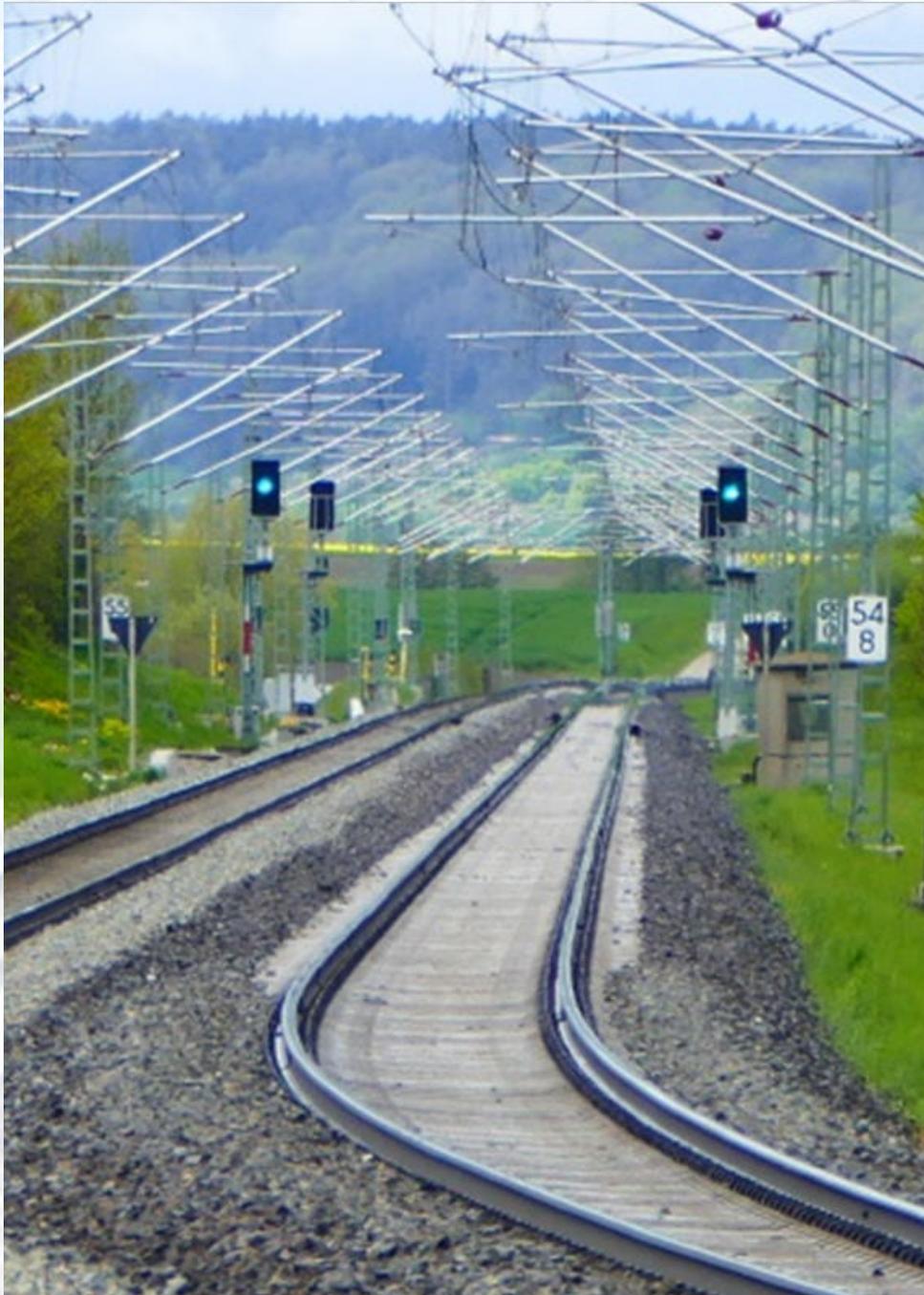
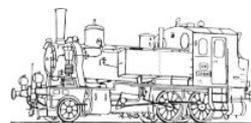


AEF- Journal III/ 2021

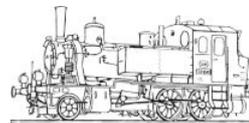
Mai/ Juni





Was finde ich wo?

Editorial	3
AEF- Vereinsgeschehen im Januar/ Februar	5
Modellbahn privat	9
Mit Abstand betrachtet	9
Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete	12
Woanders gelesen	32
Kurz notiert	34
Bockerlas Tipp	41
Im Heimat- Bahnhof gesehen	43
PRIVATour	44
Das Beste zum Schluß	46
Impressum	46



Liebe Ansbacher Eisenbahnfreundinnen und -freunde,

Wir sind wieder präsent! Zusätzlich zu unserem im vergangenen Journal veröffentlichten Online-Programm werden, solange es die Situation zuläßt, die übrigen Freitage mit Präsenztreffen zu den üblichen Bedingungen, die auch schon im vergangenen Jahr gegolten haben, auffüllen. Das bedeutet: maximale Personenzahl im Vereinsheim sind 10 Personen. Hierzu zählen auch Ehepartnerinnen und Ehepartner, nicht dagegen Kinder bis einschließlich 14 Jahren. Und die Personenzahl ist unabhängig von Nicht- Geimpften, Geimpften und Genesenen. Auch der Modellbahnbau hat wieder losgelegt. Siehe hierzu auch den Vereins- und den Programmteil!

Es hat aus heutiger Sicht wenig Sinn, das Fahrprogramm anderer Vereine hier zu veröffentlichen. Wer entsprechende Touren im Kopf hat, informiert sich bitte auf den entsprechenden Internetseiten der Vereine. Ein Vereinsausflug der AEF ist jedenfalls Stand heute nicht in der Planung.

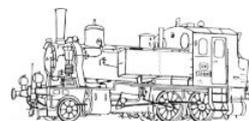
Was sonst noch geschah – noch nicht mal richtig zu Ende geplant, geschweige denn als Baumaßnahme begonnen, muß die 2. Stammstrecke der Münchener S- Bahn schon wieder umgeplant werden. Hauptkritikpunkt an der derzeitigen Planung ist die Nichtberücksichtigung südwardigen Linien nach Holzkirchen und Kreuzstraße, aber auch bisher eingleisige Streckenabschnitte sind nicht als zweigleisiger Ausbau vorgesehen. Die DB plant im Raum Nürnberg den Bau eines ICE- Betriebswerkes. Was an sich sehr schön klingt und den Knoten Nürnberg weiter aufwerten würde, macht bei näherer Betrachtung Bauchschmerzen, und zwar nicht nur bei den unmittelbar betroffenen Anwohnern der neun ins Auge gefaßten möglichen Standorte. Angesichts der Tatsache, daß Themen wie Klimawandel und die Schonung und der Schutz natürlicher Ressourcen endlich mal in der Mitte der Gesellschaft angekommen sind, darf ruhig mal grundsätzlich über Projekte dieser Art nachgedacht werden. Müssen zwangsläufig die Gegebenheiten dem Projekt angepaßt werden, oder darf auch mal das Projekt nach den Gegebenheiten ausgerichtet werden – die Frage kann man ruhigen Gewissens stellen. Der – aus meiner Sicht zu Unrecht viel gescholtene – Berliner Hauptbahnhof feierte dieser Tage sein 15- jähriges Bestehen. Am 2. Juni 1991 ging der ICE fahrplanmäßig in den Betrieb. Das und viele größere und kleinere Gegebenheiten aus den beiden vergangenen Monaten haben es wieder in das Journal geschafft. Die üblichen Allgemeinplätze, wo aus den Stichworten „Eisenbahn 4.0“, „Starke Schiene“ und „Digitalisierung“ in Kombination mit Banalitäten, Belanglosigkeiten und Binsenweisheiten Sonntagsreden gezimmert werden, bleiben weiterhin unberücksichtigt. Auch wenn nicht jeder Zug mit Verspätung oder umgekehrter Wagenreihung einer Meldung wert sein muß, im konkreten Fall lohnt ein etwas anderer Rückblick auf die Dinge, siehe unter „Woanders gelesen“.

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

Viel Spaß beim Stöbern und „Servus“

Frank Augsburg

Zum Titelbild: (fa) Vergleiche das Titelbild im AEF- Journal II/ 2020 mit dem aktuellen. Es zeigt die gleiche Situation, die Signale der Blockstelle Schmalenbach, nur vor 14 Monaten zeigten sie beide „Halt“, und am 16. Mai 2021 signalisierten sie „Fahrt“. Das hat durchaus Symbolcharakter, denn bedeutete das Titelbild vor 14 Monaten den ersten Lockdown, so steht das jetzige für „Alles ist möglich“. Na ja, vielleicht: Fast alles...



An unsere Geburtstagskinder im Juni und Juli:

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

Christof EHNES
Sven FOLEY
Maximilian FRANK
Axel HILTERHAUS
Martin KREUBEL
Hans Peter KRUPP
Günter OPEL
Manfred RISTL
Martin SCHNEIDER
Göran STURM

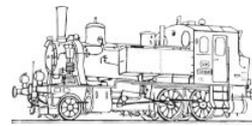


**HiFi Surround HDTV BluRay 3D
Flachbildschirme Projektoren Leinwände**

Gosbertstraße 35 ■ 91522 Ansbach-Brodswinden

FON: 0981-14872

www.klang-und-vision.de



AEF – VEREINSGESCHEHEN IM MAI/ JUNI 2021

GRÜSS GOTT UND HERZLICH WILLKOMMEN

Zu Ende Juni durften wir als neues Mitglied begrüßen:

Martin Schneider

Martin war schon so oft bei uns. In Erinnerung bleibt sein Themenabend über die Waldbahnen Nordamerikas, der auch mit Modellen ausgestaltet wurde. Seit der Etablierung der virtuellen Vereinstreffen haben mich Bettina und Martin zeitweise bei sich „aufgenommen“. Lieber Martin, nochmals herzlich willkommen bei uns. Es nähert sich der eine Freitag, an dem die Begrüßung auch persönlich ausfallen wird.

Wir starten wieder!

Auch wenn in der 13. Bayerischen Infektionsschutzmaßnahmen- VO vom 5. Juni (wieder mal) nicht eindeutig geklärt ist, auf welcher Grundlage z. B. Vereine wie wir öffnen dürfen. Der Vorstand beruft sich auf §25 „Kultur“:

„Kulturelle Veranstaltungen in Theatern, Opern, Konzerthäusern, Bühnen, Kinos **und sonst dafür geeigneten Örtlichkeiten** (Hervorhebung FA) sind unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

1. In Gebäuden bestimmt sich die zulässige Höchstteilnehmerzahl einschließlich geimpfter und genesener Personen nach der Anzahl der vorhandenen Plätze, bei denen ein Mindestabstand von 1,5 m zu anderen Plätzen gewahrt wird.

[...]

Was wir dürfen sind Veranstaltungen mit begrenzter Teilnehmerzahl durchzuführen. Unter Wahrung der allgemein bekannten Abstandsregeln bleibt es wie gehabt bei 10 Personen im Vereinsheim, ohne Regeln nach Zahl der Haushalte. **Die Anzahl der Personen ist unabhängig von Geimpften, Genesenen oder Nicht- Geimpften.**

Was wir daraus machen können sind:

- **Modellbauabende:** die finden künftig **donnerstags ab 18 Uhr** im Vereinsheim statt. Die ersten Modellbauabende haben bereits stattgefunden. Hierzu schickt Markus eine Information.
- **Kellertreffs:** die sind wie gewohnt **freitags um 19.30 Uhr** im Vereinsheim, Start war **Freitag, 11. Juni 2021**. Anmeldungen bitte bei Hans Peter.
- **Programmabende**, die bereits jetzt bis in den August geplant und veröffentlicht sind, finden bis auf Widerruf weiterhin virtuell statt. Der Start war am **Freitag, den 2. Juli**.

Wir lassen weiterhin **keine Gäste** ins Vereinsheim. Zugang nur für Vereinsmitglieder. @Daniela & Bernhard: Annika und Fabian dürfen natürlich mitkommen! Gar keine Frage.

Wenn wir uns **außerhalb des Vereinsheimes** zu Veranstaltungen aufhalten (z. B. zum Fotografieren), ist die Teilnehmerzahl auf 100 beschränkt bei Inzidenzen <50 mit den bekannten Hygieneregeln, auch mit Gästen - **ABER: in Gruppen bis 10 Personen.**

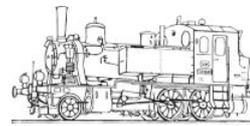
Es gelten weiterhin die allgemeinen Hygiene- und Abstandsregeln.

Derzeit nicht oder nicht vernünftig durchführbar sind:

- Präsenz- Programmabende, dafür brauchen wir weiterhin das ZOOM- Abo (s. auch oben unter „Programmabende“)
- Vereinsausflug,
- Sommerfest (nach wie vor, leider)

Aber hier kann sich die Situation jederzeit und kurzfristig ändern.

Einen Termin für die JHV wird der Vorstand demnächst bekannt geben.



7. Mai: Bilderabend zur BR 103

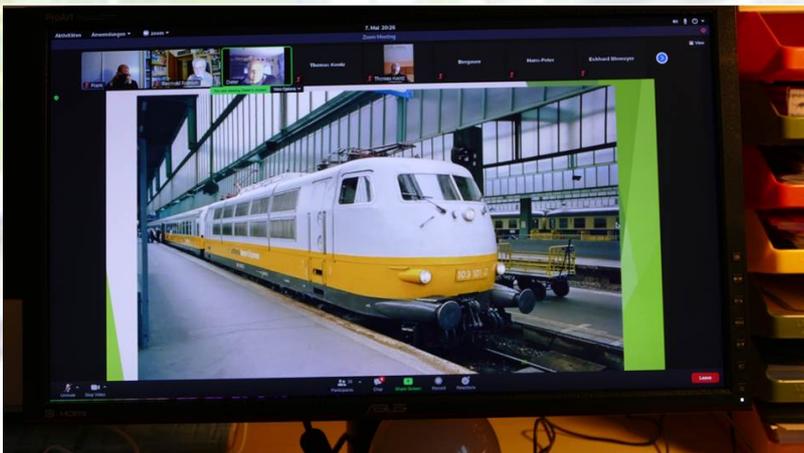
Nach einigen sehr erfolgreichen Testläufen eines virtuellen Vereins- Beisammenseins trauten wir uns am ersten Mai- Freitag an den ersten Themenabend. Unser Vereinsfreund Dieter Eschenbacher brachte uns die legendäre BR 103 nahe. Auch wenn sicher niemandem von uns zumindest in der Altersklasse 40+ die BR 103 nahegebracht werden muß – ein Bilderabend mit der Paradelok der Deutschen Bundesbahn in den 1970er bis 1990er Jahren ist doch immer wieder etwas Besonderes. Eben weil die Lok bis heute eine ganz besondere ist. Stand die BR 103 mit ihren vier Exemplaren BR 103.0 zunächst für Exklusivität im Schnellverkehr der späten 1960er Jahre, wurde daraus 1971 das erste IC- Programm. Da lief die Produktion der Serienmaschinen, von denen 145 Stück gebaut wurden, gerade an. Und die neu geschaffenen IC- Züge waren ausnahmslos Reisenden der 1. Klasse vorbehalten.

Das änderte sich 1978. Die DB erwog, die IC- Züge auch für Fahrgäste der 2. Klasse zu öffnen. Nachdem eine entsprechende Anzahl an Wagen hierfür ertüchtigt worden waren, ging es mit dem Sommerfahrplanwechsel 1978 in den Probebetrieb. Fortan bestanden die IC nicht mehr nur aus maximal fünf Wagen, sondern aus bis zu 13. Und die Renner der DB konnten endlich mal zeigen, was in ihnen steckte. Ein Jahr später ging „IC79 – Jede Stunde, jede Klasse“ in den Betrieb. Und die BR 103, Vorserie oder Serie, wurde endgültig populär, stand sie doch für die Traktion dieser neuen IC- Züge.

Auch die 1991 eingeführten ICE1- Züge konnten der BR 103 zunächst nichts anhaben. Denn die Zughierarchie war klar definiert: Die ICE deckten Relationen ab, welche über die beiden Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Stuttgart – Mannheim führten. Für alles andere waren weiterhin die IC zuständig.

Ab Mitte der 1990er Jahre – mit der Etablierung der IR- Züge und auch mit der „Umwidmung“ verschiedener IC- Linien in ICE- Linien – wurde das Prinzip aufgeweicht. Dennoch waren die BR 103 auch im wiedervereinigten Deutschland gern genutzte Lokomotiven für den höherwertigen Reisezugdienst.

Nicht vergessen werden soll an der Stelle ein dreijähriges Intermezzo einer BR 103 als Zuglok für den „Airport City“. „Flughöhe Null“ lautete der Slogan.

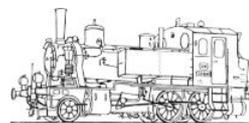


Unverkennbar Stuttgart Hbf: Die „Lufthansa- 103er“ mit ihrem Airport- Express macht hier Station.

Erst als die infolge des neuen „Typenprogramms“ der DB AG, was eher auf verschiedene Sparversionen einer einst angedachten Einheitslok hinauslief, die BR 101 auf den Plan trat, traten die BR 103 sukzessive ab.

Und nochmal trat die Paradelok in Vordergrund – als Zuglok für den Touristikzug der DB AG. Leider war dem ganzen Vorhaben kein Erfolg beschieden.

Bleibt zu konstatieren: Heute, 56 Jahre nach dem Auftritt der Vorserien- 103er, gibt es nur noch eine Maschine, die wenigstens planmäßig in dem damals angedachten Geschwindigkeitsbereich unterwegs sein kann: Das ist die BR 103 von RailAdventure. Über die Farbgebung kann man sich streiten (ich finde sie gar nicht so schlecht), aber mit dieser Maschine als Zuglok kann man Probe-



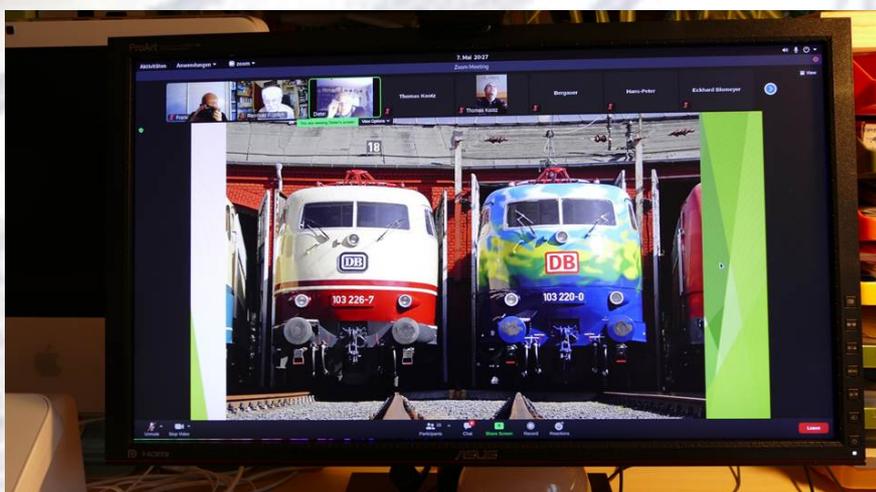
fahrten bis 200 km/h absolvieren. Das Vermächtnis der BR 103. Na ja, nicht ganz. Der uns allen bekannte Tobias Richter kündigte vor einigen Tagen an, seinerseits wieder eine 103er betriebsfähig ins Rennen schicken zu wollen. Viel Erfolg dabei!
Lieber Dieter – vielen Dank für diesen interessanten Vortrag!



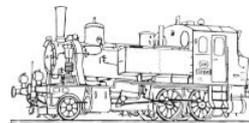
Unverkennbar Stuttgart Hbf: Die „Lufthansa- 103er“ mit ihrem Airport- Express macht hier Station.



Besagte RailAdventure- 103er – warum nicht mit den Farben Lichtgrau und Anthrazit das ursprüngliche Farbleid der Serien- 103er nachempfunden wurde. Aber auch so macht die Maschine einen schnittigen Eindruck



Die Verwandtschaft ist unübersehbar: Serien- 103er und die für den Touristik- Zug umgestaltete...



04. Juni: C...- Bilderabend

Vor C... hieß die Veranstaltung „Bilder des Jahres“ und bildete „traditionell“ seit einigen Jahren den Einstieg ins neue Veranstaltungsjahr nach den Sommerferien. Der Zeitraum erstreckte sich vom September des Vorjahres bis Ende August des aktuellen Jahres. Nur diesmal war es etwas anders. Weil es im September 2020 keinen „Bilder des Jahres“- Abend gab, wir aber auch nicht vollkommen auf die Tradition verzichten wollten, wurde dieser Bilderabend am ersten Juni- Vereinsabend virtuell nachgeholt. Was soll man sagen – es wurde ein Erfolg! Martin hatte dankenswerterweise die in dem Zeitraum eingegangenen Bilder so vorbildlich geordnet, daß die Bildauswahl zwar immer noch knapp 6 Stunden am Samstagnachmittag zuvor in Anspruch nahm. Aber ohne diese Vorarbeit hätte der Prozeß der Selektion ungleich länger gedauert.

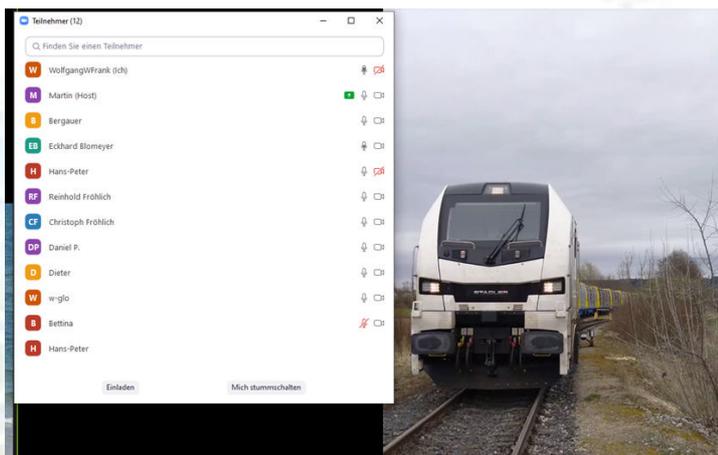
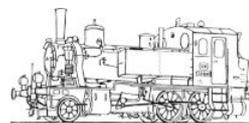
Am Ende hatten wir – Bettina, Martin und ich – aus den Unmengen an Einsendungen an die 300 Bilder ausgewählt, sortiert nach Bildautoren und Datum. Und diese Auswahl wurde dann fast drei Stunden lang angesehen und diskutiert. Darum: Danke an alle Bildeinsender und auch an alle, die uns zwischendurch immer wieder mit Bildern von Ausflügen versorgen.



Mal eine geteilte Ansicht...



...und mal eine Porträtaufnahme der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.



Hier wurde eine Stadler- EURO- Dual abgelichtet

Da ich selber an dem Abend nicht anwesend sein konnte – vielen herzlichen Dank an Martin, der quasi den Themenabend ganz allein gestaltete, und an Wolfgang Frank für die Bilder.

Modellbahn im Mai/ Juni

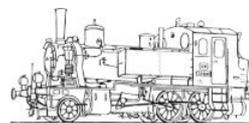


Diese Garnitur eines Berliner Stadtbahnzuges hat Reinhold Fröhlich zusammengestellt.

Mit Abstand betrachtet



Auf dem linken Streckengleis unterwegs ist auf dieser Aufnahme 103 137 mit ihrem IR zwischen Sachsen und Ansbach auf dem Weg nach Karlsruhe. Außerlich macht die einstige „Renmaschine“ noch einen recht ansprechenden Eindruck...



