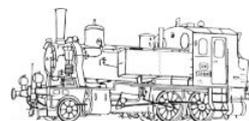


## **AEF- Journal IV/ 2021**

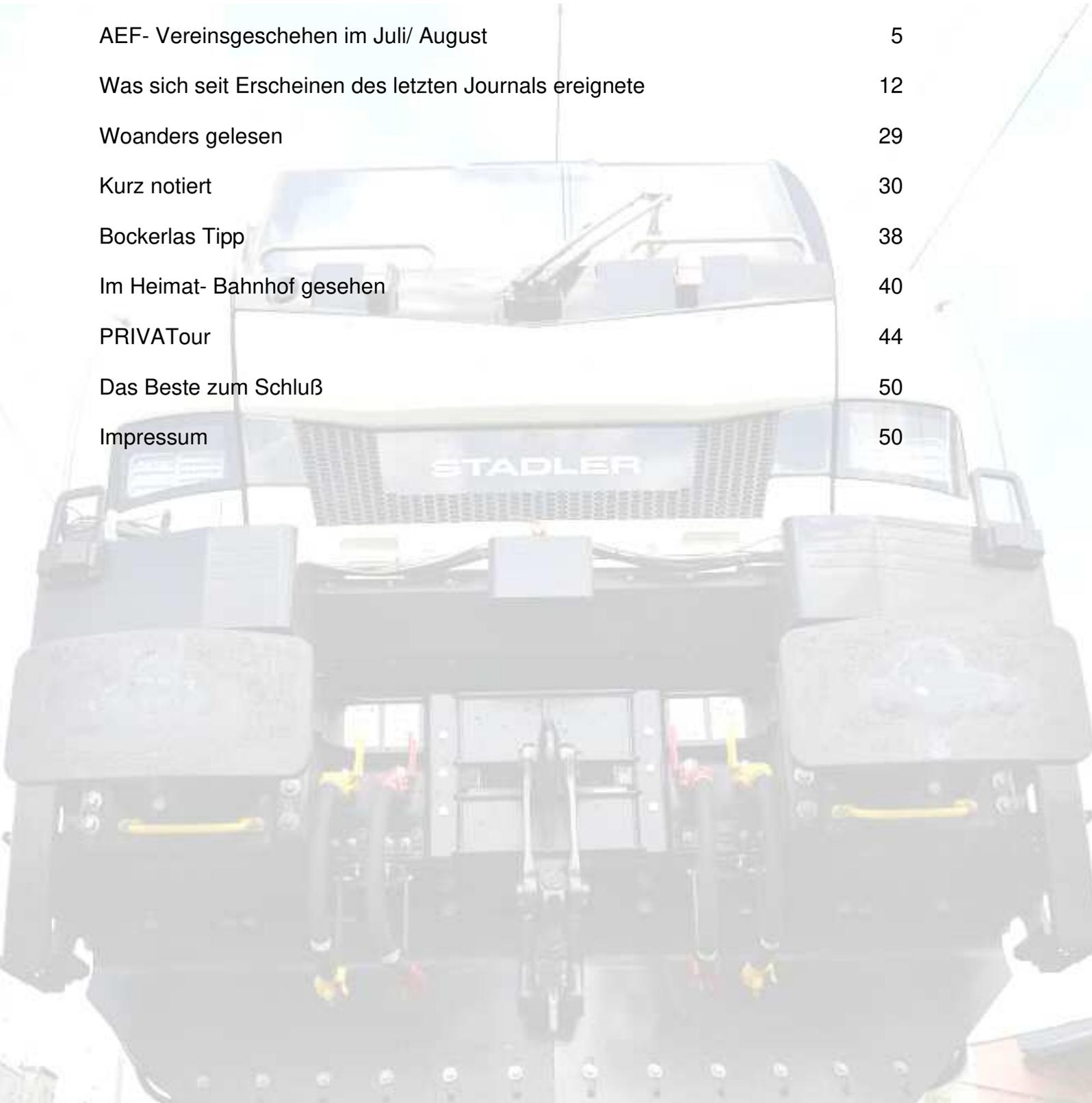
**Juli/ August**

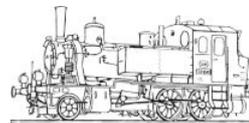




## Was finde ich wo?

Editorial	3
AEF- Vereinsgeschehen im Juli/ August	5
Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete	12
Woanders gelesen	29
Kurz notiert	30
Bockerlas Tipp	38
Im Heimat- Bahnhof gesehen	40
PRIVATour	44
Das Beste zum Schluß	50
Impressum	50





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

die beiden letzten Monate hatten es ordentlich in sich, Stichwort: Überflutungsereignisse in Nordrhein- Westfalen und Rheinland- Pfalz. Siehe hierzu auch einen Kommentar ab Seite 16.

Unser im Juni unter Wieder- Einbeziehung des Vereinsheims aufgenommenem Alltagsbetrieb funktioniert, wenn nicht gerade die Technik streikt, gut und stabil. Aber: Bisher gab es nur „Verspätungen“ bei der Aufnahme des Zoom- Treffs, aber noch keine Ausfälle. Den ersten Workshop zu unserem kommenden Jahr anstehenden runden Geburtstag konnten wir ebenso veranstalten wie einen Carrera- Abend. Leider mußte ich an den Modellbahn- Donnerstagen berufsbedingt oft passen, so daß die Berichterstattung in diesem Journal nur sehr rudimentär ausfällt. Im nächsten Heft wird das nachgeholt, versprochen.

Und was geschah sonst noch? Ah ja, der Streik der GDL schlägt mal wieder voll aufs Gemüt. Dabei können wir Ansbacher uns fast glücklich schätzen, daß 2018 Go Ahead die RE- Verkehre zwischen Stuttgart und Nürnberg übernahm, sonst hätte es bei der ersten Streikmaßnahme