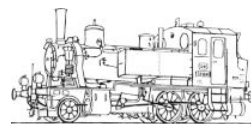


## **AEF- Journal II/ 2021**

**März/ April**



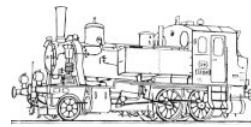


## Was finde ich wo?

Editorial	3
AEF- Vereinsgeschehen im März/ April	5
Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete	7
Kurz notiert	30
Bockerlas Tipp	40
Das Beste zum Schluß	41
Impressum	41

A large, semi-transparent photograph of the front of a red electric locomotive, number 185 631-9, on railway tracks. The locomotive has a prominent front window with wipers and a central headlight. The number '185 631-9' is clearly visible on the front panel. The background shows railway infrastructure like overhead lines and signal masts.

185 631-9



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

**Wir haben wieder ein Programm!** Zugegeben: Nicht im gewohnten Format, aber: mehr als Null. Dank Reinholds Initiative zu einem virtuellen Kellertreff fanden sich beileibe nicht nur die üblichen Unentwegten zusammen, sondern erfreulich viele, die einfach Bock auf Austausch haben. Präsent oder virtuell. Inzwischen hat auch der erste virtuelle Themenabend stattgefunden, gestaltet durch unseren Vereinsfreund Dieter mit der BR 103, aber das ist ein Thema für das nächste Journal. Die Botschaft ist: Wir sind wieder präsent!

*Das Programm steht derzeit bis Ende August. Keiner weiß, wie sich die Lage entwickelt. Darum die Bitte: Reinhold hat bisher den gesamten Organisationsaufwand allein. Und der Aufwand ist nicht virtuell! Beteiligt Euch daher bitte an den Treffs.*

Die jüngste Seite „Streckenbegehung“ wird von mir zunächst auf Eis gelegt. Ich warte mal die weitere Entwicklung ab. Die Zeichen stehen auf Einstellung. Die Seite war gedacht, um Vorbildsituationen zu zeigen, die recht einfach ins Modell umzusetzen sind. Die H- Tafel, die Signalisierung, Grenzzeichen etc. Mir kam es immer darauf an, Rückmeldung zu bekommen, was von Seiten unserer Modellbahner gewünscht wird, daraus mal eine Seite zu machen.

Was gäbe es sonst zu sagen? Überall im Land wird über Reaktivierungen von Bahnstrecken nachgedacht, nur nicht in Bayern. In einigen Bundesländern sind die Planungen sogar innerhalb kürzester Zeit sehr weit vorangekommen, so in Hessen und Baden- Württemberg. Dagegen wird hierzulande gegen einen wirklich wichtigen Lückenschluß im Fränkischen Hölleental mit teils absurden Argumenten gestänkert, und gleichzeitig wird andernorts über die Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken nachgedacht, von denen man sagt: Ich glaube es kaum. Daneben sind verschiedene Themen in den Fokus gerückt: Gezerre um die Steigerwaldbahn bzw. um das, was von ihr noch übrig ist. Die Berliner Verkehrsgesellschaft stellt ihr neues Tram- Fahrzeug vor – das habe ich hier mit ins Journal aufgenommen, weil ich bei der Vorbereitung der Ausschreibung (Thema „Kostenwahrheit“) mit beteiligt war. München erinnert sich auch an eine Wiederaufnahme des Tram- Betriebs und plant Netzerweiterungen.

Für die Rubrik „Woanders gelesen“ hätte sich ein Fauxpas der DB hier im Nürnberger Raum angeboten. Aber der wurde inzwischen reichlich in den Medien und den einschlägigen Foren „gewürdigt“, so daß es an der Stelle keinen Sinn macht, das Ganze nochmal aufzuwärmen. Stichwort: Streifenkarte.

Eine Sparte habe ich mal neu ins Journal aufgenommen: Baustellen- Vorschau. Aktuell ist intensives Reisen nicht angesagt, aber möglicherweise ist wenigstens die regionale Vorschau interessant. Und es gibt wieder reichlich Stoff für „Kurz notiert“.

Das hatten wir auch noch nicht: ein Journal mit nur zwei Bildern, aber dafür einem neuen „Rekord“ an Text – über 20.000 Worte. Und dabei habe ich verschiedene Meldungen einfach unterdrückt, weil es nicht sinnvoll bis irreführend ist, gewisse Meldungen entweder ganz nach der Veröffentlichung (also ohne Einordnung) oder mit Einordnung zu bringen. Die Abstinenz von Bildern liegt einfach an der schieren Flut in den vergangenen zwei Monaten – die ja gut ist, das soll hier ausdrücklich betont werden. Gerne mehr davon, auch von Mitgliedern, die sich bisher nicht trauen.

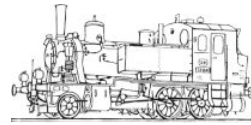
**WIR SUCHEN:** Referenten und Themen für Vortragsabende. Also, liebe Freunde, traut Euch!

**ICH SUCHE (derzeit nicht):** Anregungen für Themen unter der Rubrik „Streckenbegehung“!

Viel Spaß beim Stöbern und „Servus“

*Frank Augsburg*

*Zum Titelbild: „Leg Dich nicht mit mir an, ich bin doch sowieso stärker...“ Eine TRAXX 2 AC, wenn auch in langsamem Tempo, ist auf Konfrontationskurs befindlich allemal ein beeindruckender „Gegner“. Man darf aber ruhig davon ausgehen, daß unser Fotograf Hans Peter Krupp nicht die Konfrontation Mensch vs. Maschine suchte, sondern die 185 631 schlicht von der Feuerbachstraße (verlängerte Ladestraße) per Teleobjektiv ins Visier nahm. Das ist ungefährlich für beide Seiten und außerdem etwas, wogegen auch dieser Kraftprotz nichts machen kann (Hinweis: Die gezeigte Abbildung ist nur ein Ausschnitt des Original- Fotos).*



\*\*\*\*\*

**An unsere Geburtstagskinder im April und Mai:**

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

Heinz BARTELMEß  
Bernhard GÖTZ  
Werner REIMANN  
Thomas FENN

\*\*\*\*\*

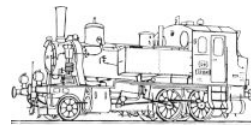


**HiFi Surround HDTV BluRay 3D  
Flachbildschirme Projektoren Leinwände**

**Gosbertstraße 35 ■ 91522 Ansbach-Brodswinden**

**FON: 0981-14872**

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



## AEF – VEREINSGESCHEHEN IM MÄRZ/ APRIL 2021

### GRÜSS GOTT UND HERZLICH WILLKOMMEN

Zum 1. März durften wir als neues Mitglied begrüßen:

#### Heinz Peter Bergauer

Anni und Peter Bergauer sowie weitere Mitglieder des Foto- und Videoclubs Ansbach waren schon häufig zu unseren Vereinsabenden zu Gast. Unvergessen dürfte allen Beteiligten der Abend im Jahr 2019 sein, als 6 Eisenbahnvideos vorgestellt wurden, die teils persönliche Betrachtungsweisen zeigten, oder aber selten Beobachtetes zeigten (Gleisumbauzug). Und eins davon („Letzte Fahrt“) war ob seiner Länge, seiner Machart und seiner Qualität wirklich spektakulär.

Lieber Peter, nochmals herzlich willkommen bei uns. Es nähert sich der eine Freitag, an dem die Begrüßung auch persönlich ausfallen wird.

### Aktuelles

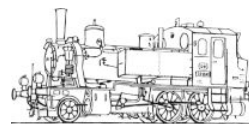
Nach ein paar Wochen der Lethargie haben wir uns berappelt, dieses Fazit können wir mit etwas Stolz aus der Entwicklung der letzten 14 – 15 Wochen ziehen. Was zu Beginn des Jahres ganz vorsichtig mit umher geschickten Bildern begann, die beileibe nicht nur die Eisenbahn zum Inhalt hatten (fast möchte man sagen: Ein Glück...!), steigerte sich zu regelmäßigen Serien zum Vereinsabend. Besonders Dirk, Dieter, Hans Peter, Thomas Fenn, Thomas Kootz, Martin, Wolfgang Pichl, Wolfgang Frank, Manfred und Reinhold sorgten hier immer wieder für virtuelle Vereinstätigkeit. Allein in den Monaten März und April kamen hier sehr viele Bilder zustande. Es ist hier im Journal unmöglich, sie alle nochmal zu zeigen. Liebe Freunde – vielen Dank dafür!

Am 9. April dann unser erster virtueller Vereinsabend überhaupt, nach über einem Jahr, in dem kein geregelter Vereinsleben mehr möglich war. Wer hat es in die Hand genommen? Unser „Urgestein“ Reinhold. Natürlich hatte dieser 9. April einen Vorläufer, quasi den „Testlauf“. 12, 15 und 16 zugeschaltete Mitglieder können sich unter diesen Umständen durchaus sehen lassen. Schön ist auch zu sehen, daß es zu Allianzen zwischen Vernetzten und nicht Vernetzten kommt. Es braucht eben einen, der alles organisiert, viel mehr braucht es aber auch engagierte Mitglieder, die das Vorhaben dann durch Teilnahme stützen. Ein Abend ging sogar bis in die letzte Tagesstunde, was auch dafür spricht, daß echtes Wollen hinter der Aktion stand und nicht nur Pflicht.

Inzwischen ist angedacht, wenigstens alle vier Wochen einen festen Programmabend zu veranstalten. Den ersten in dieser virtuellen Welt hat Dieter mit einem Abend über die BR 103 gestaltet. An Euch alle auch vielen Dank

### Fortsetzung des virtuellen Zugangs

An dieser Stelle: Wir wollen natürlich die virtuellen Vereinsabende weiterführen, solange es notwendig ist und uns keine andere Möglichkeit offen steht. Darum bemüht sich Reinhold gerade um ein Abo für diesen Veranstaltungsdienst. Diesen können wir aber auch über die Pandemie hinaus benutzen. Sei es, weil manch einer ausgerechnet an dem bestimmten Freitag eine Parallelveranstaltung hat. Es kann auch mal jemand krank sein, es gibt ja nicht bloß Corona auf dieser Welt. Oder jemand befindet sich eben auf der Heimfahrt von einer Dienstreise, möchte aber auf die Teilnahme am Vereinsabend nicht verzichten. Es hat eben den ungebetenen Auftritt der bösen Jungs aus der Nachbarschaft bedurft, um einmal über ein paar ganz grundsätzliche Dinge nachzudenken. Warum nicht auch über künftige virtuelle Teilnahmen? Darum möchte ich alle bitten, sofern Ihr es nicht bereits getan habt, Reinhold ein Feedback zukommen zu lassen, wie Eure Meinung dazu ist. Ich habe bereits kundgetan, daß ich dafür bin, aus genau den Gründen, die ich oben genannt habe.



## Kalender 2022

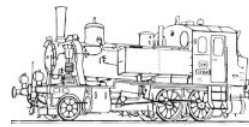
Erfreulicherweise kamen als Reaktion auf Reinholds Aufruf zur Einsendung von Klappentexten noch einige. Auch hier einen herzlichen Dank an alle „Mitmacher“. Inzwischen ist die Situation so: Eine Bilderauswahl ist in Vorbereitung, die in Frage kommenden Geschichten sind mehrfach korrekturegelesen. Eine Zuordnung von Bild und Text zu den Monaten wird nach der Bilderauswahl erfolgen. Dennoch gibt es an Geschichten immer noch ein Manko. Reinhold hat bereits darauf hingewiesen, an der Stelle rufe ich auch nochmal im Journal auf: Jedes Mitglied erlebt bei Bahnreisen verschiedenes. Das können Erlebnisse auf dem Bahnhof oder im Zug sein. Es kann ungewöhnliche betriebliche oder technische Konstellationen geben, über die berichtet werden kann. Reiseziele und deren Erreichung mit der Bahn sind zu jeder Zeit und in jeder Art interessant. Nicht vergessen wollen wir an der Stelle auch die Modellbahn, die sich eben nicht auf Vereinsanlage, heimischen Keller und Miniatur- Wunderland Hamburg reduziert.

Also liebe Freundinnen und Freunde – traut Euch! Gerade jetzt ist der richtige Zeitpunkt, sich mal eine Geschichte zu überlegen, denn es ist gerade – nicht „Saison“!

## Korrektur zum Journal I/ 2021:

Peter und Thomas (Fenn) ist es aufgefallen: Im Journal I/ 2021 auf Seite 14 habe ich die 01 1066 einfach der verbrannten Erde von 2005 zugeordnet. Dem ist natürlich nicht so. Diese Lok gehört ja den Ulmer Eisenbahnfreunden und war nicht eines der Brandopfer vom Oktober 2005. Die Lok hat ihr zu Hause im Süddeutschen Eisenbahn Museum in Heilbronn. Dort ist sie derzeit nicht betriebsfähig abgestellt.

Vielen Dank für den Hinweis!



## WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS EREIGNETE

### München: Tram- Ausbau kommt in Fahrt

Womöglich erstmals in der Geschichte der Münchner Verkehrsplanung verfolgt die Stadt nun einen integrierten Plan zur Weiterentwicklung aller (städtischen) Verkehrsträger. Der am Mittwoch beschlossene Zwischenbericht Nahverkehrsplan zeigt besonders für U-Bahn und Tram eine zielgerichtete Entwicklungsperspektive auf. Den Löwenanteil der nun nötigen Finanzierung verschlingen freilich die wenigen U-Bahnprojekte, dennoch stellen Stadtpolitik und Stadtverwaltung verkehrspolnerische Aspekte vor politische Wünsche. Ganz im Gegenteil zur sogenannten „ÖPNV-Offensive“ von 2018, bei der sich die schwarz-rote Kooperation von Kompromissen und politischen Motiven leiten ließ und damit besonders der verkehrlichen Erschließung von Freiam – aber auch der Bayernkaserne – zumindest vorübergehend einen Bärendienst erwiesen hat. Die Tram schien in diesem Moment zumindest für kurze Zeit ihre politische Unterstützung vollends verloren zu haben, in den letzten Monaten hat sich das wieder gewandelt.

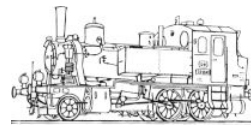
Aus der Geschichte heraus bestehen besonders bei der Tram heute noch viele Defizite: In vielen Stadtvierteln Münchens ist die Tram schon seit Jahrzehnten nicht mehr präsent, die Entwicklungspotentiale sind daher mannigfaltig. Gleichzeitig konnte sich die Politik vor 30 Jahren zwar zu einem Weiterbestehen der Tram entschließen, Aspekte der Barrierefreiheit, der Kapazität oder der Flexibilität durch ausreichende Infrastruktur mussten bei dieser ersten „Renaissance der Straßenbahn“ in München zurückstehen. Tatsächlich werden diese Punkte und einige weitere in der Stadtratsvorlage deutlich angesprochen und der Beschluss vom Mittwoch leitet eine neue Entwicklungsphase der Münchner Tram ein.

Für zehn neue Tramstrecken hat der Münchner Stadtrat am Mittwoch einen Planungsauftrag gegeben. Bei drei Strecken (Am Hart – Bayernkaserne, Münchner Freiheit – Giselastraße und Regina-Ullmann-Straße – Johanneskirchen) sollen die SWM die Pläne bis zur Genehmigungsreife vorantreiben. Die weiteren Verbindungen der „Kategorie A“ werden in den Nahverkehrsplan aufgenommen, für zwei bis drei Strecken ist eine Vorplanung mit Trassenvorschlag und Verkehrswertabschätzung zu erstellen. Auch für die Kategorien B und C hat der Stadtrat das weitere Vorgehen beschlossen.

Gleichzeitig markiert der Zwischenbericht Nahverkehrsplan auch einen Grundsatzbeschluss für mehrere Themen: Der neue Standard barrierefreier Bahnsteige bei der Tram ist vom Stadtrat abgesegnet worden, für die Identifizierung des Standorts eines dritten Betriebshofs soll es eine Machbarkeitsstudie geben und die Gleisinfrastruktur in der Innenstadt soll für die künftigen Bedarfe erweitert werden – explizit sind hier zusätzliche Wendemöglichkeiten erwähnt. Das Thema eines Standards für die neue Fahrzeugbreite von 2,65 Metern ist in einen eigenen Beschluss vertagt worden, zuvor sollen Mobilitätsreferat und SWM dem Stadtrat die Auswirkungen auf Straßenbreite und Umbauprozess vertieft vorstellen. Die Planung für längere Fahrzeuge hat der Stadtrat bestätigt. Im Dezember haben wir den Kurswechsel Mobilität bereits ausführlich beleuchtet, der heutige Beitrag stellt die – größtenteils politische – Entwicklung des Zwischenberichts seitdem vor und fasst den finalen Beschluss in all seinen relevanten Punkten nochmal zusammen (*Quelle: Tramreport München vom 05. März, gekürzt*).

### Bombenfund im Bahnhof Ansbach

Eigentlich war es nur eine Frage der Zeit. Im letzten Jahr des Zweiten Weltkrieges wurde Ansbach bombardiert, vor allem wegen seiner Bedeutung als Knotenpunkt zweier Hauptstrecken. Seit August 2020 wird der Bahnhof Ansbach nach einem präzisen Plan barrierefrei ausgebaut. Dabei müssen auch verschiedene Erdarbeiten verrichtet werden: zum Neubau der Zuwegungen, der geplanten Fahrstühle und der Bahnsteige. Bahnsteig 2/ 3 war nun mal zuerst an der Reihe, und da fand sich am Montag, dem 8. März vormittags um halb elf, eine bisher unentdeckte Fliegerbombe. Um es mal klar zu sagen: Wie viele tausend Reisende seit 1945 über den Bahnsteig gingen – das Ding lag nur ungefähr einen Meter unter dem Pflasterboden und hatte jederzeit das Zeug, einfach hochzugehen. Die Folgen will sich keiner ausmalen.



Die Konsequenzen waren klar: Der gesamte Bahnhof wurde sofort gesperrt. Das betraf zunächst den Zugverkehr, sehr schnell aber auch das Bahnhofsgebäude selber und den angrenzenden Raum. Dann ging die Alarmkette los. Sprengmeister organisieren, Schutzzone einrichten und absperren, SEV einrichten, Menschen informieren, Aufnahme Stationen für möglicherweise zu Evakuierende bestimmen und einrichten, Feuerwehren und Hilfsdienste alarmieren, das ganze Gebiet sichern.

Glück im Unglück: Sprengmeisterin Bettina Jurga und Sprengmeister Tobias Oelsner waren zufällig in der Nähe unterwegs und konnten rasch vor Ort sein. Nach einer ausführlichen Einschätzung der der Gefährlichkeit des Blindgängers – 250 kg Sprengstoff und zwei Zünder, von denen einer im Erdreich steckte – wurde ein Umkreis von 500 Metern um die Fundstelle festgelegt, der zu evakuieren war.

Der Schienen- Ersatzverkehr (SEV) stand stabil ab 13 Uhr, um vor allem Schüler nach Hause zu bringen. Inzwischen hatte auch das Entschärfungsteam den Radius der Sicherheitszone auf 500 Meter um die Fundstelle festgelegt. Herausforderungen dabei: Neben zahlreichen Wohnhäusern zwischen der Promenade und Bandelstraße mußten auch die Polizei- Inspektion am Karlsplatz sowie das Platen- Gymnasium evakuiert werden. Das alles zog sich länger hin, als ursprünglich veranschlagt. Dabei kam den über 400 Einsatzkräften an diesem Tag eine Übung ein Jahr vorher mit ähnlichem Szenario sehr zugute. Aber gegen Menschen, die sich einfach weigern, die eigene Wohnung angesichts der Gefahr zu verlassen, hilft eine Übung nur bedingt.

Zeitlich verzögert, aber offensichtlich dann stabil, lief der SEV an. Die S4 und die RE90 von Nürnberg wendeten in Wicklesgreuth. Hier fuhren die Busse zwischen Wicklesgreuth und Dombühl. Es wurden Direktverbindungen eingerichtet und solche, die alle dazwischen liegenden Stationen bedienten. Gleiches auf der Strecke Würzburg – Treuchtlingen. Hier wendeten die RB in Oberdachstetten und in Triesdorf, dazwischen fuhren Busse.

Wie auch immer: Die Anwohnerinnen und Anwohner wurden gebeten, das Gebiet zu verlassen und sich bei Verwandten, Freunden oder Bekannten unter den bestehenden Corona-Regeln einzufinden. Für Personen, die diese Möglichkeit nicht hatten, wurde eine Unterbringung in der Turnhalle Weinbergschule, Breitstraße 22, ermöglicht. Personen, die coronapositiv waren, wurden gesondert informiert und in einer gesonderten Unterkunft untergebracht.

Als die Evakuierung endlich geschafft war, verzögerte sich die Entschärfung, eben wegen jener besonderen Situation, wonach ein Zünder im Erdreich (und damit nicht sofort erkundbar) und damit zuerst nicht einzuschätzen war.

Nachdem es gegen 21.30 Uhr noch hieß: „Die Entschärfung dauert möglicherweise noch eine Stunde, kam wenig später Entwarnung. Bombe ist entschärft, alles ist sicher, es besteht keine Gefahr. Sogar über den Bahnhof konnte man anschließend wieder gehen.

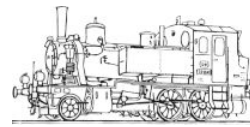
An dieser Stelle vielen herzlichen Dank an das mutige Team, das die Bombe entschärft. An dieser Stelle auch herzlichen Dank an alle beruflichen Einsatzkräfte, die mit ihrer Besonnenheit und Ruhe für einen geregelten Ablauf gesorgt haben.

Vor allem aber: Vielen herzlichen Dank an alle Menschen, die in den Stunden ehrenamtlich zugehen waren und/ oder Überstunden geschrubbt haben. An alle, die den SEV gefahren haben und nicht nach dem Arbeitszeitgesetz fragten, an alle, die die Betreuung in den Notunterkünften übernommen haben. Vielen herzlichen Dank an alle, die sich an den Stationen Wicklesgreuth, Dombühl, Oberdachstetten und Triesdorf um gestrandete Reisende gekümmert haben und ihnen eine wenn auch beschwerlichere Weiterreise ermöglichten. Vielen herzlichen Dank an die Freiwilligen Feuerwehren und die Freiwilligen des THW, die den beruflichen Einsatzkräften zur Seite standen. Und vielen herzlichen Dank an alle, die sich sonst irgendwie helfend eingebracht haben. Vielen herzlichen Dank auch an alle, die sich bereit gemeldet haben, um dann dennoch nicht zum Einsatz zu kommen.

Und schließlich, aber nicht als letztes: Herzlichen Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der FLZ, die gefühlt an allen Schnittstellen standen und unermüdlich die dort Angekommenen und Umherstehenden informierten, die den Kontakt hielten zur Redaktion, die Informationen ganz unaufgeregt weitergaben und immer wieder beruhigten mit den Worten, es könne ja nicht mehr lange dauern.

