkischen Museums-Eisenbahn e.V. Nürnberg (FME)**

*(Quelle: Internetauftritt der Fränkischen Museumseisenbahn e. V.)*



## MODELLBAHNZENTRUM SINNTAL



MOBA ZENTRUM-SINNTAL



IMAGEFILM

Nächstes großes **Bahnhofsfest**  
am 16. und 17. November 2019

geöffnet an beiden Tagen 9.00 Uhr - 18.00 Uhr

(Quelle: Internetauftritt MoBa Sinnthal)

## KULTURBAHNHOF OTTENSOOOS



### Sonderausstellung

#### Entlässt die Natur den Menschen?

Farbige Kohlestiftzeichnungen von  
Volker Stahlmann und Objekte/Installationen von  
Renate Kirchof-Stahlmann



jeweils Sonntag von 14 - 17 Uhr  
und zu den Veranstaltungen

Eintritt frei



**14. November 19.00 Uhr**

#### "Die Welt reparieren" Vortrag von Andrea Baier

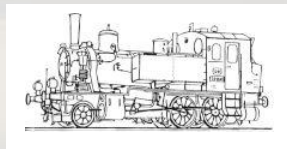
Weltweit entstehen immer mehr Initiativen zum Selbermachen - jenseits von Markt und Staat. Hier wird ein basisdemokratisch orientiertes Verständnis des Zusammenlebens erprobt und zugleich nach ökologisch und sozial sinnvollen Lösungen für elementare Versorgung mit Nahrungsmitteln, Energie und einer für alle zugänglichen Technologie gesucht. Es entstehen - auch mit digitaler Unterstützung - faszinierende neue Formen des gemeinsamen Produzierens, Konsumierens, Reparierens, Tauschens, Teilens als wichtige Grundlage einer zukunftsfähigen, resilienten Wirtschaftsweise.

Andrea Baier ist Mitarbeiterin der gemeinnützigen Forschungsgesellschaft **"anStiftung"** in München, die deutschlandweit Reparatur-Initiativen und urbane Gemeinschaftsgärten fördert. Sie ist Mitherausgeberin des gleichnamigen Buchs "Die Welt reparieren"

Eintritt frei, Spenden willkommen



(Quelle: Internetauftritt des Kulturbahnhofs Ottensooos)



# Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V.



Jedes erste Wochenende im Monat ist geöffnet von 10 – 16 Uhr. Nürnberg, Straßenbahndepot St. Peter

## Modelleisenbahnclub Nürnberg e.V.



Zuletzt Aktualisiert:  
12.08.2019

Termine

News / Aktuell



### Club - Termine:

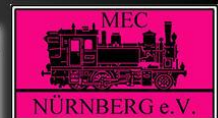
Donnerstag, 15.08.2019 Bauabend  
Montag, 19.08.2019 Clubabend  
Dienstag, 20.08.2019 Bauabend

Gäste sind zu den Club- und Fahrabenden willkommen!

### Neu Bilder in der Galerie - April und Mai

#### Öffentliche Termine 2019/2020

Tag der offenen Tür 2019 - 12. & 13. 10. 2019 10:00 - 17:00 Uhr  
Fahrtag 01.11.2019 10:00 - 17:00 Uhr  
Tag des Modellbahners 02.12.2019 16:00 - 21:00 Uhr  
Fahrtag 06.01.2020 10:00 - 17:00 Uhr  
Eintritt: Erwachsene 3,- €, Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre frei



Home

Verein

Anlage Neusündersbühl

Anlage Nimrodstrasse

Modulanlage

Programm

Umzug

Galerie

Links

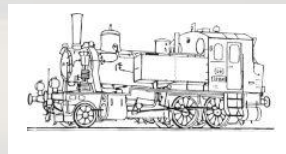
Kontakt

Impressum

Datenschutz



(Quelle: Internetauftritt des MEC Nürnberg e. V.)