duster ausgesehen, da fuhr nämlich kaum eine S4. Go Ahead hat bereits einen Tarifvertrag mit der GDL, auch fast zu den Bedingungen, welche die DB bis heute nicht gewähren will. Stattdessen werden die Granden der DB AG nicht müde, zu Zeiten des Streiks immer an die „arme“ Wirtschaft und die „armen“ Fahrgäste zu erinnern. So von ganz ungefähr kommt der Hinweis nicht, waren doch durch die inzwischen drei Arbeitskämpfe Millionen an Menschen und unzählige Wirtschaftsbetriebe betroffen. Richtig, aber: Ach liebe DB- Vorstände, würdet Ihr doch auch an die Wirtschaft und die Fahrgäste denken, wenn die GDL gerade nicht streikt. Doch das tut Ihr nicht. All die schönen Sonntagsreden über die „Starke Schiene“ oder was auch immer verhehlen nicht, daß der ganze Schlandrian so weiter geht wie bisher. Die Verkehrswende wird von sehr vielen Menschen im Land inzwischen befürwortet, von etwas weniger auch gelebt. Unsere Granden in Politik und DB AG gehören nicht dazu, weil wenn es so wäre, dann würde selbigen aufgehen, daß Streckensperrungen über Wochen zum Zwecke des Tauschs zweier Weichen nicht nur der Vergangenheit angehören, sondern noch nie zeitgemäß waren, weil dereinst es die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn besser gekonnt hatten. Die tauschten die Weichen unter dem rollenden Rad. Nur als ein Beispiel von vielen.

In der Rubrik „Im Heimatbahnhof gesehen“ hat sich inzwischen eine feste Achse Ansbach - Lichtenfels etabliert, so gibt es wieder zahlreiche Bilder von Thomas Fischer von den Eisenbahnfreunden Lichtenfels (EFL).