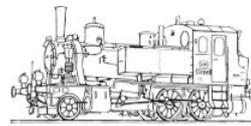
...im Gegensatz zur 103 228, die hier gleichfalls mit einem IR die Blockstelle (Bk) Eichholz auf dem Weg Richtung Karlsruhe passiert. Mal ganz abgesehen von dem unsäglichen „Lätzchen“ – wobei: nicht wenige fanden das Design gut – ist der äußerliche Gesamtzustand der Lok doch sehr „abgerissen“.



103 219 fährt soeben von Karlsruhe kommend mit einem InterRegio (IR) in Ansbach ein. Die Garnitur ist in Vorbereitung auf die anstehende „Aufwertung“ zum InterCity (IC) bereits mit entsprechenden Wagen versehen. Es waren die Zeiten, als die IR noch über eine vollständige 1. Klasse und ein funktionierendes (!) Bistro- Café verfügten und in der Regel 9 – 10 Wagen lang waren. Mit der „Aufwertung“ waren die IC nicht mehr mit Verbundkarten + Aufpreis zu benutzen und die Bistro- Wagen (ARkimbz) auch sofort aus den Umläufen verschwunden.



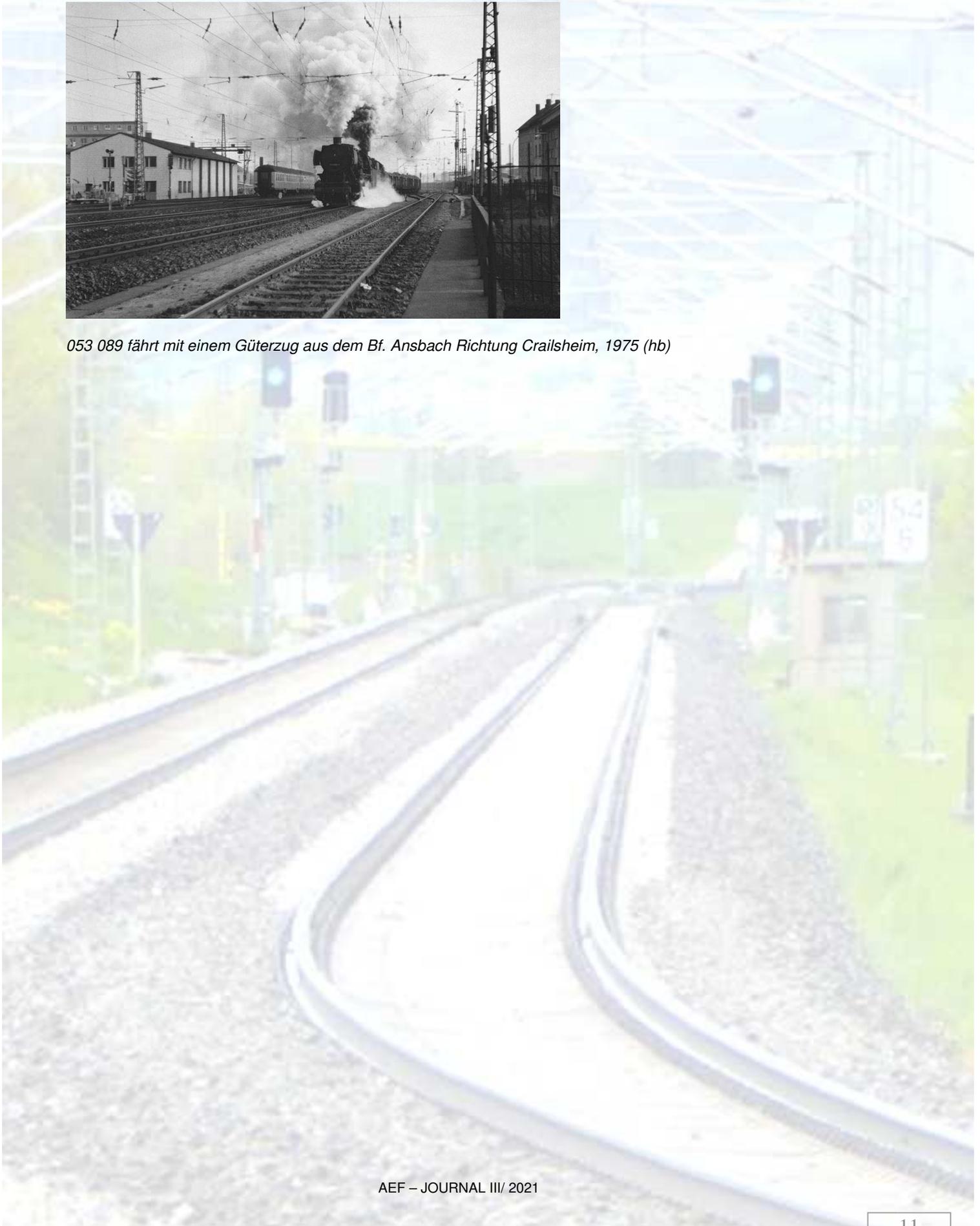
Einen imposanten Schnellzug hat 110 225 hier bei Rosenbach auf dem Weg Richtung Würzburg am Haken (der Schlußwagen befindet sich in der rechten Bildmitte beim Vorsignal). Von den 1970er bis in die 1990er Jahre waren solche Züge

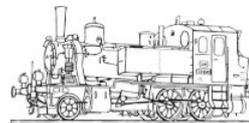


nicht ungewöhnlich, heute höchstens noch vergleichbar mit einer Doppereinheit ICE3 oder einem aus 13 Wagen gebildeten ICE4 (hb).



053 089 fährt mit einem Güterzug aus dem Bf. Ansbach Richtung Crailsheim, 1975 (hb)

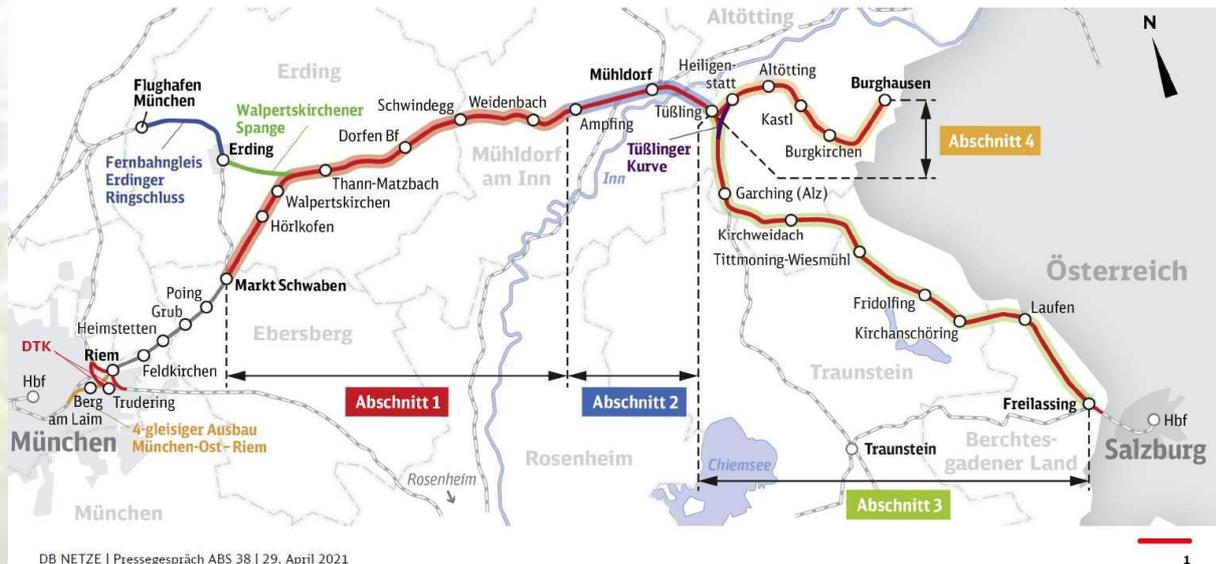




WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS EREIGNETE

ABS 38: DB reicht Planung für rund 50 Kilometer Strecke bis Ende 2021 ein

Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38)



Übersicht über das Gesamtprojekt ABS 38 (Quelle: PM der DB)

Mit den bereits Ende 2020 eingereichten Unterlagen für den 4,8 Kilometer langen Abschnitt im westlichen Stadtgebiet Dorfens ist damit bis Ende 2021 etwa ein Drittel der gesamten 145 Kilometer langen Strecke zum Genehmigungsverfahren bereits eingereicht. Dies ist ein wichtiger Schritt im Planungsablauf für das Großprojekt, da dann die Zulassung des Vorhabens per Gesetz erfolgen kann.

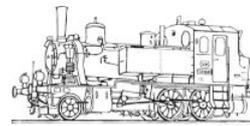
Der Öffentlichkeit soll noch vor Einreichung der Planung die Möglichkeit gegeben werden, ihre Fragen und Anmerkungen zur Ausbaustrecke heranzutragen. In den kommenden Monaten finden Besuche in den an die Strecke angrenzenden Kommunen sowie virtuelle Informationsveranstaltungen und Bürger-Sprechstunden statt. Es sollen möglichst keine Fragen offengelassen und die Anwohnerinnen und Anwohner sowie alle am Bahnausbau Interessierten mit einbezogen werden. Jeder Abschnitt erhält darüber hinaus eine eigene Projektwebseite mit aktuellen Informationen zum Ausbauprojekt.

Zurzeit läuft das Scoping-Verfahren für den Abschnitt 1 (Markt Schwaben – Ampfing) bis zum 14. Mai 2021 als Online-Konsultation. Das Eisenbahn-Bundesamt führt den Termin durch, bei dem die relevanten Behörden, Träger öffentlicher Belange und Anwohner:innen Gelegenheit haben, zu den Umwelt-Unterlagen Stellungnahme zu nehmen. Ziel des Scopings ist die Festlegung des Gegenstands, Umfangs und der Methoden, die herangezogen werden, um eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Auch in den anderen Abschnitten der ABS 38 ist das öffentliche Verfahren noch in diesem Jahr geplant. Da der Streckenabschnitt zwischen München und Neuötting am 1. Mai 1871 in Betrieb genommen wurde, feiert dieser Abschnitt nun sein 150-jähriges Jubiläum (Quelle: PM der DB AG vom 29. April 2021).

Geplantes ICE- Betriebswerk Nürnberg

Die Standortsuche geht in die nächste Phase. Neun Gebiete in der Metropolregion Nürnberg werden im Detail untersucht. Die Deutsche Bahn schließt Vorauswahl möglicher Standorte ab. Die Bürgerdialoge starten im Mai, das Raumordnungsverfahren ab November.

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.

In den letzten Monaten hat die DB die Flächensuche ausgedehnt und mögliche Standorte anhand objektiver Kriterien miteinander verglichen. Auch die Flächenplanung für das neue Werk wurde geprüft und optimiert. Der Längenbedarf für das Werksgelände konnte von rund 5,5 km auf rund 3,2 km reduziert werden. Damit ergeben sich in der Region mehr Möglichkeiten. Insgesamt wurden rund 70 potenzielle Standorte betrachtet, woraus die neun betrieblich geeigneten Flächen im nächsten Schritt detaillierter untersucht werden.

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, Mimberg und Ezelsdorf. 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. Verwaltungen, Kommunen, Naturschutzorganisationen sowie die Öffentlichkeit können sich an dem Verfahren beteiligen, das mit den landesplanerischen Beurteilungen für die Flächen durch die Regierung von Mittelfranken endet. Bereits vor Beginn des Raumordnungsverfahrens stellt die DB die Zwischenergebnisse öffentlich vor. Interessierte BürgerInnen finden ab dem 29. April aktualisierte Informationen auf der Projektwebsite. Ab Mai bietet die DB Bürgerdialoge zu den neun Standorten an. In den Veranstaltungen können sich BürgerInnen zum aktuellen Planungsstand informieren und mit dem DB-Projektteam sowie den Planungsbüros und Gutachtern austauschen. Interessierte Bürger:innen können sich ab dem 18. Mai auf der Projektwebsite zu den Terminen anmelden: [www.ice-werk-nuernberg.de] (Quelle: PM der DB AG vom 29. April 2021).

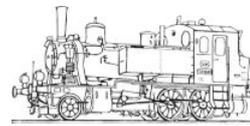
Go Ahead Bayern (GABY) startet wohl ohne Stadler

In den Gesprächen zwischen dem Management von Go-Ahead Bayern und der Firma Stadler Deutschland konnten die grundsätzlichen Differenzen nicht überbrückt werden. „Wir bedauern sehr, dass es nicht möglich war, mit den Vertretern der Firma Stadler eine Einigung zu erzielen,“ so Patrick Verwer, Geschäftsführer der Go-Ahead-Unternehmen in Deutschland. „Um sicherzustellen, dass die – zum Teil bereits fertigen – Fahrzeuge der Firma Stadler bis zum Start des E-Netzes Allgäu im Dezember zur Verfügung stehen werden, sind wir zu weiteren Gesprächen bereit, bereiten aber unabhängig davon die nächsten Schritte vor und werden auf jeden Fall ab Dezember den Betrieb aufnehmen.“

Die Unstimmigkeiten sind vor dem Hintergrund entstanden, dass Go-Ahead derzeit Züge vom schweizerischen Unternehmen Stadler bauen lässt und diese Züge im Auftrag von Go-Ahead in einer Werkstatt des Unternehmens TMH International gewartet werden sollen. TMH International gehört zur Transmash-Gruppe, einem großen, international aufgestellten Eisenbahndienstleister. Derartige Wartungsverträge sind in der gesamten Bahnbranche üblich; daher ist es für Go-Ahead unverständlich, dass Stadler die Züge und die dazugehörigen Wartungsdokumente nicht wie vertraglich vereinbart übergeben will (Quelle: Go-Ahead Bayern, vom 06. Mai).

Hier die Pressemitteilung von TMH Germany vom 1. Februar (gekürzt – FA)

Augsburg: TMH Germany hat heute sein neu gegründetes Team aus erfahrenen Mechatronikern und Industrieelektronikern an seinem ersten Arbeitstag in Augsburg willkommen geheißen. Damit startet das Unternehmen die Wartungsaktivitäten für Vertragspartner Go-Ahead Bayern. Am 1. Dezember 2020 hat die bayerische Firma dem Unternehmen einen 12-Jahres-Wartungsvertrag für seine Flotten von 78 elektrischen Zügen erteilt. Beide Flotten werden im Auftrag der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und des baden-württembergischen Verkehrsministeriums ab Dezem-



ber 2021 und ab Dezember 2022 bis Dezember 2034 auf mehreren Strecken in Südbayern und im benachbarten Baden-Württemberg fahren.

Bis zur Inbetriebnahme des Allgäu-Netzes im Dezember 2021 wird das technische Team von TMH Germany umfassend in der leichten und schweren Wartung geschult, unter anderem anhand der neuen Züge, die bald in Augsburg eintreffen werden. Ab diesem Sommer werden weitere Mitarbeiter das Team verstärken.

Für dieses Projekt plant das Unternehmen die Einstellung von insgesamt 42 Führungskräften und Technikern und wird in der Region rund 40 Millionen Euro in den Bau eines neuen Betriebswerks in Langweid investieren. TMH Germany schafft damit neben der beträchtlichen Anfangsinvestition für das geplante Depot in Langweid hochqualifizierte und stabile Arbeitsplätze. Nach Fertigstellung wird dieses Depot eines der modernsten in Deutschland sein. Bis dahin werden die neuen Mitarbeiter in einem angemieteten Teil des früheren Bahnbetriebswerks Augsburg in Nachbarschaft des „Bahnpark Augsburg“ umfassend geschult.

Das THM- Team hat sich viel vorgenommen: Hier in Augsburg möchte TMH Germany beweisen, dass sie als führender herstellerunabhängiger Anbieter der ideale Partner für bestehende und zukünftige Bahnbetreiber ist.

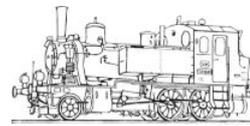
Über TMH Germany:

TMH Germany ist einer der wenigen herstellerunabhängigen Serviceanbieter für Schienenfahrzeuge in Deutschland. Das Unternehmen wurde 2020 als Tochter des weltweit tätigen Industrieinvestors TMH International gegründet. Mit Sitz in der Schweiz agiert TMH International als Technologiepartner, der Eisenbahndienstleistungen auf der Grundlage der lokalen Lieferkette anbietet, und ist Mitglied der TMH Group, dem sechstgrößten Unternehmen für Bahnlösungen weltweit.

Passend dazu übrigens noch die Meldung, dass für die Werkstatt in Langweid mittlerweile das Baurecht vorliegt. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern samt Anlagen kann unter [www.langweid.de] eingesehen werden. Daraus folgende Auszüge:

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen die Errichtung einer innen durch mehrere Wände getrennten Wartungshalle in mehreren Ausbaustufen mit den endgültigen Außenabmessungen von maximal etwa 186 x 58 Metern und rund 11,80 Metern Höhe mit integriertem Lager und in der Endausbaustufe drei nicht elektrifizierten und zwei zum Teil elektrifizierten, je etwa 165 Meter langen Halngleisen, die mit Arbeitsgruben, Dacharbeitsständen, Fahrzeughebeanlagen und Krananlagen für die Wartung von Schienenfahrzeugen und die Durchführung leichter Reparaturarbeiten ausgestattet ist; zudem ist der Einbau einer Außenreinigungsanlage sowie einer Unterflurradsatzdrehanlage vorgesehen. Nordöstlich direkt an die Wartungshalle soll ein unterkellertes dreistöckiges Verwaltungs- und Sozialgebäude mit den Außenabmessungen von etwa 21 x 25 Metern und gleicher Höhe angebaut werden. Alle Gebäudedächer werden extensiv begrünt. [...] Die insgesamt acht Gleise werden zunächst im Gleisvorfeld mittels elektrisch ortsgestellter Weichen nach und nach zu einem Gleis zusammengeführt und dann wieder in zwei parallel laufende Gleise getrennt, die zum einen an das öffentliche Schienennetz der DB AG, Strecke Augsburg-Donauwörth, zum anderen an den privaten Gleisanschluss des Gewerbeparks Foret der Gemeinde Langweid am Lech angebunden werden; ebenso werden die Oberleitungen an das Oberleitungsnetz der DB AG angebunden. Die Gleisstrecke von der Einfahrt der Halle bis zur Anschlussgrenze der DB AG beträgt rund 300 Meter. [...] Die vorgesehene Bauzeit für das Vorhaben beträgt 12 bis 15 Monate.

Der Anschluss an die Gleisinfrastruktur kann verhältnismäßig leicht hergestellt werden, da der Neubau der Anschlussweiche in einem Nebengleis des Bahnhofs Gablingen erfolgt und nicht in einem hochfrequentierten Hauptgleis. Zusätzlich kann eine zweite Anbindung des Standortes über den Einbau einer Anschlussweiche in einen vorhandenen Gleisanschluss des Langweider Gewerbeparks Foret erfolgen. Weiterhin sind die benötigten Grundstücksflächen ausreichend groß und zeitnah verfügbar sowie in einem Gewerbegebiet abseits von Wohnbebauung gelegen. Weitere untersuchte Standorte für die Entwicklung eines Werkstattstandorts durch die Antragstellerin waren unter anderem Buchloe und Merkendorf – ehemalige und aufgelassene Industriegelände, welche mit großem Aufwand hätten entsprechend konvertiert werden müssen - sowie Krailling – ein Standort, der nicht unmittelbar in einem der beiden zu bedienenden Schienenpersonenverkehrsnetze liegt; eine Elektrifizierung des bestehenden Anschlusses an das öffentliche Schienennetz ist absehbar



nicht möglich, zudem war die Verfügbarkeit des Standorts zum Zeitpunkt der Standortentscheidung unklar. Bei einer Gesamtbetrachtung überwiegen die Vorteile für den Standort in Langweid am Lech.

Wiedereröffnungsfahrt Bad Salzungen – Unterbreizbach

Geschichtlich wurde sie als "1. Sozialistischer Bahnbau" bekannt, als 1952 in nur 90 Tagen eine Verbindung zwischen Vacha und Unterbreizbach gebaut wurde, nachdem nach gegenseitigen Repressalien die ursprüngliche Trasse über Philippsthal (Hessen) nicht mehr genutzt werden konnte. Als nach der Wende in der DDR (ab dem Jahr 2000) eine Anbindung des Kaliwerkes über Hattorf erfolgt war, war die heutige Strecke mit ihren großen Steigungen (40 Promille) überflüssig. Als 2010 ein Dammrutsch die Strecke beschädigte, schien die weitere Zukunft besiegelt.

Es kam anders: Nachdem sich in Vacha eine Außenstelle des Waggonwerkes Brühl ansiedelte und außerdem die Strecke Heimboldshausen - Gerstungen an ihre Kapazitätsgrenzen kam, war die Idee geboren für Leerwagentransporte sowie für Abstellungen eine Alternative zu finden.

Mit der Inbetriebnahme werden vielleicht ein bis zwei Mal täglich Wagen von Kali + Salz (K+S) nach Vacha und zurück überführt. Ein Nachtbetrieb ist nicht vorgesehen. Perspektivisch ist eine Zufuhr von Leerwagen über Bad Salzungen möglich, aber nicht die Regel.

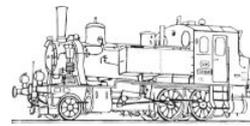
Als Besonderheit ist noch anzumerken, dass der Eröffnungszug mit seinen zehn Doppelwagen in der steilsten Stelle vor Räsa anhalten musste, da ein Sturm einen Baum umgeweht hatte. Aber auch dieses Problem stellte für die Lok DE 2700-01 der HLG Holzlogistik & Güterbahn GmbH Bebra (HLG) keine Schwierigkeit dar.

Zwischen Bad Salzungen, Vacha und Unterbreizbach an der Ulstertalbahn gab es bis 1999 einen starken Güterverkehr durch das letzte in Betrieb befindliche Thüringer Kaliwerk in Unterbreizbach. Der Neubau einer Anschlussbahn (auf der ehemaligen Ulstertalbahntrasse und einer in den 1930er Jahren begonnenen, jedoch nie fertiggestellten Verbindungskurve) vom Werk Hattorf her kommend, machte die Steilstrecke zwischen Unterbreizbach und Vacha überflüssig, so dass diese am 31. August 2000 stillgelegt wurde. Der Bahnhof Unterbreizbach ging in das Eigentum von Kali+Salz über.

Das Land Thüringen bestellte den Personenverkehr zwischen Bad Salzungen und Vacha zum 10. Juni 2001 ab. Grund hierfür war der Busparallelverkehr, der durch den Wartburgkreis finanziert wurde. In der Zeit vom 1. Januar bis zum 10. Juni 2001 wickelte noch die Süd-Thüringen-Bahn den Verkehr im Auftrag der Deutschen Bahn AG ab. Mit der Einstellung der Holzverladung im Bahnhof Dorndorf (Rhön) Ende 2001 endete der Gesamtverkehr. Eine letzte Befahrung der Strecke fand am 30. Dezember 2002 durch einen SKL der DB AG statt, bevor mit der Stilllegung zum 31. Dezember 2003 ein vorläufiger Schlussstrich gezogen wurde.

Der neugegründete Verein Interessenvereinigung Verkehrsgeschichte mittleres Werratal e. V. wollte sich damit nicht abfinden und initiierte ab 2007 eine Wiederinbetriebnahme der Strecke Vacha–Bad Salzungen in Zusammenarbeit mit der RbT Regiobahn Thüringen. Hierfür wurde die Strecke von der Deutschen Bahn AG durch die RbT gepachtet.[1] Im Bereich des Bahnhofes Vacha wurden Aufräumarbeiten getätigt sowie eine Befahrbarkeit für Baufahrzeuge hergestellt. Die Strecke wurde freigeschnitten und vermessen, die Durchlässe gesichtet und gereinigt, Bahnübergänge saniert, einige alte Weichen, Signale und Gleise ausgebaut und drei nach der Stilllegung demontierte Hilfsbrücken wieder eingebaut. In der Zeit vom 4. bis 6. Juni 2008 befuhr erstmals seit der Stilllegung ein Eisenbahnfahrzeug, das Messfahrzeug der Firma pethoplan, die gesamte Bahnstrecke von Vacha nach Bad Salzungen. Seit Juni 2008 steht im Bahnhof Vacha ein SKL 24 („Bauart Schöne-weide“) bereit, die Strecke zu befahren. Kurze Zeit später wurde auch ein SKL 25 technisch abgenommen und steht für Arbeitseinsätze zur Verfügung. Es handelt sich um genau das Fahrzeug, mit dem 2002 die letzte Fahrt auf der Bahnstrecke durchgeführt wurde.