## IABA DO BREZN GSCHBIDDS STELLWERK S HERRENBERG

**STELLWERK S**

START BILDERGALERIE STELLWERK S NEWS PRESSESPIEGEL ÖFFNUNGSZEITEN UND EINTRITTSPREISE KANTINE GLEIS 16 DM-TOYS

### 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.*

## LOKWELT FREILASSING

Museum ▾ Veranstaltungen ▾ Vermietung ▾ Besucherinfo ▾ Kontakt ▾

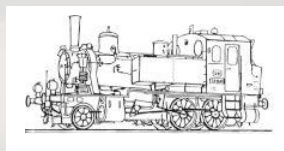
**LOKWELT FREILASSING**

### Öffnungszeiten

Die Lokwelt ist immer Freitag bis Sonntag von 10 - 17 Uhr geöffnet!

Weitere Öffnungszeiten hier

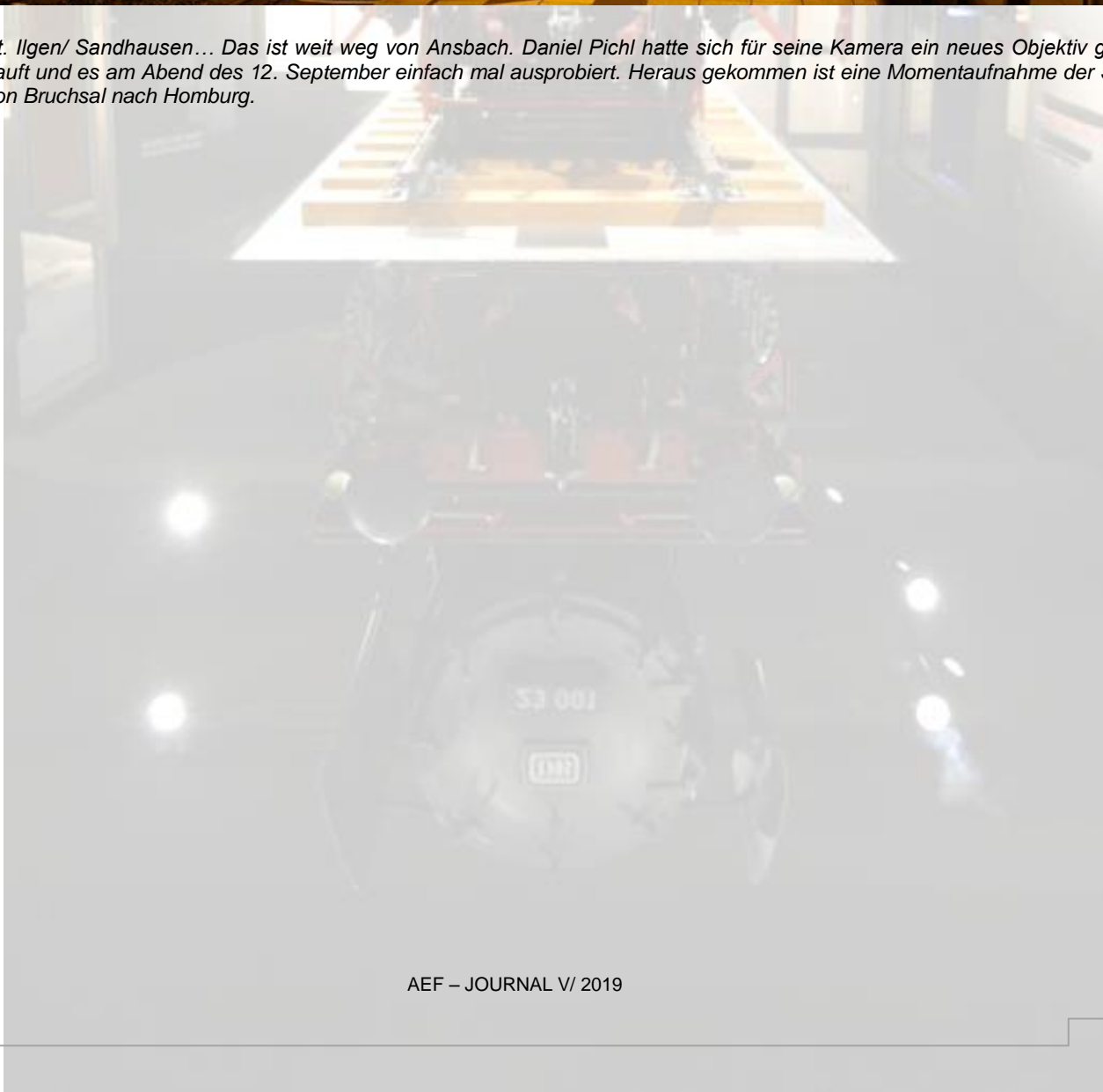
*Die „Lokwelt Freilassing“ ist immer von Freitag bis Sonntag, jeweils von 10 – 17 Uhr, geöffnet. Weitere Öffnungszeiten auf der Internetseite, ggf. auch nach Vereinbarung. (Quelle: Internetauftritt „Lokwelt Freilassing“)*