Fazit: Aus der Sicht jemandes, der nicht in das Geschehen eingebunden war und ist – es ist unheimlich beruhigend, daß angesichts einer solchen Ausnahmesituation so viele Menschen wissen, was





zu tun ist, und daß eben jene Menschen das, was zu tun ist, dann auch wirklich machen. Ohne Frage nach dem eigenen Vorteil, sondern weil in bestimmten Momenten das eigene Tun wichtig ist. Das „Danke dafür“ wird viel zu wenig ausgesprochen. Wir sollten für vermeindliche Selbstverständlichkeiten viel öfter mal Danke sagen.

## **LogIKTram – Forschung für stadtbahnbasierten Gütertransport**

Den Güterverkehr auch auf mittleren und kurzen Strecken stärker von der Straße auf die Schiene zu verlagern, ist Ziel des neuen Verbundprojekts LogIKTram. Um Elektromobilitätslösungen für die gewerbliche Logistik in Städten und Regionen bereitzustellen, nutzt das Projekt die bestehende Straßenbahn- und Eisenbahninfrastruktur des „Karlsruher Modells“. Das Karlsruher Institut für Technologie (KIT), die Hochschule Offenburg, MARLO Consultants, die DB Engineering & Consulting und weitere Industriepartner entwickeln dazu in enger Zusammenarbeit mit der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) ein fahrzeugtechnisches und logistisches Konzept für eine „Gütertram“ auf der Basis einer Karlsruher Zweisystem-Stadtbahn und untersuchen die Auswirkungen auf den Straßen- und Schienenverkehr.

Kombinierter Verkehr auf der Schiene bewegt sich derzeit überwiegend zwischen den großen Güterterminals oder von und zu den Seehäfen. In den Städten und urbanen Agglomerationen spielt der Schienengüterverkehr kaum noch eine Rolle. Dort sind kleinteilige Verkehre unterwegs, für die es gilt, neue Konzepte zu entwickeln.

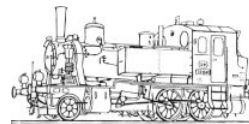
Zur Verbesserung dieser Situation wurde das Forschungsvorhaben LogIKTram ins Leben gerufen. Das Projekt ist am 1. März 2021 gestartet und auf drei Jahre angelegt. Vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) erhält LogIKTram eine Förderung von insgesamt rund 2,75 Millionen Euro. LogIKTram ist ein grundlegendes Teilprojekt der Gesamtinitiative regioKArgo, die es sich zum Ziel gesetzt hat, in Karlsruhe und der umliegenden Region neue Formen des Warenladungs- und Lieferverkehrs zu untersuchen und umzusetzen. Im Rahmen von regioKArgo sollen zum einen Verkehre künftig stärker von der Straße auf die Schiene verlagert und zum anderen die letzte Meile der Belieferung emissionsfrei gestaltet werden.

Das Projekt LogIKTram verfolgt mehrere Teilziele. So entwickeln die Forscher\*Innen am KIT im Institut für Fahrzeugsystemtechnik (FAST) das technische Konzept für eine „Gütertram“ auf der Basis einer Zweisystem-Stadtbahn nach dem „Karlsruher Modell“. Die Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) stellt hierfür ein älteres Fahrzeug zur Verfügung, welches speziell für die Anforderungen des Transports von Gütern angepasst und als erstes Demonstrationsobjekt getestet werden soll. Ein weiteres Teilprojekt namens regioKArgoTramTrain soll es darauf aufbauend ermöglichen, die neue Bahn nicht nur testweise auf dem Betriebshof, sondern im Realbetrieb auch in der Region einzusetzen.

Damit die Gütertram sowohl Personen als auch Waren transportieren kann, entwickelt das FAST Lösungen, um durch variable Gestaltung des Innenraums Platz für die Güter zu schaffen. Die Transportbehälter sollen automatisiert ein- und entladen werden. Eine präzise Positionierung der Bahnen an den Stationen ist wichtig, um die Transportbehälter zentimetergenau zu bewegen und die normalen Fahrgastwechselzeiten im Personenverkehr einzuhalten. Die bestehenden Fahrpläne sollen beibehalten werden.

Das IfV des KIT untersucht die Auswirkungen des Konzepts auf den Straßen- und Schienenverkehr. Dazu bauen die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler auf der Basis des am IfV entwickelten Verkehrsnachfragemodells mobiTopp eine Simulationsumgebung für den Personen- und Gütertransport in der Modellregion Karlsruhe auf. Davon ausgehend untersucht das IfV verschiedene Betriebsszenarien der LogIKTram und deren verkehrliche Wirkungen. Ziel des Projekts ist, die Schienenverkehrskapazität zeitabhängig sinnvoll auszuschöpfen.

Vorbereitend für die Überführung des Konzepts in die praktische Anwendung soll als weiteres Teilziel ein Fahrzeugsystem entworfen werden, das die reibungslose technische Integration des Gütertransports in das bestehende Netz für den schienengebundenen ÖPNV ermöglicht („Gütertram“). Dazu gehören ein Ladungsträger- und Umschlagskonzept sowie eine Fahrzeugplattform mit Be- und Entladetechnik sowie Kopplungstechnik für die Zusammenführung mit dem Personenverkehr. Kritische Elemente der Konzepte sollen in Prototypen oder simulativ überprüft und demonstriert werden.



Das FZI Forschungszentrum Informatik wird die Ableitung von Anforderung aus den erarbeiteten Anwendungsfällen koordinieren und in das Design der IKT-Plattform überführen. Die IKT-Plattform unterstützt die Simulation von Fahrzeug, automatisiertem Ladungshandling und Fahrten zur Evaluierung des LogIKTram-Konzepts (Quelle: PM der DB, vom 09. März).

## 500 Millionen- Euro- Programm für die Digitalisierung von sieben Regionalstrecken

Deutsche Bahn, Bahnindustrie und Behörden beschleunigen 2021 gemeinsame Initiative für neue Technologien auf der Schiene. Moderne Technik ersetzt herkömmliche Anlagen bis 2035 – fünf Jahre früher als geplant  
Insgesamt betrifft es die Strecken (-Abschnitte):

1. Kleve – Kempen
2. Finnentrop
3. Ansbach – Triesdorf
4. Germersheim/ Wörth – Speyer
5. Zwieseler Spinne
6. Gera – Weischlitz
7. Lichtenfels - Coburg – Sonneberg.

Die neue Technik löst in Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Thüringen und im Freistaat Bayern herkömmliche Anlagen diverser Bauarten ab. Der Auftrag wird aus dem Corona-Konjunkturpaket des Bundes finanziert, das zusätzliche Investitionen über 500 Millionen Euro vorsieht. 100 Millionen Euro waren bereits im Jahr 2020 eingesetzt worden, 400 Millionen Euro fließen dieses Jahr.

Sieben Industrieunternehmen unterzeichnen mit der DB Netz AG die ersten Verträge des sogenannten Schnellläuferprogramms. Für die Industrie bringt das Programm stabile Aufträge. Viele Innovationen werden erstmals angewendet, neue Unternehmen steigen ein und für die Digitaltechnik werden Standards etabliert. Für die Industrie bedeutet das Investitionsprogramm die Sicherung zahlreicher Jobs in der Pandemiezeit.

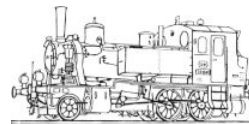
Mit einer Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn stellte der Bund Anfang Dezember 2020 zusätzliche Mittel für digitale Stellwerkstechnik zur Verfügung. Aus dem Konjunkturprogramm zur Bekämpfung der Folgen der Corona-Pandemie stehen 500 Millionen Euro bis Ende 2021 zur Verfügung. Die Digitalisierung der Schiene schafft industrielle Arbeitsplätze und stützt die mittelständischen in Deutschland ansässigen Unternehmen, die das Bahninfrastrukturgeschäft beliefern (Quelle: PM der DB vom 10. März, stark gekürzt).

## Expressverkehr München – Hof/ Prag neu ausgeschrieben

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat das Wettbewerbsverfahren Expressverkehr Ostbayern Übergang eröffnet. Das Netz umfasst die Linien RE 2 München – Regensburg – Hof und RE 25 München – Regensburg – Prag, die aktuell von der Länderbahn unter dem Markennamen Alex betrieben werden. Auf tschechischer Seite erbringt das staatliche Eisenbahnverkehrsunternehmen České dráhy (ČD) die Verkehrsleistungen. Der Verkehrsvertrag startet im Dezember 2023 und läuft bis Dezember 2026. Zu diesem Zeitpunkt läuft auf tschechischer Seite der Vertrag mit der ČD aus. Für den Zeitraum ab Dezember 2026 ist in Kooperation mit dem Verkehrsministerium der Tschechischen Republik eine Neuausschreibung der Verkehre über einen längeren Zeitraum mit der Vorgabe von Neufahrzeugen geplant.

Die größte Änderung nach Inkrafttreten des neuen Vertrags im Dezember 2023 wird die Trennung beider Linien sein: Die Züge aus Hof (RE 2) und Prag (RE 25) werden nicht mehr in Schwandorf zusammengeführt, sondern fahren im stündlichen Wechsel getrennt nach München. Davon erhofft sich die BEG eine höhere Pünktlichkeit, da sich Verspätungen künftig nicht mehr von einer Linie auf die andere übertragen.

Hierzu wird ab Ende 2023 der aktuell von DB Regio erbrachte zweistündliche RE-Verkehr München – Regensburg in das Netz integriert. Diese Züge werden nach Hof verlängert, nördlich von Regens-



burg gegenüber dem heutigen Fahrplan um eine Stunde versetzt. Die Fahrtzeit zwischen Hof und Regensburg verkürzt sich um acht Minuten, weil künftig die Standzeiten in Schwandorf entfallen, um die Züge aus Prag und Hof zusammenzuführen.

Durch die separate Linienführung entsteht eine stündliche Direktverbindung zwischen Schwandorf und München; derzeit fahren die Züge hier durchgehend nur im Zweistundentakt. Neben dieser Taktverdichtung bestellt die BEG auch zusätzliche Verbindungen am frühen Morgen und späten Abend in den Abschnitten Hof – Marktredwitz und Schwandorf – Regensburg. Dadurch wächst das Verkehrsangebot gegenüber heute um acht Prozent auf rund vier Millionen Zugkilometer pro Jahr (in Bayern).

Bei den Zügen gibt die BEG keine wesentlich neuen Kriterien vor; die Anforderungen orientieren sich am Status quo, das heißt Gebrauchtfahrzeuge sind zugelassen. Der Umstieg auf Neufahrzeuge ist mit der nächsten Ausschreibung in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre geplant. Daraus ergibt sich die kurze Laufzeit des jetzt zur Vergabe anstehenden Übergangsvertrags von nur drei bis maximal fünf Jahren.

Die BEG stellt detaillierte Anforderungen in Sachen Qualität. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das sich im Vergabeverfahren durchsetzt, erhält monatliche und jährliche Zielwerte zur Pünktlichkeit und zur Anschlusssicherung. Unterschreitet das Unternehmen diese Werte, werden Strafzahlungen fällig. Außerdem misst die BEG die Servicequalität des Betreibers mit Hilfe von Tests und Fahrgastbefragungen. Zu den Kriterien zählen unter anderem die Sauberkeit der Züge, die Funktionsfähigkeit der Ausstattung und die Fahrgastinformation. Unterschreitet ein Verkehrsunternehmen die von der BEG vorgegebenen Zielwerte, muss es Strafzahlungen leisten, übertrifft es die Mindestanforderungen, erhält es einen finanziellen Bonus (*Quelle: PM der BEG vom 15. März, gekürzt*).

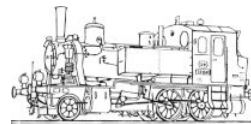
### **Felssturz bei Kestert legt rechte Rheinstraße lahm**

Wegen eines Felsrutsches ist am Montagmorgen, 15. März, Europas meistbefahrene Güterzugstrecke im Mittelrheintal unweit des weltberühmten Loreley-Felsens blockiert worden. Auch die parallele, von "einer Staub- und Feingeröllwolke" stark verschmutzte Bundesstraße 42 wurde bei Kestert für den Autoverkehr gesperrt, wie die Polizei mitteilte. "Aufgrund noch immer fortdauernden Erosionen sind aktuell immer noch größere Felsplatten und Geröll am nachrutschen, so dass die B 42 inklusive des Radwegs und des Leinpfades für unbestimmte Zeit gesperrt bleiben muss", hieß es weiter. Für die Regionalzüge, die auf der rechts-rheinischen Strecke durch VIAS abgewickelt werden, wurde SEV eingerichtet. Es gab weder Tote noch Verletzte noch wurde ein Zug von dem Felssturz getroffen. Im Welterbe Oberes Mittelrheintal mit vielen Steilhängen ist es schon öfters zu Hangrutschen gekommen (*Quelle: dpa, 15. März, gekürzt*).

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) übt schwere Kritik am Umgang mit der Störung: Die Strecke ist das Herzstück der systemrelevanten Verkehre für Industrie und Handel zwischen Norditalien, der Schweiz, Deutschland, den Niederlanden und Belgien. Frühestens rund um Ostern sollen aktuellen Prognosen der DB Netz AG zufolge dort wieder Züge rollen, Umleitungen sind keine wirkliche Lösung.

Exakt geplante Pendelzüge zwischen Nordseehäfen und den Industriestandorten in Norditalien, der Schweiz und Süddeutschland lässt der Infrastrukturbetreiber seit Tagen in steigendem Maße über Siegen, Saarbrücken oder gar Kassel an Kestert vorbeifahren. Die bis zu 300 Kilometer längeren Fahrten pulverisieren die abgestimmte Planung der Bahnunternehmen für Personale, Loks, Terminals und Werkstattaufenthalte und lösen einen Dominoeffekt verspäteter Abfahrten aus. Von Tag zu Tag werden die Reserven knapper, so dass die Güterbahnen nun Alarm schlagen. Sie fragen nach dem „Incident Manager“, der seit 2018 bei Netzstörungen mit internationalen Wirkungen und mehr als drei Tagen Dauer aktiv werden muss.

Vor allem sind die Unternehmen aber verwundert und verärgert, dass die DB in dieser Situation das Naheliegendste nicht angeht: nämlich den Güterverkehr zwischen Mainz/Wiesbaden und Koblenz auf die unbeschädigte linke Rheinstraße zu bringen und dort mit Vorrang fahren zu lassen. Sollte die Streckenkapazität ausgereizt sein, können einige Nahverkehrszüge durch Busse ersetzt werden. Vor allem das unverdrossen weiterhin gefahrene Programm von drei ICE/IC-Zügen pro zwei Stunden und Richtung kann im Lockdown ohne große Schäden befristet eingeschränkt werden. Die



Geschwindigkeit der verbleibenden Fernzüge kann zur Kapazitätsschonung an die der Güterzüge und der weiter verkehrenden Nahverkehrszüge angepasst werden.

Die Güterbahnen befürchten einen Vertrauensverlust der industriellen Verlager nicht nur auf diesem internationalen Bahnkorridor, der das stärkste Schienengüterverkehrsaufkommen in Europa aufweist. Im alpenquerenden Güterverkehr zwischen Nordeuropa und Italien via Schweiz haben die Güterbahnen 70 Prozent Marktanteil, der Lkw nur 30 Prozent. Damit haben Sie die üblichen Verhältnisse in Deutschland – 70 Lkw, 20 Schiene - auf den Kopf gestellt, aber eben auch eine große Verantwortung für die Versorgung der Wirtschaft. Würden die Waren von der Schiene wieder auf LKW verlagert, untergräbt dies den Europäischen «Green Deal».

Auch insgesamt sind die Güterbahnen durch das unzureichende Großstörungskonzept des Infrastrukturbetreibers DB Netz wundgeschuert. Streckensperrungen durch Stürme, Winterwetter, Überflutungen oder auch unfallbedingte Störungen wie beim Tunnelbau in Rastatt (2017), dem Brückeneinsturz in Auggen (2019) oder der Entgleisung in Niederlahnstein (2020) müssen wo möglich vermieden, vor allem aber die Folgen unvermeidbarer Störungen minimiert werden. Die reflexartige Vorgehensweise der DB Netz AG, im Störfall als einzigen „Plan B“ für den Güterverkehr weiträumige Umfahrungen vorzusehen, wird der Herausforderung nicht gerecht. Abgesehen von platzenden Ressourcenplanungen sowie hohen Zusatzkosten für Personal, Energie und Fahrzeuge führen die Infrastrukturparameter abseits der gut ausgebauten Hauptkorridore schnell dazu, dass Züge gekürzt werden müssten und streckenkundige Triebfahrzeugführer:innen fehlen. Das macht die teils wochenlangen Umleitungen zu einer für die Güterbahnen noch kostentreibenderen und für die Kunden enttäuschenden Scheinlösung (Quelle: PM der NEE, vom 24. März).

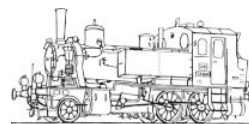
Nachtrag:

Sieben Wochen nach dem Hangrutsch bei Kestert können die Züge wieder rollen. Bauteams und Fachkräfte sorgten für die schnellstmögliche Reparatur und Sicherung der Strecke. Die Deutsche Bahn (DB) öffnet das erste Streckengleis damit vor der bisherigen Prognose bereits am 1. Mai. Fahrgäste können ab Samstag stündlich den Nahverkehr nutzen – mit Zusatzangeboten in den Hauptverkehrszeiten. Auch die Güterzüge rollen bis auf wenige Ausnahmen über die Strecken am Rhein. Das zweite Gleis benötigt die DB zunächst weiter für den Abtransport des restlichen Gerölls. Ab dem 9. Mai sollen die Züge die Mittelrheinestrecke wieder komplett befahren können.

Die Vorbereitungen für den Verkehrsstart am Samstag laufen auf Hochtouren. Um den Steilhang dauerhaft zu sichern, haben Expert:innen einen sechs Meter hohen, 100 Meter langen Schutzwall errichtet. Kletterer:innen befestigen dahinter an 620 Ankern zusätzliche Netze mit einer Fläche von 2.100 Quadratmetern. Parallel brachten Bauteams und Spezialmaschinen die von Geröll befreite Infrastruktur auf Vordermann: 400 Tonnen alter Schotter sind entfernt und ersetzt sowie 220 neue Schwellen und 140 Meter Gleise eingebaut und verschweißt. Außerdem haben Fachkräfte die komplette Oberleitungsanlage instandgesetzt und einen zerstörten Oberleitungsmast erneuert. Im letzten Schritt steht der finale Check von Technik, Anlagen und Qualität auf dem Plan, bevor in den frühen Morgenstunden des 1. Mai dann der erste Zug über die Strecke rollt (Quelle: DSO).

### **Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) stellen die neue Straßenbahn vor**

Fans warten schon seit Monaten gespannt, jetzt sind sie endlich da – die ersten Bilder der neuen Straßenbahn für Berlin. Schon in den ersten Visualisierungen, die die BVG und der Hersteller Bombardier Transportation (seit 29. 01. 2021 Mitglied der Alstom-Gruppe) am heutigen Dienstag veröffentlichten, wird deutlich: Die Gestaltung lehnt sich erkennbar an das vielfach prämierte Bauhaus-Design der Bestandsflotte an, schafft aber auf dieser Basis leichtfüßig den Schritt ins neue Jahrzehnt. Die Front mit der großen, kanzelartigen Scheibe wirkt markant und sorgt zugleich für gute Rundumsicht für das Fahrpersonal. Die großen Seitenscheiben gewähren auch den Fahrgästen gute Sicht auf die Stadt. Die Farbgebung bleibt natürlich 100 Prozent BVG, im unverwechselbaren Gelb mit der für BVG-Straßenbahnen typischen weißen Dachhaube.



Mit „Kiek ma, die Neue ist da“ machten die BVB auf die erste neu beschaffte Straßenbahn aufmerksam. Die Entscheidung für die Flexity von Bombardier kam nicht überraschend, äußerte der Verkehrsbetrieb im Vorfeld seine Zufriedenheit mit der ersten Serie (Quelle: BVB).

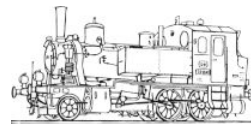
Ein im Dezember 2020 geschlossener Rahmenvertrag sieht die Lieferung von bis zu 117 neuen Zweirichtungsfahrzeugen für die Straßenbahnflotte der BVG vor. Er umfasst Modelle in zwei Fahrzeuglängen, 30 und 50 Meter, aus fünf oder neun Modulen. Eine Berlin-Premiere feiern dabei die 50-Meter-Züge. Mit dem deutlich erhöhten Platzangebot zeigt die BVG auch auf der Fahrzeugseite, dass die Straßenbahn in Berlin klar auf Wachstumskurs ist.

Das Mindestvergabevolumen beträgt rund 350 Millionen Euro. Zusätzlich dazu wurde eine Ersatzteilversorgung durch den Fahrzeughersteller für mehr als 30 Jahre vereinbart. Die ersten neuen Fahrzeuge kommen ab Ende 2022 nach Berlin. Lieferungen aus dem Rahmenvertrag erfolgen anschließend bis 2033. Die 50-Meter-Versionen sollen auf der besonders stark nachgefragten Linie M4 eingesetzt werden, wo derzeit Fahrzeuge des Typs GT6 in Doppeltraktion fahren. Die 30-Meter-Versionen ersetzen die bisherigen GT6 vor allem im Südosten Berlins (Quelle: PM der BVG, vom 16. März, gekürzt).

## Bayernweite Anschluß- App

Ein von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und DB Regio Bayern angestoßenes Pilotprojekt soll ab Mitte des nächsten Jahres im Freistaat breit ausgerollt werden: Mit einer digitalen Datendrehscheibe samt technischer Schnittstelle zu bereits bestehenden Auskunftssystemen der bayerischen Bahnen will die BEG für Fahrgäste die Vormeldung von Anschlüssen vereinfachen – in ganz Bayern und darüber hinaus. Ziel ist, die komplexen Abläufe der Anschlussvormeldung soweit wie möglich zu automatisieren. Bislang ist für die Fahrgäste die Vormeldung nur persönlich über die Zugbegleiter möglich. Die Inbetriebnahme des neuen Systems ist für die zweite Jahreshälfte 2022 geplant. Hat ein Zug Verspätung, sollen Fahrgäste ihren Anschlusswunsch dann direkt selbst über ihr Smartphone melden können, und zwar über bereits bestehende Fahrplan-Apps, wie zum Beispiel die Bayern-Fahrplan-App oder die Streckenagent-App von DB Regio. Die Software steuert im Hintergrund die komplexe Prozess- und Informationskette vom Anschlusswunsch der Fahrgäste zum Verkehrsunternehmen und wieder zurück an die Fahrgäste.

Fahrgäste, die den Anschlusswunsch angemeldet haben, erhalten nach Klärung der Sachlage zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen und DB Netz direkt Rückmeldung über dieselben Fahrplan-Apps: Eine Push-Nachricht informiert darüber, ob und wie lange der Anschlusszug warten kann. Kann der Anschluss nicht gehalten werden, wird dem Fahrgast eine Alternative für seine Weiterfahrt übermittelt. Das System speist gleichzeitig die Information automatisch in das Reiseninformationssystem (RIS) der Deutschen Bahn und DEFAS Bayern der BEG und damit in alle anderen daran angeschlossenen Auskunftssysteme ein. So werden auch andere Fahrgäste darüber informiert, ob der Anschlusszug erreicht wird – beispielsweise über Informationsdisplays im Zug.