Mit Genehmigungsschreiben des Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht (LfB) des Freistaates Thüringen vom 25. März 2011 wurde am 16. April 2011 die Teilstrecke Bad Salzungen–Merkers als Anschlussbahn des nicht-öffentlichen Verkehrs wieder in Betrieb genommen.[1] Die Ausweitung des Betriebes bis zu einem Holzverarbeitenden Unternehmen in Dorndorf bis Streckenkilometer 13,19 wurde zwischenzeitlich dem LfB angezeigt und dort genehmigt. Im August 2013 begannen Arbeiten zur Verlegung eines Anschlussgleises am Holzwerk Krenzer, so dass mit dem Fahrplanwechsel 2013/14 die Entladung an der freien Strecke aufgegeben werden konnte. Der Anschluss



der Stadt Vacha an das deutsche Eisenbahnnetz hat sich entgegen der Planung von 2011 lange Zeit verzögert. Mit dem Genehmigungsschreiben vom 14. Oktober 2015 ist nun auch dieser erfolgt. Da der eigentliche Güterverkehr zum angeschlossenen Holzwerk nur sporadisch stattfindet, sind auf allen Bahnhöfen häufig Güterwagen der VTG abgestellt. Nachdem zu Beginn des Jahres 2018 eine Außenstelle des Waggonwerkes Brühl in Vacha eröffnete, wurde im November Vacha wieder eine Güterverkehrsstelle im deutschlandweiten Cargo-Netz.

Da es an der innerdeutschen Grenze öfters zu gegenseitigen Repressalien kam, die zu Störungen des Eisenbahnverkehrs zwischen Vacha und Unterbreizbach auf der Ulstertalbahn und im Sommer 1952 schließlich zur endgültigen Unterbrechung des Schienenverkehrs über Philippsthal führte, entschied sich die Führung der DDR zu einem Anschluss des Kaliwerkes in Unterbreizbach unter Umgehung des westdeutschen Gebietes. In nur 90 Tagen wurde bei widrigen Wetterverhältnissen der „1. Sozialistische Bahnbau“ fertiggestellt und von der Propaganda entsprechend gefeiert. In den Jahren 1954 bis 1956 gab es auf der 5,2 km langen und topographisch ungünstigen Strecke auch Personenverkehr mit einem Zwischenhalt in Sünna.

Danach verkehrten nur noch Güterzüge, die auf Grund der starken Steigung sehr kurz waren (Man ging nur knapp an der Steilstreckenvorschrift vorbei, die maximale Neigung liegt sogar über 40 ‰). Für einen 1200 Tonnen schweren Kalizug ab Vacha wurden teils vier Übergaben benötigt. So herrschte reger Verkehr auf dieser kurzen Strecke. Neben dem Kaliwerk wurden auch in Unterbreizbach ansässige Firmen bedient, die Hauptlastrichtung war allerdings umgekehrt. Ein 1984 begonnenes Projekt zur Schaffung eines Gleisanschlusses für den Basaltabbau auf dem Öchsenberg bei Sünna wurde 1986 gestoppt.

Mit dem Ende der DDR wurde nach effizienteren Möglichkeiten des Kalitransportes gesucht, alte Planungen aus den 1930er Jahren brachten hier eine Lösung: Die im Bau begonnene, aber nie fertiggestellte Verbindungskurve zwischen Heiboldshausen und Unterbreizbach konnte teilweise genutzt werden, um im Herbst 1999 eine Anschlussbahn fertigzustellen. Die neue Strecke wurde am 31. Januar 2000 dem Verkehr übergeben. Letztmals wurde am 19. August mit einer Sonderfahrt und drei LVT die Strecke über Sünna befahren und anschließend zum 31. August 2000 stillgelegt. Immer wieder gab es Bestrebungen, die Verbindung als Reservestrecke zu erhalten. 2010 wuchsen jedoch bereits armdicke Birken darauf und auch die Andreaskreuze wurden entfernt.

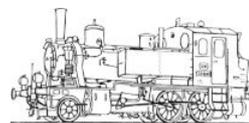
In den Wochen ab dem 28. März 2011 fanden Freischnittarbeiten zwischen Vacha und Unterbreizbach statt und erstmals seit mehr als zehn Jahren fuhren wieder Schienenfahrzeuge über die nun als Baugleis bezeichneten Schienen. Nunmehr ist die RbT Regiobahn Thüringen für die Strecke verantwortlich. Allerdings blieben die letzten Meter Gleis vor Unterbreizbach nach dem Hangrutsch bei starkem Tauwetter im Winter 2010/11 für den Schienenverkehr gesperrt. Auch in den folgenden Jahren wurde auf der Strecke wieder das Unkraut bekämpft, so dass eine weitere Nutzung möglich war.

Im Dezember 2019 wurde bekannt, dass K+S einen Vertrag zur Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke unterschrieben hat. Im August 2020 waren die Bauarbeiten weitgehend fertiggestellt. Geplant war, dass die ersten Züge im vierten Quartal 2020 fahren könnten. Die Eröffnungsfahrt fand am 5. Mai 2021 statt (*Quelle: Lokreport, vom 05. Mai*).

Servicequalität in bayerischen Regionalzügen steigt weiter an

Die Servicequalität im bayerischen Regionalverkehr hat 2020 ein Allzeithoch erreicht. Laut Jahresranking 2020 der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) erzielten die 31 bewerteten bayerischen Regionalverkehrsnetze in diesem für den Schienenpersonennahverkehr besonderen Jahr auf einer Skala von -100 bis +100 Punkten im bayernweiten Durchschnitt 45,65 Punkte. Im Vergleich zum Vorjahr sind dies rund 15 Punkte mehr (Jahresranking 2019: 30,25 Punkte). Die einzelnen Netze werden mit Hilfe von externen Testern und Fahrgastbefragungen bewertet. Die Pünktlichkeitswerte fließen nicht in das Ranking zur Servicequalität ein. Sie werden in einem gesonderten Messsystem ermittelt und zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht.

28 von 31 Netzen übertrafen im Berichtsjahr die Mindestanforderungen der BEG; lediglich drei Netze verbuchten eine negative Punktzahl und blieben damit hinter den Erwartungen der BEG zurück. Tabellenführer ist das Netz Kahlgrund, das gegenüber dem Vorjahr rund 18 Punkte gut machen



konnte und im Berichtsjahr 97,38 Punkte erreichte (2019: 79,46 Punkte). Der bisherige Spitzenreiter, das Netz Agilis-Nord, landete mit 96,71 Punkten auf dem zweiten Platz (2019: 100 Punkte). Das Netz Kissinger Stern komplettiert das Podest auf Platz 3 mit 92,39 Punkten (2019: 98,31 Punkte). Das vollständige BEG-Ranking zur Servicequalität 2020 sowie alle Jahreswerte seit 2010 sind unter zu finden.

24 Netze verzeichnen teils erhebliche Punktgewinne. Sechs Netze konnten jeweils um mehr als 30 Punkte zulegen, darunter die Netze München-Nürnberg-Express/ Ringzug West (plus 34,39 Punkte), Main-Spessart-Express (plus 32,39 Punkte), Dieselnetz Allgäu Los 2 (plus 31,67 Punkte), Dieselnetz Allgäu Los 1 (plus 30,90 Punkte) und Regio Allgäu-Schwaben (plus 30,16 Punkte). Den größten Punktgewinn erzielte das Netz Fugger Express: 2019 noch mit -15,18 Punkten am unteren Tabellenrand platziert, konnte das Netz im Berichtsjahr über 50 Punkte gut machen. Mit 38,53 Punkten reiht es sich jetzt auf Platz 19 in der Tabelle ein.

Rund 10 Punkte abgeben musste das Netz Linienstern Mühldorf. Es wird jetzt mit 32,66 Punkten bewertet (Vorjahr: 42,68 Punkte) und rutscht damit in das letzte Drittel der Tabelle ab. Das Netz Alex-Nord und -Süd, im Vorjahr mit -29,40 Punkten noch Tabellenletzter, konnte dagegen deutlich hinzugewinnen (plus 29,31 Punkte) und bleibt mit einer Bewertung von -0,09 Punkten nur ganz knapp unter den Mindestanforderungen der BEG. Schlusslicht im Servicequalitätsranking 2020 ist das Dieselnetz Ulm. Das Netz konnte zwar 6,22 Punkte gegenüber dem Vorjahr gut machen, landet aber mit -14,24 Punkten dennoch auf Platz 31.

Im Rahmen ihres Messsystems zur Servicequalität beurteilt die BEG bayernweit einheitlich seit 2008 Leistungskriterien, die unmittelbar in der Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen. Berücksichtigt werden die Sauberkeit der Fahrzeuge, die Fahrgastinformation, die Funktionsfähigkeit der Ausstattung, die Serviceorientierung der Zugbegleiter und die Kundenorientierung bei Beschwerden. Die Ergebnisse der Messungen haben unmittelbare finanzielle Auswirkungen auf die Betreiber der jeweiligen Netze. Erreicht ein Unternehmen den Wert Null, sind die Erwartungen der BEG gerade erfüllt. Wer darüber liegt, erhält eine Bonuszahlung, wer Minuspunkte verzeichnet, zahlt Strafe (+100 Punkte = maximaler Bonus, -100 Punkte = maximaler Malus).

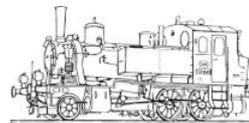
Die Pünktlichkeitswerte fließen nicht in die Ergebnisse des Rankings zur Servicequalität ein. Sie werden in einem gesonderten Messsystem ermittelt und separat veröffentlicht. Die Gründe für etwaige Verspätungen und Zugausfälle sind vielfältig. Sie liegen unter anderem an Mängeln der Schieneninfrastruktur und fallen damit nicht – wie die Servicequalität – allein in die Verantwortung der Verkehrsunternehmen, die den Zugverkehr auf den Strecken betreiben (*Quelle: PM der BEG, vom 06. Mai, gekürzt*).

Deutsche Bahn: Bahn stockt Sommerfahrplan auf

Die Bahn hat ihre Planungen für den Sommerfahrplan 2021 abgeschlossen. Ab Anfang Juli bietet die DB ihren Reisenden zahlreiche zusätzliche Verbindungen in beliebte Ferienregionen Deutschlands und nach Österreich an. Urlaubsziele wie Rügen, die ost- und nordfriesischen Inseln, Tirol und der Bodensee sind noch öfter, bequemer und schneller erreichbar.

Zusammen mit weiteren saisonalen Verbindungen stehen damit täglich über 10.000 Sitzplätze zusätzlich in den ICE- und IC-Zügen zur Verfügung. Alle Verbindungen sind ab dem 13. Mai buchbar. Dabei wird auch der Urlaub im eigenen Land wieder hoch im Kurs stehen. Dafür bringt DB Fernverkehr in diesem Sommer mehr als 330 ICE-Züge auf die Schiene, so viele wie nie zuvor.

Mehr Service für Gäste des Fernverkehrs gibt es bereits ab dem Pfingstwochenende im Rahmen der behördlichen Vorgaben. Die DB serviert Speisen und Getränke wieder persönlich, in den Bordrestaurants und am Platz. In den 15 DB Lounges der großen Bahnhöfe erhalten Besucher wieder Kaffee und Kaltgetränke. Noch mehr Service und Komfort bietet die Premium-Lounge für Reisende der 1. Klasse, die Anfang Mai im Berliner Hauptbahnhof eröffnet wurde und die Gäste mit einem neuen gastronomischen Angebot verwöhnt.



Urlaub auf der Schiene

Vier zusätzliche Verbindungen
in die schönsten Ferienggebiete

**An die Nordsee und auf
die ostfriesischen Inseln**
IC Frankfurt(Main) – Siegen
– Hamm – Norddeich Mole

**Von Bayern nach Sylt und auf
die nordfriesischen Inseln**
IC München – Würzburg –
Fulda – Westerland (Sylt) und
Dagebüll Mole

**Von Berlin nach Tirol und
an den Bodensee**
ICE Berlin – Halle – Erfurt –
Landeck und Bregenz

Von Dresden an die Ostsee
IC Dresden – Berlin –
Ostseebad Binz (Rügen)

Von Juli bis September, an ausgewählten Wochenendtagen

© DB AG | Mai 2021



Grafik DB AG.

„Sicher reisen. Gemeinsam geht das“, bleibt auch bei wachsender Nachfrage das Motto für das Reisen mit der Bahn. Weiterhin gelten die Maskenpflicht und die bekannten Sicherheits- und Abstandsregeln. Die DB setzt ihr bewährtes Hygiene- und Reinigungskonzept fort und wirbt für ein rücksichtsvolles Miteinander. Bei der Ticketbuchung können sich Kund:innen bereits im Vorfeld über die voraussichtliche Auslastung der Verbindungen informieren. Der Komfort-Check-in ermöglicht die kontaktlose Kontrolle (Quelle: PM der DB, vom 12. Mai, gekürzt)

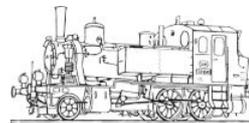
Bayern: Vergabeverfahren Regensburg/Donautal geht an Agilis

Die Agilis Eisenbahngesellschaft betreibt weiterhin den Regionalverkehr auf der Donautalbahn zwischen Ulm, Ingolstadt und Regensburg sowie auf der Strecke Neumarkt - Regensburg - Plattling. Ab Ende 2024 übernimmt Agilis auch die Regionalexpressverbindung Nürnberg - Regensburg, die derzeit noch von DB Regio betrieben wird.

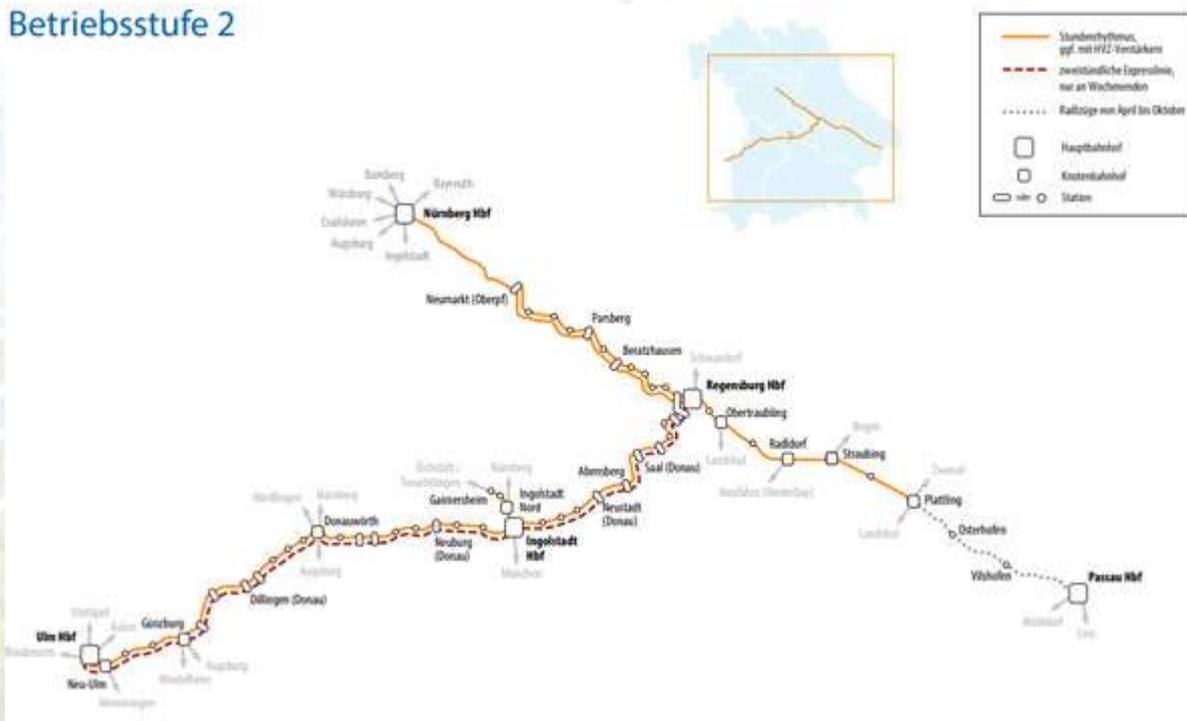
Den Zuschlag im Vergabeverfahren Regensburg/Donautal erteilte heute die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), die den Regional- und S-Bahn-Verkehr im Auftrag des Freistaats plant, finanziert und kontrolliert. Agilis setzte sich in einem offenen europaweiten Wettbewerbsverfahren durch, das die BEG gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg durchgeführt hat. Die Inbetriebnahme erfolgt in zwei Stufen im Dezember 2022 und im Dezember 2024. Der Vertrag endet im Dezember 2036.

Damit wird ab Ende 2024 das Expressangebot zwischen Nürnberg und Regensburg auf einen Stundentakt verdoppelt. Auch erhalten Pendler auf der Donautalbahn zwischen Regensburg und Ingolstadt eine Direktverbindung zum Haltepunkt Ingolstadt Audi.

Der Regionalexpress aus Nürnberg fährt künftig alle zwei Stunden über Regensburg hinaus bis nach Plattling weiter. Für Fahrgäste aus Ostbayern ergeben sich durch diese neue Direktverbindung nach Nürnberg zahlreiche Vorteile. Die Reisezeit im Regionalverkehr von Straubing nach Nürnberg sinkt gegenüber heute um 34 Minuten auf dann eine Stunde und 25 Minuten. In Nürnberg haben Fahrgäste gute Anschlüsse zu den Fernzügen in Richtung Frankfurt/Rhein-Ruhr und Erfurt/Berlin. Fahrgäste aus Richtung Neumarkt können in Regensburg jede Stunde nach Landshut und München umsteigen.



Betriebsstufe 2

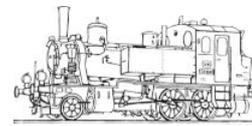


Die Verkehrsleistungen der ersten Betriebsstufe wird Agilis mit den Gebrauchtfahrzeugen vom Typ Coradia Continental des Herstellers Alstom erbringen, die bereits heute auf den Strecken unterwegs sind. Für die neue Regionalexpresslinie Nürnberg - Regensburg - Plattling ab der zweiten Betriebsstufe hat die BEG die Anschaffung von barrierefreien und klimatisierten Neufahrzeugen vorgeschrieben. Agilis hat vierteilige Neufahrzeuge des Typs Mireo von Siemens angeboten. Im Zuge der Fahrzeugbeschaffung wird Agilis nach Vorgaben der BEG auch im Regionalbahnverkehr zusätzliche Garnituren anschaffen. Diese ermöglichen es, unter anderem im morgendlichen Berufs- und Schülerverkehr von Parsberg und Neustadt (Donau) nach Regensburg zusätzliche Zugleistungen anzubieten und das Sitzplatzangebot zu erweitern. Alle Fahrzeuge sollen mit kostenfreiem WLAN ausgestattet werden.

In der ersten Betriebsstufe ab Dezember 2022 verbessert die BEG das Angebot im Berufsverkehr und für Nachtschwärmer im Zulauf auf die Ballungsräume Regensburg, Ingolstadt und Ulm. Züge im Halbstundenrhythmus wird es morgens stadteinwärts von 6 bis 9 Uhr und nachmittags stadtauswärts mindestens zwischen 16 und 19 Uhr auf folgenden Streckenabschnitten geben: Abensberg - Regensburg, Parsberg - Regensburg, Straubing - Regensburg; Neustadt (Donau) - Ingolstadt, Donauwörth - Ingolstadt und Donauwörth - Günzburg - Ulm. Außerdem bestellt die BEG zusätzliche Verbindungen am späten Abend aus den Ballungszentren in die umliegenden Regionen, wo es auch nach Mitternacht noch ein höheres Fahrgastpotenzial gibt. Davon profitieren zum Beispiel Schichtarbeiter und Besucher von Abendveranstaltungen. Die letzten Züge von Nürnberg nach Regensburg, von Ingolstadt nach Donauwörth und Neustadt (Donau) sowie von Regensburg nach Plattling, Neumarkt (Oberpfalz) und Neustadt (Donau) fahren täglich nach Mitternacht ab. Dasselbe gilt an Wochenenden auch für die letzten Züge von Ulm über Günzburg nach Donauwörth und von Regensburg über Neustadt (Donau) bis nach Ingolstadt (Quelle: Pressemeldung BEG, vom 17. Mai)

Konstituierung des Wissenschaftlichen Beirats des DZSF

Vor zwei Jahren, am 23. Mai 2019, wurde das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (DZSF) als Ressortforschungseinrichtung des Bundes in Dresden gegründet. Seitdem ist es gelungen, in Dresden und Bonn ein nunmehr 60-köpfiges, interdisziplinäres Forscherteam zusammenzustellen, das in den fünf Forschungsbereichen Strategische Planung,



Wirtschaftlichkeit, Umwelt, Sicherheit und Querschnittsthemen (Digitalisierung, Automatisierung etc.) das Bundesforschungsprogramm Schiene umsetzen und fortschreiben soll.

Ihm zur Seite gestellt wird nun ein Wissenschaftlicher Beirat Schienenverkehrsforschung, der das DZSF bei der Gewährleistung eines hohen, auch international beachteten wissenschaftlichen Niveaus seiner Forschungsarbeit begleiten und beraten soll. Am 20. Mai 2021 fand virtuell die konstituierende Sitzung dieses Gremiums statt. Die neun Mitglieder sind renommierte Vertreterinnen und Vertreter von Hochschulen und Forschungseinrichtungen und decken mit ihrer fachlichen Expertise alle Forschungsfelder des DZSF ab.

Dabei soll der Wissenschaftliche Beirat zusammen mit der Leitung des DZSF die mittel- und langfristige Ausrichtung der Forschungsarbeit festlegen und wissenschaftliche Impulse für die strategische und thematische Weiterentwicklung des Bundesforschungsprogramms Schiene geben. Der Wissenschaftliche Beirat fördert zudem die Zusammenarbeit des DZSF mit anderen Forschungseinrichtungen. Das Gremium wird künftig zweimal jährlich tagen. Folgende Mitglieder wurden vom Eisenbahn-Bundesamt in den Wissenschaftlichen Beirat des DZSF berufen:

Frau Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend, Technische Universität Berlin, Lehrstuhl für Integrierte Verkehrsplanung am Institut für Land- und Seeverkehr (ILS); Vizepräsidentin für Forschung, Berufsstrategie und Transfer

Herr Prof. Dr.-Ing. Martin Cichon, Technische Hochschule Nürnberg, Leiter des Instituts für Fahrzeugtechnik (IFZN); Sprecher des Forums der Hochschulprofessuren des Bahnwesens (FHB)

Herr Prof. Dr. phil. Dr. iur. habil. Felix Ekardt, Universität Rostock, Professur für Öffentliches Recht und Rechtsphilosophie; Gründer und Leiter der Forschungsstelle Nachhaltigkeit und Klimapolitik, Leipzig und Berlin

Frau Prof. Dr.-Ing. Ulrike Meyer, RWTH Aachen University, Leiterin des Lehr- und Forschungsgebietes Informatik, IT-Sicherheit

Herr Prof. Dr.-Ing. Christian Schindler, RWTH Aachen University, Direktor des Instituts für Schienenfahrzeuge und Transportsysteme (IFS); Sprecher der Vereinigung der Universitätsprofessuren des Eisenbahnwesens (VUE)

Frau Prof. Dr. rer. nat. Martina Schraudner, Technische Universität Berlin, Professur für Gender und Diversity in der Technik und Produktentwicklung am Institut für Maschinenkonstruktion und Systemtechnik (IMS); Leiterin des Fraunhofer Centers for Responsible Research and Innovation (CeRRI) am Fraunhofer IAO; Mitglied im Vorstand der acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften e.V.