Die „Privatour“ unternimmt eine Reise von Ebermannstadt über Schwäbisch Hall bis zum Kuckucksbähnle zwischen Lambrecht/ Pfalz und Elmstein.

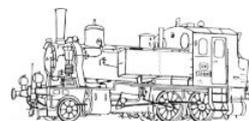
Auch in den Monaten September und Oktober gibt es wieder ein schönes Programm, an die einstige Normalität müssen wir uns noch heranarbeiten.

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

Das nächste Journal wieder aller Voraussicht nach Anfang November erscheinen. Viel Spaß beim Stöbern und „Servus“, Euer

*Frank Augsburg*

*Zum Titelbild: So beeindruckend, daß man zu der Lok schon mal ruhig aufschauen kann – STADLERS EURO DUAL. Sechs Achsen, 500 kN Anfahrzugkraft und 3500 kW Leistung in beiden Modi – damit läßt sich im Güterverkehr eine Menge weg bewegen. In Deutschland sind die Lokomotiven als Baureihe 159 eingereiht. Thomas Fischer von den Eisenbahnfreunden Lichtenfels hat diese Aufnahme geschossen, siehe hierzu auch unter „Im Heimat- Bahnhof gesehen“.*



\*\*\*\*\*

**An unsere Geburtstagskinder im August und September:**

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

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

\*\*\*\*\*

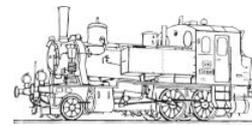


**HiFi Surround HDTV BluRay 3D  
Flachbildschirme Projektoren Leinwände**

**Gosbertstraße 35 ■ 91522 Ansbach-Brodswinden**

**FON: 0981-14872**

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



## AEF – VEREINSGESCHEHEN IM JULI/ AUGUST 2021

### GRÜSS GOTT UND HERZLICH WILLKOMMEN

Seit Juli dürfen wir zwei neue Vereinsfreunde bei uns begrüßen:

**Brian de Weert**  
**Ovidio Cristian Hann**

Brian war in der Vergangenheit schon oft bei uns "schnuppern", Ovidio Cristian kam spontan mit Brian zu uns. Lieber Brian, lieber Ovidio Cristian – seid uns herzlich willkommen. Inzwischen seid Ihr im Verein begrüßt worden. Hier und heute wird das quasi im Vereinsjournal nochmals und in aller Form schriftlich festgehalten. Wir freuen uns, daß Ihr bei uns seid.

### 2. Juli: Bilderabend zu Bahnausflügen

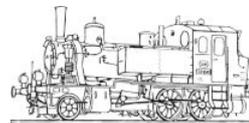
Kurz vor Ostern 2019 erreichte mich eine kurze Nachricht von Thomas Fenn. Er hatte vor, über die Feiertage ein paar Ausflüge zu machen und ob ich nicht Lust hätte, mitzukommen. Auf dem Programm standen unter anderem das Museums- Bw in Weimar (da war ich mal vor sehr vielen Jahren) und die Welztalbahn (da war ich noch nie). Also: Für Karfreitag und Ostermontag den Rucksack gepackt und dann los.



*Vor den Erfolg haben die Götter bekanntlich den Schweiß gesetzt. Hier wird die Technik eingestellt*



*Ein Detail aus dem Museums- Bw Weimar: Die im Vordergrund stehende verkehrsrote 229er ist nicht mehr so „Reichsbahn-like“, aber ansonsten ist das Bild stimmig.*



*Die 212er des Museumzuges bei Rangierfahrten im Bahnhof Welzheim*

An dem Freitag haben wir die besten Bilder zur Schau gestellt, zuzüglich derer von einem Ausflug zum DB- Museum in Koblenz- Lützel im August 2019.