Die Anschlussvormeldung per App wurde erstmals im Jahr 2018 getestet, um die prinzipielle Machbarkeit zu prüfen. Die Projektpartner bei diesem erfolgreichen Pilotversuch waren die BEG, DB Regio Bayern, Agilis und die Südostbayernbahn. Seitdem hat ein Projektteam ein umfangreiches Umsetzungskonzept mit allen fachlichen und technischen Voraussetzungen erarbeitet. Beteiligt waren neben den ursprünglichen Partnern auch die Erfurter Bahn, Go Ahead und die Westfrankenbahn sowie Experten aus den Bereichen Infrastrukturbetrieb, Fahrgastinformation und Betriebsleitsysteme. Die nun ausgeschriebene Datenverarbeitungsplattform soll nach dem Wunsch der BEG nicht nur im bayerischen Regionalverkehr zum Einsatz kommen. Die anbietenden Unternehmen haben die Aufgabe, das System so aufzusetzen, dass es auch für Anschlüsse zu Regionalbussen und auch für andere Bundesländer zur Verfügung stehen kann.

Die Entscheidung darüber, ob ein Zug auf einen anderen verspäteten Zug warten kann, trifft weiterhin DB Netz in der Leitstelle. Denn auch der wartende Zug soll seine Fahrgäste pünktlich zu deren Anschlusszügen bringen. Eine Garantie dafür, dass Anschlusszüge erreicht werden, gibt es also auch in Zukunft nicht. Das neue IT-System macht die Anmeldung und Bearbeitung des Anschlusswunsches aber zuverlässiger und schneller. Und auch ein weiteres Problem wird dann gelöst sein: Wenn kein Zugbegleiter in der Nähe ist, haben Fahrgäste heute gar keine Möglichkeit, ihren Anschlusswunsch zu melden (*Quelle: PM der BEG vom 17. März*).

## 15 Schienenverkehrsprojekte konkret für 2021

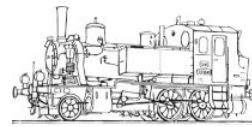
Bund und Deutsche Bahn (DB AG) treiben die Planungen für Aus- und Neubaumaßnahmen aus dem Bedarfsplan auf der Schiene voran. In der jährlich stattfindenden sog. "Fulda-Runde" wurden 15 Projekte festgelegt, für die Finanzierungsvereinbarungen unterzeichnet (die Grundlage für den Start eines Projekts), Planungen konkret begonnen bzw. Planungen konsequent fortgeführt werden. Weitere Projekte können im Laufe des Jahres hinzukommen.

### 1. Neue Finanzierungsvereinbarungen 2021:

- 52 Millionen Euro für die Umsetzung weiterer baulicher Maßnahmen im Rahmen des Projekts „Überholgleise für 740 m lange Güterzüge“ (Maßnahmenpaket 2021).
- Ausbau der Strecke Angermünde – Grenze Deutschland/Polen (– Stettin): Elektrifizierung der Gesamtstrecke und zweigleisiger Ausbau des Abschnitts Passow – Grenze D/PL, Unterzeichnung über 380 Millionen Euro am 4. März 2021 erfolgt,
- Ausbaustrecke Berlin – Dresden: Umbau des Bahnhofs Zossen: Beseitigung von zwei Langsamfahrstellen und Neubau von zwei Straßenüberführungen und eines Personentunnels als Ersatz für zwei Bahnübergänge, Unterzeichnung am 3. Februar 2021 über 44 Millionen Euro erfolgt
- Ausbaustrecke Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden, Abschnitt Gößnitz – Crimmitschau: u.a. Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik sowie Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h,
- Knoten Hamburg, Kreuzungsbauwerk Meckelfeld: konfliktfreie Ein-/Ausfahrt in den Rangierbahnhof Maschen
- Kombiniertes Verkehr, Umschlagbahnhof Kornwestheim: Neubau eines dritten Umschlagmoduls mit Ausrichtung auf den Seeverkehr
- Rhein-Ruhr-Express (RRX): Sechsgleisiger Ausbau zwischen den Verkehrsstationen Düsseldorf-Reisholz und Düsseldorf-Wehrhahn
- Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 9 Leipzig – Dresden: Maßnahme zur Kapazitätssteigerung des Dresdner Hauptbahnhofs für höhere Geschwindigkeit und mehr Durchlässigkeit.

### 2. Planungsstarts 2021:

- Strecke Lehrte/Hameln – Braunschweig – Magdeburg – Falkenberg: Dreigleisiger Ausbau zwischen Braunschweig-Buchhorst und Abzweig Weddel
- Elektrifizierung Nürnberg/Regensburg – Furth im Wald – Grenze Deutschland/Tschechien



- Knoten Frankfurt: Fernbahntunnel
- Knoten Hannover: Dreigleisiger Ausbau zwischen Elze und Nordstemmen

### 3. Planungsfortführungen 2021:

- Strecke Hof – Marktredwitz – Regensburg – Obertraubling: Elektronische Stellwerke Pechbrunn, Wernberg, Regensburg Ost
- Elektrifizierung der Strecke Weimar – Gera – Gößnitz
- Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 9 Leipzig – Dresden: Ausbau Knoten Riesa

Bund und Bahn haben zudem festgelegt, die in Planung sowie im Bau befindlichen Bedarfsplanvorhaben weiter zügig umzusetzen. Vorrang haben dabei v.a. die Maßnahmen zur Engpassbeseitigung (*Quelle: PM der DB AG, vom 22. März, gekürzt*).

### **Ausbau im Pegnitztal (I) – Vorplanung abgeschlossen (?)**

Die Ausbauplanungen für die Bahnstrecke von Nürnberg über Marktredwitz an die tschechische Grenze bei Schirnding haben einen wichtigen Meilenstein erreicht: Die Vorplanung ist abgeschlossen und die Vorzugsvarianten stehen fest. Diese sehen den Ausbau entlang der Bestandsstrecke vor. Es ist ein wichtiger Schritt beim Ausbau der Bahnstrecke Nürnberg–Schirnding. Mit der abgeschlossenen Vorplanung wurde ein Weg gefunden, die Elektrifizierung auf diesem anspruchsvollen Abschnitt zu realisieren. Hinter dem Team liegt eine arbeitsreiche und erfolgreiche Zeit. Auch die Region steht zu dem Projekt.

In der Vorplanung wurde untersucht, wie die Elektrifizierung der Strecke realisiert werden kann. In Tunneln und bei niedrigen Straßenbrücken, wurden verschiedene Varianten untersucht. Im Pegnitztal wurde als Alternative zum Ausbau der Bestandsstrecke auch ein rund 5,5 Kilometer langer Neubaustreckentunnel untersucht. Auch für die weiteren Tunnel im Fichtelgebirge wurde der Bau neuer Tunnel zusätzlich zu den bestehenden geprüft.

In der umfangreichen Variantenuntersuchung wurden alle in Frage kommenden Möglichkeiten hinsichtlich der verkehrlichen und wirtschaftlichen Ziele sowie die Auswirkungen auf Menschen, Natur und Umwelt betrachtet. Die Vorzugsvariante ist überall der Ausbau der Bestandsstrecke, auch im Pegnitztal.

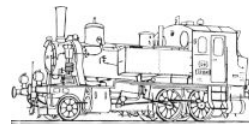
Die Ergebnisse der Vorplanung sehen unter anderem folgende Maßnahmen vor: Entlang der rund 140 Kilometer langen Bahnstrecke sind rund 5.000 neue Oberleitungsmaste erforderlich und 142 Straßen- oder Eisenbahnbrücken müssen angepasst oder neu gebaut werden. Weiterhin entstehen zehn neue Stellwerke und insgesamt sieben Bahnhöfe werden umgebaut.

Die Elektrifizierung der größtenteils zweigleisigen Bahnstrecke ist ein Projekt aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030. Dadurch soll die Strecke zukünftig mit modernen, klimafreundlichen Zügen befahren werden können. Das gibt der Region neue Perspektiven im Personen- und Güterverkehr. Beispielsweise wird damit die Wiedereinführung von Fernverkehrszügen und eine Erweiterung der Nürnberger S-Bahn ermöglicht (*Quelle: PM DB 26. März, gekürzt*)

### **Ausbau im Pegnitztal (II) – Weitere Verzögerungen drohen (!)**

Die Vorplanungen für die Modernisierung der Bahnstrecke zwischen Nürnberg, Marktredwitz und Schirnding wurde gerade erst abgeschlossen, doch jetzt könnte das Projekt erneut stocken. Die Bundesregierung will die Kosten für den Ausbau noch einmal auf den Prüfstand stellen. Das Projekt ist seit Jahrzehnten angedacht. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan wird die Elektrifizierung von Nürnberg über Marktredwitz nach Hof beziehungsweise Schirnding im so genannten vordringlichen Bedarf aufgeführt, was die höchste Dringlichkeitsstufe und damit eigentlich eine Umsetzung bis 2030 bedeutet.

Damit soll nach Jahrzehnten die Fahrdrat-Lücke auf der "Franken-Sachsen-Magistrale" zwischen Nürnberg, Leipzig/Dresden und Prag geschlossen werden. Insgesamt geht es um 186 Kilometer, die Kosten werden mit knapp 1,2 Milliarden Euro veranschlagt.



Erst vor wenigen Wochen gab die Bahn bekannt, dass die Vorplanungen für die Modernisierung der Gleise zwischen Nürnberg und Schirnding abgeschlossen sind und die Vorzugsvariante feststeht: Der Ausbau soll entlang der bestehenden Strecke durch das Pegnitztal mit seinen vielen Brücken und Tunneln vorgenommen werden.

Doch nun droht erneut eine Verzögerung. Es bestehe ein "weitergehender Untersuchungsbedarf zur Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens", wie die Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Grünen hin mitteilt. "Derzeit werden daher Möglichkeiten einer Kostenreduzierung untersucht. Damit drohen der Pegnitztalbahn im schlimmsten Fall ein Sparausbau und vor allem weitere Verzögerungen bei der Planung des Vorhabens.

Bereits im Oktober 1998 hat Deutschland mit Tschechien eine Vereinbarung zum Ausbau der Strecke geschlossen.

Verkehrspolitisch sind die Nachrichten aus dem Bundesverkehrsministerium ein neuer Tiefpunkt in der Planungshistorie des Projekts. Vor allem gegenüber unseren Partnern in Tschechien, die seit langer Zeit auf den Ausbau warten, ist dieses Vorgehen völlig inakzeptabel", so sagen es die Grünen-Politiker. Sie fordern Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) auf, "unverzüglich ich die nächsten Planungsschritte bei der Pegnitztalstrecke einzuleiten und das Projekt wie geplant umzusetzen." Weder dürfe es weitere Planungsverzögerungen noch einen Sparausbau der Pegnitztalbahn geben. Es sei schon zuviel Zeit beim Bahnausbau "verplempert" worden (*Quelle: Nordbayern.de, 22. April*).

## **Klimaschutz durch kombinierten Verkehr auf Schiene und Straße**

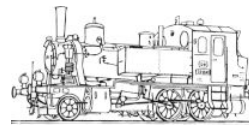
Mehr als 230 Spediteure wollen gemeinsam mit der DB Cargo AG mehr LKW von der Autobahn auf die Schiene verlagern. Die an der Kombiverkehr KG beteiligten Transportunternehmen und DB Cargo setzen auf den Ausbau des gemeinsamen Netzwerks hin zu einem echten Taktverkehr. Außerdem sollen Digitalisierung und Automatisierung die Abfertigungsprozesse deutlich einfacher und schneller machen. Durch die bessere Verknüpfung von Güterzug und LKW erwarten Deutsche Bahn und Kombiverkehr eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von rund 50 Millionen Tonnen in den nächsten zehn Jahren.

In einer Kooperationsvereinbarung mit einem 9-Punkte-Plan für den so genannten Kombinierten Verkehr haben sich beide Unternehmen für eine gemeinsame Wachstumsstrategie ausgesprochen und konkrete Ausbauschritte festgelegt. So werden bestehende Terminalstandorte um weitere ergänzt und zu einem „Metro-Net“ ausgebaut. Ein Taktfahrplan vernetzt die wichtigen deutschen und europäischen Wirtschaftszentren noch häufiger. Außerdem werden Disposition und Abrechnung der so genannten intermodalen Transporte deutlich digitaler und weniger bürokratisch organisiert. Damit können Logistiker bei langen Distanzen noch einfacher auf die klimafreundliche Bahn umsteigen. Aktuell liegt der Anteil des intermodalen Verkehrs bei 36 Prozent im Schienengüterverkehr, so das statistische Bundesamt. Das Wachstumspotential dieser Verkehrsart ist das höchste in der Logistikbranche. Es wird für die nächsten 10 Jahre mit 150 Prozent Plus bewertet. Denn: Kombiniertes Verkehr bietet sich ideal für globalisierte Lieferketten an, weil nicht die Fracht, sondern genormte Ladegefäße wie Container, Sattelaufleger oder Wechselbehälter vom Lkw direkt auf einen Güterzug umgeladen werden. Am Zielort bringt eine Lkw-Zugmaschine den Behälter auf dem letzten Straßen-Kilometer zum Bestimmungsort.

### **Über die Kombiverkehr KG:**

Die 1969 gegründete Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG entwickelt, organisiert und vermarktet ein internationales Schienennetz im intermodalen Verkehr, das Spediteuren und Transportunternehmen die Kombination der Vorteile von Schiene, Straße und Seeschiff ermöglicht. Für den Transport von Gütern bietet Kombiverkehr mehr als 170 Zugabfahrten mit mehr als 15.000 Verbindungen pro Nacht quer durch Europa an. Anteilseigner der Kommanditgesellschaft sind rund 230 nationale und internationale Speditionen und Transportunternehmen sowie die DB Cargo AG. Das Unternehmen mit Sitz in Frankfurt am Main hat im Jahr 2020 insgesamt 858.079 Lkw-Sendungen (1,72 Mio. TEU) von der Straße auf die Schiene verlagert. 129 Vollzeitkräfte haben 2019 einen Umsatz von 411 Millionen Euro erwirtschaftet.





### Über DB Cargo:

DB Cargo ist die Konzernsparte für den Güterverkehr der Deutschen Bahn. Mehr als 30.000 Mitarbeitende bringen mehr als 3.600 Züge am Tag durch 18 Länder in Europa plus China. Die jährliche Betriebsleistung ersetzt bis zu 22 Mio. Lkw-Fahrten pro Jahr.

### Eckpfeiler der gemeinsamen Kooperation:

Als Basis der Zusammenarbeit wurden mehrere Handlungsfelder definiert, mit denen sich die Unternehmen intensiv beschäftigen werden. Hierzu zählen unter anderem neue Produkte & Netzausbau, gemeinsame Terminalaktivitäten und Digitalisierung. Konkrete Arbeitsergebnisse sollen am Markt Anwendung finden:

- Digitalisierung am Terminal vor Ort macht Abfertigung leichter: One-Stop-Shop mit Quick-Check-In am Terminal-Truck-Gate für kontaktlose LKW-Abfertigung. Apps routen den Fahrer schnell an die richtigen Ladepositionen. Zudem sollen die Terminalprozesse, wie beispielsweise der Kranumschlag, mehr und mehr automatisiert werden.
- Digitalisierung hinter den Kulissen: Der Informationsaustausch über die komplette intermodale Lieferkette wird noch transparenter. Vielfältige Anwendungen können von allen Beteiligten genutzt werden: unter anderem Buchung, Abrechnung, Fahrplan, Sendungsverfolgung in Echtzeit mit Estimated Time of Arrival über „Track & Trace“.
- Metro-Net – agiles Ausbauprogramm Ausgangsbasis: Mehr als 200 Direktzüge pro Woche verbinden schon heute 16 große Terminalstandorte innerhalb Deutschlands. Über 560 Kombiverkehr-Züge pro Woche bringen Waren und Güter sicher ans Ziel innerhalb Europas. Aktuell sind heute für Logistikkunden mehr als 15.000 Routenvarianten buchbar. Diese Flexibilität und die Planbarkeit werden durch mehr Züge, Taktverkehre und dem Ausbau von Terminalstandorten noch leistungsfähiger gemacht.
- Ziel: Werden heute die zentralen Terminalstandorte in Deutschland in der Regel einmal pro Tag mit schnellen Shuttlezügen angefahren, so sollen diese zukünftig mehrmals am Tag frequentiert werden. Gleichzeitig fungieren die Hubs als wichtige Schnittstellen im internationalen Verkehr. Die nationalen Mehrtagesabfahrten im Metro-Net werden auch einen entscheidenden Einfluss auf den europäischen Warenverkehr haben. Denn die Transitzeiten durch Deutschland werden mithilfe des Schnellumschlags in den KV-Hubs auf ein Minimum reduziert werden. Metro-Net mit regionalen Zubringerdiensten und internationalen Anschlüssen sorgt für schnellen Warentransport in Deutschland und Europa.

(Quelle: PM BMVI vom 29. März)

### Finnland: Zwei Vectrons ziehen den 7.000-Tonnen-Superzug "Mörkö"

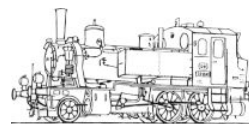
Der Güterzug Mörkö, der zum Transitverkehr von VR Transpoint gehört, entspricht fast hundert Lkw. Die Vergrößerung der Züge verbessert den Güterzugverkehr, reduziert die Emissionen und verbessert die Wettbewerbsfähigkeit des finnischen Transitverkehrs.

Der Zug wiegt 7.000 Tonnen, hat 80 Waggons und ist rund einen Kilometer lang. Der Zug mit dem passenden Namen Mörkö (der Oger) wird von zwei Vectron-Elektrolokomotiven gezogen und verkehrt zwischen Vainikkala und Hamina im finnischen Transitverkehr.

Seit letztem Sommer wurden mehrere 7.000-t-Züge getestet für Kenntnisse über die Betriebszuverlässigkeit eines so schweren Zuges unter den unterschiedlichen Bedingungen im Sommer, Herbst und Winter.

Der bisherige finnische Rekord für die Tonnage von Zügen wurde im Frühjahr 2020, also vor fast einem Jahr, aufgestellt. Damals wurde ein Zug mit einem Gewicht von 6.000 Tonnen auf der Vainikkala-Hamina-Bahn gefahren. Dieser Zug hatte 66 Waggons. Die Erhöhung des Zuggewichts um 1.000 Tonnen ist beträchtlich. Voll beladen entspricht der Mörkö 92 Lkw, während sein Vorgänger nur 79 Lkw wog.

Das Wichtigste bei der Vergrößerung der Züge ist jedoch nicht das Brechen von Rekorden, sondern die Reduzierung des Energieverbrauchs und der Emissionen im Bahnverkehr. Der Zugverkehr ist schon heute eine der saubersten Arten des Gütertransports, und die gute Energieeffizienz des Zugverkehrs beruht auf seiner großen Frachtkapazität. Je größer die Züge sind, desto mehr Fracht können sie auf einmal transportieren.



Mit der besseren Zugleistung der Vectron-Elektrolokomotiven konnte VR Transpoint die Zuggrößen schrittweise erhöhen, was auch den Güterverkehr durch Finnland erheblich steigert. In Russland werden häufig sehr lange Güterzüge eingesetzt. Früher mussten diese Züge im Grenzbahnhof Vainikkala in mehrere kleinere Züge aufgeteilt werden. Die Förderung des elektrisch betriebenen Verkehrs und die Erhöhung der Achslasten sind für den Güterverkehr sehr wichtig. Wenn in Zukunft die Zuggrößen erhöht werden sollen, muss die Tragfähigkeit der Schieneninfrastruktur erhöht werden (Quelle: lokreport.de, vom 16. April).

## **Viergleisiger Bahnausbau Fürth-Bamberg – 2021 startet auf dem letzten Abschnitt**

2021 startet die Bahn auch auf dem letzten verbliebenen Abschnitt nördlich von Forchheim mit dem viergleisigen Ausbau der Strecke Fürth – Bamberg. Er wird im Rahmen des Ausbaus rundum erneuert. Die Bauarbeiten sollen bis Mitte des Jahrzehnts im mehr als 20 Kilometer langen Bereich abgeschlossen sein. In diese Baustufe investiert die Bahn hier rund 635 Millionen Euro. Mit den zusätzlichen Gleisen wird mehr Kapazität geschaffen, schnelle ICE und langsame Regional- und Güterzüge fahren dann getrennt. Für den letzten verbliebenen Abschnitt zwischen Altendorf und Strullendorf wird in Kürze das Baurecht erwartet, so dass die DB im Frühsommer mit den Arbeiten beginnen kann.

Entlang der Teilstrecke werden unter anderem 11 km Schallschutzwände gebaut. Weiterhin erneuert die Bahn zehn Eisenbahnüberführungen – drei davon werden komplett neu gebaut. Acht Straßen-, Wege- und Fußgängerbrücken werden nachgerüstet bzw. neu gebaut, rund 40 km Gleise verlegt. Alle drei Haltepunkte entlang der Strecke (Buttenheim, Hirschaid und Strullendorf) werden barrierefrei ausgebaut.

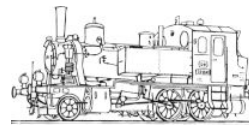
Insgesamt hat die Bahn bislang mehr als 1,3 Milliarden Euro in den Ausbau der Strecke zwischen Nürnberg und Bamberg investiert. Rund 35 km der 56 km langen Ausbaustrecke sind bereits fertig gestellt. Zwischen Forchheim und Eggolsheim baut die Bahn bereits seit 2019. Dort werden acht Eisenbahnüberführungen und sieben Straßen- und Fußgängerbrücken nachgerüstet oder entstehen neu. Auf diesem Abschnitt werden gleich zu Beginn der Baumaßnahme insgesamt 9 km Schallschutzwände gebaut. Weiterhin werden 31 Kilometer Gleise verlegt und 29 Weichen eingebaut. Sämtliche Haltepunkte werden erneuert und barrierefrei ausgebaut. Auch auf diesem Abschnitt wird es nach dem Ausbau keine Bahnübergänge mehr geben.

Für den Knoten Bamberg läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. die Auslegung der Unterlagen ist beendet.