Herr Prof. Dr. habil. Wolfgang Schulz, Zeppelin Universität gGmbH Friedrichshafen, Lehrstuhl für Mobilität, Handel und Logistik

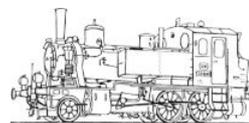
Frau Prof. Dr.-Ing. Katharina Seifert, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Direktorin des Instituts für Verkehrssystemtechnik, Berlin und Braunschweig

Herr Prof. Dr.-Ing. Thomas Siefer, Technische Universität Braunschweig, Leiter des Instituts für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb (IVE)

(Quelle: eba-bund.de, vom 20. Mai)

Zu langsam, zu teuer, zu wenig – die Güterbahn in Deutschland

Der Anteil des klimafreundlichen Güterverkehrs auf der Schiene soll bis 2030 deutlich wachsen. Dafür fördert die Bundesregierung auch private Gleisanschlüsse von Einzelunternehmen und Industrieparks. 300.000 Tonnen Stahl und Beton transportierte die Spedition Wilhelm Haver im Jahr 2020 auf der Schiene. Das Ahlener Familienunternehmen mit rund 150 Beschäftigten und 100



Fahrzeugen ist ein mittelständischer Logistikdienstleister für die Stahl- und Autoindustrie und beliefert Kunden bundesweit.

Haver kaufte das Areal einer früheren Waschmaschinenfabrik, baute es zum Logistikzentrum um und reaktivierte vor zwei Jahren den Gleisanschluss. Die zweieinhalb Kilometer langen Gleise zum Ahlener Güterbahnhof waren lange nicht in Betrieb gewesen. Acht Millionen Euro investiert die Spedition, um die Anlage auf den neuesten Stand zu bringen: Ein Teil der Mittel kommt aus dem Fördertopf des Bundesverkehrsministeriums. "Wir bewegen riesige Massen", sagt Firmenchef Haver. Jeder komplette Zug ersetze 80 bis 100 Lkw.

Früher siedelten sich Unternehmen gezielt in die Nähe der Bahngleise an. Für Auto- und Chemiekonzerne wie Ford in Köln, BASF in Ludwigshafen oder Henkel in Düsseldorf gehört die Werkslokomotive nach wie vor zum Logistikkonzept. Zu Beginn des neuen Jahrhunderts kündigte die Deutsche Bahn im Zuge ihrer Reform jedoch alle für sie nicht rentablen Anbindungen. Seitdem sind mehr als 9000 Firmenanschlüsse bundesweit verschwunden. Im Jahr 1997 gab es laut Allianz Pro Schiene noch rund 11.000.

Aus den ehemals drei Anschlüssen für drei Standorte bei Eisenbau Krämer (EBK) sind anderthalb übriggeblieben. EBK- Recklinghausen nutzt seinen intensiv. Das Werk biegt und schweißt dicke Stahlplatten zu riesigen Rohren. Sie bilden die Fundamente von Offshore-Plattformen, tragen Brücken, Stadien oder Windräder. Der Stahl kommt per Zug bis in die Werkshalle. "Wir nutzen unseren Gleisanschluss auch, um besonders lange und großvolumige Rohre zu verladen, die wir als Schwerlast nicht mehr so einfach über die Straße transportieren können", sagt Matthias Preis, Leiter Transport und Logistik von EBK.

Am Firmensitz in Kreuztal dient der Gleisanschluss dagegen aktuell nur noch dem Wareneingang. "Einen Ausgang haben wir dort leider nicht mehr", so Preis. Wegen der stark angezogenen Frachtpreise lohne es sich nicht mehr, kleinere Rohre per Zug zu liefern. Auch seien sie dann doppelt so lang, manchmal sogar noch viel länger unterwegs als mit dem Lkw. Das Werk Kreuztal fertigt Leitungsrohre bis 13 Meter: Die passen perfekt auf einen Lastwagen. Am dritten EBK-Standort ebenfalls in Kreuztal wurden die Gleise als nicht rentabel vor gut 20 Jahren herausgerissen.

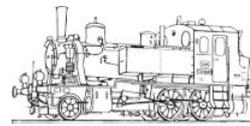
Seit 2004 fördert die Bundesregierung den Neu- und Ausbau wie auch die Reaktivierung privater Gleisanschlüsse. Bisher hat das Programm wenig gefruchtet: Während Tausende Kilometer Schienen, Schwellen und Weichen munter weiter stillgelegt wurden, entstanden nur wenige Hundert neue. Doch das aktuelle Förderprogramm, im März 2021 gestartet, ist ehrgeiziger. Die Mittel sind verdoppelt worden, die Planungen sollen zügiger ablaufen. 200 Millionen Euro stehen für die nächsten fünf Jahre für Einzelunternehmen und Industrieparks bereit. Zudem senkt der Bund die Trassenpreise, eine Art Schienen- Maut, sogar rückwirkend. Das kommt auch den Wettbewerbern der Deutschen Bahn zugute, die oft Nebenstrecken bedienen.

Die Ziele ließen sich jedoch nur mit einem Neu- und Ausbau des Schienennetzes insgesamt erreichen, sagte der Geschäftsführer der Allianz Pro Schiene, Dirk Flege, im März. Denn dort herrsche mittlerweile ein richtiges Gedrängel. Auch Lkw stehen öfter im Stau, aber das Straßennetz wächst, während das Schienennetz schrumpft: Nach Angaben des gemeinnützigen Verkehrsbündnisses um 15 Prozent seit 1995. Zwar habe der Staat seinen Eisenbahnetat in den letzten Jahren erhöht: Aber das reiche nur dafür, die Schrumpfung aufzuhalten. Für den Ausbau brauche es eine Investitions offensive.

2019 haben der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), die Allianz Pro Schiene, der Deutsche Städte- und Gemeindebund und weitere Verbände eine Gleisanschluss-Charta unterzeichnet. Sie fordern, dass das öffentliche Netz modernisiert, digitalisiert und kostengünstiger wird. Beim Bau eines Gewerbegebiets soll der Anschluss an die Bahn gleich mitgeplant werden. Dafür ist allerdings auch Platz nötig.

Derzeit werden Nebentrassen, Abstellgleise und Rangieranlagen abgebaut und umgewidmet. Das soll sich ändern. Hier müssten die Kommunen, so die Charta, Flächen dauerhaft sichern, auch wenn die Infrastruktur derzeit brachliegt und es sich oft um innerstädtische Filetgrundstücke handelt.

Marcus Gersinske, Fachbereichsleiter Ressourcenmanagement Eisenbahn beim VDV, verzeichnet nun mehr Anfragen seitens der produzierenden Unternehmen, des Handels und der Kommunen zu der neuen Anschluss-Förderung. Positiv sieht er besonders, dass es mehr Geld für multifunktionale Umschlaganlagen bei mittelständischen Speditionen gibt. Zu denen können kleinere Betriebe, die



sich keinen eigenen Anschluss leisten können, ihre Produkte per Lkw bringen, um sie dort gebündelt auf die Schiene zu verladen.

"Die Bahn ist zwar nicht ganz so flexibel wie der reine Lkw-Transport, aber die Massen, die wir bewegen, lassen sich per Lkw kaum abhandeln", sagt Wilhelm Haver. Er schickt meist komplette Züge auf den Weg zu den Kunden. Im Gegensatz zu Einzelwaggonen, die zu Kompositionen zusammengesetzt werden müssen, haben sie kaum Standzeiten.

Der Spediteur hat vor, den Schienenweg künftig intensiver zu nutzen - und zwar nicht nur für Schwerlasten. Demnächst will er auch Container auf den Zug verladen und baut seine Anlagen aus: "Über die Schiene lässt sich grundsätzlich alles transportieren."

(Deutsche Welle, vom 23. Mai)

Zweite S-Bahn-Stammstrecke in München: Dicke Umplanung steht im Raum

Bei der zweiten S-Bahn-Stammstrecke steht eine Umplanung im Raum - wieder einmal! Das bayerische Verkehrsministerium prüft, ob der Tunnel eine unterirdische Abzweigung nach Süden (Giesing) bekommen soll, um die S3 nach Holzkirchen und die S7 nach Kreuzstraße direkt anzubinden. Wenn das so käme, könnten diese Linien direkt auf die Stammstrecke einschwenken (statt wie bei den bisherigen Plänen am Ostbahnhof die Fahrtrichtung zu wechseln, so dass der Lokführer jeweils von vorn nach hinten gehen muss).

Diese mögliche Stammstrecken-Umplanung ist eine von 43 Maßnahmen für das Bahnnetz im Großraum München, die auf ihre verkehrliche Wirkung und ihre bautechnische Machbarkeit untersucht werden. Die Liste wurde nun von vier Autoren - darunter Frank Kutzner, Leiter des Referats -S-Bahnen/Bahnausbau im Verkehrsministerium - im Fachjournal Eisenbahntechnische Rundschau vorgestellt. Untersucht werden neben dem Bau neuer Bahnhöfe (etwa an der Mengerschwaige) auch die Erweiterung eingleisiger Strecken um ein zweites Gleis sowie der Neubau bisher nicht vorhandener Bahnstrecken.

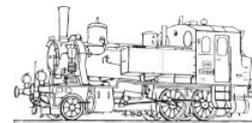
Der Südast wäre eine der umfangreichsten Ergänzungen. Die Abzweigung wurde in den vergangenen Jahren zwar immer wieder erwogen, letztlich aber aus Kostengründen verworfen. Weil bei der Tunnelröhre im Osten aber ohnehin noch die Baugenehmigung fehlt, wäre für die Ergänzung zumindest kein neues Planfeststellungsverfahren notwendig. Trotzdem würde diese Änderung den Bau wohl weiter verzögern. Die derzeitigen Planungen sehen eine Fertigstellung der zweiten Stammstrecke im Jahr 2028 vor, Experten halten aber schon jetzt - also ohne Umplanung - eher 2032 für realistisch. Bautechnisch wäre die Süd-Abzweigung eine Herausforderung, der Giesinger Ast müsste die neue Stammstrecke unterirdisch über- oder unterqueren.

Beim Mega-Bauwerk waren schon eine ganze Reihe von Umplanungen notwendig. Unter anderem soll der neue Bahnhof am Ostbahnhof nun auf der Ostseite entstehen, nicht wie früher geplant am Orleansplatz. Außerdem muss die Bahn nun eine Rettungsröhre einplanen. Der Bau der zweiten Stammstrecke wurde vor über vier Jahren begonnen, das Projekt soll über drei Milliarden Euro kosten - die Umplanungen nicht eingerechnet. Die neue Entwicklung ist auch auf Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (CSU) zurückzuführen, die im Kreis München ihren Wahlkreis hat und wiederholt auf Verbesserungen bei der S7 im Osten gedrungen hatte. Ziel ist es, die Taktfolge der S-Bahnen hier von 20 auf 15 Minuten zu verkürzen.

Andere Planungen klingen utopisch. So schlagen die Autoren eine S-Bahn-Strecke München - Odelzhausen - Dasing parallel zur Stuttgarter Autobahn A8 vor, deren Machbarkeit sich auch die Eisenbahnfans von Pro Bahn kaum vorstellen können. Auch über einen Bahnring rund um München wird in Fachkreisen eher gewitzelt - das gebe es ja nicht mal als Autobahn. Dagegen fehle zum Beispiel eine Ausbauperspektive für die Werdenfelsbahn südlich von Weilheim.

Auf der Liste der 43 neuen möglichen Ausbauprojekte, die das bayerische Verkehrsministerium nun über Fachbüros untersucht, finden sich des Weiteren unter anderen folgende Projekte:

- Neue Bahnhalte/S-Bahnhöfe: Genannt werden von den Autoren in der Eisenbahntechnischen Rundschau konkret Emmering (Kreis Fürstenfeldbruck), Berduxstraße, Weichselbaum, Mengerschwaige (als Verknüpfung mit der Tram 25), Oberlindern (Kreis Miesbach), Föching (südlich Kreuzstraße), Mintraching, das Parkzentrum West (am Flughafen als Anschluss an den Lab Campus), Eching-Ost sowie ein noch nicht genau bestimmbarer Halt zwischen Trudering und Gronsdorf.



- Verlängerung aller Bahnsteige im -S-Gebiet auf 210 Meter (für drei S-Bahn-Züge).
- Ausbau Südring: „Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zur U-Bahn soll auch S-Bahnverkehr auf dem Südring in Betracht gezogen werden.“ Bisher hatte das Ministerium S-Bahn-Halte auf dem Südring strikt abgelehnt!
- Zweigleisiger Ausbau verschiedener S-Bahnstrecken, etwa der S 7 Giesing-Kreuzstraße, der S 7 Höllriegelskreuth-Wolftratshausen und der S 2 Markt Schwaben-Altenerding.
- Neubaustrecken auf der Linie Riem-Messe-Aschheim-Kirchheim-Pliening, zwischen Altomünster und Aichach sowie zwischen München, Odelzhausen und Dasing. Ebenfalls angedacht: ein S-Bahn-Abzweig von der S 3 zu einem Neubaugebiet auf dem Gelände des aufgegebenen Fliegerhorstgeländes Fürstenfeldbruck.
- Elektrifizierung der Strecke -zwischen Kaufering und Landsberg.

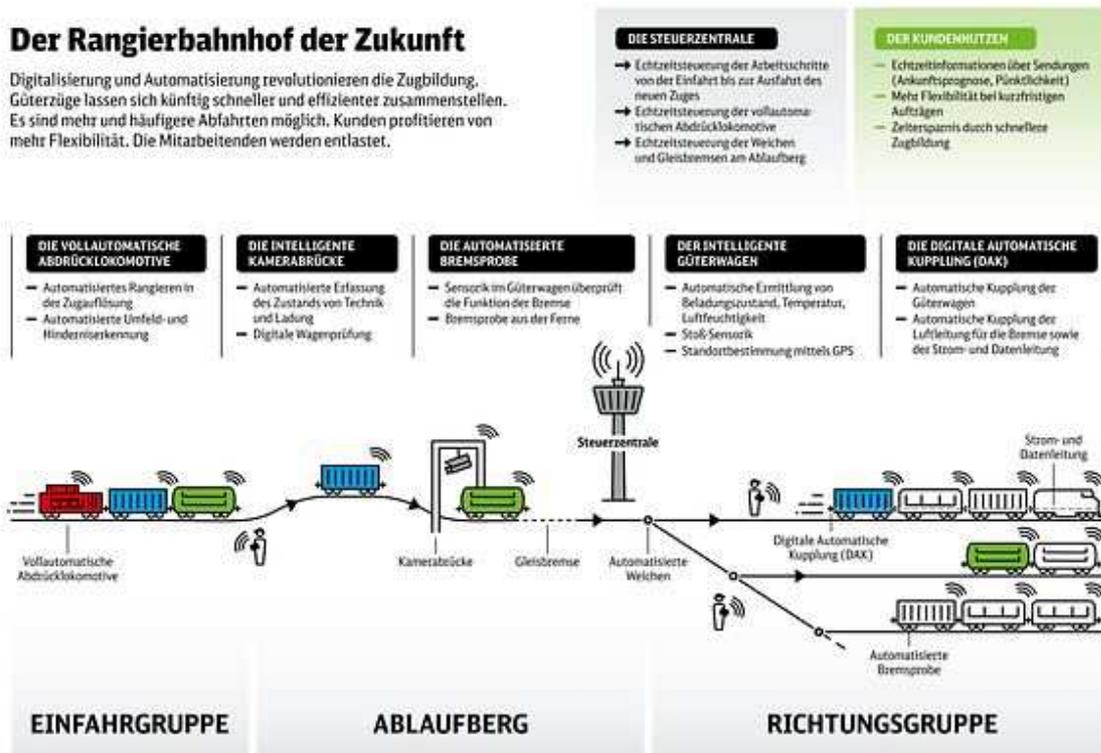
Insgesamt 43 neue mögliche Ausbautvorhaben werden nun untersucht (*Quelle: Münchner Merkur, vom 25. Mai, gekürzt*).

Rangierbahnhof München- Nord wird digital

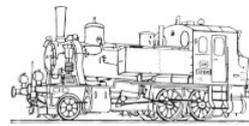
DB Cargo macht den Rangierbahnhof München-Nord zum ersten digitalen Güterbahnhof Deutschlands. Ziel ist eine weitgehend automatisierte Zugabfertigung. Im Ergebnis steigt so die Kapazität des Rangierbahnhofs um bis zu 40 Prozent. Güterzüge können künftig schneller, flexibler und häufiger abfahren. Das sind entscheidende Voraussetzungen für mehr Güter auf der Schiene: Bis 2030 will DB Cargo 30 Millionen Lkw ersetzen und so 10 Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fördert das Vorhaben mit mehr als 14,5 Millionen Euro im Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“. DB Cargo investiert zusätzlich rund 12 Millionen Euro.

Der Rangierbahnhof der Zukunft

Digitalisierung und Automatisierung revolutionieren die Zugbildung. Güterzüge lassen sich künftig schneller und effizienter zusammenstellen. Es sind mehr und häufigere Abfahrten möglich. Kunden profitieren von mehr Flexibilität. Die Mitarbeitenden werden entlastet.



DB Cargo nimmt das digitale Testfeld in München jetzt schrittweise gemeinsam mit Partnern aus Industrie und Wissenschaft in Betrieb. Die Innovationen kommen Kunden und Mitarbeitenden gleichermaßen zugute: durch mehr Flexibilität, schnellere und effizientere Abläufe sowie weniger körperlich anstrengende Arbeit.



Heute untersuchen Mitarbeitende die Züge vor Ort am Gleis auf ihren Zustand – bei Wind und Wetter. Dafür laufen sie die Züge wagenweise ab, was je nach Länge des Zugs bis weit über eine Stunde dauern kann. Sie prüfen, ob die Wagen beschädigt sind, Löcher in der Seitenwand aufweisen oder verbogene Teile haben. Das kann zum Beispiel passieren, wenn Güterwagen durch große Greifzangen mit schweren und sperrigen Gütern beladen werden. Das Ergebnis übermitteln sie über ein Tablet in das IT-System und notieren es zusätzlich auf Zetteln im Zettelkasten am Güterwagen. Künftig durchfahren Güterzüge eine Kamerabrücke, die von allen Seiten Bilder der einzelnen Wagen aufnimmt. Gemeinsam mit der Universität Wuppertal, der Hochschule Fresenius und den KI-Experten der DB entwickelt DB Cargo Algorithmen, die Schäden an Güterwagen automatisiert erkennen und melden. Die Technologie hat einen weiteren Vorteil: Sie kann den Güterwagen auch von oben prüfen. In München wird im August eine Kamerabrücke für diese optischen Tests aufgebaut.

Vor jeder Abfahrt prüfen Mitarbeitende die Bremsen: Sie kontrollieren an jeder Achse, ob die Bremsklötze tatsächlich anliegen und sich wieder lösen. Je nach Länge des Güterzugs kann dieser Kontrollgang bis zu 50 Minuten dauern. Pro Jahr sind das rund 1,2 Millionen Bremsproben. Künftig geht das deutlich schneller und aus der Ferne: Sensoren im Güterwagen prüfen die Funktion der Bremsen und übermitteln das Ergebnis digital.

In einem gemeinsamen Förderprojekt mit der Technischen Universität Berlin testet DB Cargo in diesem Jahr den ersten Zug mit Prototypen der automatisierten Bremsprobe. Ziel ist, gemeinsam mit dem Technischen Innovationskreis Schienengüterverkehr Anforderungen an ein genormtes System zu definieren, damit die automatisierte Bremsprobe europaweit eingesetzt werden kann.

Eine Abdrücklokomotive ist eine Rangier- und Verschiebelokomotive, die Güterwagen zu Güterzügen zusammenstellt. Künftig stattet DB Cargo die Lokomotiven mit Sensortechnik, die die Gleise und das Umfeld überwacht, sowie Leit- und Steuerungstechnik aus, die Antrieb und Bremse regelt. Gemeinsam mit der Technischen Hochschule Nürnberg hat DB Cargo bereits einen Sensorkasten entwickelt, der wie das „menschliche Auge“ mithilfe einer Videokamera, einer Wärmebildkamera, einem Laserscanner und einem Radar das Umfeld wahrnimmt. Im Güterbahnhof München-Nord wird die Technologie jetzt bis zur Anwendungsreife weiterentwickelt und getestet. Künftig sollen deutschlandweit bis zu 40 vollautomatische Abdrücklokomotiven auf Rangieranlagen im Einsatz sein.

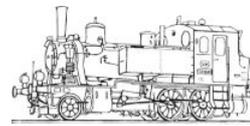
Im Schienengüterverkehr werden seit mehr als 100 Jahren fast ausschließlich Schraubenkupplungen verwendet. Um Wagen zu verbinden, legen Mitarbeitende einen 20 kg schweren Bügel auf den Haken des nächsten Wagens. Die Kupplung wird dann durch Drehen an einem Schraubgewinde hinter dem Bügel gespannt. Eine Digitale Automatische Kupplung (DAK) verbindet Güterwagen automatisch miteinander. Sie stellt ohne Handarbeit der Mitarbeitenden eine mechanische Verbindung zwischen den Wagen her und kuppelt die Luftleitung für die Bremse. Die DAK schafft zudem die Voraussetzungen für weitere Automatisierungen wie die Bremsprobe, weil sie erstmals eine stabile Stromversorgung für die Güterwagen sowie Datenleitungen ermöglicht und automatisch miteinander verbindet. Derzeit läuft ein Forschungsprojekt, das vom BMVI mit rund 13 Millionen Euro finanziert wird. Deutschlandweit werden verschiedene Prototypen einer DAK erprobt. Die DB und DB Cargo sind neben fünf weiteren Unternehmen beteiligt. Ab Ende des Jahres 2021 soll ein Testzug in Europa unterwegs sein, der mit einer ausgewählten DAK ausgerüstet ist. Ziel ist es, rund 500.000 Güterwagen in ganz Europa mit einer einheitlichen digitalen Kupplungstechnik auszurüsten (*Quelle: PM der DB, vom 07. Juni*).

Stadt Erlangen: Sachstandsbericht zum S- Bahn- Ausbau im VGN

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) berichtete in der 99. Sitzung des Grundvertragsausschusses über die aktuellen Aktivitäten und Zeitschienen der S-Bahnausbaupläne (vgl. Anlage 1). Im Folgenden werden die Informationen, welche die Stadt Erlangen betreffen, zusammengefasst.