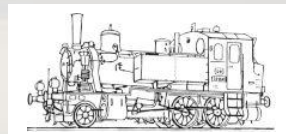


## IM HEIMAT- BAHNHOF GEGEHEN



*St. Ilgen/ Sandhausen... Das ist weit weg von Ansbach. Daniel Pichl hatte sich für seine Kamera ein neues Objektiv gekauft und es am Abend des 12. September einfach mal ausprobiert. Heraus gekommen ist eine Momentaufnahme der S3 von Bruchsal nach Homburg.*





## PRIVATour

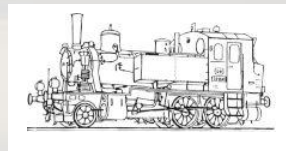
Am 31.08.2019, also einen Tag nach Redaktionsschluß für das vorige Journal, hatte das Aw Des-sau für Besucher die Tore geöffnet. Die nachfolgenden Bilder sind von mir (fa).



Ein völlig ungewohnter Anblick eines Treibkopfes des ICE2: Die Grundfarbe ist tatsächlich weiß!



Drei Veteraninnen der ehemaligen DR auf drei Gleisen nebeneinander, wobei es eigentlich nur zwei von den dreien zu „Kultstatus“ geschafft haben. Von links: Die weiter entwickelte BR 243 (nach DR- Nummernsystem) wurde eine 6- achsige Lok, die jedoch mit insgesamt vier gebauten Exemplaren in den Wende- und Wiedervereinigungsstrudel geriet. Gut so – lieber Wiedervereinigung als mehr BR 252, so deren DR- Nummer (heute BR 156). In der Mitte die bekannte BR 143, seinerzeit BR 243. Und rechts das Original der „Taigatrommel“ – die BR 130. Zu erkennen ist sie an den „Schaufenstern“, also den gegenüber BR 131 und BR 132 größeren Frontfenstern.



*Nicht Kult, aber einmalig: 1992 kam der von Krauss- Maffei entwickelte „Eurosprinter“ auf die Schiene. Die Baureihen 152 und 189 bei der DB, die „Taurus“- und die „Vectron“- Familie sind die legitime Fortsetzung. Nicht zu vergessen die Diesellok- Baureihen „Euro- Runner“.*

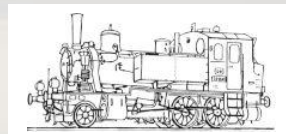


*Kult, und auch einmalig – die E03 001. Später als Serienlok prägte sie den IC- Verkehr der späten 1970er und der gesamten 1980er Jahre. Aber die E03 001 dürfte einer der wenigen Prototypen gewesen sein, der trotz Seriennummer 001 als zweite Maschine ausgeliefert worden war. Denn: Die damalige E03 002 war einfach eher fertig! Also wurde für die offizielle Auslieferung der ersten Schnellfahrlok der DB die E03 002 einfach als E03 001 „verkauft“. Der Schildertausch erfolgte später und ganz heimlich in München vor dem Start der Internationalen Verkehrsausstellung.*



*Ein Radsatz. Rechts ist das Getriebe zu erkennen, zwischen diesem und dem linken Rad sieht man zwei Kupplungen (wie sie übrigens schon bei den Altbau- Elloks zum Einsatz kamen). Mittendrin: Zwei Bremsscheiben. Um welche Baureihe handelt es sich wohl...?*





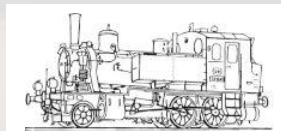
Birgit und Hans-Peter Krupp verbrachten ihren Urlaub auf der Insel, wobei die Anreise mit DBAG und Eurostar durch den Eurotunnel stattfand. Nach ein paar Tagen in London ging es mit dem Zug weiter ins Seebad Brighton, 80 km südlich von London. An Englands Südküste entlang Richtung Westen brachte uns ein Mietauto bis Cornwall um von dort über die Eisenbahnstadt Minehead (Somerset) wieder nach London zurückzukehren.