(Quelle: vde8.de, vom 19. April, gekürzt)

## **Gezerre um die Steigerwaldbahn**

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat die Ergebnisse einer Fahrgast- Potenzialanalyse für die untere Steigerwaldbahn zwischen Schweinfurt und Kitzingen veröffentlicht. Die gutachterliche Prognose der BEG weist ein Nachfragepotenzial von 563 Personenkilometern pro Kilometer Streckenlänge aus. Dieser Wert drückt die durchschnittliche Auslastung der untersuchten Bahnstrecke auf ihrer ganzen Länge aus. Damit wird der maßgebliche Schwellenwert von 1.000 Personenkilometer pro Kilometer Streckenlänge deutlich verfehlt. Dieser Schwellenwert ist Teil der bayernweit einheitlichen Kriterien, die für eine potenzielle Reaktivierung von Bahnstrecken erfüllt sein müssen. Im Rahmen ihrer Nachfrageuntersuchung hat die BEG die Strecke Schweinfurt – Gerolzhofen – Großlangheim – Kitzingen untersucht. Für den entwidmeten Streckenabschnitt südlich von Großlangheim wurde eine fiktive Streckenverlängerung in Richtung Kitzingen unterstellt. Die Berechnung des Nachfragewertes (Personenkilometer pro Kilometer Streckenlänge) erfolgte für den Streckenabschnitt Schweinfurt Hbf – Gerolzhofen – Kitzingen- Etwashausen. Unterstellt wurde ein täglicher Stundentakt zwischen den Start- beziehungsweise Endbahnhöfen Schweinfurt Hbf und Kitzingen-Etwashausen mit Bedienzeiten gemäß dem bayernweiten Bedienstandard (montags bis freitags ab 5 Uhr, samstags ab 6 Uhr, sonn-/feiertags ab 7 Uhr; am Abend jeweils bis 23 Uhr). Die berechneten Werte beziehen sich auf einen durchschnittlichen Werktag (Montag bis Freitag) während der Schulzeit.



Die Analyse betrachtet das direkte Potenzial und berücksichtigt sämtliche Einwohner sowie die Anzahl vorhandener Arbeitsplätze in den betroffenen Gemeinden in einem Einzugsradius von 1.500 Metern um die jeweiligen Stationen. Einbezogen sind jeweils auch die Ein- und Auspendlerbewegungen. Für die Station in Sennfeld wurde diejenige Standortalternative gewertet, die ein höheres Fahrgastpotential aufweist. Darüber hinaus hat die BEG das indirekte Potenzial ermittelt: So wurden auch weitere Ortsteile und Gemeinden bei der Nachfrageprognose einbezogen, die über den Radius von 1.500 Metern hinausgehen. Zudem wurden die Konzepte der Landkreise Schweinfurt und Kitzingen zur ÖPNV- Anbindung der unteren Steigerwaldbahn sowie die zur Verfügung gestellten Informationen zum Schülerverkehr berücksichtigt. Auch den potenziellen touristischen Verkehr hat die BEG in die Auswertungen einbezogen.

Zusammengefasst erreicht selbst bei dem aufgezeigten optimistischen Szenario die potenzielle Nachfrage auf der Gesamtstrecke lediglich einen Wert von 563 Personenkilometern pro Kilometer Strecke (*Quelle: PM der BEG, vom 05. März*).

*Es geht weiter...*

Nach der Veröffentlichung der BEG-Potenzialanalyse zur Steigerwaldbahn zeigt sich die mainfränkische SPD überrascht und enttäuscht vom Ergebnis. Das Verfahren des Ministeriums sei sehr fragwürdig. Es besteht die Frage, ob hier politisch Einfluss auf die Zahlen genommen wurde.

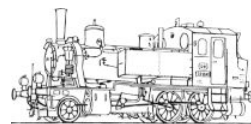
Es wird jetzt von allen Beteiligten gefordert, die Ergebnisse der BEG-Studie zu analysieren und mit den zwei weiteren Gutachten abzugleichen, die bisher zur Steigerwaldbahn vorlagen. Diese geben nämlich höchst unterschiedliche Potenziale an. Geograph Dr. Konrad Schliephake berechnet im Auftrag des Fördervereins ein Fahrgastpotential von um die 1.600 Reisenden-Kilometer, der ÖPNV-Dienstleister kobra NVS GmbH im Auftrag des Landkreis Schweinfurt ein Fahrgastpotential von 1010 Personenkilometern. Daher sei eine sehr genaue Überprüfung notwendig, um die unterschiedlichen Ergebnisse richtig einschätzen zu können.

Eine solche offene Prüfung hätte von der regionalen CSU erwartet werden können. Deren Verhalten sei bisher sehr fraglich gewesen. Anstatt offen die Potenziale zu prüfen, hat die CSU in der Region von Anfang an mit ihrer rigorosen Absage an die Steigerwaldbahn ein offenes Verfahren torpediert, so ein SPD- Abgeordneter. Nach dieser klaren Ablehnung durch ein Mitglied des Kabinetts sei ein faires, offenes Verfahren immer mehr in Frage gestellt worden.

[...]

Ein Verkehrsgutachter rügt schwere Mängel in einer Fahrgastpotential- Analyse, die das bayerische Verkehrsministerium zur unteren Steigerwaldbahn vorgelegt hatte. Die vorgelegten Werte für die stillgelegte Strecke Schweinfurt-Kitzingen seien viel zu gering. Die Studie durchziehe eine „eher negative Grundhaltung“ zur Reaktivierung, sagt der Geograf Konrad Schliephake, der mit dem Förderverein „Steigerwald-Express“ zusammenarbeitet.

Die Vorgeschichte: Seit Jahren kämpft der Förderverein für die Wiederinbetriebnahme der unteren Steigerwaldbahn, die einst Schweinfurt mit Kitzingen verband, aber in den vergangenen Jahrzehnten schrittweise eingestellt wurde – erst der Abschnitt Kitzingen-Gerolzhofen, dann Gerolzhofen-Schweinfurt, schließlich Ende 2001 auch der Güterverkehr. Während die Schienen der eingleisigen nicht elektrifizierten Strecke vor sich hin rosten oder teilweise sogar schon abgebaut sind, tobt auf politischer Ebene der Kampf für eine Reaktivierung. Der örtliche CSU-Landtagsabgeordnete (und Innenstaatssekretär) Gerhard Eck ist ein hartnäckiger Gegner der Reaktivierung. Der vom Förderverein konsultierte Würzburger Geograph Konrad Schliephake hat das BEG-Gutachten analysiert. Er hatte 2019 Zahlen vorgelegt, die für Schweinfurt-Gerolzhofen 1700 Fahrgäste vorhersagte – also sehr viel mehr als jetzt die BEG. Einerseits ist das sogenannte 1000er-Kriterium seit jeher umstritten. Andererseits: Die neuen niedrigen Zahlen erstaunten ihn, schreibt Schliephake. Er wirft der BEG in einer noch unveröffentlichten Stellungnahme, die unserer Redaktion vorliegt, unvollständige Berechnungen vor. Sie habe vor allem Pendlerdaten der Bundesanstalt für Arbeit bei der Berechnung des Fahrgastpotenzials verwendet. „Potenziale aus Ausbildungs- und Freizeitverkehren werden zwar erwähnt, aber Art und Umfang ihrer Einbeziehung in das Nachfragemodell der BEG bleibt unklar.“ Auch zur Tagesmobilität gebe es keine genauen Angaben „Ebenfalls unergiebig“ sei die Tourismusanalyse. Die BEG habe eine amtliche Statistik verwendet, die nur Hotelbetrieb mit mehr als neun Betten erfasse. Auch zu den „Fahrtmotive Einkauf/Besorgung“ (bei Ämtern) gebe es keine



Aussagen. Für Witte ist klar: „Es besteht erheblicher Nachbesserungsbedarf an der Studie“ – auch deshalb, weil die Studie nur bis Kitzingen-Etwashausen berechnet wurde. „Da verliert man alle Pendler nach Würzburg und Nürnberg“, sagt Witte (*Quellen: Münchner Merkur vom 13. März und verschiedene andere*).

### *Und der vorerst letzte Akt*

Die Thüringer Eisenbahn GmbH (ThE) hat beim Bayerischen Verkehrsministerium und bei der Regierung von Mittelfranken einen Antrag auf Betriebsgenehmigung eingereicht. Damit ist per se die Entwidmung der Strecke vom Tisch, da es einen Interessenten gibt.

Die ThE würde sich als Eisenbahninfrastrukturunternehmen um die Sicherheit der Trasse mit ihren Gleisen und Bahnübergängen kümmern. Als Eisenbahnverkehrsunternehmen soll die Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr (IGE) aus dem mittelfränkischen Hersbruck gewonnen werden. Die ThE hat bereits Erfahrung mit dem Betrieb von Strecken. So werden laut Internetseite des Unternehmens vier Strecken betrieben: Sonneberg – Eisfeld, Sonneberg – Neuhaus am Rennweg, Sonneberg – Landesgrenze und Straußfurt – Sömmerda – Großheringen.

Der Förderverein Steigerwald-Express führte 2008 touristischen Verkehr auf der Strecke Schweinfurt-Gerolzhofen-Großlangheim durch. Damals hätten rund 1.700 Fahrgäste das Angebot genutzt. Der Verein Steigerwald-Express würde bei Erteilung einer Betriebsgenehmigung mit ehrenamtlich arbeitenden Lokomotivführern und Schaffnern das Personal stellen. Der Verein würde auch die Bahnsteige pflegen, Lokomotiven und Waggons leihen und die Trassengebühren tragen. Eine Aufnahme des Bahnverkehrs wäre laut Witte bei Erteilung der Betriebsgenehmigung von Schweinfurt bis Gerolzhofen voraussichtlich bis 2023 denkbar, bis Großlangheim bis 2025.

Bürgerinitiativen gegen eine Reaktivierung der Steigerwaldbahn in Gerolzhofen, Grettstadt, Gochsheim und Prichsenstadt reagieren mit Unverständnis auf den Antrag der ThE. Aus Gerolzhofen heißt es, dass sich die Reaktivierungs-Befürworter nicht um die Dinge wie Trassenzustand, Investitionsaufwand oder Flächenversiegelung für Parkplätze kümmern würden. "Die neuesten Entwicklungen, eingeleitet durch den Antrag auf Betriebsgenehmigung der Thüringer Eisenbahn GmbH, haben nun eine neue Eskalationsstufe eingeläutet", so die dortige Bürgerinitiative.

Die knapp 50 Kilometer lange Bahnstrecke der Steigerwaldbahn wurde vor 117 Jahren eingeweiht. Seit 1987 verkehrt darauf kein Personenverkehr mehr. Zuletzt waren 2006 darauf Militärtransporte der US-Armee abgewickelt worden. Nahezu alle Anrainer-Kommunen haben bei der Regierung von Mittelfranken sogenannte Entwidmungsanträge gestellt. Auf dem letzten Stück kurz nach Großlangheim zum Sackbahnhof Kitzingen sind die Schienen und Schwellen bereits abgebaut. Eine Verbindung über den Main zum Bahnhof Kitzingen gibt es seit dem zweiten Weltkrieg nicht mehr. Die Deutsche Bahn hat die Strecke bereits an einen Schrotthändler verkauft.

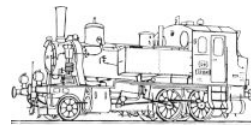
*(Quelle: br24, vom 06. April)*

## **Schleswig-Holstein will Marschbahn nach Sylt elektrifizieren**

Nach den Bahnlinien von Hamburg nach Lübeck, Kiel und Flensburg soll nun endlich auch Schleswig-Holsteins letzte große Nord-Süd-Strecke eine Strom-Oberleitung erhalten: Landesverkehrsminister Bernd Buchholz hat sich entschlossen, in der Regie des Landes die Marschbahn nach Sylt zu elektrifizieren – auch wenn der Bund das in seinem Verkehrswegeplan gar nicht vorsieht. Zwar müsste das Land bei diesem Finanzierungsweg mindestens ein Zehntel der voraussichtlichen Projektkosten von 400 Millionen Euro selbst tragen – doch den Löwenanteil würde auch dann der Bund beisteuern.

Eine durch das Verkehrsministerium SH in Auftrag gegebene Studie hat nicht nur die Kosten ermittelt, sondern auch ergeben, dass der Bau einer Oberleitung zwischen Itzehoe und Sylt machbar ist. Weder der Betrieb der Autozüge auf dem Hindenburgdamm noch die Schutzvorschriften für den Nationalpark Wattenmeer stehen demnach einer Elektrifizierung im Wege.

Bisher reicht der Fahrdraht auf der Marschbahn nur von Hamburg bis Itzehoe. Eine Elektrifizierung der ganzen Strecke bis Sylt hätte gleich zwei Vorteile: Die Loks würden dort keinen rußigen Diesel mehr ausstoßen. Und die bisher dreieinviertel Stunden dauernde Fahrt von Fernzügen zwischen



Hamburg und Sylt ginge fast eine Viertelstunde schneller, weil in Itzehoe der Wechsel zwischen Elektro- und Dieselloks entfiel.

Bis 1995 war Schleswig-Holstein Schienen-Entwicklungsland: Es gab keine einzige Oberleitung. Noch heute steht das Land schlecht da: Nur 29 Prozent der Gleise sind elektrifiziert, weniger sind es nirgends in der Republik. Zu wenig Verkehr, lautet heute wie damals der lapidare Einwand des Bundes gegen mehr Oberleitungen. Dass schon der Klimaschutz für E-Loks spricht, ignoriert Berlin. Es ist daher ebenso löblich wie überfällig, dass nun der Kieler Verkehrsminister Bernd Buchholz teils auf Kosten des Landes die letzte große nicht elektrifizierte Strecke, die Marschbahn, mit einem Fahrdrat ausrüsten will – umso mehr, als es dort Strom im Überfluss gibt. Es ist ja absurd, dass an der Westküste noch immer Windstrom für hunderte Millionen Euro im Jahr unterdrückt werden muss, weil er keine Abnehmer findet – und zugleich weiter dreckige Dieselloks auf der Marschbahn fahren (*Quelle: Nordschleswiger, vom 30. April, gekürzt*)

## Mythos Bremsgewicht ? (II und Schluß)

*Warum der deutliche Unterschied zwischen Vorsignalabstand und 700- Meter- Linie?*

Zugegeben: Mancher mag über die Frage schmunzeln, aber sie ist berechtigt. Im ersten Teil wurde herausgearbeitet, warum für das „Eichmaß“ des Bremsgewichts für das Einzelfahrzeug bei 120 km/h Ausgangsgeschwindigkeit, für 700 Meter nach Einleitung der Schnellbremsung und für ebenes, gerades Gleis („Nullgleis“) gilt. Bedeutet: Ein einzelnes Fahrzeug kommt unter den genannten Randbedingungen 300m vor dem Hauptsignal zum Stehen. Das scheint üppig, bei näherer Betrachtung ist dem jedoch nicht so.

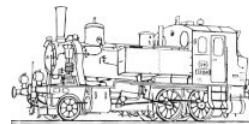
Der Vorsignalabstand auf Hauptbahnen (und auch Nebenbahnen) ist nicht statisch. Die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) läßt hierfür eine maximale Verlängerung von 50% (das wären dann in Summe 1500m bei einem Regel- Vorsignalabstand von 1000m), aber auch eine Verkürzung von 5% zu – das wären 950m bezogen auf 1000m Regel- Vorsignalabstand. Da blieben immer noch 250m „Luft“. Für die anderen Regel- Vorsignalabstände von 700m bzw. 400m gelten die Toleranzen analog.

Fahrzeugseitig können ungünstige Haftreibwerte Rad/ Schiene zu Verlängerungen des Bremsweges führen. Das geschieht bei Gleitschutzeingriff. Der Gleitschutz – unabhängig von seinem Wirkprinzip – registriert eine zu hohe Verzögerung des betreffenden Radsatzes, löst darauf die Bremse durch einfaches Entlüften der Bremszylinder, und legt sie wieder an, wenn sich die Abnahme der Radsatzdrehzahl in einem vorausbestimmten Bereich befindet. Wenn es die Bedingungen erfordern, wiederholt sich der Zyklus solange, bis entweder die Bremse durch den Tf gelöst wird oder das Fahrzeug/ der Zug zum Stillstand gekommen ist. Solange es rein mechanische Gleitschutzanlagen gab, war die durch ihr Wirken initiierte Verlängerung der Bremswege starken Schwankungen unterworfen. Seit der Einführung elektronischer Gleitschutzanlagen gibt es klare Limits für diese Bremswegverlängerungen. Diese Limits betragen 25% des „Trockenbremswegs“ für Züge und 50% für Einzelfahrzeuge. Das kann es also auch nicht sein.

Bevor hier jetzt weiter Rätselraten betrieben wird: Der Grund ist bereits, wenn auch in Nebensätzen, formuliert worden: Bei der Eisenbahn werden Züge gefahren und nicht einzelne Fahrzeuge. Die Definition für einen Zug ist beim Internationalen Eisenbahnverband (UIC) klar geregelt: 400 Meter Länge für Reisezüge und 700 Meter für Güterzüge – jeweils ohne beteiligte Lokomotiven. Das bedeutet: Ein Zug, der aus Einzelwagen gebildet ist, welche alle die Norm „120 km/h Bremsausgangsgeschwindigkeit, 700 Meter Bremsweg“ im Nullgleis erfüllen, schafft wegen seiner Länge die 700 Meter Bremsweg nicht mehr. Auch mit der „Durchschlagsgeschwindigkeit des Bremssignals“, also mit der Fortpflanzung der Druckabsenkung in der HL, läßt sich dieser Fakt allein nicht erklären. Die Dinge sind komplizierter. Aber das ist ein eigenes Thema, das sich am besten bei einem Themenkomplex über die Automatische Kupplung (AK) abhandeln läßt (der in Arbeit ist).

*Niedrigere oder höhere Massen und Geschwindigkeiten – oder: was das Eichmaß bedeutet*

Wenn ein Einzelfahrzeug 100% Bremshundertstel hat, erfüllt es die Bedingung des „Eichmaßes“, bei dem das Bremsgewicht gleich der Fahrzeugmasse ist. Um es mal ganz klar zu sagen: Die Grö-



ße Bremsgewicht als abzubremsende und abbremsbare Fahrzeugmasse gilt völlig unabhängig von dieser Fahrzeugmasse. Sie ist abhängig von der Bremskraft und der Reibwertcharakteristik, was zusammen wie gesagt physikalisch eine Bremsarbeit darstellt.

Stellen wir uns ein beliebiges Eisenbahnfahrzeug vor, das leer 30 Tonnen und voll beladen 80 Tonnen auf die Waage bringt. Stellen wir uns weiter vor, das Fahrzeug soll mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h betrieben werden. Natürlich ist es vernünftig, die Leistungsfähigkeit der Bremsanlage auf die Gesamtmasse auszulegen. Die Grenzen dessen erläutere ich gleich. Ein Fahrzeug mit solch einer leistungsfähigen Bremsanlage kommt ganz wie das Eichmaß es definiert aus 120 km/h nach 700 Metern zum Stehen und hätte damit 80 t Bremsgewicht. Wäre das Fahrzeug nun niedriger beladen und betrüge die Gesamtmasse folglich weniger als 80 Tonnen, dann ist der Bremsweg je nach Unterschreitung deutlich unter 700 Metern. Legt man nun die Bremsanlage nach der Leermasse aus, kommen aus 120 km/h auf 700 Meter Bremsweg 30 Tonnen zum Stillstand. Und die restlichen 50 Tonnen rollen ungebremst weiter. Das ist die Bedeutung des Eichmaßes.

Die Konsequenzen liegen klar auf der Hand: Die Bedingungen des Eichmaßes zugrunde gelegt dürfen Fahrzeuge mit einer Bremsanlage, die mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 120 km/h geringere Bremswege zuläßt als die genormten 700 Meter, entweder schneller unterwegs sein oder höher beladen werden. Umgekehrt sind bei Fahrzeugen, deren Bremsanlage unter den Bedingungen des Eichmaßes Bremswege > 700 Meter generiert, entweder die Geschwindigkeit oder die Gesamtmasse zu reduzieren.

Auf diese Weise sind die Bremstafeln zustande gekommen. Aber die gelten für Züge. Stellt sich die Frage: Wann ist ein Zug ein Zug?

### Züge

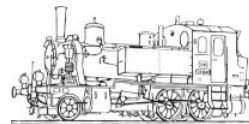
Das Eichmaß für Züge folgt genau denselben Bildungsregeln wie für Einzelfahrzeuge. Der Unterschied besteht im zeitverzögerten Ansprechverhalten der Bremsen der einzelnen Fahrzeuge im Zug. Das wiederum ergibt sich aus der bereits angesprochenen Durchschlagsgeschwindigkeit der Druckabsenkung in der Hauptluftleitung (HL). Der Bremsweg für alle Fahrzeuggruppen, die mehr als ein Einzelfahrzeug darstellen, kann folglich über 700 Meter hinausgehen.

Bei Reisezügen wurde die Definition „Zug“ innerhalb des UIC bereits früh gefunden. Sie ergab sich einfach aus der Definition eines internationalen Schnellzuges, bestehend aus 15 Wagen mit einer Länge über Puffer (LüP) von 26,4 Metern. Daraus entstand der 400- Meter- Zug, ohne Triebfahrzeug. Die Bestimmung der letztlich anzuschreibenden Bremsgewichte an jedem der (gleichen) Fahrzeuge erfolgte tatsächlich durch Versuche. Und das ist im Prinzip auch heute noch so. In der Praxis wird solch ein Zug mit Lok in allen Zugartstellungen und den dafür in Frage kommenden Geschwindigkeiten „ausgefahren“, um anschließend die Bremsleistung der Lok herauszurechnen.

Für einen 400- Meter- Zug liegt das Eichmaß des Bremsweges bei 820 Metern aus 120 km/h Bremsausgangsgeschwindigkeit. Ansonsten ist alles wie bei den Einzelfahrzeugen. Geringere Bremswege erlauben höhere Geschwindigkeiten und umgekehrt. Bei Reisezügen mit größerer Länge als 400 Metern sind entsprechende Minderungsfaktoren für das Bremsgewicht zu berücksichtigen.

Heute werden ja keine Triebzüge und erst recht keine Reisezugwagen für den schnellen Personenverkehr mehr beschafft, die noch eine Zugartstellung G aufweisen. Diese Zugartstellung G haben vor allem heute noch die „Altfahrzeuge“ aus den ehemaligen IC und IR. Bei denen wurde, schon bei Indienststellung, für das Bremsgewicht in der Zugartstellung G 25% des Bremsgewichts in der Zugartstellung P abgezogen. Begründung: Bei Fahrzeugen mit deutlich höherer Fahrgeschwindigkeit als 60 km/h kommt die verlängerte Füllzeit der Steuerventile in Zugartstellung G voll zum Tragen, was, bei eher langsamer fahrenden Güterwagen, aber auch bei in Güterzügen mit der Zugartstellung G eingestellte Reisezugwagen gelten würde (s. nachfolgend).