S1 Fürth – Erlangen: Anbindung des „Fürther Bogens“ und des Mittelbahnsteigs Eltersdorf

Der Baubeginn der Hauptbauleistung ist unmittelbar an die Planfeststellung im Mai 2020 erfolgt. Ab dem 15.04.2022 soll der neue Bahnsteig Fürth-Klinikum (Fürth Unterfarnbach) anfahrbar und



grundsätzlich ein Takt von drei S-Bahnen pro Stunde und Richtung (im „Stolpertakt“) möglich sein. Der neu gebaute Mittelbahnsteig Erlangen- Eltersdorf soll ebenfalls ab dem 15.04.2022 anfahrbar sein. Aufgrund von Baustellen sind im zweiten Halbjahr 2022 jedoch Einschränkungen im 20-Minuten-Takt zu erwarten:

- 29.06.22 – 12.09.22: Baustelle Pegnitztal mit Umleiterverkehr des Regionalexpress über die linke Pegnitzstrecke und Ausfall des Laufer S-Bahn-Taktes. Ein Pendelzugbetrieb Nürnberg – Erlangen scheitert an fehlenden Bahnsteigkanten am Hauptbahnhof Nürnberg, da die Regionalexpress-Züge der linken Pegnitzstrecke an den Bahnsteigen 2 und 3 halten müssen.
- 17.10.22 – 12.12.22: Ausfälle auf der Strecke Bamberg – Nürnberg aufgrund Umleitungsverkehren für Fern- und Güterverkehr wegen der Baumaßnahme Würzburg – Ansbach. Es sind notwendige Ausfälle zu erwarten.
- Ein stabiler 20-Minuten-Takt nach Erlangen ist daher erst ab Dezember 2022 möglich.

S1 Fürth – Erlangen: Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen

Die Studie zur Geschwindigkeitserhöhung im Fernverkehr zwischen München und Berlin wurde von der Deutsche Bahn Netz AG im Dezember 2020 fertiggestellt. Eine vorgeschlagene Streckenoptimierung als Bündelungslösung mit der S-Bahn wurde als technisch umsetzbar bestätigt. In der Vorzugsvariante (siehe Anlage 1 Folie 5) für die S-Bahn zwischen Fürth-Unterfarnbach und Erlangen-Eltersdorf steht nur ein Gleis zur Verfügung, Verspätungen können deshalb hier nicht abgebaut werden. Durch die Aufnahme der „Maßnahmen zur zusätzlichen Fahrzeitverkürzung Nürnberg Erfurt“ in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans ergeben sich für den S-Bahn Ausbau neue Rahmenbedingungen. Die Ergebnisse der Planungen zur zusätzlichen Fahrzeitverkürzung müssen in die vom Bundesverwaltungsgericht Leipzig geforderte Mängelbehebung für den S-Bahn Anteil einfließen. Ziel ist (vorbehaltlich der Finanzierung) ein gemeinsamer Planfeststellungsbeschluss für den Fernverkehr und die S-Bahn. Eine konkrete Zeitschiene steht nicht fest.

S1 Fürth – Erlangen: Güterzugtunnel

Unter Berücksichtigung der beschriebenen geschwindigkeitserhöhenden Maßnahmen ist der Nachweis für eine Wirtschaftlichkeit des Güterzugtunnels erfolgt. Das Baurecht wird bereits für Dezember 2021 erwartet und eine Inbetriebnahme ist für Ende 2029 geplant.

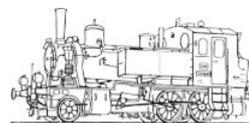
Bahnhof Erlangen als Teil des „BahnhofskonzeptPlus“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Das BMVI investiert in den barrierefreien Umbau und in Modernisierungs- und Attraktivierungsmaßnahmen von Bahnhöfen. Es bestehen mehrere Investitionsschwerpunkte, die sich je nach Größe des Bahnhofs bzw. Art oder Umfang der Modernisierung richten. Der Bahnhof Erlangen ist Teil des Investitionsschwerpunktes „Modernisierung von 40 kleinen und mittleren Empfangsgebäuden“. Diese Bahnstationen sollen unter anderem neugestaltete Wartebereiche, energetisch erneuerte Dächer und Fassaden inkl. Brandschutz oder weitreichende Barrierefreiheit erhalten.

Mehr Gewalt gegen Bahnbeschäftigte

Gewalt gegen Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter ist in Deutschland an der Tagesordnung. Im Corona-Jahr 2020 haben sich Bahn-Beschäftigte 2070 Mal an die Bundespolizei gewandt, weil sie zu Opfern von Übergriffen geworden waren. Das war 421 Mal häufiger als im Vorjahr, wie die Regierungsantwort auf eine Anfrage der Linken im Bundestag zeigt, die der Deutschen Presse-Agentur in Berlin vorliegt.

2019 waren es demnach 1649 von der Bundespolizei erfasste Gewaltstraftaten. 2018 waren es erst 1344. Im Jahr 2021 waren es nach den Daten der Bundespolizei allein in den ersten vier Monaten bereits 744 Gewalttaten. Gegen Beschäftigte anderer Bahnunternehmen gab es demnach 2020 443 Übergriffe.



Die Bahn wies dabei besonders auf Konflikte mit Maskengegnern hin. Einzelne, renitente Maskenmuffel haben den Bahnmitarbeiterinnen und -mitarbeitern das Leben im vergangenen Jahr schwer gemacht. Das Unternehmen akzeptiert keinerlei Übergriffe gegen das Bahnpersonal und hat eng abgestimmt mit der Bundespolizei dazu aufgefordert, ausnahmslos jeden einzelnen Zwischenfall zur Anzeige zu bringen.

Rund 20.000 Bahnmitarbeiter arbeiten mit Kundenkontakt. Körperliche Übergriffe gibt es immer wieder. Die Bahn nannte nun etwas andere Daten, nach denen Bahnbeschäftigte im Jahr 2020 insgesamt 2083 Mal im Dienst angegriffen worden seien. Hier seien Anzeigen bei Landespolizeien eingeschlossen. Die Zahl der Übergriffe sei demnach in etwa auf Vorjahresniveau geblieben. Etwa ein Zehntel der Fälle steht laut Bahn in Zusammenhang mit der Durchsetzung von Abstands- und Hygieneregeln während der Corona-Pandemie.

Klagen über Gewalt gegen Beschäftigte im öffentlichen Dienst nahmen in den vergangenen Jahren zu. Einer 2019 veröffentlichten Forsa-Umfrage im Auftrag des Beamtenbunds dbb zufolge werden Beschäftigte bei Polizei, Rettungsdienst oder Nahverkehr häufig beschimpft oder angegriffen. Insgesamt hatten 48 Prozent der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes nach eigenen Angaben bei der Arbeit schon einmal einen Übergriff auf sich erlebt. Beleidigungen kamen dabei am häufigsten vor, bei 89 Prozent der Betroffenen. Es folgten Anschreien (68 Prozent), körperliches Bedrängen (31 Prozent) und Schläge (17 Prozent).

Die Bahn reagiert auf die oft angespannte Stimmung - unter anderem bietet sie Mitarbeitern Deeskalations- und Verhaltenstrainings. Die Bundespolizei werte zudem 8000 Videokameras auf den Bahnhöfen und 33.000 Kameras in den Innenräume der Züge aus.

Die Bahn rüstet auch ein Stück weit auf - versuchsweise auch mit ungewöhnlichen Mitteln. Aktuell wird der Einsatz von Bodycams getestet - zunächst auf der Maintalbahn. In kritischen Situationen, zur Vorbeugung von Vandalismus oder zur Beweissicherung können Kundenbetreuer die mitgeführte Kamera aktivieren. Bevor sie auf Aufnahme drücken, müssen sie es mündlich ankündigen (Quelle: Radiokoeln.de, vom 16. Juni).

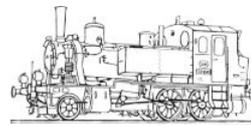
Vor 15 Jahren: Neuer Hauptbahnhof Berlin geht in Betrieb

Wie die Zeit vergeht! Am 26. Mai 2021 feiert der Berliner Hauptbahnhof seinen fünfzehnten Geburtstag. Seit seiner Eröffnung 2006 – pünktlich zur Fußballweltmeisterschaft in Deutschland – ist der Hauptbahnhof Herz und Motor des Berliner Schienennetzes. Hier kommen Touristinnen und Touristen an, hier fahren die Berliner ab, und das bequem und klimafreundlich auf der Schiene. Anlässlich seines Teenager-Geburtstags zieht die Deutsche Bahn (DB) nun Bilanz.

„Der Berliner Hauptbahnhof hat sein Versprechen der optimalen Verkehrsanbindung der Hauptstadt gehalten,“ so Cornelia Kadatz, Chefin der Berliner Fernverkehrsbahnhöfe. „Aus allen vier Himmelsrichtungen durchqueren die Züge diesen markanten Verkehrspalast, der nicht nur optisch hervorsteht, sondern auch das Herzstück der Mobilität in Berlin ist. Millionen Berlinerinnen und Berliner sowie Gäste der Stadt kommen Jahr für Jahr am Hauptbahnhof an. Zunächst war der Hauptbahnhof für viele ein Fremdkörper inmitten von Brachland, heute kann er mit Fug und Recht behaupten: Ich bin einer Berliner. Das ist auch das Verdienst der vielen Mitarbeitenden am Bahnhof, die jeden Tag – besonders während der Corona-Pandemie – dafür sorgen, dass unsere Fahrgäste sicher reisen und sich wohlfühlen.“

Der Erfolg des Hauptbahnhofs spiegelt sich auch in den Zahlen wider: Seit seiner Eröffnung sind die Reisendenzahlen um rund ein Viertel gestiegen. Waren es 2007 noch 265.000 Reisende und Reisende täglich, waren es Anfang 2020 bereits 330.000 am Tag. Damit zählt der Berliner Hauptbahnhof zu den meist frequentierten Bahnhöfen Deutschlands. Rund 1.300 Züge des Fern- und Nahverkehrs halten pro Tag am Bahnhof.

Seit vergangenem Jahr ist der Hauptbahnhof für Reisende noch besser erreichbar: Die U-Bahn-Linie U5 verkehrt nun zwischen Alexanderplatz und Hauptbahnhof und bindet den Berliner Osten noch besser an. Zur Eröffnung des BER im Oktober 2020 startete auch der neue Flughafen-Express (FEX) zwischen Berlin Hauptbahnhof und dem Flughafen BER. Mit dem ersten Teilstück der neuen City-S-Bahn sorgt die DB für eine schnellere Verbindung in den Norden Berlins. Fahrgäste können ab Dezember 2022 die Strecke zwischen den Stationen Gesundbrunnen und Hauptbahnhof nutzen.



Im Berliner Hauptbahnhof bietet die DB ihrer Kundschaft neue Services an: 2020 eröffnete die Bahn beispielsweise ihren ersten Coworking-Bereich „everyworks“ in der 10. Etage der Bügelbauten. Auf 1.500 Quadratmeter Bürofläche stehen insgesamt rund 300 Arbeitsplätze zur Verfügung. Die bundesweit erste DB Premium Lounge gibt es seit Mai 2021 im Hauptbahnhof. Zudem erwartet die Reisenden auf drei Etagen ein breites Einkaufsangebot. Insgesamt gibt es rund 80 Mieter für Gastronomie, Zeitschriften und Dienstleistungen. Seit der Eröffnung des Bahnhofs sind die Mietflächen durchgehend vermietet.

Der Bau des Berliner Hauptbahnhofs war zugleich Startschuss für die positive städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsviertels. Die Standortwahl in unmittelbarer Nachbarschaft zum Regierungsviertel war lang umstritten: Beim ersten Spatenstich war das Areal des heutigen Hauptbahnhofs Brachland, und auch bei seiner Eröffnung stand der Bahnhof wie ein Monolith in der sandigen Umgebung. Mittlerweile haben sich rund um den Hauptbahnhof diverse Hotels und Bürogebäude angesiedelt, wie zum Beispiel das „Cube Berlin“ auf dem Washingtonplatz, in dem unter anderem Büros der DB untergebracht sind. Auch das 2019 eröffnete Futurium befindet sich in direkter Nähe zum Bahnhof. Ein neues Wohngebiet erstreckt sich rund um den Humboldthafen.

Um den vielen Bahnreisenden in der Hauptstadt Anfang der Neunzigerjahre gerecht zu werden, benötigte Berlin ein neues Verkehrskonzept für den Schienenverkehr. Ein neuer Hauptbahnhof als zentraler Knotenpunkt sollte für eine verbesserte Verkehrsanbindung sorgen. Mit der Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs 2006 entstand so erstmals in der Geschichte der Hauptstadt ein Bahnhof für alle Fernzüge und ein Verbindungsstück zwischen der Ost-West- und der Nord-Süd-Achse.

Entworfen wurde der Bahnhof von den Hamburger Architekten von Gerkan, Marg und Partner. Seine außergewöhnliche Architektur wurde mit diversen Preisen ausgezeichnet, unter anderem mit dem Preis des Deutschen Stahlbaues 2008 und dem Internationalen Architekturpreis des Chicago Athenaeum 2007. Allianz pro Schiene kürte den Berliner Hauptbahnhof zum „Bahnhof des Jahres 2007“ (Quelle: PM der DB vom 21. Mai).

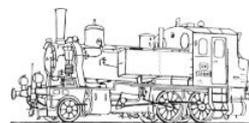
Vor 30 Jahren: Der ICE1 geht am 2. Juni in den Fahrplanbetrieb

Am 2. Juni 1991 fuhr der erste reguläre ICE um 5:53 Uhr in Hamburg-Altona Richtung München ab, in der Gegenrichtung erfolgte die Abfahrt in München um 6:41 Uhr. Zuvor wurde am 29. Mai 1991 der ICE-Betrieb mit einer Sternfahrt von Bonn, Hamburg, Mainz, Stuttgart und München zum neuen Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe eingeweiht. Nachdem die Züge parallel in den Bahnhof eingefahren waren, stellte Bundespräsident Richard von Weizsäcker um 12:00 Uhr symbolisch das Ausfahrtsignal auf „Fahrt“ und sagte: „Der Hochgeschwindigkeitsverkehr in der Bundesrepublik Deutschland ist damit eröffnet.“ Dem Triebfahrzeugführer des planmäßigen Premierens-ICE übergab er symbolisch den Schlüssel für den Zug.

Die Markteinführung des Produktes ICE, als Nachfolger des Intercitys als Spitzenprodukt der Bahn erfolgte unter dem Slogan „Doppelt so schnell wie das Auto, halb so schnell wie das Flugzeug“. Eine den ICE-Start begleitende Werbekampagne hob unter anderem Geschwindigkeit, Komfort und weitere Besonderheiten der neuen Züge hervor und betonte den revolutionären Charakter des neuen Spitzenproduktes. In der Printwerbung wurden unter anderem Triebköpfe, Bugpartien, Mittelwagen (innen und außen) gezeigt, begleitet von Texten wie: „Vor 156 Jahren galt Bahnfahren als aufregend. Jetzt ist es wieder soweit.“ „250 Spitze. Entspannung serienmäßig.“, „Ein neues Gefühl für Zeit, Raum und Komfort.“ oder – in Anspielung auf das modern anmutende Innendesign des Zuges – „Am 2. Juni 1991 startet das Raumfahrtprogramm der Bahn.“ Darüber hinaus wurden sechs Werbespots im Fernsehen gezeigt 1991 gab die Bundesbahn rund 18 Millionen D-Mark für die Werbekampagne rund um den ICE aus – mehr als für jede andere Kampagne zuvor.

Der ICE war von Beginn an zuschlagpflichtig. Die ICE-Aufpreise richteten sich nach dem Gewinn an Reisezeit gegenüber den IC-Zügen. Der Aufschlag gegenüber den IC-Fahrpreisen lag zur Einführung des ICE zwischen 3,40 und 24,00 D-Mark in der zweiten sowie zwischen 4,00 und 40,00 D-Mark in der ersten Klasse. Im Vergleich zum IC stiegen die Tarife um durchschnittlich 14 Prozent.

Laut Bahngaben nutzten in den ersten 100 Betriebstagen 2,5 Millionen Reisende die Züge, 25 Prozent mehr, als im Vorjahr auf den befahrenen Strecken unterwegs waren. Ein Fünftel der Reisenden waren Neukunden, die durchschnittliche Auslastung lag bei 54 Prozent (Intercity: 48 Prozent). Die 26 ICE-Einheiten erreichten eine Pünktlichkeit von 82 Prozent.



Mit der Einführung des ICE sank die Reisezeit beispielsweise zwischen Hamburg und Frankfurt am Main um 62 Minuten, zwischen Hamburg und Stuttgart – unter Nutzung beider Neubaustrecken – ging die Reisezeit sogar um 115 Minuten zurück. Keine oder nur geringe Reisezeitvorteile erzielte der Zug dagegen im Bestandsnetz. So sank die Reisezeit auf der Filstalbahn zwischen Ulm und Stuttgart im Vergleich zu den Zügen des TEE- und Intercity-Systems nur um fünf Minuten.

Neben der hohen Reisegeschwindigkeit (250 gegenüber 200 km/h) wurde auch der Komfort des ICE gegenüber dem Intercity deutlich verbessert. So wurden die Wagen gegenüber den damals modernsten IC-Wagen um 20 Zentimeter verbreitert, es sind damit die breitesten Personenwagen, die jemals im Dienst der DB standen. Zusätzlich wurde der Sitzabstand um rund 8 Zentimeter vergrößert, die Zahl der Sitzplätze in den Wagen der zweiten Klasse bei gleicher Länge von 88 auf 66 reduziert. Der Sitzabstand in der zweiten Klasse (Reihenbestuhlung) lag bei 1025 Millimetern.[25] die Rückenlehnen der Sitze ließen sich bis zu 40 Grad verstellen. Die Rückenlehne war ebenso stufenlos verstellbar wie das Sitz- und das Kopfkissen. Weitere Komfortmerkmale waren ein besonders breiter Einstieg, breite Mittelgänge, automatisch öffnende Innen- sowie per Knopfdruck öffnende Außentüren. Zu den weiteren Komfortmerkmalen zählten eine Klimaanlage mit indirekter Belüftung, Garderoben, Schließfächer, Telefonzellen in der ersten und zweiten Klasse, ein Audiosystem mit acht Kanälen an allen Plätzen sowie Videobildschirme an manchen Plätzen beider Klassen. Ein Fahrgastinformationssystem auf Bildschirmtext-Basis informierte unter anderem über Fahrgeschwindigkeit, Zwischenhalte und Angebote der Bahn. Servicertasten ermöglichten es den Reisenden der ersten Klasse einen Zugbegleiter vom Platz aus zu rufen. Per Eurosignal des Europäischen Funkrufdienstes und einem Zug-Anrufbeantworter waren Fahrgäste auch während der Fahrt erreichbar.

Erstmals wurden mit dem ICE auf deutschen Schienen reine Raucher- und Nichtraucherwagen geschaffen, ohne die zuvor übliche Trennung innerhalb eines Wagens. Die Zugbildung orientierte sich an den InterCity-Zügen: Zwischen den Wagen der ersten und zweiten Klasse wurde ein Speisewagen eingereiht.[28] Betrieblich wurden die ICE-Züge als nicht trennbare Ganzzüge behandelt. Eine grundlegende Neuerung war die zeitsparende Wartung der Züge im neu errichteten ICE-Betriebswerk Hamburg-Eidelstedt. Diese erfolgte auf drei Ebenen gleichzeitig, wobei technische Störungen per Funk vorgemeldet wurden.[29]

Mit dem ICE fand auch eine Reihe technischer Neuerungen Einzug in den Eisenbahnbetrieb, beispielsweise der bei Bombardier in Mannheim entwickelte Drehstromantrieb (aus der Baureihe 120), elektronische Fahr- und Bremssteuerung und eine zuginterne Datenübertragung per Lichtwellenleiter. Zu den Neuerungen im Service zählte die Ausgabe von Gutscheinen an Reisende, wenn ICE-Züge mehr als 30 Minuten verspätet waren.

Mit der Einführung des ICE zwischen Dresden, Leipzig und Frankfurt am Main war das ICE-Netz Ende Mai 2000 auf sieben Linien mit einer Länge von insgesamt rund 5000 Kilometern angewachsen. Die meistfrequentierten ICE-Knoten Frankfurt am Main und Hannover verzeichneten dabei bis zu sechs abfahrende ICEs pro Stunde.

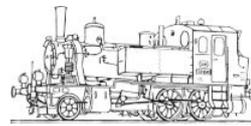
Vor 50 Jahren: Radevormwald- Dahlerau 27. Mai 1971

„In einer Zeit, in den Gedanken an Not und Leid in die äußersten Ecken des Bewusstseins drängt, in einer Zeit, in den Gedanken an Tod und Sterben allenfalls in die Sterbezimmer von Krankenhäusern und Altersheimen verbannt, in einer Zeit, die, beflügelt durch Weltraumflugkörper, blind an den Fortschritt glaubt und alles für durch den Menschen machbar hält, hat das Schicksal in voller Größe und Wucht zugeschlagen und die Nichtigkeit alles Menschenwerkes wieder einmal offenbart.“

Prof. Dr. H. M. Oeftering – Präsident der Deutschen Bundesbahn, 1971

Bei einem Eisenbahnunfall kollidierten am 27. Mai 1971 auf der Wuppertalbahn zwei Züge bei Dahlerau, einem Ortsteil von Radevormwald. Dabei starben 46 Menschen, davon 41 Schüler der Radevormwalder Geschwister-Scholl-Hauptschule. Es war der Eisenbahnunfall mit den meisten Todesopfern der Deutschen Bundesbahn.

An jenem Abend waren zwei Abschlußklassen der Schule in einem Sonderzug auf dem Rückweg von einer Klassenfahrt nach Bremen. Kurz nach 21 Uhr befuhr der Sonderzug mit der Zugnummer Eto 42227 die eingleisige Eisenbahnstrecke Wuppertal-Oberbarmen – Remscheid- Lennep (Wup-



pertalbahn). Planmäßig sollte es ab Wilhelmsthal weiter zum Zielpunkt Radevormwald gehen. Der Sonderzug bestand aus dem zweiteiligen Uerdinger Schienenbus mit den Nummern 795 375-5 und 995 325-8. In dem Zug befanden sich insgesamt 71 Fahrgäste. Die meisten gehörten zu zwei Klassen einer Jahrgangsstufe der Radevormwalder Geschwister-Scholl-Hauptschule auf einer Schulabschlussfahrt mit Lehr- und Begleitpersonen. Die dritte Klasse dieser Jahrgangsstufe, die ebenfalls hätte mitfahren können, hatte vorher zugunsten einer anderen Art Abschlusfeier verzichtet, welche dann aus einsehbaren Gründen nicht stattfand.

Der Sonderzug hatte an dem Abend etwa dreißig Minuten Verspätung, was die Planung einer Zugkreuzung mit einem in der Gegenrichtung planmäßig verkehrenden Güterzug erforderte. Dieser Güterzug war Ng 16856, gefördert von der Diesellok 212 030 – 1. Und die Zugkreuzung war in Absprache zwischen den Fahrdienstleitern in Wuppertal- Beyenburg und Dahlerau eben nach Dahlerau gelegt worden.

Um das Verhängnis an jenem Abend im Jahr 1971 zu verstehen, muß man sich über die Betriebsabwicklung im Bahnhof Dahlerau, der auf einen Gutteil der Nebenstrecken auf dem Gebiet der damaligen DB zutraf, generell klar werden.

Der Bahnhof Dahlerau lag an der eingleisigen Strecke Wuppertal- Oberbarmen – Remscheid- Lennep, die es heute nicht mehr gibt. Der Sonderzug kam aus Richtung Wuppertal- Beyenburg, der Güterzug aus Richtung Dahlhausen. Der Bahnhof Dahlerau lag dazwischen und war streckenseitig mit Einfahrsignalen ausgestattet, aber im damals durch einen Fahrdienstleiter besetzten Bahnhof gab es statt Ausfahrtsignalen nur H- Tafeln. Die Einfahrsignale standen in der Regel auf Hp0, also „Halt“. Das war aber kein „Muß“ bis dahin. Ein sich annähernder Zug machte durch Achtungspfiff auf seine Position aufmerksam. Der Fahrdienstleiter stellte dann die Einfahrt, was kein Problem darstellte, da die H- Tafel (Signal Ne5) im Bahnhof als Haltauftrag galt. Fanden in einem Bahnhof planmäßig Zugkreuzungen statt, war das in Spalte 4 des Buchfahrplans mit einem „H“ vermerkt. Für den Ng 16856 stand dieser Vermerk an jenem Abend nicht im Fahrplan, weil die anstehende Zugkreuzung nicht planmäßig war.