*Hat nur wenig etwas mit der Eisenbahn zu tun, aber die Tower- Bridge zu London ist zumal bei solch majestätischem Wetter allemal eine Abbildung wert.*



**Paddington Station** in der abendlichen Rush-Hour. Mindestens 10 ewig lange Triebzüge stehen bereit um die Pendler zurück ins Umland von London zu bringen.



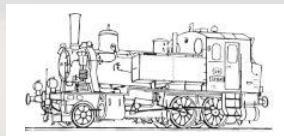
Die dem Ort **Corfe Castle** namengebende *Burgruine thront* über der vom Ort Norden nach Swanage führenden Museumseisenbahn.



Ein landschaftlicher Eyecatcher ist das **Durdle Door**, an der Küste südwestlich von Corfe Castle



Blick aus dem Hotelzimmer auf den Bahnhof **Minehead**, Endstation der mit 33 km längsten Museumseisenbahnstrecke Englands (West Somerset Railway zwischen Minehead - Bishops Lydeard).



Fast an jedem Haltepunkt dieser 33 km-Strecke befindet sich ein Museum. Natürlich darf dort eine **Modellbahn** im landestypischen Maßstab 1:76 nicht fehlen.

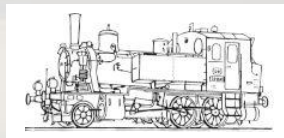


Ausfahrt aus Minehead bei dampfförderndem **Regenwetter**.

(fa) Ich selber verbrachte zwei Wochen Urlaub an der Nordseeküste, konkret in Dagebüll. Natürlich hatte ich mich – BahnCard 100 macht es möglich – im Vorfeld über lohnenswerte Reiseziele in Schleswig- Holstein informiert. Aber zunächst lockte mich das schöne Wetter auf Föhr und ins Watt. Die Reiseziele behielt ich mir für die zweite Woche vor.



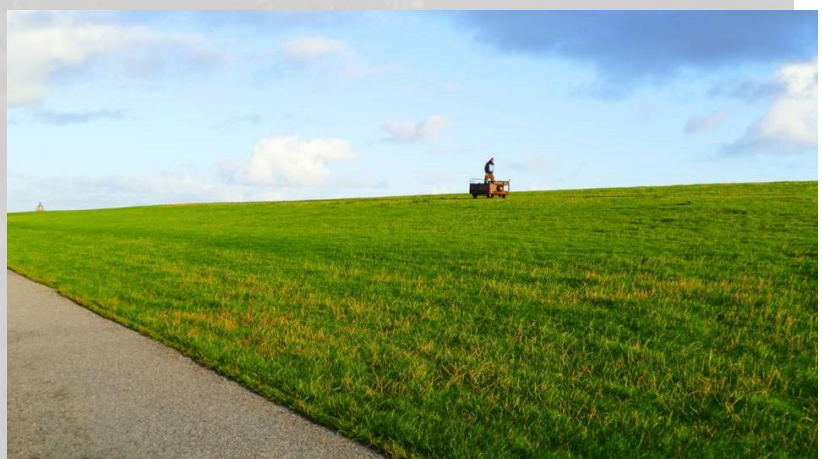
Es muß nicht immer Eisenbahn sein: Blick vom Dagebüller Deich auf die Nordsee und die Insel Föhr (fa)