Noch eine Besonderheit für Reisezüge vor allem im Regionalverkehr: Seit Mitte der 1990er Jahre werden bevorzugt nur noch zwei- bis sechsteilige Triebzüge beschafft, welche in verschiedenen Konfigurationen (und baureihengleich) miteinander gekuppelt werden sollen. Daß das wegen verschiedener Software- Stände in den seltensten Fällen praktisch möglich ist, sei an der Stelle mal unberücksichtigt geblieben. Der Punkt ist: Je kürzer eine solche Einheit ist, desto näher verhält sie sich bremstechnisch gemäß der UIC- Definition wie ein Einzelfahrzeug. Je mehr Einheiten in Mehr-



fachtraktion fahren können, desto eher verhält sich dieser Verband brems technisch wie ein Zug. Die Folge: Zwischen dem Bremsverhalten einer einzelnen Einheit und dem eines maximalen Verbandes muß interpoliert werden. Die Ergebnisse dieser Rechnungen sind als Dauerbremszettel in den Führerständen aller betroffenen Einheiten zusammengefaßt. Außen am Fahrzeug angeschrieben sind jeweils die Bremsgewichte für eine Einheit und mit wirksamer UIC- Bremse, die im Abschleppfall über die Kupplung der HL zum Einsatz kommt. Die ep- Bremse oder computerbasierte Bremssteuernungen bleiben da unberücksichtigt.

Bei Güterzügen ist die Sache etwas komplizierter. Der Grund besteht in zwei völlig verschiedenen Zugartstellungen (G = Güterzug, P = Personenzug) mit zwei völlig verschiedenen Verhaltensweisen. Die G- Bremse hat mit 18 – 30 Sekunden deutlich mehr Anlagezeit als die P- Bremse mit 3 – 5 Sekunden. Beide Zugartstellungen generieren jedoch, sofern nicht Lastbremsventile dazwischengeschaltet sind, denselben Bremszylinderdruck von 3,8 bar, bleiben aber aufgrund der mechanischen Übersetzung bei im Gegensatz zur <R>- Bremse niedrigeren Bremskräften.

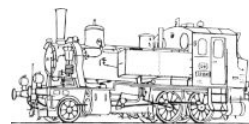
Bis weit in die 2000er Jahre hinein waren deswegen auch noch Güterwagen unterwegs, bei denen Bremsgewichte für beide Zugartstellungen angeschrieben waren. Heute dürfte es solche Fahrzeuge allenfalls noch im Museumsbetrieb geben. Denn die Dinge haben sich mit der Neufassung des UIC- Merkblatts 544-1, zuständig für die Bestimmung der Bremsleistung von Fahrzeugen und Zügen, grundlegend geändert. Basis hierfür sind Untersuchungen europaweit in den 1980er bis 1990er Jahren. Um es mal etwas zusammenzufassen: Das Bremsgewicht für einen einzeln ausgefahrenen Güterwagen in Zugartstellung G ist meistens etwas unterhalb des Wertes für die Zugartstellung P. Die Differenz ist teils marginal, teils beträgt sie um die 20%, das hängt von den Parametern ab. In besagten Versuchen wurde nun festgestellt, daß bis zu einer Zuglänge von bis zu 500 Metern das Bremsgewicht in P dominiert, bei größeren Zuglängen jedoch die P- Bremse sich der G- Bremse annähert. Die Gründe hierfür zu erklären würde an der Stelle zu weit führen, aber ein entsprechender Artikel ist bereits kurz vor der Fertigstellung. Die Konsequenz wäre jedoch dem Anliegen, 100 km/h schnelle Güterzüge mit 700 Metern Zuglänge UIC- weit ab 1995 ins „Grundangebot“ aufzunehmen, konträr gelaufen.

Daraufhin kam man in den 1980er Jahren beim UIC auf eine wirklich pfißige Idee: Warum legt man für beliebige Güterwagen die Bremse nicht gleich so aus, daß sie – in Zügen bis 700 Metern Länge zusammengestellt – keine Unterscheidung zwischen den Zugartstellung G und P brauchen? Was auf den ersten Blick ein bißchen wie „Brems- Alchemie“ aussieht, hatte einen durchaus praktischen Hintergrund.

Um die Absicht dahinter zu verstehen, muß man bis weit in die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurückgehen. Wer sich Bremstafeln aus der Zeit ansieht, stellt fest, daß für alle Vorsignalabstände in der Zugartstellung G höhere Bremsstufen gefordert waren als in den Zugartstellungen P und höher. In der Praxis wurde dem Rechnung getragen, daß in G ein zusätzlicher Bremszylinder zugeschaltet wurde. Damals wußte man noch nichts von Begrenzungen der Bremsleistung aus thermomechanischen Gründen (Radschäden), weil vor allem bei Güterzügen die Fahrgeschwindigkeiten längst nicht den heutigen entsprachen. Damit dominierte im Fall einer Schnellbremsung in Zugartstellung G die Phase, in der die Bremse anlegt. Es konnte also sein, daß bei Stillstand des Zuges an einem Fahrzeug mit Zugartstellung G die Bremse noch gar nicht vollständig angelegt hatte. Das bewirkte wiederum ein geringeres Bremsgewicht in G gegenüber P. Das leuchtet ein und das war zu damaliger Zeit auch gewollt.

Heute bei Regelfahrgeschwindigkeiten von 100 km/h, teilweise höher, dominiert dagegen die Vollbremsphase, das bedeutet: Egal ob G oder P – innerhalb des Bremsvorganges ist die Zeit mit voll angelegter Bremse selbst in Zugartstellung G größer als die Zeit in der Anlegephase. Das hatte aber sowohl nach den alten Rechenregeln als auch versuchstechnisch die Folge, daß selbst ohne „Booster“ – also zusätzlichen und nur in Zugartstellung G wirkenden Bremszylinder – das Bremsgewicht in G größer bis deutlicher größer sein konnte als in P. Bei verschiedenen angeschriebenen Bremsgewichten G oder P bestand nun die Gefahr, daß quasi innerhalb eines Zuges die jeweilige Zugartstellung „vogelwild“ eingestellt wurde, um ganz einfach auf das erforderliche Zug- Bremsgewicht zu kommen.

Wie konnte es dazu kommen, daß das Bremsgewicht in G größer sein konnte als in P? Das hängt mit der eigentümlichen Reibwertcharakteristik Bremsklotzsohle/ Rad zusammen. Die ist vorder-



gründig von zwei Größen abhängig: vom Anpreßdruck der Bremsklotzsohle und von der Geschwindigkeit. Je höher der Anpreßdruck und je höher die Geschwindigkeit, desto niedriger der Reibwert. Das gilt zunächst für beide Zugartstellungen G und P. Vergegenwärtigt man sich allerdings die Zeitunterschiede, in denen eine Bremse jeweils in der Zugartstellung G und P anlegen kann, kommt man schnell hinter das „Geheimnis“. In Zugartstellung G sind die Anpreßdrücke in Stellung G über einen viel längeren Zeitraum niedriger als in Stellung P. Die Güterzugbremse „überkompensiert“ ihren Nachteil der längeren Anlegezeit durch höhere Reibwerte gegenüber der Personenzugbremse in der längeren Anlegephase.

Hier kommt noch ein Umstand ins Spiel: der Phosphorgehalt der Grauguß- Bremsklotzsohlen. Die Unterschiede in dem beschriebenen Verhalten nahmen nämlich umso schneller ab, je höher der Phosphorgehalt war. UIC- Standard war 0,6% (GG- P6), die DB hatte sich schnell für Bremsklotzsohlen mit 1,0% Phosphorgehalt entschieden (GG- P10) und die DR gar für 1,4% (GG- P14).

Bei der Neufassung des UIC- Merkblattes 544-1 entschied man sich für die „goldene Mitte“: GG- P10.

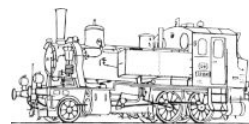
Die Absicht der UIC- Bahnen bestand nun in der Vereinheitlichung der Bremsgewichte G und P für Fahrzeuge, deren Bremsanlage den Einheitsbremsberechnungen entspricht. Dazu wurden die Einheitsbremsberechnungen, die es vor der Neufassung des UIC- Merkblattes 544-1 im Jahr 2004 auch schon gab, neu aufgestellt und wesentlich erweitert, weil sich inzwischen auch der Güterverkehr innerhalb der damaligen UIC- Bahnen erweitert hatte.

Das Ergebnis dieser Überlegungen läßt sich noch heute in der Anlage O des UIC- Merkblattes 544-1 ablesen. Die Fahrzeuge, hauptsächlich Güterwagen, sind in der Bremsleistung etwa nicht höher ausgelegt, als es für 65% Bremshundertstel bei 100 km/h Fahrgeschwindigkeit und 1000m Vorsignalabstand erforderlich wäre. In die Bestimmung des Bremsgewichts ist lediglich das Verhalten der Personenzug- Bremse bis zu einer Zuglänge von 500 Metern eingeflossen. Die Anlage O enthält Musterbremsberechnungen nicht nur für Güterwagen, aber vornehmlich für Güterwagen für die Lastgrenzen C (20 Tonnen Radsatzlast) und D (22,5 Tonnen Radsatzlast). Güterzüge, die vollständig aus Wagen gemäß Bremsberechnungen aus dieser Anlage O gebildet werden, müssen nun zwar ab 500 Metern Zuglänge (ohne Lokomotiven) in den Bremshundertsteln nach unten korrigiert werden, konkret von Faktor 1 auf die ermittelten Bremshundertstel bei 500 Metern Zuglänge auf Faktor 0,9 bei 700 Metern Zuglänge. Das Kalkül dahinter: Nimmt man sich einen beliebigen Güterzug, so ist dieser entweder schwer oder lang. Beides zusammen trifft nur auf wenige feste Kurse zu. Folglich können fast alle Güterzüge nach diesen bremstechnischen Regeln im UIC- Bereich mit 100 km/h gefahren werden. Der Grund hierfür ist wiederum sehr simpel: Güterzüge mit Wagenzuglängen von mehr als 500m sind in den seltensten Fällen voll ausgelastet. Das bedeutet: In diese Züge sind leere Wagen ebenso wie teilbeladene oder voll beladene Wagen eingestellt. Diese „bunte Mischung“ bewirkt aber, daß die vorhandenen Bremshundertstel in den meisten Fällen größer sind als die erforderlichen Mindestbremshundertstel von 65%. Nun wird die Reduktion der Bremshundertstel auf die vorhandenen, ganz konkret am Zug ermittelten Bremshundertstel, angerechnet, nicht aber auf die erforderlichen. Für die wenigen Güterzüge, die aus diesem Raster fallen (also: bis 700m und voll beladen – z. B. Auto- Transportzüge) wird eine Geschwindigkeitsreduktion notwendig auf 95 km/h (wegen 58 – 60% Bremshundertstel), die im praktischen Betrieb vernachlässigbar ist.

Noch eine Regelung für Züge: Bei Wagenzugmassen > 800 t ist die Lok auf Zugartstellung G umzustellen. Bei Wagenzugmassen > 1200 t (bis 1600 t) gilt die Einstellregel „Lange Lok“. Das bedeutet, neben der Lok sind noch die ersten fünf hinter Lok wirkenden Steuerventile (nicht: Wagen!) auf G umzustellen. In der Folge sind bei Lok und den ersten fünf wirkenden Steuerventilen die Bremsgewichte um 25% zu reduzieren.

Die Begründung bei Lokomotiven folgt anschließend. Aber für Wagen...? Machen wir uns nochmal klar, was die Vereinheitlichung der Bremsgewichte in den Zugartstellungen G und P bedeutet bzw. wofür sie gilt. Sie gilt für eine beliebige Stellung in einem bis 700m langen Zugverband. Eine Reduzierung dieses G gleich P- Bremsgewichts an der Zugspitze ist aus alledem, was bisher gesagt wurde, nachvollziehbar.





## Lokomotiven

Man sollte meinen, daß die Anforderungen an die Bremsleistung, die für Wagen gültig sind, auch für Lokomotiven gelten. Aber dem ist nicht so. Natürlich wird die Bremsleistung der Lokomotiven vorab berechnet, aber die Anforderungen sind ganz andere. Der Grund: Es wird davon ausgegangen, daß Lokomotiven dazu bestimmt sind, Züge zu fördern. Die Alleinfahrt einer Lok bildet eher die Ausnahme.

Und noch ein Grund: Lokomotiven fahren im Regelfall an der Zugspitze, auch wenn geschobene Wendezüge und neuerdings auch Versuche mit verteilter Traktion im Zugverband Standard sind.

Der Punkt ist: Bremstechnisch sollte eine Lokomotive, egal in welcher Position im Zugverband, kein Hindernis darstellen. Bremstechnisch das größte Hindernis wäre eine Lokomotive, wenn sie nach denselben Bildungsregeln für die Bremsleistung ausgelegt wäre wie ein Einzelfahrzeug im Wagenzug. Also wurde mit der vollkommenden Neufassung des UIC- Merkblattes 544-1 dem Rechnung getragen: In der Zugartstellung P und höher wird die Bremsanlage der Lokomotive nach der Zugbewertungskurve berechnet, dieselben Bremswege werden für die Zugartstellung G in die Bewertung für Einzelfahrzeuge übertragen.

Das hat zwei Konsequenzen: Erstens müssen demnach allein fahrende Lokomotiven in der Bremsleistung und damit in der Höchstgeschwindigkeit begrenzt werden. Üblich sind heute 140 km/h für Lokomotiven mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und 100 km/h oder 80 km/h für solche mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Und zweitens: Bei Güterzügen mit einer Wagenzugmasse von > 800 t muß die Bremse der Lok in Zugartstellung G umgestellt werden. Damit entspricht jedoch die wahre Bremsleistung nicht mehr der angeschriebenen. Folglich werden vom Bremsgewicht in G 25% abgezogen.

Wie gesagt: Lokomotiven verkehren definitionsgemäß mit Zügen. So können die Einschränkungen bei Alleinfahrt gut hingenommen werden.

## Bremsgewicht, Bremshundertstel und deren Gültigkeit

Die Geschichte des Bremsgewichts ist eine Geschichte von Entwicklungen. Wie das Bremsgewicht vor der 3. Ausgabe des UIC- Merkblatts 544-1 im Jahr 1966 (mein Geburtsjahr!) einst definiert war, ist für mich nicht klar. Klar ist aber, daß es in diesem doch inzwischen sehr langen Zeitraum Entwicklungen gab, weil sich die Eisenbahn an sich in dieser Zeit entwickelte.

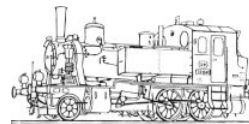
Bis zur Neufassung des UIC- Merkblatts 544-1 im Jahr 2004 wurde sich rein an der Klotzbremse mit Grauguß- Sohlen orientiert. Mit der vierten Ausgabe des Merkblatts in 2004 fanden dann auch die Scheibenbremsen und die Bremsklotzsohlen aus Verbundstoff Einzug in das Regelwerk.

Die Reibwirkung zwischen Bremsklotzsohle und Radlauffläche ist seit je her Kennzeichen der klassischen Klotzbremse. Mit dieser Eigenschaft findet die hauptsächlich Energieumsetzung an einer der empfindlichsten Komponenten statt, dem Rad. Radschäden infolge fester Bremsen kamen und kommen immer wieder vor. Radschäden infolge zu hoch ausgelegter Klotzbremsen kamen aber auch vor, und zwar häufiger, als es sich manche Bahn selber eingestehen will. Aus dem Grund wurde das anrechenbare Bremsgewicht mit der Neufassung des UIC- Merkblatts 543 Mitte der 1990er Jahre auf 18 Tonnen pro Radsatz begrenzt. Diese 18 Tonnen pro Radsatz sind ein Wert, mit dem Radschäden selbst bei anspruchsvollen Bremsregimes – beispielsweise dem Befahren von langen Gefällestrecken wie am Gotthard – nicht unmöglich, aber nach menschlichem Ermessen unwahrscheinlich werden.

Die Konsequenz daraus liegt aber auch klar auf der Hand: Das Bremsgewicht eines beliebigen vierachsigen Wagens ist damit auf 72 Tonnen begrenzt. Für Reisezugwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bedeutet das eine Limitierung der Gesamtmasse auf 48 Tonnen.

Für Güterwagen bedeutet das eine Limitierung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h. Für höhere Geschwindigkeiten müßten 100% Bremshundertstel erzielt werden, was bei Radsatzlasten von 20 Tonnen (Streckenklasse C) oder 22,5 Tonnen (Streckenklasse D) entweder auf den Einsatz einer Scheibenbremse oder aber auf die Reduzierung der Zuladung zielt.

Inzwischen gibt es planmäßig Güterzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auch bei voller Beladung. Die hierfür eingesetzten Wagen haben Scheibenbremsen und erreichen damit die



erforderlichen Bremsleistung. Sie sind aber – gemessen an allen täglich verkehrenden Güterzügen – immer noch die Ausnahme.

Ein ganz anderes Problem ergibt sich aus den zugrunde gelegten Fahrgeschwindigkeiten, ob nun für Güter- oder Reisezüge. Das Merkblatt UIC 544-1 definiert Bremsgewicht und Bremsleistung für einen Geschwindigkeitsbereich zwischen 100 und 160 km/h. Für diesen Geschwindigkeitsbereich gibt es im UIC- Merkblatt 544-1 gültige Bewertungskurven. Nach „unten“ hin kann man die 100km/h- Bewertungskurve auch für Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h anrechnen. Aber je weiter sich die Ausgangsgeschwindigkeit vom Bezugspunkt – dem „Eichmaß“ – entfernt, desto unschärfer bis unsinniger werden die Ergebnisse. Noch krasser ist das in der Gegenrichtung. Bis 200 km/h lassen sich die Rechenregeln noch nach oben extrapolieren. Aber darüber hinaus klappt das noch weniger als bei niedrigeren Geschwindigkeiten.

Warum?

Wir haben mit im Prinzip zwei völlig verschiedenen Charakteristiken zu tun bei Bremsen für Züge mit niedrigeren und höheren Fahrgeschwindigkeiten. Die mit der niedrigeren Geschwindigkeit haben die Klotzbremse, die mit den höheren Fahrgeschwindigkeiten die Scheibenbremse. Auch wenn wir bei der Klotzbremse heute nur noch in geringem Anteil Wagen mit Grauguß- Bremsklotzsohlen und dafür in der Mehrheit solche mit Bremsklotzsohlen aus Verbundstoff haben – nachfolgende Regel gilt immer noch. Die Bewertungsdiagramme in UIC 544-1 liefern für Klotzbremsen in verschiedenen Geschwindigkeitsbereichen annähernd gleiche Bremsleistung. Das ist nicht weiter verwunderlich, schließlich wurden diese Diagramme für die Klotzbremse entwickelt. Gleiche Bremsleistung über den Geschwindigkeitsbereich bedeutet aber auch: abnehmende Bremsverzögerung mit steigender Ausgangsgeschwindigkeit.

Bei der Scheibenbremse verhält sich das genau umgekehrt. Aufgrund der einigermaßen konstanten Reibwertkurve über einen sehr großen Geschwindigkeitsbereich ergibt sich aus jeder Ausgangsgeschwindigkeit in diesem Bereich eine annähernd konstante Bremsverzögerung. Das bedeutet aber auch, daß die Bremsleistung mit jeder Geschwindigkeitsstufe steigen. Das ist kein Problem bei den Zugartstellungen G und P, die für 100 km/h (G) bzw. 100 und 120 km/h berechnet und im Versuch bestimmt werden. In Zugartstellung <R> wird das zum Problem, weil hier als niedrigste Geschwindigkeit 120 km/h anzusetzen sind und als oberstes Limit die Höchstgeschwindigkeit. Anzurechnen ist jedoch das Bremsgewicht aus der niedrigsten Geschwindigkeit.

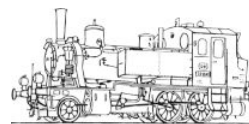
Jedem, der die Zeilen halbwegs aufmerksam gelesen hat, geht ohne Schwierigkeiten auf, daß jenseits der 200 km/h- Marke eigentlich nur noch „Blödsinn“ herauskommen kann. Übrigens noch aus zwei ganz anderen und bekannteren Gründen: Mit steigender Geschwindigkeit verlängern sich Bremswege signifikant. Damit aber wird die sowohl für das Eichmaß als auch die für alle Bremsstufen zugrunde gelegte „maßgebende Neigung“ zunehmend schwierig, weil es die einfach nicht mehr gibt. Und zweitens: Bei Hochgeschwindigkeit und damit bei Fahren mit Linienzugbeeinflussung (LZB) ist nicht mehr der kürzeste Bremsweg auch Höchstgeschwindigkeit maßgebend, sondern die Relation zwischen Bremsenstartpunkt und Bremszielort. Der kürzeste Bremsweg spielt nur noch eine Rolle, wenn nicht nach LZB oder artverwandten Systemen gefahren wird. Da sind wir aber wieder im Geschwindigkeitsbereich von 100 bis 160 km/h.

### Fazit

Um das Bremsgewicht zu verstehen, muß man sich etwas bis ziemlich gründlich mit dessen Historie beschäftigen. Man muß auch manchmal genau lesen oder einfach – wie ich – Glück haben. Wobei das „Glück“ (des Augenblicks) darin bestand, daß mich der Artikel von Dr. Hendrichs auf einen bestimmten Umstand hinwies (sinngemäß zitiert: „Es fällt auf, daß sich alle diese Korrekturwertkurven bei 120 km/h und dem Wert 1 treffen...“).

Vielleicht aber konnte ich darstellen, daß das mit dem Bremsgewicht ganz einfach ist, wenn... Ja wenn man nur ein paar Umstände zur Kenntnis nimmt und ein bißchen weiß, wie einige Entscheidungen zustande gekommen sind. Bei diesen Entscheidungen muß ja keiner in der Leserschaft anwesend gewesen sein, ich selber war es ja auch nicht. Da reicht dann wieder: Lesen und überlegen.

Das Bremsgewicht ist kein Mysterium und die ganzen – sicher kompliziert erscheinenden Methoden zu seiner Bestimmung – sind es auch nicht. Das Bremsgewicht, das eigentlich eine Bremsarbeit



oder eine Bremsenergie ist, ausgedrückt in Tonnen relativ zur Fahrzeugmasse – dieses Bremsgewicht ist nichts weiter als ein Werkzeug für die tägliche und sichere Abwicklung des Eisenbahnbetriebes. Es ist ein sehr kluges Werkzeug. Trotz Computer und Digitalisierung – etwas Besseres und vor allem: etwas Einfacheres – wurde bis heute nicht erfunden. Es ist, so hoffe ich, nach der Beschreibung seiner Natur, seiner Aussage und auch nach Beschreibung der Zusammenhänge nicht so schwer zu verstehen.

Um meinen Schlußsatz aus dem ersten Teil zu wiederholen: Mit der Volldigitalisierung der Bahn hat das Bremsgewicht ausgedient. Aber – wer weiß es schon, wann wir uns wieder an dieses einfache Werkzeug erinnern...?

## **Baustellen- Vorschau für die nächsten Wochen**

### *München – Nürnberg*

Zeitraum: 28. März bis 21. November 2021

Auswirkungen: Neben der Modernisierung der Bahnsteige in Pfaffenhofen wird ein zusätzliches Gleis geschaffen. Zudem wird das alte Stellwerk durch den Bau eines neuen, elektronischen Stellwerks ersetzt.