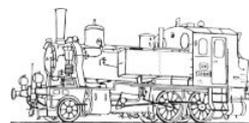
Nun war die H- Tafel einfach nur ein Schild mit einem H drauf, eine technische Absicherung gab es nicht. Nur der Fahrdienstleiter hätte den Haltauftrag aufheben können. Er hätte sich dazu aus seinem Dienstraum heraus auf den Bahnsteig begeben und dem Lokpersonal den Befehlsstab („Kelle“) zeigen müssen. Geschah das nicht, hatte der Zug am Bahnhof zu halten.

Noch dazu waren beide Züge – weder der Triebwagen noch die BR 212 – mit Zugbahnfunk ausgerüstet. Im Fall eines Verhängnisses, zum Beispiel im Fall einer versehentlichen Vorbeifahrt an der eigentlich „Halt“ gebietenden H- Tafel, gab es für niemanden eine Möglichkeit, die Triebfahrzeugführer zu informieren und das Verhängnis zu stoppen. Wie gesagt: Eine technische Sicherung gab es nicht.

Und drittens waren beide Triebfahrzeugführer – weder der Triebfahrzeugführer des Sonderzuges noch der des Güterzuges – über die Zugkreuzung informiert. Diese war nur zwischen den Fahrdienstleitern besprochen und zur Vorbereitung der Kreuzung standen lediglich 8 Minuten zur Verfügung.

So also war die Situation: Der Sonderzug aus Wuppertal- Oberbarmen war verspätet, aus Dahlhausen kommend fuhr in Dahlerau zuerst der Güterzug ein. Hier sollte die Zugkreuzung stattfinden. Hierzu hatte der Güterzug in den Bahnhof einzufahren und zu halten. Soweit ist eigentlich alles klar, auch mit Rückblick ins Jahr 1971. Warum es trotzdem zur Katastrophe kam, ist bis heute nicht geklärt. Sachlich ist es vielleicht geklärt, aber nicht juristisch. Und das wird auch so bleiben.

Der Güterzug hielt jedenfalls nicht an. Es steht zweifelsfrei fest, daß sich der Fahrdienstleiter Dahlerau aus dem Dienstraum heraus auf den Bahnsteig begab. Es steht auch zweifelsfrei fest, daß die beiden Lokführer des Güterzuges dies wahrnahmen, und als Auftrag zur Weiterfahrt interpretierten. Der Fahrdienstleiter gab später zu Protokoll, daß er extra mit einer roten Blende im Befehlsstab ein zusätzliches, gemäß der Signalordnung im Betriebsablauf jedoch nicht übliches Haltesignal gegeben habe. Ein Nothaltssignal (Sh 3) wurde dem langsam einfahrenden Nahgüterzug vom Fahrdienstleiter nicht gegeben. In der Nachstellung zum Unfallhergang verdeutlichte der Fahrdienstleiter von Dahlerau, dass er bei der Annäherung des Güterzuges den Arm ausgestreckt nach oben gehalten hatte (Körperhaltung beim Durchfahrauftrag Zp 9) und keine kreisende Armbewegung (Körperhaltung beim Nothaltssignal Sh 3) signalisierte.



Der Fahrdienstleiter konnte später nicht mehr befragt werden, warum er überhaupt den Dienstraum vor Einfahrt und Halt des Güterzuges verlassen hat. Es bestand keine Notwendigkeit dazu. Doch der Fahrdienstleiter, der an jenem verhängnisvollen Abend in Dahlerau Dienst tat, kam ungefähr ein Jahr später bei einem nicht selber verschuldeten Autounfall ums Leben. Damit stehen bis heute Aussage gegen Aussage. Einen Gerichtsprozeß zur Feststellung der Schuld gab es nicht.

Es stellen sich bis heute verschiedene Fragen, die niemals mehr beantwortet werden können. Warum verließ der Fahrdienstleiter in Dahlerau bei Einfahrt des Güterzuges seinen Dienstraum? Traute der dem Lokpersonal nicht zu, die H- Tafel wirklich als Haltauftrag wahrzunehmen? Wollte er die Lokführer über die außerplanmäßige Kreuzung informieren? Der Güterzug verkehrte einigermäßen regelmäßig und bekam sonst auf seiner Fahrt immer Durchfahrt. Befürchtete der Fahrdienstleiter „Gewohnheitsrecht“, d. h. befürchtete er, daß die Lokführer den Güterzug, weil dieser eben „gewöhnlich“ Durchfahrt erhielt, auch ohne Fahrtauftrag weiterfahren? Und: Gesetzt den Fall, der Fahrdienstleiter hatte das Licht seiner „Kelle“ tatsächlich rot abgeblendet und auch in Richtung der Lokführer des Güterzuges gezeigt, warum nahmen das die Lokführer nicht wahr? Bemerkten sie auch in der Folge nicht, daß der Fahrdienstleiter dem Zug nachlief? Und daß sie die Einfahrweiche in Richtung Wuppertal- Beyenburg auffuhren, da diese bereits für die Einfahrt des Sonderzuges gestellt war?

Wie gesagt: Die Fragen können nicht mehr beantwortet werden. Was danach passierte, ist allerdings klar. Der Fahrdienstleiter Dahlerau kontaktierte seinen Kollegen in Beyenburg mit dem Ziel, den Sonderzug aufzuhalten, doch dazu war es zu spät. Der Sonderzug hatte den Bahnhof bereits verlassen. Auch befanden sich zwischen beiden Bahnhöfen keinerlei Signale, durch die vielleicht die Züge noch aufzuhalten gewesen wären.

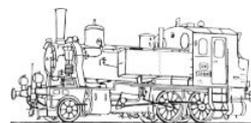
Etwa 800 Meter hinter dem Bahnhof Dahlerau stießen die beiden Züge hinter einer Kurve zusammen. Die Güterzuglokomotive war fünfmal schwerer und etwa einen Meter höher als der zweiteilige Schienenbus. Zudem lag deren Stoßebene ca. 20 cm höher als die des Schienenbusses. Infolge dessen kletterte sie auf diesen auf, was die schier unbeschreiblichen Zerstörungen an dem Sonderzug erklärt. Der Schienenbus wurde 100 Meter weit zurückgeschoben, der Motorwagen dabei auf etwa ein Drittel seiner Länge zusammengepresst.

41 Schüler, zwei Lehrer, eine Mutter sowie zwei Bahnbeamte starben. 25 Personen erlitten zumeist schwere Verletzungen. Ein Schüler überstand den Unfall unverletzt. Dieses Unglück hatte die Ausmaße der Unglücke von Aitrang (09.02.1971) und Rheinweiler (21.06.1971) bei weitem übertroffen. Zur Räumung der Unglücksstelle wurde ein Hilfszug aus Wuppertal- Vohwinkel nach Dahlerau beordert. Nach den Ermittlungen der Unglücksursache vor Ort wurden die Wrackteile der Schienenbusse zur Verschrottung freigegeben. Die Maschine des Güterzuges trug nur leichte Schäden davon und wurde wieder aufgearbeitet.

Die Ermittlungen zur Unglücksursache dauerten über ein Jahr an. Im Kern drehte sich alles um die Frage, warum der Güterzug in Dahlerau nicht angehalten hatte. Als Ergebnis stand später fest: Es war menschliches Versagen. Die betriebliche Situation war eine Ausnahme. Vielleicht hatte es der Fahrdienstleiter besonders gut machen und die Lokführer des Güterzuges über die außerplanmäßige Zugkreuzung informieren wollen. Aber er wählte die falsche Signalgebung, mit verheerenden Folgen.

Der Fahrdienstleiter von Dahlerau hatte, nachdem er den Zusammenstoß nicht mehr verhindern konnte, noch die Rettungsleitstelle alarmiert. Aus dem Radevormwalder Stadtzentrum sowie aus den Städten Wuppertal, Remscheid und Solingen kamen Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr und Polizei sehr schnell zur Unfallstelle. Die Rettungsarbeiten wurden durch eine schwer begehbare Hanglage zwischen Straße und der Wupper erschwert. Hinzu kamen Eltern, die am Bahnhof Radevormwald wartend von dem Unfall erfahren hatten und nun ihre Kinder suchten, und unzählige Schaulustige, die durch die Signalhörner der Einsatzfahrzeuge angelockt worden waren.

Die Retter konnten vielen Verletzten rechtzeitig die nötige Hilfe leisten, dadurch überlebten 25 Menschen trotz schwerer Verletzungen. Die Toten wurden zur Identifizierung in die Turnhalle Bredderstraße gebracht. Nach Abschluss der Spurensicherung am Unfallort wurde das Wrack des Schienenbusses im September 1971 verschrottet. Die Lokomotive des Güterzuges wurde repariert. Sie blieb bis 2002 im Bestand der DB und war anschließend bis 2010 bei Alstom im Einsatz. Zumindest im Jahr 2018 war die Lokomotive, stark umgebaut, noch bei einem privaten Eisenbahnunternehmen in Betrieb.

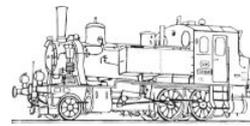


Als eine Konsequenz aus dem Unfall wurde verboten, die roten Blenden der Befehlsstäbe weiterhin zu nutzen, um Verwechslungen zu vermeiden. Eine weitere Konsequenz war, dass Züge, die in einem Bahnhof ohne Ausfahrtsignale eine Zugkreuzung hatten, vor dem Einfahrtsignal zu warten hatten, bis der Gegenzug an der H-Tafel im Bahnhof zum Stehen gekommen war. Auch die Ausrüstung mit Zugbahnfunk wurde nun bei der Deutschen Bundesbahn vorangetrieben und 1972 wurde die Vorschrift DS 436 (Zugleitbetrieb) veröffentlicht.

Obwohl die Vorbereitungen für die Stilllegung der Wuppertalbahn schon begonnen hatten, erhielten der Bahnhof Dahlerau und der benachbarte Bahnhof Beyenburg 1975 ein elektromechanisches Stellwerk einschließlich Ausfahrtsignalen und Indusi, die aber nach Einstellung des Personenverkehrs 1979 im Laufe des Jahres 1980 wieder ausgebaut wurden.

Die Mehrzahl der ums Leben gekommenen Schüler wurde auf dem Kommunalfriedhof in Radevormwald in einem gemeinsamen Gräberfeld beigesetzt. Zur Beerdigung am 2. Juni 1971 kamen etwa 10.000 Menschen, unter ihnen auch Bundeskanzler Willy Brandt, Bundesverkehrsminister Georg Leber und Bundesratspräsident Hans Koschnick. In Radevormwald blieben die Geschäfte geschlossen und in vielen Schaufenstern lagen Beileidsbekundungen aus. Geplante Veranstaltungen wurden abgesagt, Taxis hatten Trauerflor, die Feuerwehr stand Ehrenwache. Beileidsbekundungen und Trauerkränze kamen nicht nur von der Bundesbahn und umliegenden Städten, sondern auch aus Frankreich und England. Auf der nahegelegenen Bahnstrecke wurde der Zugverkehr während der Trauerfeier ausgesetzt.

Ein steinernes Denkmal mit der Inschrift „Von den vier Winden komme Geist und hauche über diese Toten, damit sie wieder lebendig werden“ (Vision des Ezechiel, Ez. 37,9) wurde von Bildhauer Hans Gerhard Biermann geschaffen und neben den Gräberreihen aufgestellt.



WOANDERS GELESEN

Wenn die S4 wieder mal falsch abbiegt...

(fa) Manchmal läuft es einfach blöd. Erst blieb im Bahnhof Stein ein Güterzug liegen, und zwar so unglücklich, daß die durchgehenden Hauptgleise nach Nürnberg Hbf nicht mehr befahrbar waren. Nun hatte die Bahn entgegen ihrer sonst üblichen Vorgehensweise und völlig überraschend vor einigen Jahren das Umfahrgleis 5 reaktiviert, es an das Streckengleis Nürnberg – Ansbach angeschlossen und sogar mit einem neu gebauten Bahnsteig ausgestattet. Es bestand also die Möglichkeit, den Gesamtverkehr Nürnberg und Ansbach über besagtes Gleis 5 und weiter bis Schweinau auf dem Ansbacher Streckengleis abzuwickeln. Zwischen dem Rangierbahnhof und Ansbach war das im Bahnhof Stein über das vom Personenverkehr nicht mehr bediente Gleis 1 möglich. Und vermutlich war das auch der Plan der Betriebsleitung.

Nur – manchmal läuft es eben blöder: Eine Weiche, dringend notwendig zur Herstellung des Fahrweges der S4 und RE- Züge zwischen Ansbach und Nürnberg über eben das Gleis 5 in Stein, versagte ihren Dienst. Damit war keine Fahrt mehr zwischen Nürnberg Hbf und Ansbach möglich, jedenfalls nicht auf dem direkten Weg. Nun gab es prinzipiell zwei Möglichkeiten, die Lage aufzulösen: Komplette Betriebseinstellung oder Führung der Reisezüge über den Rangierbahnhof. Das ist zwar ein ziemlicher Umweg, aber besser als das Abwarten auf freier Strecke und auf unbestimmte Zeit. Mindestens für eine S4, die von Ansbach kommend Richtung Nürnberg Hbf unterwegs war, hat man das so gemacht. Also: Fahrweg nach Gleis 1 gestellt und das Züglein auf die beschauliche Reise um den Nürnberger Süden herum geschickt.

Was die Fahrgäste in der S4 freilich weniger begeisterte, verspätete sich ihre Ankunft in Nürnberg Hbf erheblich – um die 45 Minuten werden es wohl am Ende gewesen sein. Mehr noch, da die Fahrgäste über keinerlei Information verfügten, was ihnen diesen unfreiwilligen Ausflug eingebrockt hatte. Weil – es gibt die Tage, an denen alles einfach nur saublöd läuft – just in jenem Zug, der umgeleitet wurde, auch noch die interne Kommunikation nicht funktionierte. Sprich: der Lokführer machte eine Durchsage, die kam aber in den Fahrgasträumen nicht an.

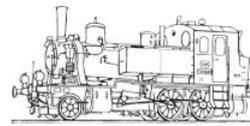
Nun können die „üblichen Verdächtigen“ wieder genüßlich über den desolaten Zustand der Bahntechnik bashen. Nüchtern betrachtet handelt es sich um drei Einzelereignisse, die eben zeitlich und örtlich zusammen kamen – Grundprinzip einer Katastrophe, die hier darin bestand, daß die S4 trotzdem Nürnberg Hbf erreichte, bei der derzeitigen Denke im Hause DB AG auch nicht unbedingt selbstverständlich.

Die Vorgänge unter den Fahrgästen in der betroffenen S4, wenigstens unter einigen von ihnen, geben allerdings auch Anlaß, grundsätzlich über die geistige Verfassung mancher Zeitgenossen nachzudenken. Vor allem jener, deren Gedanken dann ungefiltert (!) in der regionalen Presse nachzulesen waren.

Sehr richtig: die Triebzüge der Baureihen 442 und 440, welche die Verkehre der Nürnberger S-Bahn erbringen, sind jeweils mit zwei Endführerständen ausgerüstet. Daraus eine Entführung abzuleiten, ist resultierend aus sehr einfachen Überlegungen (Abhandensein einer realen Bedrohung durch Personen und Waffen z. B.) und nicht zuletzt aus orthografischen Gründen mehr als gewagt. Zudem sind Eisenbahnzüge, anders als Autos oder Flugzeuge, zum Befahren eines Fahrwegs gezwungen, auf den der Lokführer in den seltensten Fällen selber Einfluß nehmen kann. Er kann also nicht einfach mal „falsch abbiegen“. Für ihn „erledigt“ das der Fahrdienstleiter.

Woanders im Zug wurde der Notfallknopf gedrückt... (Welcher Notfallknopf eigentlich? Die Notbremse war es jedenfalls nicht.) Es ist nicht bekannt, wer da was gedrückt hatte, aufgrund mannigfaltiger Drückmöglichkeiten für Fahrgäste im Zug ist auch jegliche Spekulation müßig und unterbleibt hier aus diesen Gründen.

Was also tun in einer solchen Situation? Etwas Auffassungsgabe und Beobachtungsvermögen sind erstmal Grundvoraussetzung für jegliche weitere Aktion. Beides steht naturgemäß der notorischen Malträtierung der iPhone- Bedienoberfläche entgegen. In welche Richtung bewegt sich der Zug? Wo befinde ich mich? Die ewigen Fragen des Lebens: Woher komme ich, wo bin ich gerade und wohin will ich? Da sind einschneidende Entscheidungen zu fällen. Am aussichtsreichsten ist ein beherzter Gang in Fahrtrichtung des Zuges, bis es nicht mehr weiter geht und eine unscheinbare



Tür den Weg versperrt. Auf (nicht aggressives!) Anklopfen wird einem aufgetan und man bringt sein Anliegen in einem unter Erwachsenen üblichen Ton (ruhig und freundlich) vor. Im Regelfall kriegt man da auch eine Antwort, hier im konkreten Fall verbunden mit der Gegenfrage: „Ups, haben Sie meine Durchsage nicht gehört?“ Daran kann sich vielleicht eine kurze Erklärung des Lokführers anschließen, vielleicht auch ein kurzes, entspanntes Gespräch. Es wäre so einfach gäbe es nicht eine gravierende Hürde: Ist der Zug zweiteilig und befindet man sich nun ausgerechnet im hinteren Zugteil, macht das ganze natürlich wenig Sinn.

Und dann bringt man die Nachricht unter die übrigen Fahrgäste. Eigentlich nicht so schwer, das alles, sollte man meinen... (Quelle: nordbayern.de vom 19. Mai)

Posse im Ruhrgebiet – oder: Bahnradweg mal ganz anders

Der Radschnellweg Ruhr 1, kurz RS 1, soll über 114 Kilometer zwischen Moers und Hamm durchs Ruhrgebiet führen. Ein Mammutprojekt, das nur quälend langsam vorankommt und seit mehr als zehn Jahren Planer, Behörden, Anwohner und Radfahrer beschäftigt.

Durchgängig befahren lässt sich nur ein rund 12,5 Kilometer langes Teilstück zwischen dem Essener Campus der Universität Duisburg-Essen und der Hochschule Ruhr West in Mülheim an der Ruhr. Mitte Juni kam ein neues drei Kilometer langes Teilstück zwischen Gelsenkirchen und Wattenscheid hinzu sowie eine 82 Meter lange Brücke über den Berthold-Beitz-Boulevard in Essen.

Und nun der Ärger mit der Bahn, ausgerechnet. Eigentlich lassen sich neue Radfahrschnellstraßen nur auf alten Bahntrassen problemlos umsetzen. Die Wege auf oder neben den Gleisen bieten im dicht besiedelten Ruhrgebiet Platz für einen rund 4 Meter breiten Streifen für Radfahrer und bis zu 3,5 Meter für Fußgänger. Doch auch auf den vermeintlichen freien Flächen gibt es Probleme: Die zuständigen Verwaltungsabteilungen stecken sich gegenseitig Knüppel zwischen die Speichen.

Zwar tauschen sich der Landesbetrieb Straßen.NRW und die Deutsche Bahn seit Beginn der Planungen zum RS1 regelmäßig aus. Doch irgendetwas muss in den vergangenen Monaten schiefgelaufen sein. Jetzt stehen sie da. 83 neue Oberleitungsmasten. An einer Bahnstrecke in Essen-Kray, einbetoniert auf einem alten Gleisabschnitt, umringt von Unkraut und wilden Blumen. Das Problem: Genau dort, südlich der Bahnstrecke zwischen Essen und Bochum, soll demnächst ein Radschnellweg entlangführen, die Strecke ist seit Jahren dafür eingeplant.

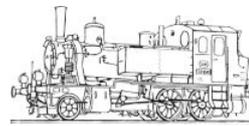
Um die Flächen und Grundstücke des Bahnbetriebs kümmert sich bei der Bahn die Abteilung Liegenschaften. Sie verhandelt mit Straßen.NRW und stellt Flächen für Radwege wie dem RS1 zur Verfügung. Die Abteilung DB Netz Energie hingegen verantwortet die Sanierung der angrenzenden Bahnstrecke mit den dazugehörigen Oberleitungsmasten.

Für den Neubau sahen die Mitarbeiter Freifläche und Platz auf der geplanten Radstrecke – und montierten die 83 Masten für die Oberleitungen auf einem Streckenabschnitt von mehr als zwei Kilometern. Der RS1 ist auf einer Länge von etwa 600 Metern betroffen. Anscheinend wussten die DB-Leute nichts von der Fahrradstrecke – oder wollten davon nichts wissen. Straßen.NRW hat es kalt erwischt, die Behörde versucht es mit Schadensbegrenzung. Man werde sich mit der Bahn zusammensetzen, heißt es.

Eine Bahnsprecherin teilte auf Nachfrage mit, dass die alten Oberleitungen zwingend ersetzt werden mussten. Dabei waren weitere Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, etwa die unter den Gleisen verlaufende Tiefenentwässerung. Über die Planungen hatte die Bahn alle Beteiligten nach eigenen Angaben bereits 2018 informiert.

Den Landesbehörden bleibt offenbar nichts anderes übrig, als die Strecke neu zu planen. Die Grundstücke gehören der Bahn. Das Verkehrsministerium jedenfalls arrangiert sich mit dem Desaster und lässt wissen: »Die Planer des Landesbetriebs Straßenbau werden die in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagene Streckenführung des RS1 entsprechend der aktuellen Begebenheiten vor Ort weiterentwickeln.

Zumal es sich nicht um das einzige Kommunikationsproblem zwischen der Bahn und einer Behörde handelt, die mit der Radwegplanung betraut ist. Die »Allee des Wandels« zwischen Gelsenkirchen und Herten im nördlichen Ruhrgebiet wird erst einmal doch nicht fortgeführt. Der Regionalverband Ruhr (RVR), der alte Bahntrassen kauft und zu Radwegen umbaut, erhält von der Bahn nun doch nicht die erforderlichen Grundstücke: Die Bahn will angeblich alte Trassen reaktivieren. Damit verzögert sich der Bau von fünf Kilometern bis 2025.



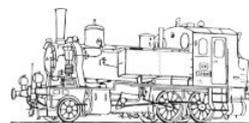
Für den RS1 sucht die Bahn nun mit den Kommunen und Straßen.NRW nach einer Lösung. Die Fertigstellung des RS1 und des Teilstücks in Essen-Kray bis etwa Ende 2026 soll jedenfalls nicht in Gefahr sein. Obwohl eines nach Angaben der Bahn klar ist: „Die Masten bleiben dort stehen“ (Quelle: Spiegel online SPON.de, vom 23. Juni, gekürzt).