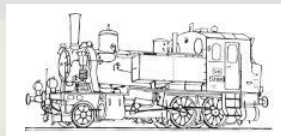
*Husum: Die Stadt Theodor Storms ist alles andere als die vom Schriftsteller selber so titulierte „graue Stadt am Meer“. Es lohnen ebenso ein Besuch der Altstadt und ein Abstecher ins Nordfriesische Museum. Ein RE der Marschbahn hat soeben den Bahnhof Husum verlassen und fährt über Bredstedt, Langenhorn, Niebüll und Klanxbüll nach Westerland.*



*Formsignal- Paradies Niebüll: Während ich auf meinen Zug Richtung Husum wartete, fuhr von Westerland kommend der Autozug der DB im Bahnhof ein. Vor den Autozügen und den täglichen IC sind die BR 218 hier noch anzutreffen.*



*Unweit der Station „Dagebüll Hafen“, die heute nur noch Betriebsstelle ist, befindet sich ein Materiallager Deichbau- Gesellschaft. Auf deren Gelände startet eine 600mm Feldbahn, mit der Arbeiter über 8 Kilometer die Deiche inspizieren und bei Bedarf auch Material transportieren können.*



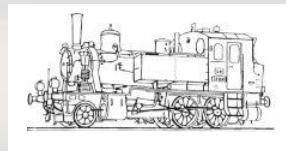
Passend zu den Fähranschlüssen pendelt zwischen Dagebüll Mole und Niebüll ein Triebzug BR628. Normalerweise sind die Fahrzeiten gut auf Fähre und die Züge auf der Marschbahn abgestimmt. Wegen Bauarbeiten auf dem Nordabschnitt war das ganze Gefüge jedoch etwas aus dem Takt.



Im IC 2310 Stuttgart – Westerland ist generell mit guter Auslastung zu rechnen. In der Sommersaison bringt jedoch oftmals auch eine Platzreservierung nichts mehr – sie ist schlicht nicht mehr erhältlich. Hier ist die 11- Wagen- Garnitur gerade in Husum angekommen.



Bei Lichtenfels gelang Thomas Fischer von den dortigen Eisenbahnfreunden ein Schnapsschuß auf einen der Sonderzüge zum Dampflokfest in Meiningen.



## DAS BESTE ZUM SCHLUSS

Eine Stunde macht viel aus – besonders bei einer Zugfahrt. Doch am Wochenende wusste man am Münchner Hauptbahnhof nicht, wie spät es ist. Grund war ein Missgeschick der Deutschen Bahn. Am Münchner Hauptbahnhof hat die Deutsche Bahn (DB) am Wochenende große Verwirrung gestiftet: Einige Bahnhofsuhren wurden nicht umgestellt. Dies berichtet "Der Westen". Demnach fiel einem aufmerksamen Fahrgast der Fehler auf. Der Reisende sah auf einer Anzeigetafel, dass der EC nach Frankfurt, der planmäßig um 9.47 Uhr abfahren sollte, um 10.47 Uhr immer noch am Gleis stand. Dieses Mal hatte die Bahn jedoch keine Verspätung, sondern die Uhren am Hauptbahnhof waren noch nicht eine Stunde zurückgestellt worden.

Wenig später erklärte die DB den Reisenden den Fauxpas. Zehntausende Uhren musste das Unternehmen in der Nacht von Samstag auf Sonntag von 3 auf 2 Uhr zurückstellen – dabei wurden einige Zeitanzeigen wohl außer Acht gelassen. Mittlerweile dürften aber alle Uhren wieder richtig laufen.

Die Zeitumstellung sorgt bei Reisenden der Deutschen Bahn jedes Mal für Chaos. Wenn die Uhren zur Sommerzeit umgestellt werden, müssen Züge eine Stunde in einem Bahnhof warten, um nicht zu früh am Ziel anzukommen. Dies verärgert immer wieder Fahrgäste, da die Fahrt dadurch eine Stunde länger dauert (*Quelle: Spiegel online vom 28. Oktober 2019*).

### Impressum:

Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.  
Weiherfeldstraße 2  
91598 Colmberg

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

Bild- und Textbeiträge von: Thomas Fischer (Eisenbahnfreunde Lichtenfels), Hans Peter Krupp, Daniel Pichl, Dieter Eschenbacher, Günter Opel, Martin Schneider 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](http://www.ansbacher-eisenbahnfreunde.de)