Fahrplanänderungen:

Die ICE-Züge Hamburg (Bremen) – Hannover – Würzburg – Nürnberg – München fahren im Wechsel jeweils zweistündlich:

- In der einen Stunde ab Würzburg über Augsburg nach München. Dabei entfallen die Halte Nürnberg und Ingolstadt. Die Reisezeit verlängert sich um bis zu 25 Minuten.
- In der anderen Stunde enden die Züge in Nürnberg. Dabei entfallen die Halte in Ingolstadt und München. Für Bremen bestehen zudem vom 24. April bis 2. August 2021 statt der zweistündlichen Direktverbindungen bis Nürnberg ersatzweise Pendelzüge bis Hannover mit dortigem ICE-Anschluss.

Einzelne Sprinterzüge der Linie Berlin – Halle – Erfurt – München entfallen oder werden zwischen Nürnberg und München über Augsburg umgeleitet mit rund 40 Minuten längerer Fahrzeit.

Einzelzüge der ICE-Linie Hamburg – Berlin – Bitterfeld – Halle – Erfurt – Bamberg – Nürnberg – München werden über Ingolstadt umgeleitet und halten dadurch nicht in Augsburg und Donauwörth.

### *Kassel – Göttingen*

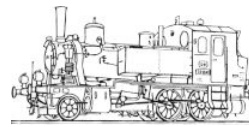
Zeitraum: 24. April bis 16. Juli 2021

Auswirkungen: Nach Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke vor 30 Jahren stehen nun einige Sanierungsarbeiten an. So werden auf dem Abschnitt innerhalb von 84 Tagen unter anderem vier Talbrücken, sieben Tunnel und 40 km Strecke erneuert. Durch die Baustelle benötigen alle Fernverkehrszüge zwischen Kassel und Göttingen rund 40 Minuten länger. Sie kommen dementsprechend im Norden später an als sonst bzw. fahren dort früher ab. Durch die angepassten Fahrzeiten ergeben sich Änderungen der Fernverkehrshalte in den Bahnhöfen Kassel-Wilhelmshöhe, Celle, Uelzen und Lüneburg.

Fahrplanänderungen:

Die zweistündliche ICE-Linie von Berlin über Braunschweig, Hildesheim und Göttingen nach Frankfurt Flughafen entfällt weitgehend.

Die stündlich versetzt dazu fahrende ICE-Linie Berlin über Braunschweig, Hildesheim und Göttingen in Richtung Frankfurt/Basel verkehrt weiterhin zweistündlich. Zudem bestehen andere (Umsteige-) Verbindungen von/nach Berlin.



Die zweistündlichen Züge der ICE/IC-Linie (Stralsund-) Hamburg – Gießen – Frankfurt – Karlsruhe halten aufgrund der veränderten Fahrzeiten nicht in Celle, Uelzen und Lüneburg. Sie halten zusätzlich in Eichenberg. Zudem fahren sie in der Regel nicht über Hamburg hinaus. In Hamburg bestehen Anschlüsse zur Weiterfahrt Richtung Stralsund/Rostock bzw. Westerland auf Sylt.

Die Züge der jeweils zweistündlichen ICE-Linien Hamburg – Frankfurt – Zürich und Hamburg – Frankfurt – Stuttgart halten vorübergehend etwa stündlich zusätzlich in Celle, Uelzen und Lüneburg. Die ICE-Züge Hamburg (Bremen) – Hannover – Würzburg – Nürnberg – München fahren wegen einer Baustelle zwischen München und Nürnberg ab Würzburg im Wechsel jeweils zweistündlich nach Nürnberg bzw. via Augsburg nach München. Bei den zweistündlichen Fahrten von/nach Nürnberg muss während Sperrung der SFS Göttingen–Kassel der Halt in Kassel wegen großräumigerer Umleitung entfallen; zeitnahe Alternativverbindungen sind aber vorhanden.

Einzelne über das Taktangebot bestehende Verstärkerzüge entfallen teilweise oder haben noch höhere Fahrzeitverlängerungen.

### *Würzburg – Nürnberg*

Zeitraum: 24. April bis 2. August 2021

Auswirkungen: Auf dem Streckenabschnitt zwischen Rottendorf und Mainbernheim wird auf einer Länge von rund 40 km die Oberleitungsanlage erneuert. Hierbei kommt es vereinzelt zu Reisezeitverlängerungen bis zu 30 Minuten zwischen Würzburg und Nürnberg, zudem ist der Zugverkehr auf der Relation Würzburg – Nürnberg – München eingeschränkt.

### Fahrplanänderungen:

Die ICE-Züge Hamburg (Bremen) – Hannover – Würzburg – Nürnberg – München fahren zweistündlich im Wechsel:

- In der einen Stunde ab Würzburg über Augsburg nach München. Dabei entfallen die Halte Nürnberg und Ingolstadt. Die Reisezeit verlängert sich um bis zu 25 Minuten.
- In der anderen Stunde enden die Züge in Nürnberg, die Reisezeit verlängert sich um 30 Minuten. Die Halte in Ingolstadt und München entfallen.

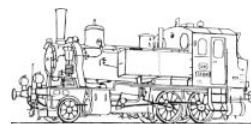
Für Bremen bestehen statt der zweistündlichen Direktverbindungen bis Nürnberg ersatzweise Pendelzüge bis Hannover mit dortigem ICE-Anschluss.

Bei den Zügen der ICE-Linie Dortmund/Essen – Köln – Frankfurt – Nürnberg – München verlängert sich die Fahrzeit ab Würzburg geringfügig. In Richtung Dortmund fahren die Züge in München, Ingolstadt und Nürnberg 10 Minuten früher ab (*Quelle: Baustellen- Info der DB*).

### *Instandhaltungswochenende: Stammstrecke S- Bahn München 7. – 10. Mai gesperrt*

Während des turnusgemäßen Instandhaltungswochenendes werden zwischen Pasing und Ostbahnhof keine S-Bahnen durch die Stammstrecke fahren. Die Linien beginnen und enden am Ostbahnhof bzw. in Pasing oder werden oberirdisch zum Hauptbahnhof umgeleitet. Die S8 umfährt die Stammstrecke über den Südring. Zwischen Pasing und Ostbahnhof setzt die S-Bahn München Busse im Schienenersatzverkehr (SEV) ein. Während des Sperr-Wochenendes finden umfangreiche Instandhaltungsarbeiten auf der Stammstrecke statt. Zudem geht die Modernisierung der Tunnelstationen weiter, auch für den Bau der 2. Stammstrecke sind Arbeiten im Gange. Dies sind die Details:

- S1: Züge beginnen/enden am Hbf und verkehren zwischen Moosach und Hbf nur im Halbstundentakt und ohne Zwischenhalt. Ab Feldmoching und Moosach können auch die Linien U2 bzw. U3 zur Innenstadt genutzt werden.
- S2: Züge beginnen/enden am Hbf und verkehren auf dem gesamten Laufweg nur im Halbstundentakt und ohne Halt zwischen Obermenzing und Hbf.

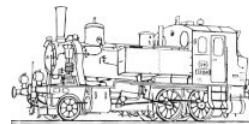


- S3, S4: Züge beginnen/enden in Pasing. Zwischen Pasing und Hbf können die S6 und der Regionalverkehr genutzt werden.
- S6: Züge beginnen/enden am Hbf und halten nicht zwischen Pasing und Hbf.
- S7: Züge beginnen/enden am Hbf und halten nicht an der Hackerbrücke.
- S8: Züge verkehren über den Südring und halten nicht zwischen Pasing und Ostbahnhof sowie am Leuchtenbergring.
- Aus Richtung Osten
- S8: Züge verkehren über den Südring und halten nicht am Leuchtenbergring sowie zwischen Ostbahnhof und Pasing.
- Alle anderen Linien (S2, S3, S4, S6, S7) beginnen/enden am Ostbahnhof.
- In Pasing und am Ostbahnhof kommt es zu geänderten Abfahrtsgleisen.

Der SEV verkehrt mit Halt an allen Stationen zwischen Pasing und Ostbahnhof am Samstag von 9 bis 21 Uhr im dichten 7-Minuten-Takt und ansonsten alle 10 bis 15 Minuten. Die Station Marienplatz wird vom SEV nicht direkt angefahren, stattdessen halten die Busse am Odeonsplatz.

Zwischen Pasing und Hauptbahnhof sowie zwischen Hauptbahnhof und Ostbahnhof können auch die Regionalzüge genutzt werden. Als Ausweichmöglichkeit stehen zudem U-Bahn und Tram zur Verfügung. Um auf der U5 tagsüber einen 5-Minuten-Takt zu erreichen, hat die S-Bahn München für den Samstag zusätzliche Fahrten bestellt. Die Linie U5 fährt im Innenstadtbereich parallel zur Stammstrecke und verbindet so unter anderem die S-Bahn-Stationen Ostbahnhof, Stachus und Hauptbahnhof. Auch die Tramlinie 19 ist häufiger unterwegs.

Die S-Bahn München setzt an vielen Stationen ergänzend Reisendenlenker ein, die Auskünfte geben und über die Haltestellen der Ersatzbusse informieren (*Quelle: PM der DB vom 29. April*).

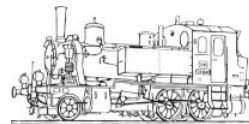


## KURZ NOTIERT

**Baden-Württemberg: Stadt Meßkirch seit heute für den Bahnbetrieb der Ablachtalbahn zuständig:** In Baden-Württemberg gibt es seit dem 1. März 2021 einen neuen Eisenbahnstrecken-Betreiber: die Stadt Meßkirch mit Ihrer kommunalen Ablachtalbahn. Nachdem die Gemeinde Sauldorf und die Stadt Meßkirch die 38 km lange Strecke Mengen – Stockach von den privaten Eigentümern gekauft hatte, ist seitdem die Stadt als Eisenbahninfrastruktur- Unternehmen für den Bahnbetrieb zuständig. Ziel ist es, die Strecke für den lokalen Güterverkehr zu ertüchtigen, wieder durchgängig zwischen Mengen und Stockach befahrbar zu machen und kurzfristig Ausflugsverkehr an Wochenenden einzurichten. Äußerlich hat sich schon viel an der Strecke getan: Zusammen mit dem Förderverein Ablachtalbahn e.V. und lokalen Firmen haben die neuen Eigentümer Bahnübergänge und Strecke freigeschnitten, um die Sicherheit zu erhöhen und die bisher an einigen Übergängen praktizierte Postensicherung zu vermeiden. Die oberschwäbische Ablachtalbahn, die Mengen, Meßkirch und Stockach verbindet, wurde nach langen Jahren der Diskussion Ende 2020 von den Anliegerkommunen Sauldorf und Meßkirch gekauft. Ziel ist, die Strecke sowohl im Güterverkehr wie auch im Freizeitverkehr zu entwickeln (Quelle: PM der Stadt Meßkirch und des EIU Ablachtalbahn, vom 01. März, gekürzt).

**Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) investieren in neue Fahrzeuge:** In diesem Jahr kaufen die Leipziger Verkehrsbetriebe für ihre Kunden 17 neue XL-Bahnen und 19 Elektrobusse. Daneben investieren die Verkehrsbetriebe mit 39 Millionen Euro auf weiterhin hohem Niveau in Ihr Gleisnetz. Im Fokus steht die Erhöhung der Leistungsfähigkeit für die Kunden der Verkehrsbetriebe. Insgesamt investieren die LVB 138 Millionen Euro in die Stadt. Entsprechende Umbauarbeiten zum Laden der Busse im Stadtgebiet sowie auf dem Bushof sind in Planung. Weitere Angebotsverbesserungen planen die LVB in Leipzig Süd-Ost. Ab April bieten die LVB den Bürgern in Teilen von Probstheida, Meusdorf und Holzhausen das flexible On-demand-Angebot Flexa an. Damit weitet der Mobilitätsdienstleister sein Flexa-Pilotgebiet aus, um weitere Erfahrungen für die Verkehrswende zu machen. In einer Nutzerbefragung bestätigte sich der Erfolg von Flexa: Über 50 Prozent der Nutzer ersetzen mit Flexa eigene Autofahrten und über 70 Prozent nutzen deswegen seltener ihren eigenen Verbrenner. Durch die intelligente Fahrtbündelung und -kombination mit dem leistungsstarken öffentlichen Personennahverkehr ist Flexa ein echter Beitrag zum Klimaschutz und durch die Flexibilität besonders attraktiv. Die LVB brauchen weitere Mitarbeiter. Allein im letzten Jahr hat das Unternehmen mehr als 200 Stellen besetzt sowie über 50 Auszubildende eingestellt und konnten so ihren Bedarf abdecken. Allein in diesem Jahr suchen die LVB 173 Mitarbeitende sowie Auszubildende. Dabei setzen auch die LVB auf neue Wege. Der Online-Karrieretag findet ausschließlich digital im Internet statt und bietet die Chance mit Kollegen direkt ins Gespräch zu kommen. Der nächste Online-Karrieretag findet am 10. März statt (Quelle: PM der LVB vom 02. März, gekürzt).

**DB Netz muß für durch sie verursachte Folgeschäden bezahlen:** In seinem aktuellen Urteil (Az. XII ZR 29/20) hat der Bundesgerichtshof entschieden, dass die DB Netz für Folgeschäden von durch sie verursachten Verspätungen gegenüber den Verkehrsunternehmen und somit indirekt gegenüber den Fahrgästen und Aufgabenträgern haften muss. Im Schienenpersonennahverkehr verlangen die Besteller von Verkehrsunternehmen Strafzahlungen bei Nichterbringung. Diese Praxis wurde in den letzten Jahren, auch auf Druck des Fahrgastverbands PRO BAHN, kontinuierlich ausgeweitet und mit Monitoringelementen ergänzt. Die in vielen Regionen teils deutlich gestiegene Qualität zeigt, dass der wirtschaftliche Druck auf die Unternehmen zu ordentlicher Leistung funktioniert und diese Praxis erfolgreich ist. In vielen Fällen sind die Verkehrsunternehmen aber an einer Verspätung nicht schuld, sondern diese wird durch eine unzureichende Verfügbarkeit der Bahninfrastruktur (z.B. Signal-/Weichenausfall) verursacht. Bisher blieben die Unternehmen auf den dann entstehenden Strafzahlungen sitzen oder konnten nur darauf hoffen, dass die Aufgabenträger sie in diesen Fällen erlassen. Zu den Strafzahlungen gesellen sich aber bei Infrastrukturstörungen auch andere Kosten (z.B. Einsatz zusätzlicher Lokführer oder Überstunden derselbigen). Auch diese blieben bei den Unternehmen liegen. Das BGH-Urteil legt nun fest, dass Infrastrukturbetreiber – in der Regel DB Netz – für Folgeschäden haften müssen. Dies erzeugt einen deutlichen wirtschaftlichen Druck auf das Unternehmen, die Infrastruktur zuverlässig zur Verfügung zu stellen (Quelle: PM ProBahn vom 03. März, gekürzt).

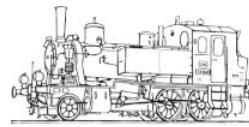


DB plant neue Sprinterverbindungen als „Rail- Express“: Im Kern geht es DB wohl darum, auf Strecken mit starkem Anteil an Inlandsflügen schnelle Sprinter-Züge anzubieten, die nur sehr wenige Zwischenhalte haben. Das Ganze soll „Rail-Express“ heißen bzw. ist das der derzeitige Arbeitstitel. Im Einzelnen: Düsseldorf – Frankfurt Flughafen – München mit Zwischenhalt nur in Köln-Deutz und Nürnberg, 2 Zugpaare täglich, Reisezeitverkürzung um 30 Minuten und auf der Gesamtstrecke damit unter 4 Stunden. Linie Hamburg – Hannover – Frankfurt Flughafen mit Zwischenhalt in Frankfurt aM Hbf, Reisezeitverkürzung um nur 10 Minuten und Bonn/Köln – Berlin ohne Zwischenhalt, 3 Zugpaare täglich, Reisezeitverkürzung um 25 Minuten (Köln) und damit Reisezeit <4 Stunden (*Quelle: Destaar, vom 04. März, gekürzt*).

ProBahn begrüßt das „Rail- Express“- Angebot: Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt die Ausweitung des Lufthansa Express Rail Angebots auf Hannover, Leipzig und Basel. Diesem Schritt zu einer multimodalen Lösung, die Kurzstreckenflüge vermeidet, sollten bald weitere folgen. Langfristziel muss eine durchgängige intermodale Reisekette unabhängig von den durchführenden Unternehmen und den genutzten Verkehrsmitteln sein. Gerade Hannover und Basel sind (außerhalb der Corona-Pandemie) mit regelmäßigen Kurzstreckenflügen zum Lufthansa-Drehkreuz verbunden, die nun zumindest in Teilen auf die umweltfreundliche Schiene verlagert werden können, was die Umweltbilanz von Geschäfts- und Urlaubsreisen aufbessert (*Quelle: PM ProBahn, vom 04. März, gekürzt*).

Barrierefreies Ein- und Aussteigen auf der Bayerischen Oberland- Bahn (BOB) – nächste Runde: Anfang des Jahres kam die freudige Nachricht: 2,4 Millionen Euro an Zuschuss macht der Freistaat für die längst fällige Erhöhung der Bahnsteigkanten in Tegernsee locker. Von 38 auf 76 Zentimeter sollen die Bahnsteige wachsen – ein Standard innerhalb des regionalen Netzes. Weil die Erhöhung allein auch künftig kein niveaugleiches Ein- und Aussteigen bei den neuen Lint-Züge ermöglicht, fordert die lokale SPD, beim anstehenden Umbau die Gleise zudem auf 55 Zentimeter aufzuschottern. Durch das höhere Gleisbett könnten die Bahnreisenden dann für die „Restlaufzeit“ der Lint-Züge stufenlos einsteigen. Heino Seeger, Geschäftsführer der zuständigen Tegernsee Bahn Betriebsgesellschaft (TBG), erteilt dem Vorschlag der SPD auf Nachfrage eine klare Absage. „Technisch nicht machbar“, erklärt er mit Blick auf die gewünschte Änderung der Gleislage. Neben den betreffenden Gleisen selbst wären ja noch weitere Anlagen des Bahnhofs wie Weichen oder Prellböcke zu berücksichtigen – im Fachjargon bedeutet dies laut Seeger: „Es wären zu viele Zwangspunkte zu beachten.“ Grundsätzlich räumt der Geschäftsführer ein, dass die geplante Erhöhung der Bahnsteige auch in Zukunft kein stufenloses Einsteigen in die Lint-Züge möglich macht. Es ist, wie die SPD sagt. Die Stufe zum Zug kehrt sich lediglich um: Reisende müssen nach erfolgtem Umbau beim Einsteigen künftig einen Schritt nach unten tun, statt wie bisher einen nach oben. Das lasse sich aber so nicht ändern, sagt Seeger, der noch Weiteres zu bedenken gibt. Das Problem bei Lint sei nicht nur das unterschiedliche Niveau zwischen Bahnsteig und Fahrzeugboden, sondern auch der Spalt dazwischen. Diese Lücke, sagt Seeger, sei für Rollstuhlfahrer unüberbrückbar. Es brauche also ohnehin fremde Hilfe für den Aufbau einer Rampe (*Quelle: Münchner Merkur vom 05. März, gekürzt*).

Pro Elektrifizierung der Bayerischen Oberland- Bahn (BOB): Bad Tölz/Lenggries – Dass eine Elektrifizierung der Strecken Holzkirchen-Lenggries und Holzkirchen-Schliersee-Bayrischzell wahrscheinlich ist, dafür gibt es belastbare Indizien. In Holzkirchen etwa wurde erst dieser Tage der Bauauftrag für die sogenannte Kindergartenbrücke besprochen. Die Brücke wird bereits für die Erfordernisse elektrifizierter Züge gebaut, nämlich mit höherem Bogen. Diese Mehrkosten werden vom Freistaat gefördert. Um Ähnliches geht es wohl auch bei der Tölzer Bahnbrücke Gaißbacher Straße. Seit fast 30 Jahren steht eine Erneuerung des Bauwerks im Raum. Derzeit erstellt die Stadt ein ausführliches Gutachten mit Statikprüfung, Schadensdokumentation und Zustandsbewertung. Es steht neuerdings auch eine staatliche Förderung für den Neubau der Brücke im Raum. Auch hier soll dann der Brückenbogen für alternative Zug- Antriebsmöglichkeiten geeignet sein. Bis Sommer 2022 soll die Vorplanung für die Elektrifizierung abgeschlossen werden. Die Bahn arbeitet hier im Auftrag des Freistaats Bayern, der die Elektrifizierung der genannten Trassen als „Vorzugslösung“ bezeichnet. Die Hälfte ihres Laufwegs legen Züge zwischen dem Oberland (also Holzkirchen) und München bereits heute unter Oberleitungen zurück. Eine Nutzung der Münchner Tunnelbahnhöfe sei aus heutiger Sicht auch nur mit klassischen Elektrofahrzeugen möglich (*Quelle: Tölzer Kurier, vom 07. März*).



**Feuer im Bahnhof Jossa:** Bei einem Feuer im Bahnhof von Sinntal-Jossa im Main-Kinzig-Kreis ist am Freitag eine 69-jährige Frau ums Leben gekommen. Die Frau habe nicht wiederbelebt werden können und sei noch vor Ort ihren Verletzungen erlegen, teilte die Polizei mit. Fünf weitere Menschen seien mit Verdacht auf Rauchgasvergiftungen ins Krankenhaus gebracht worden, darunter ein neun Monate altes Baby und ein zweijähriges Kind. Polizei und Rettungskräfte waren gegen 8.00 Uhr morgens zu dem Gebäude gerufen worden. Bei der Ankunft hätten bereits schwarzer Rauch und Flammen aus einer Wohnung im ersten Obergeschoss geschlagen. Die Ursache des Feuers war zunächst unbekannt, die Kriminalpolizei habe Ermittlungen aufgenommen. Auch die Höhe des Sachschadens stand zunächst nicht fest. Während der Rettungsmaßnahmen wurde der Zugverkehr bis etwa 11.40 Uhr gesperrt (*Quelle: PM der Bundespolizei vom 05. März*).

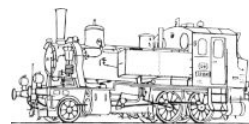
**Chancen für Altstadtbahn Wasserburg:** Nachdem der Stadtrat der Stadt Wasserburg erst kürzlich die Entwidmung der Altstadttrasse einstimmig abgelehnt hatte, prüft der Freistaat Bayern in einem Gutachten die Reaktivierung der stillgelegten Strecke. Konkret geht es um die Verlängerung der S-Bahn aus München zunächst bis Wasserburg Bahnhof und „SPNV“ bis nach Wasserburg Altstadt – eine Durchbindung der S-Bahn würde sich hier anbieten. Das Vorhaben wird im Zuge des Programms Bahnausbau Region München untersucht. Schon bis Juni sollen die Ergebnisse vorliegen. Der Stadtrat hat einstimmig beschlossen, die Gleise der stillgelegten Altstadtbahn nicht zu entwiden (*Quelle: www.ovb-online.de, vom 07. März*).