KURZ NOTIERT

Traktionswechsel auf der Bodensee- Oberschwaben- Bahn: Der elektrische Betrieb der „Geißbockbahn“ ab Dezember 2021 ist gesichert. Acht Triebzüge der Baureihe ET 426 fahren dann zwischen Friedrichshafen und Aulendorf. Vorausgegangen waren umfangreiche Verhandlungen der BOB-Verantwortlichen mit den verschiedenen Vertragspartnern, insbesondere mit dem Land Baden-Württemberg als Auftraggeber der BOB. Den Hintergrund für die Umstellung auf elektrischen Betrieb bildet der Abschluss der Arbeiten zur Elektrifizierung der Südbahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021. Das Verkehrsministerium hat hier mit allen Verkehrsunternehmen, die auf der Südbahn verkehren, über eine Umstellung des Zugbetriebes von Diesel- auf elektrischen Betrieb verhandelt. Die neuen Triebfahrzeuge der BOB sind ehemalige S-Bahn-Züge aus dem Saarland. Gewartet und repariert werden sie künftig in der Werkstatt der DB Regio in Ulm. Dabei werden neue Motoren eingesetzt und die Fahrzeuge in BOB-blau gestaltet. Die acht zweiteiligen Züge sind voll klimatisiert und bieten jeweils 100 Sitzplätze. Gegenüber den 70 Sitzplätzen in den bisherigen Zügen ein Zuwachs von rund 40 Prozent. Die neue BOB wird dann ausschließlich mit Ökostrom fahren (Quelle: PM der Bodensee- Oberschwabenbahn, vom 03. Mai, gekürzt)

Keine Streckenreaktivierungen in Thüringen: Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan enthält "keine Wiederinbetriebnahmen von Bahnstrecken in Thüringen". Das teilte die Bundesregierung auf eine kleine Anfrage der Fraktion "Die Linke" im Bundestag mit. Demnach sind im Bundeshaushalt keine Mittel allein und zweckgebunden für die Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Schienenstrecken in Thüringen veranschlagt. Thüringen habe im Rahmen des Bundesprogramms zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz 2021 bis 2025 bislang keine entsprechenden Vorhaben angemeldet. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG habe diese im Oktober 2020 mit dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft darüber gesprochen, mögliche Eisenbahnstrecken in Thüringen zu reaktivieren, heißt es in der Antwort weiter. Konkret sei es um die Strecken Blankenstein - Marxgrün (Höllentalbahn) und Eisfeld - Coburg (Werrabahn) gegangen. Nach Auskunft der Bundesregierung wurden seit 1990 in Thüringen 182 Kilometer Bahnstrecke neu angeschlossen. Davon seien auf 18 Kilometern Gleise wiederhergestellt worden. Den Angaben zufolge handelt es sich um die Projekte Neue Schenke - Stadtroda (sechs Kilometer) und Weimar - Großschwabhausen (zwölf Kilometer) (Quelle: MDR Thüringen, vom 03. Mai, gekürzt).

Ergänzung zur StUB – Reaktivierung der Aurachtalbahnen: Ist die Reaktivierung der Aurachtalbahnen nur ein nostalgischer Traum für unverbesserliche Eisenbahn-Romantiker oder eine praktikable Alternative beziehungsweise Ergänzung zur Stadt-Umland-Bahn (StUB)? Diese Frage treibt nicht nur in Herzogenaurach seit Jahren jene um, die in der einstigen Nebenbahn-Trasse von Erlangen-Bruck nach Herzogenaurach die "bessere StUB" sehen. Die am 16. April 1894 eröffnete eingleisige Nebenbahn zweigte südlich des Bahnhofs Erlangen-Bruck von der Hauptstrecke Nürnberg-Bamberg ab. Als 1967 das Großkraftwerk eröffnet wurde, wurde der Schienen-Oberbau für die schweren Kohlenzüge zum Kraftwerk erheblich verstärkt, ein Teil der Strecke elektrifiziert. Alle Personenzüge verkehrten zwischen Herzogenaurach und dem Erlanger Bahnhof. 1971 wurde ein Anschlussgleis von Frauenaurach zum Main-Donau-Kanal gebaut. 1963 fuhren 14 Zugpaare. Am 28. September 1984 endete der Personenverkehr, ab und an waren noch Schulsonderzüge des Gymnasiums Herzogenaurach und Sonderzüge zu Ausflügen der Stadt auf der Strecke unterwegs. Der Güterverkehr zwischen Frauenaurach und Herzogenaurach wurde am 25. September 1994 eingestellt, der Streckenabschnitt am 28. Mai 1995 stillgelegt. Das "Endstück" von Frauenaurach nach Bruck wird noch befahren – vom "Müllzug" des Zweckverbands Abfallwirtschaft, der Müll von der Umladestation am Europakanal zur Verbrennung nach Bamberg und Coburg transportiert. Die Güterzüge fahren ab Frauenaurach 2,43 Kilometer bis zur Müllumladestation an der Lände Erlangen. Die weiteren Anschlüsse sind stillgelegt. Wer entlang des heutigen Aurachtal-Radwegs von Herzogenaurach aus auf Spurensuche geht, findet die Gleise der Aurachtalbahnen auf vielen Kilometern

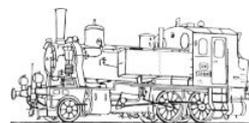


noch vor. Bei Straßenübergängen, auch im benachbarten Schaeffler-Werk, wurden die Schienen allerdings entfernt. Der Bahnhof Herzogenaurach ist längst abgerissen, der Haltepunkt Niederndorf wie die Gleise völlig überwuchert. Nun soll im Auftrag des städtischen Planungs- und Umweltausschusses das Planungsbüro "ederlog" aus Erndtebrück in Nordrhein-Westfalen bis Ende September eine Machbarkeitsstudie erstellen. Das Betriebskonzept einer reaktivierten Aurachtalbahn könnte ein völlig anderes als jenes der Vorgängerin sein. Auf die Ergebnisse der Studie darf man gespannt sein (*Quelle: Nordbayern.de, vom 13. Mai*).

Neue Fahrzeuge für den Linienstern Mühldorf ausgeschrieben: Unter der Referenznummer 21FEF50952 hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) die Ausschreibung neuer Fahrzeuge bekanntgegeben. Gegenstand der Vergabe ist ein Auftrag über die Entwicklung, Herstellung, Inbetriebsetzung und Lieferung von bis zu 16 neue Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb einschließlich von Ersatzteilen für Verkehre der Verkehrsausschreibung Linienstern Mühldorf (Ausschreibung Linienstern Mühldorf 2025+). Optional sollen bis zu maximal 16 weitere Fahrzeuge abrufbar sein für die benannte Verkehrsausschreibung sowie ggf. auch für weitere Verkehrsausschreibungen, bei denen Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb angeboten werden können. Die voraussichtliche Inbetriebnahme des Netzes Linienstern Mühldorf (LSM) ist für Dezember 2024 geplant, kann aber auf Wunsch des Auftragnehmers um ein Jahr verschoben werden. Die neuen Fahrzeuge sollen zunächst auf den Strecken Passau – Mühldorf und Mühldorf – Burghausen zum Einsatz kommen (*Quelle: TED Europa, vom 14. Mai, gekürzt*).

Reaktivierung der Mainschleifenbahn möglich: Die Landräte von Würzburg und Kissingen waren bei der Gründung der Mainschleifenbahn-Infrastruktur-GmbH (MIG) vertreten. Die beiden Landkreise haben sich schon frühzeitig kommunalpolitisch um die Reaktivierung der Mainschleifenbahn bemüht. Seit 1999 hat der Landkreis Kitzingen bereits über 250.000 Euro investiert. Landrätin Bischof betonte aber auch: „Ohne die Ehrenamtlichen und engagierten Eisenbahnfreunde der Mainschleifenbahn wäre dies alles nicht möglich gewesen.“ An sie richtete sie einen ganz besonderen Dank, in dem sie unterstrich: „Wir haben es ihnen zu verdanken, dass wir heute hier stehen können.“ Durch die Reaktivierung der Mainschleifenbahn wird die Anbindung des Landkreises Kitzingen im Stundentakt an die Regiopoleregion Würzburg sichergestellt. Touristen und Pendlern wird es möglich sein, innerhalb einer halben Stunde von Volkach nach Würzburg und umgekehrt zu gelangen. Die Mainschleifenbahn ist eine sinnvolle Alternative zum Individualverkehr. Durch die Gründung der Mainschleifen Infrastruktur GmbH (MIG), können zukünftig wichtige Untersuchungen durchgeführt und Aufträge vergeben werden, um die Voraussetzungen für einen schnellstmöglichen Betriebsstart – insbesondere die Herstellung der Infrastruktur – zu schaffen (*Quelle: PM des Landratsamtes Kitzingen vom 17. Mai*).

Straßenbau bei Eisfeld war unzulässig: So beurteilt es das Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz. Der Landkreis hatte im Herbst 2019 eine Teilstrecke der Kreisstraße 530 nahe des Eisfelder Ortsteils Heid auf einem Abschnitt der ehemaligen Werrabahntrasse gebaut. Landrat Thomas Müller hatte argumentiert, dass es eine Baugenehmigung gegeben habe und ein Planfeststellungsverfahren nicht zwingend vorgeschrieben sei. In einem Schreiben teilt das zuständige Landesamt nun mit, dass ein Planfeststellungsverfahren sehr wohl nötig gewesen wäre, weil für das Vorhaben die Pflicht zu einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestanden habe. Auch wurde festgestellt, dass die untere Naturschutzbehörde im Landratsamt, die zuerst auf die Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens hingewiesen hatte und dann den Straßenbau ohne dieses genehmigte, keine „eigenständige sachliche Zuständigkeit“ für das Vorhaben hatte. Die Werrabahn ist momentan nicht im Vorrangplan der Deutschen Bahn enthalten. Die Freihaltung der Trasse ist aber im Regionalplan Südwestthüringen und im Landesentwicklungsprogramm Thüringen festgeschrieben. Dass entgegen der Bestimmungen des Thüringer Straßengesetzes kein sogenanntes Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde, obwohl durch das Vorhaben Verstöße gegen artenschutzrechtliche Zugriffsverbote und Biotopschutzvorschriften, Beeinträchtigungen von FFH-Schutzgebieten sowie Verletzungen eisenbahnrechtlicher Vorschriften zu befürchten waren, ist aus Sicht des Thüringer Landesamts ein Mangel von solcher Art und Schwere, dass eine Heilung nicht in Betracht kommt, sondern nun erstmals ein vollständiges Planfeststellungsverfahren durch das Thüringer Landesverwaltungsamt Weimar durchgeführt werden muss und die Genehmigung aufzuheben war, teilt der Verein „Grüne Liga Thüringen“ mit, der Widerspruch gegen die Genehmigung der unteren Naturschutzbehörde eingelegt hatte (*Quelle: Südthüringen.de vom 18. Mai, gekürzt*).



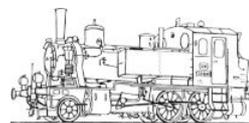
ESTW München Ost wird gebaut: Das Eisenbahnbundesamt hat die Pläne zum Bau des neuen elektronischen Stellwerks am Ostbahnhof genehmigt – und damit grünes Licht für eines der wichtigsten Bahnausbau-Projekte in München gegeben. Das neue elektronische Stellwerk ersetzt ab Mitte 2023 das bisherige so genannte Relais-Stellwerk. Ziel ist, dass so noch mehr Pendlerinnen und Pendler ihr Auto stehen lassen. Die Fahrdienstleiter steuern im neuen elektronischen Stellwerk am Ostbahnhof künftig per Mausclick rund 70 Signale und 60 Weichen im S-Bahn Bereich. Dafür verlegt die DB in den nächsten Jahren über 100 Kilometer Kabel. Die Inbetriebnahme erfolgt dann schrittweise. Ab Mitte 2023 werden zunächst die Zugfahrten der ersten Stammstrecke über die elektronische Stellwerkstechnik gesteuert, nach Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke auch diese Züge. Im Anschluss erfolgt die Anbindung der Fernbahngleise und der Strecke nach Giesing. Der Bau des neuen Stellwerks startet im Herbst 2021 (*Quelle: PM der DB vom 20. Mai, gekürzt*).

Museumsbahnen dürfen wieder starten: Seilbahnen, Fluss- und Seenschifffahrt im Ausflugsverkehr, touristische Reisebusverkehre und touristische Bahnverkehre starten ab dem 21. Mai. Touristische Angebote werden in Landkreisen und kreisfreien Städten mit einer stabilen 7-Tage-Inzidenz unter 100 wieder zugelassen. Dazu zählen neben dem Beherbergungsgewerbe spezielle touristische Verkehre wie die Ausflugsschifffahrt, der Betrieb von Seilbahnen und touristischen Bahnverkehren sowie auch der Busreiseverkehr. Ein sogenanntes Rahmenhygienekonzept soll sicherstellen, dass die Benutzung so sicher wie möglich ist. Es sieht unter anderem Terminvereinbarungen, Test-, Abstandsregeln und Maskenpflicht vor. Bei negativer Inzidenzentwicklung können die Öffnungen allerdings auch wieder zurückgenommen werden (*Quelle: PM des Bayerischen Verkehrsministeriums vom 20. Mai, gekürzt*).

Zug entgleist in Markt Erlbach: Bei einer Zugentgleisung ist in Markt Erlbach am Sonntagmorgen, 23. Mai, ein hoher fünfstelliger Sachschaden entstanden. Wie ein Notfallmanager der Deutschen Bahn (DB) mitteilte, fuhr der Führer den Zug vom Abstellgleis auf Gleis 2 ein, als der Zug aus bislang noch ungeklärter Ursache von den Gleisen abkam. Der Triebwagen wurde stark beschädigt, die Bahn schätzt den Schadenswert auf einen hohen fünfstelligen Betrag. Die Bergungsarbeiten begannen erst am Nachmittag, da erst auf einen Unfallhilfszug gewartet werden mußte, und zogen sich bis in den Abend. Die Strecke zwischen Wilhermsdorf und Markt Erlbach war für die Dauer des Einsatzes komplett gesperrt. Ein Schienenersatzverkehr wurde eingerichtet (*Quelle: nordbayern.de, vom 23. Mai, gekürzt und korrigiert*).

Planungen zur Erneuerung der großen Bahnbrücken an der Waldbahn laufen: Bei Zwiesel und Regen geht es hoch hinaus für die Züge der Waldbahn: Über die Ohebrücke bei Regen, die Nagerlbrücke bei Bettmannsäge und die Deffernikbrücke bei Ludwigsthal überqueren die Fahrgäste auf den zwischen 20 und rund 50 Meter hohen Stahlbrücken die Täler. Alle drei Brücken stammen noch aus der Gründerzeit der Strecke und steuern mit einem Alter von rund 145 Jahren auf das Ende ihrer Lebenszeit zu. Bei der DB laufen daher Untersuchungen zu geeigneten Maßnahmen an den Brücken. Um die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zwischen Plattling und Bayerisch Eisenstein weiterhin zu gewährleisten, werden für die Brücken verschiedene technische Möglichkeiten geprüft. Dazu gehört neben einem Ersatz der alten Brücken durch Neubauten auch der Erhalt der Bauwerke als Denkmal durch Führung des Bahnverkehrs über parallele neue Brücken. Bei der Entscheidung für eine der Varianten spielt der Denkmalschutz natürlich eine große Rolle. Aufgrund des baulichen Zustands ist für die Nagerlbrücke ein Abschluss der Arbeiten im Jahr 2026 vorgesehen. Für die Deffernik- und Ohetalbrücke werden zurzeit Baukonzepte erstellt und anschließend die Zeitpläne konkretisiert (*Quelle: PM der DB vom 01. Juni, gekürzt*).

Hessische Landesbahn betreibt weiter Lahntal-, Vogelsberg- und Rhönbahn: Die Linien RB45 Limburg – Gießen – Fulda und RB52 Fulda – Gersfeld bedient auch in Zukunft die HLB Hessenbahn GmbH. Außerdem die neue Linie RE24 (hieß vorher RE44) zwischen Limburg und Gießen, welche die Bestandslinie RE25 ergänzt. In einer europaweiten Ausschreibung hat sich die HLB durchgesetzt und führt den Betrieb ab dem Fahrplanwechsel am 10.12.2023 weitere 15 Jahre. Die HLB setzt zusätzlich zehn neue Fahrzeuge ein. Außerdem erhalten die Gebrauchtfahrzeuge in den ersten drei Jahren ein umfangreiches Redesign. Bereits ab dem Fahrplanwechsel 2021 fährt die neue Linie RE24. Diese bietet in Wetzlar Umsteigemöglichkeit von/ zur neuen IC-Linie für Fahrgäste aus Gießen. Zehn fabrikneue Fahrzeuge ergänzen 23 Bestandsfahrzeuge der HLB auf den Linien. Es kommen ALSTOM Coradia Lint 41 (3) und Lint 54 (7) zum Einsatz. Alle Fahrzeuge verfügen ab 2023 über kostenloses WLAN für alle Fahrgäste. Um die Attraktivität der ÖPNV-Branche als Arbeit-



geber zu erhöhen, sowie verbindliche Sozialstandards und eine faire Entlohnung auch unter wettbewerblichen Rahmenbedingungen zu sichern, wurde der Ausschreibungsgewinner verpflichtet, seine Beschäftigten und seine Unterauftragnehmer auf Grundlage des Hessischen Vergabe- und Tariftreuegesetzes zur Gewährleistung von Tariftreue und Mindestentgelt zu entlohnen. Dies wird durch die HLB Hessenbahn GmbH auch künftig gewährleistet (Quelle: PM der HLB vom 01. Juni 2021, gekürzt)

Explosionsgefahr am Bahnhof Frankfurt (Oder) Feuerwehr muss überfüllten Kesselwaggon aus-pumpen: Ein Kesselwaggon musste am Donnerstag (03. Juni) am Bahnhof Frankfurt (Oder) aus dem Verkehr gezogen werden, weil er voller als erlaubt mit einer brennbaren Flüssigkeit beladen war. Das bestätigte der Feuerwehr-Einsatzleiter Ramon Arnold dem rbb vor Ort. Das Propan-Butan-Gemisch wird bei höheren Temperaturen gasförmig und explosiv. Herbeigerufene Spezialisten aus Böhlen bei Leipzig pumpten die zu viel geladene Flüssigkeit in einen zweiten Waggon. Laut Einsatzleiter Arnold ist die Werkfeuerwehr Böhlen eine der Werkfeuerwehren in Deutschland, die für Flüssiggas und verflüssigte Gase spezialisiert ist. Um zu verhindern, dass der Kessel explodiert, hatte die Frankfurter Feuerwehr den Waggon stundenlang von außen gekühlt mit Wasser. Der Zug kam aus Polen und sollte in eine Raffinerie im bayerischen Burghausen fahren (Quelle: Antenne Brandenburg, 03. Juni 2021, gekürzt)

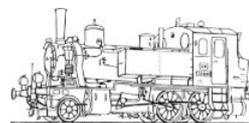
Ausweitung des Mitteldeutschen S- Bahn- Netzes: Die Landesregierungen von Sachsen und Sachsen-Anhalt haben gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium die S-Bahnstrecken als prioritäre Maßnahmen für das Mitteldeutsche Revier im Rahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen angemeldet. Damit ist die Finanzierung der S-Bahnstrecken gesichert und mit dem Ausbau kann zeitnah begonnen werden. Für den Ausbau der S-Bahnverbindung Leipzig – Pegau – Zeitz – Gera sind Gesamtkosten in Höhe von 342 Millionen Euro veranschlagt. Für den Ausbau der S-Bahnverbindung Leipzig – Merseburg sind Gesamtkosten von 130 Millionen Euro geplant.

Die Verhandlungen zur Umsetzung der Bundesmaßnahmen im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes sind auf der Zielgeraden. Mit den beiden S-Bahnverbindungen wird die Verkehrsanbindung des Mitteldeutschen Kohlereviers an die Großstadt Leipzig erhöht und steigert auch die Attraktivität der am Streckennetz liegenden Gemeinden. Für Zeitz und Merseburg bedeutet dies einen enormen Gewinn: Das tägliche Pendeln und die Anbindung an die Räume Leipzig und Gera wird sehr viel besser. Das macht das Wohnen in Zeitz und Merseburg attraktiver und stärkt nicht nur die Regionen um die beiden Städte, sondern den gesamten Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort im Länderdreieck Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen (Quelle: PM der Thüringischen Staatskanzlei vom 04. Juni 2021, gekürzt).

Die „Die Länderbahn GmbH DLB“ („DLB“) beschafft Elektrolokomotiven und Wagen für den Schienenpersonenverkehr: Es muss sich hierbei um neue oder gebrauchte E-Loks mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mindestens 160 km/h der Baureihe 183 oder vergleichbar (beispielsweise Baureihen 182 oder 193) handeln. Im Falle von gebrauchten E-Loks darf das Inbetriebnahmedatum nicht vor dem Jahr 2005 liegen. Der Beschaffungsauftrag umfasst bis zu 10 E-Loks bis Dezember 2023. Die Zuschlagserteilung ist abhängig von einem Zuschlag an die DLB in einer entsprechenden SPNV-Ausschreibung. Dazu werden Reisezugwagen für den Schienenpersonenverkehr. Es muss sich hierbei um RZW vom Typ Bm 235 bzw. Umbauvarianten oder vergleichbar handeln. Das Baujahr darf nicht vor 1972 liegen. Der Beschaffungsauftrag umfasst mindestens 3 und bis zu 12 RZW mit jeweils mindestens 72 Sitzplätzen bis Dezember 2023. Die RZW müssen für den Einsatz in Deutschland sowie mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 160 km/h zugelassen sein. Ferner müssen die RZW über ein geschlossenes WC-System und eine Klimaanlage verfügen. Eine Zulassung in der Tschechischen Republik ist erwünscht. Die Beschaffung kann im Wege eines Kaufvertrages, eines Leasingvertrages oder in vergleichbarer Form erfolgen (Quelle: ted europa vom 08. Juni)

Ergänzung FA: Es handelt sich um den Übergangsvertrag „ALEX- Nord“ für die RE- Züge der Länderbahn zwischen München und Hof bzw. Prag, der von 2023 bis 2026 angesiedelt ist. Dabei soll die Taktung so erfolgen, daß die Züge nach Hof weiterhin alle zwei Stunden verkehren, die Züge nach Prag dann jeweils in der alternierenden Taktlage. Die Vereinigung bzw. Flügelung der bisher vereint laufenden Zugteile in Schwandorf entfiel dann.

Bahnticket- Betrüger verursachten Schaden von 450.000 Euro: 350 Polizeibeamte durchsuchten 16 Objekte in Bayern, Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt, wie Bundespolizei und Staatsanwalt-

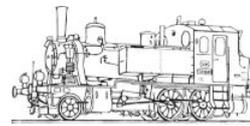


schaft Traunstein mitteilten. Insgesamt führen die Ermittler 20 Beschuldigte, die sich teilweise auch in anderen europäischen Ländern aufhalten sollen. Die mutmaßlichen Computerbetrüger sollen mit durch Phishing ergaunerten Kreditkartendaten seit 2018 insgesamt 13.300 Bahntickets gebucht haben. Der Bahn entstand dadurch laut Polizei ein Schaden von rund 450.000 Euro, weil die Tickets nicht bezahlt wurden. Die Karten sollen die Verdächtigen für sich selbst genutzt oder mithilfe sozialer Medien an ein Netzwerk von 2500 Kunden verkauft haben. Ausgangspunkt der seit 2020 laufenden Ermittlungen bei einer für die Bekämpfung von Computerbetrug eingerichteten Ermittlungsgruppe der Bundespolizeiinspektion Kriminalitätsbekämpfung München war ein Hinweis der Bahn. Nähere Angaben zu den durchsuchten Objekten machten Polizei und Staatsanwaltschaft nicht. Die Polizei stellte umfangreiches Beweismaterial wie Smartphones und Computer sicher (Quelle: n-tv, vom 09. Juni).

Ausschreibung der Berliner S-Bahn – Deutsche Bahn, Siemens und Stadler gründen gemeinsames Unternehmen: Am 25. Mai 2021 veröffentlichte das Bundeskartellamt eine unscheinbare Notiz, die es in sich hat. Mit dem Aktenzeichen B4-61/21 wurde ein „laufendes Fusionskontrollverfahren“ bekannt gemacht: „S-Bahn Berlin GmbH, Siemens Mobility GmbH und Stadler Deutschland GmbH, alle Berlin, Gründung zweier Gemeinschaftsunternehmen mit gemeinsamer Kontrolle“. Ziel der Neugründungen: „Infrastrukturleistungen für Schienennetze, Lieferung von Triebwagen, Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr, Wartungs- und Instandhaltungsleistungen für Schienenfahrzeuge“. Dass laut Notiz zwei Gesellschaften gegründet wurden, hat rein formale Gründe. Diese Notiz ist mittlerweile wieder aus dem Internet verschwunden. Zurückgezogen haben die Bahn, Siemens und Stadler ihre Firmengründung nicht. Siemens und Stadler bauen derzeit für die S-Bahn die neuen Züge der Baureihe 483/484, die seit Januar 2021 im Fahrgastbetrieb unterwegs ist. Das Trio hat deshalb einen Riesenvorteil gegenüber der Konkurrenz: Für die Ausschreibung muss kein neues Fahrzeug mehr konstruiert werden, es kann unverändert angeboten werden. Der Großkonzern Alstom erwägt deshalb einen Rückzug aus der Ausschreibung. Alstom hat sich für diese Ausschreibung mit dem Betreiber „Transdev“ verbündet – aber keine Firma gegründet (Quelle: tagesspiegel.de vom 10. Juni)

Mehr ICE- Verbindungen im Sommerfahrplan 2021: Die DB baut zum Start der Sommerferien ihr Angebot stark aus. Ab dem 13. Juni setzt die Bahn mehr ICE-Züge ein und bietet mehr Fahrten an. Täglich stehen über 10.000 zusätzliche Sitzplätze zur Verfügung. Erstmals geht der neue XXL-ICE mit Platz für über 900 Fahrgäste in den regelmäßigen Einsatz. Die 374 Meter langen Züge sind ab 17. Juli unter anderem auf der Route Hamburg–Dortmund–Köln–Frankfurt Flughafen–Stuttgart–München unterwegs. Neu ab 17. Juli ist auch eine tägliche ICE-Verbindung über Nacht zwischen München und Hamburg mit Zwischenhalt u.a. in Ingolstadt, Nürnberg, Würzburg, Hannover, Celle, Uelzen und Lüneburg. Damit wird die bislang nur zwischen München und Nürnberg bestehende Spätverbindung weiter nach Norden verlängert und ab sofort täglich angeboten. Die Bahn hat zudem zusätzliche touristische Sommerzüge zur Nordsee sowie zum Bodensee und nach Tirol in den Fahrplan aufgenommen. Vom 3. Juli bis 11. September fährt immer samstags ein direkter ICE aus Berlin über Nürnberg und Augsburg zum einen nach Lindau-Reutin und Bregenz, zum anderen nach Innsbruck und Landeck (Zams) sowie retour. Neu ist auch eine IC-Verbindung von München über Augsburg, Donauwörth, Ansbach und Würzburg ohne Umstieg nach Westerland (Sylt) vom 17. Juli bis 4. September bzw. retour bis 11. September (PM der DB, vom 11. Juni).

Hitze-Schäden an Karlsruher Gleisen: Aufgrund eines Schadens an mehreren Schienenstrecken mußte ab den Morgenstunden des 15. Juni "bis auf weiteres" der komplette VBK-Tram- und AVG-Stadtbahnbetrieb im Karlsruher Stadtgebiet eingestellt werden. Der öffentliche Nahverkehr blieb auch am Mittwoch weitestgehend still. Für bestimmte Strecken wurden von Schienenersatzverkehre eingerichtet. Nach den Gleisschäden in Stadtgebiete Karlsruhe am Dienstagabend, blieb der öffentliche Nahverkehr auch am Mittwoch stark eingeschränkt. Infolge der hohen Temperaturen in der dritten Juniwoche war die Vergußmasse der Schienen im Straßenkörper aufgeweicht und hatte sich beim Überfahren der Stadtbahnzüge auf Spurkränze und Laufflächen festgehaftet. Daher war es erforderlich, die Verunreinigungen durch Vergussmaterial an Fahrzeugen und Gleisen in vielen Bereichen des Stadtgebiets zu beseitigen. Im Zuge der Reinigungsarbeiten wurden auch die möglichen Ursachen analysiert und wenn möglich behoben. Die Stadtbahnlinien der AVG verkehrten je nach Fahrzeugverfügbarkeit in der Region außerhalb von Karlsruhe, aber nicht durch die Karlsruher Innenstadt. Ein Busnotverkehr wurde eingesetzt. Die Der Verkehrsbetrieb Karlsruhe (VBK) arbeitet



aktuell intensiv daran, die Ursache der Schäden zu analysieren und diese schnellstmöglich zu beheben (*Quelle: DSO und andere, vom 16. Juni, Zusammenfassung fa*).

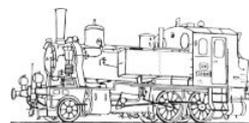
Festakt zum 150. Jubiläum der Zugstrecke München-Simbach: Mit einem Festakt am Bahnhof in Mühldorf am Inn hat die Südostbayernbahn am Montag (21. Juni) ein Jubiläum gefeiert. Seit 150 Jahren besteht die Strecke zwischen München, Mühldorf und Simbach am Inn. Ihr kommt eine wichtige überregionale Bedeutung zu: Sie ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Region, insbesondere für den Güterverkehr im Bayerischen Chiemgauer Dreieck. Die Zahl der Fahrgäste ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Seit 2003 sind etwa 42 Prozent mehr Reisende hinzugekommen, vor allem auch aufgrund der mittlerweile stündlichen Verbindungen. Bei der Gelegenheit wurden auch die neuen Dieselzüge vorgestellt, die bald zum Einsatz kommen sollen: Diese sind nicht nur barrierefrei, sondern bieten mit Klimatisierung und WLAN mehr Komfort. Bis 2024 soll es außerdem auf zwei Strecken – Mühldorf-Passau und Mühldorf-Burghausen – wasserstoffbetriebene Züge geben (s. auch separate Meldung). Derzeit erfolgt der Ausbau der Strecke München - Mühldorf – Freilassing als beschleunigte Alternative zur Route über Rosenheim. Auf der Strecke zwischen Markt Schwaben und München besteht immer noch ein großes Problem. Diese ist heute schon das Haupt- Nadelöhr und oft bis zum Anschlag belastet. „Wenn mit dem Ausbau der Strecke nun noch mehr Züge dort verkehren, ist der nächste Kollaps vorprogrammiert“, kritisierte Wilhelm Mack, Vorsitzender des Kundenbeirats. Dies sollte schon jetzt in die Planungen berücksichtigt werden (*Quelle: BR, vom 21. Juni, gekürzt*).

Lufthansa streicht Ultrakurzflüge: Die Lufthansa nimmt ihre umstrittenen Ultrakurzflüge zwischen Nürnberg und dem Drehkreuz München nicht mehr auf. In der Corona-Krise war die nur knapp 150 Kilometer lange innerbayerische Strecke eingestellt worden. Umsteige-Passagiere mit Ziel oder Start in Nürnberg werden künftig auf Verbindungen über die übrigen Lufthansa-Drehkreuze Frankfurt, Zürich und Wien verwiesen oder können München mit einem Express-Bus der Lufthansa erreichen, wie eine Unternehmenssprecherin bestätigte. Kurzstreckenflüge sind wegen ihrer hohen Umweltbelastung in die Kritik geraten. Die Luftverkehrswirtschaft argumentiert, dass man sie an manchen Standorten als Zubringerflüge weiter benötige, um Umsteiger nicht an ausländische Fluggesellschaften und Flughäfen zu verlieren. Die Kooperation mit der Bahn soll ausgebaut werden. Es gebe aktuell nicht überall ausreichend schnelle Zugverbindungen als Alternative, kritisierte die Lufthansa-Sprecherin. So ist beispielsweise der Flughafen in München nicht an das ICE-Netz der Bahn angeschlossen (*Quelle: dpa, vom 22. Juni*).

Bahn beantragt Planfeststellung für Filzenexpress-Elektrifizierung: Das DB-Tochterunternehmen Südostbayernbahn (SOBB) hat die Genehmigungsplanung für die Elektrifizierung der rund 19 Kilometer langen Bahnstrecke Ebersberg – Wasserburg fertiggestellt und beim Eisenbahn-Bundesamt zur Genehmigung eingereicht. Das Ausbauprojekt wird ein Investitionsvolumen von voraussichtlich 32,3 Millionen Euro notwendig machen. Die Planungen selbst haben rund 1,5 Millionen Euro gekostet und sind je zur Hälfte von der Südostbayernbahn und dem bayerischen Verkehrsministerium finanziert worden. Mit Aufnahme des elektrischen Betriebs sollen die Dieseltriebwagen aus den 90er- Jahren durch moderne barrierefreie Elektrotriebwagen abgelöst werden. Die elektrischen Züge ermöglichen eine Kürzung der Fahrzeit zwischen Wasserburg und München um einige Minuten. Gemeinsam mit der Elektrifizierung sollen weitere Verbesserungen an der Strecke umgesetzt werden. Mehrere Bahnübergänge erhalten eine verbesserte technische Ausrüstung oder sollen sogar entfallen. Darüber hinaus wird die Signaltechnik des Bahnhofs Steinhöring ergänzt, damit die Züge dort künftig im Störfall wenden können. Darüber hinaus sollen Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen für die Anwohner und die Natur realisiert werden.

Parallel treibt die Staatsregierung im Rahmen des „Programms Bahnausbau Region München“ die Planungen für eine Regional-S-Bahn zum Wasserburger Bahnhof voran, die im zeitlichen Zusammenhang mit der 2. Stammstrecke eingerichtet werden soll (*Quelle: PM Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, vom 24. Juni, gekürzt*).

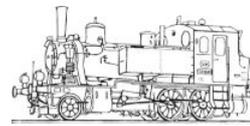
Bürger machen Dampf für die Hesselbergbahn: Erstaunlich viele Teilnehmer hatte die erste Informationsveranstaltung der Initiative „verbindung-zwischen-freunden“ am Bahnhof in Wassertrüdingen. Die Initiative möchte, daß es bei der vollständigen Reaktivierung der Bahnstrecke Nördlingen–Gunzenhausen vorangeht. Die Gruppe hatte zu einer Informationsveranstaltung am Wassertrüdingen



ger Bahnhofsvorplatz eingeladen. Sprecher Peter Banczyk hieß rund 70 interessierte Bürgerinnen und Bürger willkommen, Andreas Braun, Geschäftsführer der BayernBahn, und 2. Bürgermeister Klaus Schüle. Letzterer verwies auf die Schienennutzung durch Güterverkehr des größten Wassertrüdingen Arbeitgebers und damit die Entlastung von jährlich 7500 Lastkraftwagen im Durchgangsverkehr. Die Stadt habe einen 40.000-Euro-Zuschuss zum Betrieb des Schienenpersonenverkehrs während der Gartenschau gegeben, und der Freistaat Bayern habe die Inbetriebnahme der Strecke Wassertrüdingen – Nürnberg ab dem Jahr 2024 zugesagt. In den Kreuzungsbahnhof Langlau werden 17 Millionen Euro von Deutscher Bahn und Freistaat investiert. Die BayernBahn hat vor etwa drei Jahren die Strecke Nördlingen – Gunzenhausen gekauft und könne nun in dieses Eigentum investieren. Bereits vor der Gartenschau wurde die Strecke nach Altentrüdingen erneuert. Knackpunkt sei noch die Sanierung des Viadukts bei Unterwurbach. Künftig sollen Fahrgäste auch in Unterwurbach zu- und aussteigen können. Der Fahrplanentwurf für die Hesselbergbahn sehe einen täglichen Stundentakt von 5 bis 23 Uhr vor. Die BayernBahn rechnet bei den Zubringerdiensten der Busunternehmen mit einer Leistungsmehrung bis zu 20 Prozent. Der Sorge vor hohen Kosten für die Kommunen entlang der Bahnstrecke konnte mit dem Hinweis auf klare Regelungen im Eisenbahnkreuzungsgesetz begegnet werden, der Freistaat habe sogar zugunsten der Kommunen nachgebessert. Die nächste Info- Veranstaltung soll am 25. Juli sein (*Quelle: nordbayern.de, vom 27. Juni, gekürzt*).

Bahn stellt Pläne für Tiefbahnhof in Frankfurt am Main vor: Ein neuer Tunnel mit Tiefbahnhof in Frankfurt am Main soll den Zugverkehr bundesweit beschleunigen. Die Bahn hat das Milliardenprojekt am Montag (28. Juni) vorgestellt. Der Tunnel für Fernzüge soll vom Westen und von Osten auf den neuen Tiefbahnhof zulaufen, der unter dem Frankfurter Hauptbahnhof entstehen soll. Der Hauptbahnhof soll dann ausschließlich dem Regionalverkehr zur Verfügung stehen. Als Kopfbahnhof verursacht der Frankfurter Hauptbahnhof bislang häufig Verspätungen mit bundesweiten Auswirkungen. Das Vorhaben soll die Engstelle auflösen. Als im September 2019 die Machbarkeitsstudie angekündigt worden war, war von Kosten in Höhe von knapp 3,6 Milliarden Euro die Rede. Vor 2035 sei nicht mit einer Fertigstellung zu rechnen. Im Ergebnis sollen Fernzüge bis zu acht Minuten schneller durch den Frankfurter Knoten fahren. Es ist nicht der erste Anlauf für einen Tiefbahnhof in Frankfurt am Main. Vor 25 Jahren etwa war das Projekt »Frankfurt 21« diskutiert worden. Die jetzige Planung orientiert sich am Zürcher Vorbild, wo ebenfalls ein Tunnel unter dem oberirdischen Kopfbahnhof entstanden ist. In einer Resolution sprachen sich 19 Verbände, Kommunen, Organisationen und Unternehmen für das Vorhaben aus, darunter die Verkehrsverbünde RMV und NVV, der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Fahrgastverband Pro Bahn. Die Fahrtzeit von Fernzügen werde verkürzt und Kapazitäten für zusätzlichen Regionalverkehr geschaffen (*Quelle: Spiegel.de, vom 28. Juni, gekürzt*).

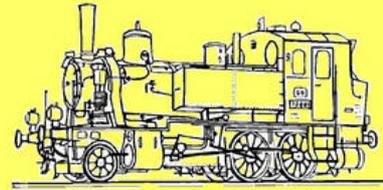
Hoffnung für den S- Bahn- Haltepunkt Unterfarnbach: Nach neuesten Informationen soll der Ausbau der seit Jahren provisorischen Bahn-Station Fürth-Unterfarnbach bald beginnen und bis Mitte 2022 abgeschlossen sein. Wegen der Ungewissheit, wie es mit dem Ausbau der S-Bahn-Strecke Richtung Erlangen weitergeht, harrt auch der Bahnhaltepunkt Unterfarnbach seit Jahren seines Ausbaus. Ein Provisorium sorgt für Verdross bei der Kundschaft, der bei manchen schon in Resignation übergegangen zu sein scheint. Auch soll spätestens 2022 dank zusätzlicher Weichen das heiß ersehnte dritte Gleis im Fürther Bogen in Betrieb gehen, das eine dritte S-Bahn-Fahrt pro Stunde und damit einen 20-Minuten-Takt ermöglicht. Der Haltepunkt wird dann "Klinikum" heißen, nicht mehr "Unterfarnbach". Doch wichtiger als ein anderer Name ist, dass endlich die unhaltbaren Zustände an der Station ein Ende haben: Bisher gab es lediglich eine Behelfstreppe als Zugang und wenig einladende Holz-Bahnsteige – von Barrierefreiheit und einem Aufzug keine Spur (*Quelle: nordbayern.de, vom 28. Juni, gekürzt*).



BOCKERLAS TIPP

„Bockerla“ – das ist unser Maskottchen, das ist die 70 083, welche hier in Ansbach und Umgebung über viele Jahre treu ihren Dienst tat. Und diesmal empfiehlt es – das Maskottchen – in allererster Linie kundzutun, was wir selber in den kommenden Wochen und Monaten vorhaben. Wohlan, so sei es, gehen wir also mit gutem Beispiel voran und zeigen, was wir bis Ende August 2021 so bieten:

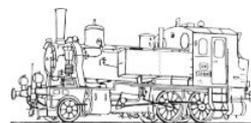
Ansbacher Eisenbahn-Freunde e.V.



Freitag, 02. Juli 2021	Ostern 2019 und andere Ausflüge – ein virtueller Bilderabend	<i>Thomas Fenn, Frank Augsburg</i>
Donnerstag, 08. Juli 2021	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 09. Juli 2021	Präsenztreff (Anmeldung bitte bei Hans Peter)	
Donnerstag, 15. Juli 2021	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 16. Juli 2021	Virtueller Kellertreff	Alle
Donnerstag, 22. Juli 2021	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 23. Juli 2021	Präsenztreff (Anmeldung bitte bei Hans Peter)	
Donnerstag, 29. Juli 2021	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 30. Juli 2021	Virtueller Kellertreff: Workshop 40 Jahre AEF	Reinhold Fröhlich, alle
Donnerstag, 05. August 2021	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 06. August 2021	Präsenztreff (Anmeldung bitte bei Hans Peter)	
Donnerstag, 12. August 2021	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 13. August 2021	Virtueller Kellertreff	Alle
Donnerstag, 19. August 2021	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 20. August 2021	Präsenztreff (Anmeldung bitte bei Hans Peter)	
Donnerstag, 26. August 2021	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
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.



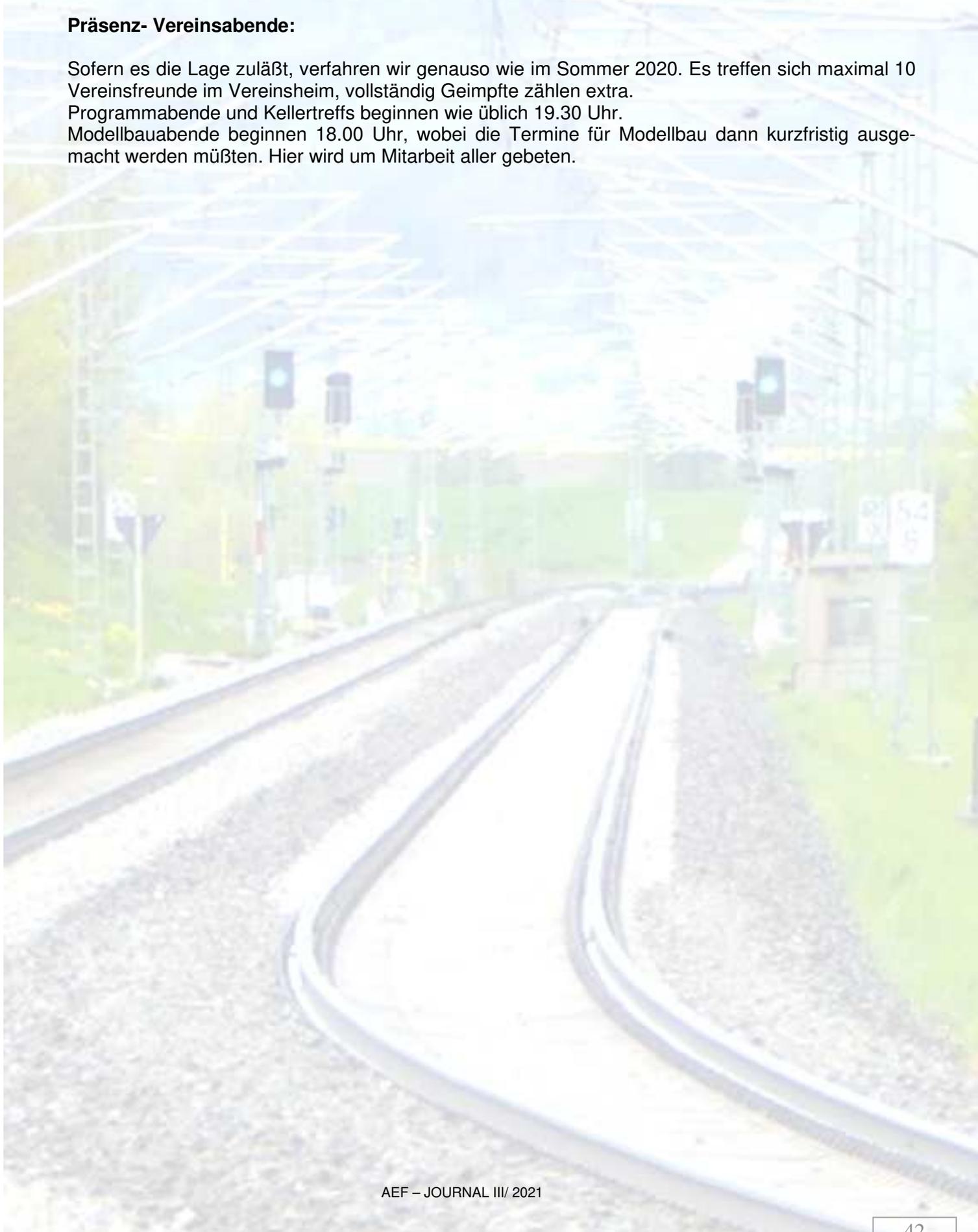
An dem jeweiligen Freitag ist das virtuelle Meeting ab 19.15 Uhr geöffnet. Alle sind herzlich willkommen!

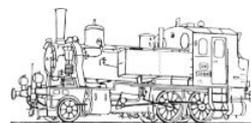
Präsenz- Vereinsabende:

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.





IM HEIMAT- BAHNHOF GEGEHEN



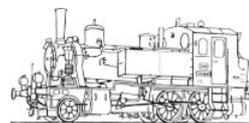
Unter nicht eben freundlichem Himmel befördert eine 101 einen ICE4 durch den Bahnhof Lichtenfels (tofi)



Die 187er von Raildoxx hat eben Pause (tofi)



Ein Schienenschleifzug von Loram hat in Lichtenfels Station gemacht (tofi)



PRIVATour



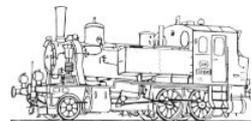
Zwei Vectron- Lokomotiven der Salzburger Eisenbahn- Transport und Logistik (SETL) sind am 9. Mai auf dem Weg nach Norden auf der Anfahrt nach Ansbach.



Die grüne 140 mit einem Güterzug



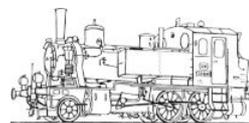
Es ist die Zeit der Umleitungen. Während zwischen Würzburg und Nürnberg abschnittsweise die Oberleitung erneuert wird, werden richtungsweise Züge auf die Umleitung über Ansbach geschickt. Hier ist es eine ICE2- Garnitur, die eben von Ansbach kommend die Steigung Richtung Sachsen erklimmt.



Am Ziel- und Endpunkt der Wanderung legt sich 193 537 von Railpool elegant in die Kurve, um wenig später die seichte Abfahrt ins Tal der Rezat und die Anfahrt auf Ansbach zu vollführen.



Eine Doppelgarnitur RE90 nach Stuttgart befindet sich auf der Anfahrt zum nächsten Halt im Bahnhof Ansbach.



DAS BESTE ZUM SCHLUSS



13. Juni 2021 um 21:078 Uhr. Die Sonne verschwindet hinter dem Lerchenberg bei Oberdachstetten. 185 146-8 hat mit ihrem Schachtelzug den Bü bei Dörflern passiert und bremst an der noch jungen Rezat der Langsamfahrstelle bei Rosenbach bald ein. Die Eisenbahnfreunde aus Neustadt an der Waldnaab, die am Bü stehen geblieben sind (man kann noch das Auto mit geöffneter Heckklappe erkennen) haben das Motiv nur noch im Schatten festhalten können, Familie und Hund aber konnten hier das letzte Licht dieses Tages noch mitnehmen. Die moderne Digitaltechnik kann heute doch in der Dynamik etliche Blenden mehr umsetzen, mit einem analogen Diafilm wäre die Lokschnauze wohl ganz im Schwarz abgesoffen. (ds)

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: Thomas Fischer (Lichtenfels), Hans Peter Krupp (hpk), Reinhold Fröhlich (rf), Dirk Sauer (ds), Thomas Fenn (tf), Heinz Bartelmeß (hb) und Frank Augsburg (fa). Die Reihenfolge in der Aufzählung ist nicht gleichbedeutend mit einer Wertigkeit.

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