**Pro Radweg auf ehemaliger Hersfelder Kreisbahntrasse:** Ransbach und Ausbach wollen die Radwegeverbindung von Hohenroda ins Werratal verbessern. Ihr Vorschlag: Ein Radweg auf der Kreisbahntrasse. Einen entsprechenden Antrag hatte die SPD-Fraktion bereits im Jahr 2017 im Gemeindeparlament gestellt. Unter dem Titel Kali-Bahnradweg wurde jetzt eine Grobplanung für zwei Trassenvarianten vorgestellt. Derzeit verläuft die bereits gebaute Verlängerung des Solztaalradweges von Schenkklengsfeld bis kurz vor Ransbach parallel zum Gleis der ehemaligen Hersfelder Kreisbahn und von dort weiter über Straßen und Feldwege durch Ransbach nach Ausbach. Ab dort müssen Radfahrer bis Röhrigshof die Kreisstraße benutzen, was die Strecke unattraktiv macht. Als optimale Alternative wird ein Radweg auf der Kreisbahntrasse – bestenfalls schon ab Wehrshausen bezeichnet. Diese Variante würde zudem am Dorfkulturbahnhof vorbeiführen, wo Radtouristen bei Veranstaltungen bewirtet werden könnten. Allerdings bemüht sich Schenkklengsfelds Bürgermeister Carl Christoph Möller derzeit um eine Wiederinbetriebnahme der Gleise, die dem Förderverein Werra-Fulda-Bahn gehören, für den Güterverkehr. Alternativvariante: Radfahrer würden dabei über Nebenstraßen durch Ransbach am Zellersbach entlang in Richtung Kläranlage geführt. Ab dort gebe es Feld- und Waldwege, die parallel zum Kreisbahngleis fast durchgängig bis zum Werratalradweg in Röhrigshof führen und entsprechend ertüchtigt werden könnten. Das hätte zudem den Vorteil, dass die Gemeinde nicht für den Unterhalt der ehemaligen Eisenbahnbrücken aufkommen müsste. Der Radweg würde direkt an der Schachanlage Hera vorbeiführen und so einen sicheren Arbeitsweg per Rad dorthin oder weiter zum K+S-Standort Hattorf in Philippsthal ermöglichen (*Quelle: Hessisch-Niedersächsische Allgemeine – HNA, vom 08. März*).

**Fußgängersteg in Ingolstadt Hbf abgerissen:** Am Mittwoch, den 10. März, haben die Arbeiten zum Abriss des Stegs über den Ingolstädter Hbf begonnen. Die Hauptarbeiten fanden über Ostern statt. Es ist übrigens der 3. Steg! Der erste Steg von 1897 und der zweite von 1955 standen nördlich des Empfangsgebäudes. Der Steg war ein öffentlicher Steg um auf die andere Seite zu kommen. Man hatte eine schöne Sicht über den ganzen Bahnhof. Im Zuge des Bahnhofsumbaus baute die DB eine neue Unterführung zwischen den Bahnsteigen, die 2015 eröffnet wurde. Die Stadt Ingolstadt hat dann den fehlenden Teil auf die andere Seite finanziert und bauen lassen. Er wurde später eröffnet. Nun wurde der Steg nicht mehr gebraucht, er wurde aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen bereits im November 2017 gesperrt und anschließend entwidmet. Somit hat er jegliche Verkehrsbedeutung verloren. Fußgänger nutzen seitdem die Unterführung im Bahnhofsbereich. Die Abbrucharbeiten dauerten bis Mitte April. Damit der Abbruch den Bahnverkehr nicht zu sehr einschränkt, wurde auch am Wochenende und nachts gearbeitet (*Quelle: DSO, verschiedene Beiträge, vom 10. März*).

**FDP in Oberfranken befürwortet Lückenschluß nach Thüringen:** Der Vorstand der FDP Oberfranken hat einem Antrag der FDP Coburg-Stadt mit großer Mehrheit zugestimmt, die Schiene im Bereich Oberfranken zu stärken und vor allem den Ausbau einer West-Ost-Achse für Oberfranken („Oberfrankenachse“), aber auch für die Mitte Deutschlands zu forcieren. Das teilte Jens-Uwe Peter, der





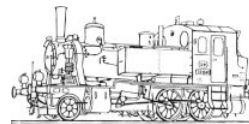
stellvertretende Kreisvorsitzende der FDP Coburg-Stadt mit. Neben der Elektrifizierung der Strecke Coburg-Bayreuth soll auch der Schienenlückenschluss zwischen Coburg und Südthüringen vorangetrieben werden. Aufgrund der weiträumigen, nachhaltigen und bedeutenden Verbesserung der Schienenanbindung für fast eine Million Menschen fordert die FDP Oberfranken die Aufnahme dieses Projekts mit seinen beiden Teilprojekten in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. Neben Vorteilen für Pendler würden sich vor allem neue touristische Möglichkeiten ergeben. Für die Menschen in Oberfranken und allen voran Ostoberfranken ergebe sich die Möglichkeit, über diese Trasse auch Anschluss an ICEs nach Nordosten (über Coburg zum Beispiel nach Berlin) oder Norden und Westen (über Kassel-Wilhelmshöhe zum Beispiel nach Köln oder Hannover) zu erlangen (*Quelle: Neue Presse Coburg, vom 10. März*)

**Stellwerkstechnik auf der Fränkischen Saalealbahn wird modernisiert:** Bis zum Herbst 2021 baut die Deutsche Bahn die Stellwerkstechnik zwischen Gemünden und Bad Kissingen um. Dabei werden drei (elektro-) mechanische Stellwerke durch moderne elektronische Stellwerke ersetzt. Dafür investiert die DB rund 20 Mio. Euro. In den Bahnhöfen Gräfendorf, Hammelburg und Elfershausen werden sich die fernsteuerbaren elektronischen Stellwerke zukünftig befinden. Dazu werden Modulgebäude auf Bahngrund errichtet. Der Zugverkehr zwischen Gemünden und Bad Kissingen wird zukünftig von einem Fahrdienstleiter in Hammelburg gesteuert. Im Bereich des Hammelburger Bahnhofs werden zudem kleinere Anpassungen an den Gleisen vorgenommen. In Gräfendorf entstehen außerdem zwei neue Außenbahnsteige. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt dadurch zukünftig über den Bahnübergang statt wie bisher über einen höhengleichen Reisendenüberweg über die Schienen. Auch an den Bahnübergängen in Gräfendorf, Hammelburg, Westheim und Elfershausen ist ein Umbau nötig. Neben technischen Anpassungen an Schranken und Signalen wird dazu auch die Lage der Straßen und Gehwege für einen sicheren Verkehrsfluss optimiert. Die Bahnstrecke muss für die Bauarbeiten vom 16. bis 19. April zwischen Gemünden und Bad Kissingen gesperrt werden. Im Sommer folgt eine zweite Sperrung: Vom 21. August bis 17. September fahren zwischen Gemünden und Hammelburg keine Züge sowie zusätzlich vom 17. bis 20. September zwischen Gemünden und Bad Kissingen. Für Bahnreisende wird jeweils ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet (*Quelle: PM der DB, 10. März, gekürzt*).

**Bahnhof Bischofswiesen – Barrierefreier Umbau der Bahnsteige gestartet:** Nachdem im Februar bauvorbereitende Arbeiten stattgefunden haben, wird der Bahnhof Bischofswiesen auf der Strecke Bad Reichenhall–Berchtesgaden bis Ende November mit elektronischer Stellwerkstechnik ausgerüstet. Er erhält eine neue Oberleitung und wird auch barrierefrei ausgebaut. Die Deutsche Bahn baut zwei Außenbahnsteige mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm sowie barrierefreie Gehwege zu den Bahnsteigen. Dadurch wird ein Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Reisende, für Eltern mit Kinderwagen, Fahrgästen mit Gepäck oder Radfahrende stufenfrei und bequem ermöglicht. Beide Bahnsteige verfügen zudem über ein Blindenleitsystem, auch werden Wetterschutzhäuschen aufgestellt. Im Zuge der Bauarbeiten am Bahnhof Bischofswiesen wird eine Eisenbahnüberführung gebaut, die den Bahnübergang ‚Brennersteg‘ ersetzt und zugleich als Zugang zu den neuen Bahnsteigen dient. In der 1. Bauphase, bis zum 7. Mai 2021, ist der Bahnhof in Bischofswiesen gesperrt. Ein Schienenersatzverkehr (SEV) wird jeweils von 6.30 – 18.45 Uhr außerhalb des Baustellenbereichs angeboten. Ab dem 8. Mai bis zum 22. November 2021 kann der Zugverkehr ausschließlich über das Gleis 2 durchgeführt werden. Die 2. Bauphase dauert vom 13. September bis 22. November 2021. Dann wird der Bahnsteig 1 erneuert. Zusätzlich finden Oberleitungsarbeiten statt (*Quelle: PM der DB, vom 10. März, gekürzt*).

**S- Bahn- Halt Bamberg- Süd soll verlegt werden:** Konkret geht es um den geplanten Standort für den neuen S-Bahn-Halt Bamberg-Süd. Auf Initiative der Fraktionen Grünes Bamberg und SPD hat sich nun eine Phalanx im Kommunalparlament gebildet, die im Interesse der Stadt eine Verlagerung fordert. Zusammen mit den Grünen- und SPD-Vertretern im Koordinierungskreis Bahnausbau haben auch die Vertreter der Fraktionen BBB und Volt/ÖDP/BM einen entsprechenden Antrag mit unterzeichnet. Nach der (noch) aktuellen Planung ist der S-Bahn-Halt in der Gereuth vorgesehen, nördlich des Spielplatzes Kornstraße/Distelweg. Jetzt fordern die Antragstellenden laut einer Pressemitteilung eine Verlagerung des Haltepunkts deutlich weiter in Süden, und zwar südlich der Forchheimer Straße (*Quelle: DSO und andere Mitteilungen vom 10. März, komprimiert*).

**Kollision in München Hbf:** Am frühen Donnerstagabend (11. März) kollidierte ein zu spät bremsender, in den Hauptbahnhof München einfahrender Regionalexpress mit einem Prellbock. Zu Perso-

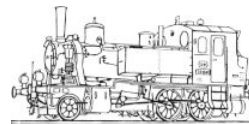


nenschäden kam es nicht! Kurz vor 19 Uhr fuhr am Gleis 14 der RB 86 (aus Dinkelscherben kommend) in den Hauptbahnhof ein. Trotz eingeleiteter Schnellbremsung prallte die Lokomotive des Zuges am Ende des Gleises auf den Prellbock, touchierte und verschob ihn leicht. Nach ersten Ermittlungen der Bundespolizei, die wegen Gefährlichen Eingriffs in den Schienenverkehr ermittelt, unterschätzte der 57-jährige Lokomotivführer die Geschwindigkeit seines Zuges und den noch verbleibenden Fahrweg. Nachdem er offensichtlich verspätet die Bremsung eingeleitet hatte, half auch die daraufhin folgende Schnellbremsung nicht mehr die Kollision mit dem, auch zum Zwecke der Abbremsung aufgestellten Prellbock zu verhindern. Eine Absuche des Zuges ergab, dass keiner der Reisenden, ebenso wie der Lokführer, verletzt wurde. Die Schadenshöhe ist Gegenstand der Ermittlungen, durfte aber nach augenscheinlicher Begutachtung der äußeren Erkennbarkeit gering sein. Nachdem die Lokomotive sowie die Personenwagen durch einen Ersatz-Lokführer vom Prellbock gelöst und mehrere Meter herausgefahren worden waren, konnten im Gleisbereich mehrere Verstauchungen am Gleiskörper im Prellbockbereich festgestellt werden. Der Gleisbereich war jedoch weiter funktionsfähig. Es entstanden keinerlei bahnbetrieblichen Auswirkungen (*Quelle: PM der BuPol vom 12. März*).

**Erneuerung des Bahnhofs Gräfendorf:** Der Bahnhof Gräfendorf (Bahnstrecke Gemünden – Bad Kissingen) verliert die alten Bahnsteige und erhält neue. Das Bauvorhaben hat den Neubau von zwei Außenbahnsteigen und die Neugestaltung des Haltepunktes in Gräfendorf zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 12,175 bis 12,350 der Strecke 5210 Gemünden - Bad Kissingen in Gräfendorf. Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen den Rückbau des Hausbahnsteiges am Gleis 1 (Überholgleis) mit einer Länge von 108 m und des Zwischenbahnsteiges am Gleis 2 (durchgehendes Hauptgleis) mit einer Länge von 141 m sowie den Neubau von zwei Außenbahnsteigen mit je 90 m Länge. Der Rückbau der beiden Bahnsteige erfolgt inklusive Fundamente. Der Zwischenbahnsteig ist bisher über einen Reisendenüberweg vom Hausbahnsteig zu erreichen. Im Zuge der tangierenden Planung des ESTW-R ist zukünftig kein Fahrdienstleiter vor Ort, der die bestehende Zugangssperre bedienen kann. Durch den Neubau von zwei Außenbahnsteigen mit den jeweiligen Zuwegungen über den in ca. 15 m entfernten Bahnübergang in Bahn-km 12,3 kann der Reisendenüberweg entfallen. Die neuen Bahnsteige haben eine Höhe von 55 cm, eine Länge von 90 m und eine Breite von 2,5 m bzw. 4,6 m im Bereich der Wetterschutzhäuschen. Sie werden in modularer Bauweise ausgeführt. Die Zuwegungen zum Bahnsteig 1 und 2 erhalten jeweils eine Länge von 45 m, eine Breite von 1,8 m und eine Breite von 2,0 m zwischen den Geländerholmen. Sie werden mit einer Längsneigung von  $\leq 3\%$  und einer Querneigung  $2\%$  ausgeführt. Die Bahnsteige werden aufgrund des nur schlecht tragfähigen Bodens in Modulfertigteilbauweise mit Tiefgründungen (Mikropfähle) errichtet (*Quelle: EBA vom 15. März, gekürzt*).

**Münchner Stadtrat spart beim ÖPNV:** Womöglich müssen die Münchner in Zukunft ein wenig länger auf den Bus warten, in der Innenstadt länger nach einer Toilette suchen und sich an mehr Müll gewöhnen. Denn der Stadtrat hat Kürzungen beim Budget des Wirtschaftsreferats von etwa zehn Millionen Euro beschlossen. Größten Anteil machen dabei gestrichene Zuschüsse für den öffentlichen Nahverkehr von mehr als sechs Millionen Euro aus. Grund für diesen Sparkurs ist, dass die Stadt wegen Corona weniger Geld einnimmt. Konkret soll der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) nun 3,4 Millionen Euro weniger bekommen. Auch die Münchner Verkehrsgesellschaft muss mit rund 2,7 Millionen Euro weniger an Zuschüssen rechnen. Dabei haben die Verkehrsbetriebe bereits jetzt ihr Angebot ausgedünnt: Zum Beispiel hat die MVG den Takt bei Bus und Tram zwischen 20 und 22 Uhr reduziert. Viele Linien fahren um diese Zeit nur noch alle 20 Minuten. Auch die U4 fährt bloß noch im Zehn- statt im Fünf-Minuten-Takt. Und die Express-Buslinie zum Tierpark wurde sogar ganz eingestellt.

**Tram- Verlängerung nach Dachau:** Das Mobilitätsreferat soll gemeinsam mit den anderen städtischen Referaten und SWM/MVG ein Machbarkeitsstudie für eine Tramverlängerung von Moosach bis Dachau vorbereiten. Das hat der Münchner Stadtrat im Mobilitätsausschuss beschlossen. Demnächst steht in Moosach die Erneuerung der Unterführung der Dachauer Straße unter der Bahnstrecke München – Freising an, die in den letzten Jahren durch zu hohe LKW oder Busse immer wieder beschädigt wurde. Im neuen Bauwerk bekommen Fuß- und Radverkehr auf beiden Seiten eigene vom restlichen Verkehr getrennte Wege, zudem wird eine Fahrspur ergänzt. Bislang war dafür eine Durchfahrtsbreite von 4,50 Metern geplant. Beim Umbau der Bahnunterführung in Moosach berücksichtigen Stadt und DB nun doch noch eine künftige Tram in Richtung Dachau.



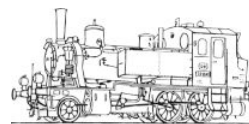
Gemäß der Tektur wird die Durchfahrthöhe um 20 Zentimeter auf 4,70 Meter erweitert, damit ist die lichte Höhe für die nachträgliche Erweiterung der Fahrleitung berücksichtigt. Die Fahrspuren sollen gegenüber der bisherigen Planung um 25 Zentimeter auf 3,50 Meter verbreitert werden, um auch die künftige Fahrzeugbreite von Straßenbahnen gemäß des Standards für Fahrspuren auf Hauptverkehrsstraßen problemlos unterbringen zu können. Für die Verlängerung der Tramlinie 20 von Moosach bis Dachau haben die SWM/ MVG bereits eine Potentialanalyse durchgeführt, die von mindestens 10.000 Fahrgästen am Tag ausgeht. Neben Reisezeitverkürzungen könnte die Tram für einen signifikanten Umstieg vom MIV auf den ÖPNV sorgen, besonders in Karlsfeld sieht die Untersuchung hier Chancen. Die Tram könnte die S-Bahn entlasten und auch neue Wohngebiete im Münchner Nordwesten erschließen. Im Rahmen einer weiteren Studie soll der verkehrlich optimale Trassenverlauf ermittelt werden, darauf aufbauend die grundsätzliche bauliche Machbarkeit und einen Vorschlag zur Straßenraumaufteilung. Varianten soll es bei der Streckenführung geben, entweder mit einem eigenen Gleiskörper für die Tram, als auch Führungen im Planum des Individualverkehrs (*Quelle: Tramreport München, vom 17. März, gekürzt*).

Bahn-Chef Lutz soll zehn Prozent mehr Gehalt bekommen: Bahn-Chef Richard Lutz und die beiden Vorstandskollegen Ronald Pofalla (Netz) und Berthold Huber (Personenverkehr) sollen von 2023 an zehn Prozent mehr Geld erhalten. Lutz wird dann im Zuge seiner Vertragsverlängerung ein Fixgehalt von 990.000 Euro bekommen, statt den bisher gezahlten 900.000 Euro. Bei Huber und Pofalla steigt die feste Vergütung von 650.000 Euro auf 715.000 Euro. Kommende Woche dürfte der Aufsichtsrat dies nach SPIEGEL-Informationen auch mit den Stimmen der Arbeitnehmervertreter beschließen. Streit hingegen gibt es im Kontrollgremium über die variable Vergütung der Führungskräfte. Die sieben Konzernvorstände verzichten in diesem Jahr freiwillig auf die bislang üppigen Zuschläge, nicht aber die fast 70 Vorstände aus den Konzernbereichen. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat wollen die Auszahlung dieser zusätzlichen Entlohnung noch stoppen. In der Belegschaft sorgen die Gehälter des Spitzenpersonals für Unmut. Denn die Bahn-Führung und die größte Gewerkschaft bei der Bahn, die EVG, hatten wegen der hohen Verluste durch Corona für die Beschäftigten nur magere Lohnsteigerungen von 1,5 Prozent ab 2022 beschlossen (*Quelle: Spiegel, vom 19. März*).

Manufaktur aus Sachsen baut Wasserstoff-Bahnen: Straßenbahnen ohne Oberleitungen und ohne CO<sub>2</sub>-Ausstoß – diese Vision sollen Straßenbahnen mit Wasserstoffantrieb verwirklichen. Ausgerechnet die kleine Manufaktur HeiterBlick in Leipzig will jetzt Europas erste Stadtbahn mit Brennstoffzellen aufs Gleis bringen. „Seit Anfang des Jahres entwickelt ein Team unseres Hauses zusammen mit Hörmann Vehicle Engineering in Chemnitz und Flexiva Automation & Robotik einen Prototypen“, berichtet HeiterBlick-Geschäftsführer Samuel Kermelk. Die Grundidee: Auf dem Dach einer 30 Meter langen Standard-Straßenbahn werden ein Wasserstofftank, eine Brennstoffzelle samt Kühlung und eine Batterie montiert, die das Fahrzeug antreiben. In gut vier Jahren soll der Erstling auf Schienen im Einsatz sein – nur in welcher Stadt, ist noch offen (*Quelle: Sächsische Zeitung, vom 19. März*).

Rückkehr der Abteile im Fernverkehr (?): Aus vielen modernen Zügen sind die Abteile längst verschwunden und durch Großraumwagen ersetzt. Nun denkt der Staatskonzern über eine Renaissance des Kleinraums nach. Wenn in diesem Frühjahr und Sommer weitere ICE-Schnellzüge der vierten Generation bei der Deutschen Bahn aufs Gleis gestellt werden, erwartet die Fahrgäste ein großzügiger Blick: Sitzreihen, wohin das Auge blickt. Abteile gibt es hier nur noch für Familien mit Kleinkindern. Das aber könnte sich schon bald ändern. Das Staatsunternehmen denkt offenbar darüber nach, die Waggons wieder stärker zu untergliedern. Bis zum Herbst sollen erste Konzepte für neue Innenraumgestaltungen der Züge vorliegen. Es wäre eine Trendwende: Seit Jahrzehnten verabschiedet sich die Bahn mit jeder neuen Zuggeneration ein Stück weiter vom Abteil. Hatten die ältesten ICE 1 noch knapp ein Drittel Abteilplätze, gibt es diese im aktuellen Flaggsschiff quasi gar nicht mehr. Die Pläne der Bahn seien Überlegungen für die zweite Hälfte dieses Jahrzehnts. Dann aber denke man über eine Generation ganz neuer Hochgeschwindigkeitszüge nach. Diese werden benötigt, weil das Staatsunternehmen sich vorgenommen hat, 2030 im Fernverkehr 260 Millionen Kunden zu fahren. Doppelt so viele wie 2015 und dreimal mehr als 2020 (*Quelle: Spiegel, vom 27. März, gekürzt*).

Es war versuchter Mord – Urteil zum Anschlag auf die ICE- Strecke Frankfurt – Köln: Ungefähr ein Jahr nach einem versuchten Anschlag auf eine ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke der Deutschen

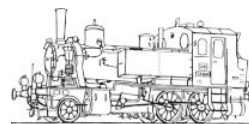


Bahn zwischen Frankfurt und Köln hat das Wiesbadener Landgericht einen 52-Jährigen in dem Fall schuldig gesprochen. Der Mann wurde wegen versuchten Mordes zu neun Jahren und zehn Monaten Haft verurteilt. Der Mann hatte Mitte März 2020 auf der Theißtalbrücke in Hessen etliche Schienenschrauben gelöst. Insgesamt waren auf rund 80 Metern Strecke lose Gleise entdeckt worden. Mehr als 400 Züge passierten an mehreren Tagen in hohem Tempo die gefährliche Stelle, bis zwei ICE-Lokführer am 20. März aufmerksam wurden. Das Gericht blieb mit seinem Urteil nun unter der Forderung der Staatsanwaltschaft, die auf eine Freiheitsstrafe von 13 Jahren plädiert hatte. Die Verteidigung hatte einen Freispruch gefordert (*Quelle: Spiegel online, vom 29. März*)

Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Münchner S4 West: Nach Vorstellung einer Machbarkeitsstudie zum Ausbau der S4 geben die Zahlen einen viergleisigen Ausbau der Strecke nicht her, vertretbar ist aktuell nur ein dreigleisiger Ausbau. Auf die Planung des dreigleisigen Ausbaus hatten sich Deutsche Bahn (DB) und Freistaat Bayern bereits 2014 verständigt. Das Gutachten der Intraplan Consult GmbH, der SMA und Partner AG und der Schübler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH ist in die laufenden Untersuchungen zur Fortschreibung des Programms „Bahnausbau Region München“ integriert. Die Gutachter haben eine Verkehrsprognose unter Einbeziehung aktueller Strukturentwicklungen in der Region erstellt und das geplante Zugprogramm überprüft. Die Ergebnisse zeigen auf, dass die erwartbare Fahrgastentwicklung mit der Anzahl an geplanten Zugfahrten sehr gut harmonisiert. Dafür ist ein dreigleisiger Ausbau der S4 West zwischen Pasing und Eichenau erforderlich. Für den dreigleisigen Ausbau der S4 West wurde bisher mit Gesamtkosten in Höhe von rund 660 Millionen Euro gerechnet. Davon circa 300 Millionen Euro für den Ausbau des Westkopfs des Bahnhofes Pasing, der über den Bundesverkehrswegeplan eine Finanzierungsperspektive hat. Die aktuelle Machbarkeitsstudie hat ergeben, dass die zur Sicherstellung der Aufwärtskompatibilität erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im derzeit geschätzten Umfang rund 35 Millionen Euro mehr kosten, als die bisherige Planung. (*Quelle: PM BEG München, 30. März, gekürzt*)

Stadler- Hybrid- Zug mit 185 km Reichweite: Stadler hat das 2018 gestartete Forschungsprojekt zur Entwicklung und Erprobung von Batterietechnologien im Schienenfahrzeugbereich nach dreijähriger Forschungsphase erfolgreich abgeschlossen. Das Projekt wurde durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie gefördert und gemeinsam mit der TU Berlin und der EWE AG entwickelt. Das als Testträger konstruierte Fahrzeug hat in der dreijährigen Erprobungsphase die anfänglichen Erwartungen mit einer nachgewiesenen Reichweite im reinen Batteriebetrieb von 185 Kilometern weit übertroffen. 54 Prozent des europäischen Schienennetzes verfügen über eine Oberleitung. In Deutschland sind es heute rund 60 Prozent, bis 2025 sollen 70 Prozent der Strecken elektrifiziert sein. Für die verbleibenden Strecken ist der Einsatz CO<sub>2</sub>-emissionsfreier Schienenfahrzeuge ein grundlegender Baustein zur Erreichung der EU-Klimaziele. Seit seiner Vorstellung im Herbst 2018 legte das vollumfänglich für den Fahrgastbetrieb zugelassene Fahrzeug 15.000 Kilometer im reinen Batteriebetrieb zurück. Besonderen Wert legte das Projektteam auf die Erprobung im Fahrgasteinsatz möglicher Szenarien wie Aufholen ungeplanter Verspätungen auf der Strecke und Einsatz unter extremen Witterungsbedingungen, um die Reaktion der Batterien zu testen. Auch die betrieblichen Randbedingungen, die für die Verkehrsunternehmen beim gebotenen und gewollten Wechsel von Diesel zur batterie-elektrischen Traktion zu beachten sind, wurden untersucht. Dabei konnte die errechnete maximale Reichweite des Fahrzeugs auf Strecken ohne Oberleitung im Nachweis mit 185 Kilometern nach oben korrigiert werden (*Quelle: PM Stadler Rail, vom 30. März, gekürzt*).

Reaktivierung der Bottwartalbahn: Den Schienenverkehr in die Region holen - das ist für die Gemeinden im Bottwar- und Schozachtal ein sehnlicher Wunsch. Im Unterschied zur Stettenfelsgemeinde hatte Talheim schon einmal eine Bahn. Von 1900 bis 1968 dampfte die Bottwartalbahn auf ihrem Weg von Marbach über Beilstein und Ilsfeld nach Heilbronn schmalspurig durch Talheim. Ihre Reaktivierung wird jetzt wieder diskutiert. Davon kann allerdings keine Rede sein. Die Originaltrasse ist fast überall überbaut, die alternativen Routen würden neu gebaut. Die Fahrzeuge wären Stadtbahnen nach dem Karlsruher Modell, die sowohl auf klassischen Eisenbahngleisen wie auf in das Ortsbild integrierten Schienen fahren können. Der Verkehrsplan des Verbandes Region Stuttgart hat den Neubau der Strecke in seiner Fortschreibung als dringlich eingestuft. Während sich der Landkreis Ludwigsburg für die Strecke Oberstenfeld-Marbach weitgehend an der historischen Bottwartaltrasse orientiert, stellt der Landkreis Heilbronn vier Trassen zur Disposition. In Untergruppenbach hat sich die Firma Magna (früher Getrag) angesiedelt, in Abstatt die Firma Bosch. Beide haben mehrere tausend Arbeitsplätze geschaffen. In den entsprechenden Gemeinden wird deshalb



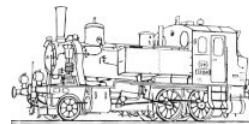
ein hohes Fahrgast-Potenzial für die Bahn auf einer Nordtrasse vermutet. In Talheim lief die Diskussion mehr in Richtung Originaltrasse (*Quelle: Heilbronner Stimme, vom 02. April, gekürzt*).

**160 Millionen Euro für die Stuttgarter S- Bahn:** Für den Ende 2018 von der Regionalversammlung des Verbands Region Stuttgart (VRS) beschlossenen Ausbau des Angebots auf der S-Bahn gibt es mehr Geld. Bis ins Jahr 2032 sollen zusätzlich insgesamt 160 Millionen Euro so genannter Regionalisierungsmittel fließen. Sie gibt der Bund an die Länder, die den Nahverkehr in eigener Verantwortung organisieren. Bisher erhielt der Verband 9,1, künftig 9,9 Prozent der auf das Land entfallenden Mittel. Sie erreichen bundesweit in diesem Jahr rund 8,8 Milliarden Euro, das Land erhält rund eine Milliarde. Den zur Neuregelung nötigen Vertrag unterschrieben Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) und Regionaldirektorin Nicola Schelling am Donnerstag. Mit 58 neuen Zügen in neuem Design und flexiblerem Innenraum sollen in der Hauptverkehrszeit dann nur noch lange Züge fahren. Zwischen Schwabstraße und Vaihingen und teils weiter bis Böblingen wird der Takt verdichtet, zwischen Feuerbach und Weil der Stadt eine Expresslinie eingeführt (*Quelle: Stuttgarter Nachrichten vom 08. April, gekürzt*).

**ICE4- Radsätze auf den Prüfstand:** Im Rahmen von Ultraschall-Routinekontrollen haben unsere Techniker Ende letzten Jahres bei einzelnen Rädern von ICE-4-Zügen Auffälligkeiten festgestellt (Materialeinschlüsse). Diese entsprechen nicht den Qualitätsanforderungen der DB. Alle Räder der betroffenen Bauformen der bis 2020 ausgelieferten ICE-4-Züge werden nun im Rahmen der Gewährleistung durch den Hersteller (Generalunternehmer Siemens Mobility) einer neuerlichen vollständigen und verschärften Ultraschall-Prüfung beim Hersteller unterzogen und erst nach bestandener erneuter Prüfung wieder von der DB eingebaut. Der Hersteller prüft insgesamt 800 Radsätze, bis zum Sommer wird der Prüfprozess weitgehend abgeschlossen sein. Die 13-teiligen ICE 4 kommen ohne die genannten ohne Beanstandungen wie geplant in die DB-Fernverkehrsflotte. Im Gegensatz zu den Radsatzproblemen beim ICE 3 handelt es sich diesmal nicht um eine strukturelle Problematik des eingesetzten Materials sondern um ein Thema der Fertigungsqualität von einzelnen Chargen. Zudem konnte das Thema diesmal frühzeitig durch die heutzutage viel umfassenderen und verbesserten Ultraschallprüfungen entdeckt werden (*Quelle: DSO, vom 08. April, gekürzt*).

**Bundesrechnungshof kritisiert die Bundesregierung – Behinderung des Wettbewerbs auf der Schiene:** Der Bundesrechnungshof hat den Kurs der Bundesregierung in der Bahnpolitik massiv kritisiert. Es werde versäumt, Wettbewerbshemmnisse in den Eisenbahnmärkten auszuräumen, heißt es in einem Bericht an den Haushaltsausschuss des Bundestages. Das Ziel, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern, werde verfehlt. Konkret nimmt der Rechnungshof einen Gesetzentwurf des Verkehrsministeriums zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts unter die Lupe. Darin heißt es, für den Bund bestünden „gegenläufige Interessenlagen“ im Hinblick auf seine Rollen in den Eisenbahnmärkten. Als Gestalter der Marktordnung habe er einen diskriminierungsfreien Wettbewerb sicherzustellen. Demgegenüber sei er als Eigentümer der Deutschen Bahn AG dem Wohl des Unternehmens verpflichtet. Der Gesetzentwurf trage nicht dazu bei, dieses Spannungsfeld aufzulösen. Als integrierter Konzern betreibt die Deutsche Bahn das Schienennetz, auf dem gleichzeitig seine Züge in Konkurrenz mit anderen Anbietern fahren. Konkret geht es in dem Bericht des Rechnungshofs zum Beispiel um Kosten, die der DB Netz AG im Zusammenhang mit der Bereitstellung der Schienenwege entstehen, die von den Nutzern der Infrastruktur über Trassenentgelte zu finanzieren sind. Der Bund beabsichtigt im Zuge seines Klimaprogramms, das Eigenkapital der DB Netz AG zu erhöhen. In der Konsequenz verteuert dies aufgrund der Kapitalkostenregelung im Regulierungsgesetz den Schienenverkehr über steigende Trassenentgelte weiter. Dies reduziert nicht nur die Verlagerung der Verkehre auf die Schiene und damit die Senkung der Trassenentgelte, es reduziert auch die Anreize an die DB Netz AG zur Senkung ihrer Kosten. Der Bundesrechnungshof kritisiert außerdem, Probleme bei überlasteten Schienenwegen würden nicht gelöst. Die DB Netz AG müsse stärker dazu verpflichtet werden, Engpässe zu beseitigen. Auch die Bahn-Wettbewerber bekräftigten ihre Kritik am Gesetzentwurf. Nur eine grundlegende Neugestaltung der Eisenbahnregulierung werde dem politischen Anspruch der Verkehrsverlagerung auf die Schiene gerecht (*Quelle: FAZ vom 08. April, stark gekürzt*).

**Beeinträchtigungen bei Intercity 2-Doppelstockzügen (Technische Störung am Fahrzeug):** Aufgrund von Software-Störungen ist ein Teil der Intercity 2-Doppelstockzüge aktuell nicht einsetzbar. Auf den betroffenen Fahrten werden in den nächsten Tagen so schnell wie möglich andere Fahrzeuge eingesetzt. Bis auf Weiteres kann es allerdings noch zu Ausfällen oder Teilausfällen von IC-Fahrten



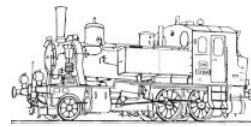
kommen. Betroffen sind folgende Verbindungen im Fernverkehr: IC-Züge Stuttgart – Singen (–Konstanz), IC-Züge Nürnberg – Stuttgart – Karlsruhe und IC-Züge Leipzig – Magdeburg – Hannover – Norddeich Mole. Wir empfehlen Ihnen folgende Alternativen: Bitte nutzen Sie auf den betroffenen Verbindungen andere Fernverkehrszüge oder Züge des Nahverkehrs. Der Hersteller Alstom Transport ist aufgefordert, die Störungen im Rahmen der bestehenden Gewährleistung umgehend zu beheben. Sobald uns neue Informationen vorliegen, werden wir Sie an dieser Stelle auf dem Laufenden halten. Für die Einschränkungen bitten wir Sie um Entschuldigung (*Quelle: „bahnaktuell.de“ vom 09. April*).

Tramverlängerung nach München Haar: Am 22.02.2021 beschloss der Kreisausschuss, das Nachfragepotenzial einer Tramverlängerung von der Kreillerstraße über die Wasserburger Landstraße nach Haar, Jagdfeldring und weiter nach Grasbrunn, Bretonischer Ring von der Intraplan Consult GmbH abschätzen zu lassen. Die Strecke Kreillerstraße – Haar, Jagdfeldring ist etwa 7,7 km lang, wovon 5,5 km auf dem Gebiet der Landeshauptstadt und 2,2 km auf dem Gebiet des Landkreises München liegen. In einem ersten Schritt hat die Intraplan Consult GmbH das Nachfragepotenzial auf dem Abschnitt Kreillerstraße – Haar, Jagdfeldring abgeschätzt. Das Unternehmen stellt die Ergebnisse in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und Infrastruktur am 13.04.2021 vor. Als Ergebnis dieser Abschätzung zeigen sich deutliche verkehrliche Wirkungen, die aber noch nicht aussagekräftig genug sind, um bereits jetzt die Investitionskosten für die ortsfeste Infrastruktur ermitteln zu lassen. Eine Verlängerung der Tram von der Haltestelle Kreillerstraße über die B 304 in die Gemeinde Haar ist im Zwischenbericht zum Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt mit Beschluss des Münchner Stadtrats vom 03.03.2021 in die höchste Kategorie A (verkehrlich sinnvoll, zeitnahe Realisierung empfohlen) aufgenommen worden. Sie ist als sinnvolle, zu prüfende Verlängerung seit 2020 ebenfalls in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises enthalten (Abschnitt 9.2.3: Prüfung zur Verlängerung/Einrichtung von Tram-, Stadtbahn-, und U-Bahnstrecken sowie Seilbahnen) (*Quelle: München, Stadtratssitzung vom 13. April, zusammengefaßt*).

Rhein-Main-Region an »Neue Seidenstraße« angebunden: Am Containerterminal der Contargo Industriepark Frankfurt-Höchst ist am 03. April erstmals ein Güterzug aus der chinesischen Provinzhauptstadt Jinan eingetroffen. Damit ist nun auch die Region Frankfurt an die »Neue Seidenstraße« angebunden. Nach dieser »Premiere« würden weitere Direktzüge aus China erwartet. Zwischen 18 und 20 Tagen dauert der Transport auf der Schiene zwischen der Stadt Jinan und Frankfurt am Main. Der erste Zug des Railway Operators FELB mit 44 40-Fuß-Containern enthielt Konsumgüter aus China. Contargo übernahm den Umschlag sowie den Transport der Container zum Kunden im Nahverkehr. Nach dem ersten Testzug sollen am Terminal in Frankfurt mehrmals monatlich Güterzüge aus Jinan eintreffen. In den nächsten Wochen erwartet Contargo außerdem weitere Züge aus weiteren chinesischen Regionen erwartet (*Quelle: Binnenschifffahrt.de, 15. April, gekürzt*).

Fast 20 Jahre nach „10 Minuten“ plant man in München wieder Magnetschwebebahnen: Der Landkreis München hat vom Schweizer Ingenieurbüro EBP 14 Trassen für das Transportsystem der Firma Max Bögl auf Kosten und Nutzen untersuchen lassen. Das Büro hat die Ergebnisse im Kreistag vorgestellt. Demnach sind lediglich vier Trassen wirtschaftlich umsetzbar. Die CSU\* im Münchner Stadtrat hatte im Februar 2019 erstmals eine Trasse für eine sogenannte Böglbahn nach Dachau beantragt. Zwischenzeitlich hat auch der Flughafen München sein Interesse an den Zügen der Oberpfälzer Firma signalisiert. Untersucht hat das Ingenieurbüro drei Trassen an der U2/U3 Nord von von Feldmoching und Moosach Richtung Dachau, vier Trassen an der U6 von Garching nach nach Unterschleißheim, Neufahrn und zum Flughafen, drei Trassen an der U5 von Neuperlach nach Brunntal sowie vier Trassen im Osten von Riem nach Parsdorf, von der Messestadt nach Englschalking und nach Pliening (Landkreis Ebersberg). Zudem noch eine Nordosttangente von Unterschleißheim nach Haar. Abhängig von der Länge der Strecken werden Investitionskosten zwischen 190 und 890 Millionen aufgerufen, daher ergeben lediglich vier Trassen wirtschaftlich Sinn, wenn sie die Böglbahn als Hauptverkehrsmittel eingesetzt und bisher vergleichsweise schlecht ans S- und U-Bahn-System angebundene Gebiete erschließt. Umsetzbar seien demnach Trassen an der U2/U3 im Norden sowie an der U6 (von Garching-Hochbrück nach Unterschleißheim). Außerdem denkbar wäre eine lange Tangentialverbindung im Nordosten von Unterschleißheim nach Garching, Unterföhring, Riem und Haar (*Quelle: Münchner Merkur, vom 15. April, stark gekürzt*).

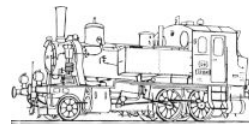
S- Bahn Nürnberg soll Richtung Pegnitztal ausgebaut werden: Gute Nachrichten für Fahrgäste auf den Strecken ins Pegnitz- und Schnaitztal: Freistaat Bayern und Deutsche Bahn haben heute



eine Vereinbarung über den Planungsbeginn eines weiteren S-Bahn-Angebots von Nürnberg nach Simmelsdorf- Hüttenbach beziehungsweise nach Hersbruck rechts der Pegnitz und Neuhaus/ Pegnitz unterzeichnet. Damit soll das Netz der S- Bahn Nürnberg um 60 km anwachsen und zum Bestandteil der Planungen zum Ausbau der rechten Pegnitzstrecke werden (*Quelle: PM der DB vom 26. April, stark gekürzt – siehe hierzu auch unter „Bahnausbau im Pegnitztal“, der nämlich noch gar nicht so sicher ist).*

**Bahnhof Ebenhausen wurde barrierefrei ausgebaut:** Mit der Erhöhung der Bahnsteige, dem Neubau der Bahnsteigunterführung und der Errichtung von Rampen ist der Bahnhof Ebenhausen jetzt barrierefrei. Der Zugang zu den Bahnsteigen und die neue Gleisunterführung kommen nun direkt von der Straße, entweder über die neuen Treppenanlagen oder eine Rampe. Insgesamt haben der Bund, der Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn rund 11,6 Millionen Euro in den unterfränkischen Bahnhof, der ein wichtiger Umsteigebahnhof auf den Strecken Schweinfurt–Meiningen und Ebenhausen–Bad Kissingen ist, investiert. Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Ebenhausen mit seinen im Schnitt rund 700 Ein- und Aussteigern pro Tag war zwischen der DB und dem Freistaat im Rahmen des Ausbauprogramms Bayern-Paket 2013 – 2018 vereinbart worden (*Quelle: PM der DB AG, vom 27. April, stark gekürzt).*

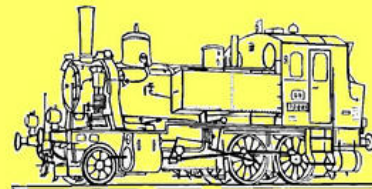
**Standort für ICE- Werk im Raum Nürnberg gesucht:** Die Deutsche Bahn (DB) baut ihre Fernverkehrsflotte in den kommenden Jahren deutlich aus und erhöht dafür ihre Werkstattkapazitäten. Rund 400 Millionen Euro plant die DB in ein neues ICE-Instandhaltungswerk in der Bahn-Metropole Nürnberg zu investieren. Die Suche möglicher Standorte für das Werk im Vorfeld der Genehmigungsverfahren hat neun mögliche Gebiete ergeben. Diese werden in den kommenden Monaten eingehend geprüft und bewertet. Mit dem neuen ICE-Werk entstehen 450 neue Arbeitsplätze. Das Werk wird zu den modernsten Europas gehören und zu 100 Prozent CO2-neutral betrieben. Die Standorte Allersberg/Pyrbaum, Nürnberg-Altenfurt/Fischbach, das ehemalige Munitionslager (MUNA) Feucht sowie das Gebiet südlich der MUNA erfüllen die notwendigen Voraussetzungen. Hinzu kommen weitere mögliche Standorte bei Heilsbronn, Müncherlbach, Raitersaich, Mimbberg und Ezzelsdorf. Für diese Standorte erstellt die DB nun die erforderlichen Gutachten für das Raumordnungsverfahren, das im November beginnt. In dem Verfahren prüft die Regierung von Mittelfranken, welche der im November verbliebenen Standorte mit den Grundsätzen der Raumordnung vereinbar sind. Nach dem Einreichen der Antragsunterlagen bei der Raumordnungsbehörde werden diese öffentlich ausgelegt. Heilsbronn hat schon vorsichtiges Desinteresse bekundet... (*PM DB, vom 29. April).*



## 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 August 2021 so bieten:

# Ansbacher Eisenbahn-Freunde e.V.



Freitag, 4. Juni 2021	Corona-Bilder, Bilder von Spaziergängen am Gleis und Anderes	Alle
Freitag, 18. Juni 2021	Virtueller Kellertreff	Alle
Freitag, 02. Juli 2021	Ostern 2019 und andere Ausflüge – ein Bilderabend	<i>Thomas Fenn, Frank Augsburg</i>
Freitag, 16. Juli 2021	Virtueller Kellertreff	Alle
Freitag, 30. Juli 2021	Virtueller Kellertreff	Alle
Freitag, 13. August 2021	Virtueller Kellertreff	Alle
Freitag, 27. August 2021	Vortrag: Die BR01	<i>Dieter Eschenbacher</i>

### Virtuelle Vereinsabende:

Spätestens den Montag derselben Woche schickt Reinhold einen Link an alle verkabelten Vereinsmitglieder für die Einwahl.

An dem jeweiligen Freitag ist das virtuelle Meeting ab 19.15 Uhr geöffnet. Alle sind herzlich willkommen!

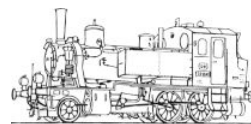
### Präsenz- Vereinsabende:

Sofern es die Lage zulässt, verfahren wir genauso wie im Sommer 2020. Es treffen sich maximal 10 Vereinsfreunde im Vereinsheim, vollständig Geimpfte zählen extra.

Programmabende und Kellertreffs beginnen wie üblich 19.30 Uhr.

Modellbauabende beginnen 18.00 Uhr, wobei die Termine für Modellbau dann kurzfristig ausgemacht werden müßten. Hier wird um Mitarbeit aller gebeten.





## DAS BESTE ZUM SCHLUSS



*Wenn der Streusplit im Morgenlicht noch lange Schatten wirft, kann das Jahr noch nicht allzu alt sein. Gesehen am 2. März auf Bahnsteig 1/ 25 in Ansbach (fa)*

### Impressum:

Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.  
Weiherfeldstraße 2  
91598 Colmburg

Telefonnummer: 09803 1328  
kontakt@ansbacher-eisenbahnfreunde.de

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

Register und Registernummer:  
Amtsgericht Ansbach VR 440

Bild- und Textbeiträge von: Hans Peter Krupp 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)