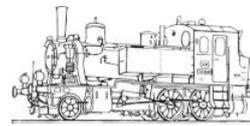
### **30 Juli: Auftaktveranstaltung für das Jubiläumsjahr „40 Jahre AEF“**

Nächstes Jahr feiern wir Ansbacher Eisenbahnfreunde unser 40- jähriges Bestehen als Verein, auch wenn die offizielle Eintragung ins Vereinsregister erst drei Jahre später erfolgte. Die Idee, angesichts dieses runden Geburtstages „was zu machen“, besteht schon lange, aber auch das hat Corona wie auch unser Vereinsleben gehörig durcheinandergewirbelt. Aber, wie schon seit mehr als einem Jahr an der Stelle immer vermerkt: Diese miesen Jungs aus der globalen Nachbarschaft können uns vielleicht bremsen, aber nicht aufhalten.

Am 30. Juli ging es um nicht weniger und nicht mehr als eine Ideensammlung, was wir als AEF in 2022 so veranstalten könnten. Ohne die Reihenfolge als Wertigkeit zu sehen, waren nachstehende Punkte in der Vorstellung und Diskussion:

Zusammenfassung von Dieter, Wolfgang, Reinhold, Bettina + Martin, André, Peter<sup>2</sup>, Hans Peter und meiner Wenigkeit:

- Tagesausflug, Ausstellung im Stadtmuseum, Beteiligung an der Wiedereröffnung des Bahnhofs nach dem Umbau (oder eigene Veranstaltung, falls die DB nichts macht)
- AEF mit zentraler Anlaufstelle, dauerhaft erreichbar
- Mehrere Veranstaltungen statt einer großen zentralen Veranstaltung □ einfachere Vorbereitung anstreben
- Was hat sich getan in den 40 Jahren?
  - o Bahn
  - o Ansbacher Eisenbahnfreunde
  - o Modellbahn
- 40 Gedankensplitter aus 40 Jahren,
- 40 Meter Zug aus 40 Jahren,
- 40 Geschichten aus 40 Jahren,
- 40 Minuten Bilderschau Entwicklung des Bf. Ansbach in den 40 Jahren,
- 40 Achsen (oder Wagen) □ Film (Max?)
- 40 Jahre Veränderungen im Güterverkehr
- Öffentlichkeitsarbeit, Stadt und BrückenCenter einbinden
- 40 Meter Modellbahn fotografieren
- 40 Spurweiten (auch mit Schmal-/ Breitspur in verschiedenen Maßstäben)
- Vereinschronik, Festschrift
- Fotos von den Bauarbeiten (auch von den vorhergehenden → Heinz fragen)



- Dokumentation charakteristischer Fotos aus Ansbach in den 40 Jahren, hierzu thematische Rahmen setzen
- Die Modellbahnfreunde in Marktbergel beteiligen, desgl. BuPol, Station & Service, andere Vereine,
- Modellbahn- Raritäten vorführen (in Bewegung)
- Spaziergänge entlang der Gleise und vorbeikommende Züge erklären
- Führungen durch den Bahnhof Ansbach
- Prio- Bahn im Vorraum
- Wenn Bilder und Filme gebraucht werden, können Foto- und Videoklub Ansbach auf Material in Bayern und Deutschland zurückgreifen
- Interessierte Kinder an das Thema Eisenbahn heranführen (40 Bastelideen) □ Idee: Ferienpaß- Aktion
- Mini- Dioramen basteln lassen und zu einer Anlage zusammenführen und diese Anlage auch präsentieren,
- Fertige Anlagen in Schaufenster von Geschäften stellen,
- Verschiedene Spurweiten darstellen
- Veranstaltungslogo entwerfen

Ob Corona je ganz verschwinden wird oder ob das öffentliche Leben zukünftig unter Einschränkungen verlaufen wird, weiß niemand. Die AEF sollten für die Zeit danach gerüstet sein. Dafür eignet sich das 40jährige Vereinsjubiläum bestens, das sich als roter Faden durch mehrere Veranstaltungen zieht. Hier können wir auf vieles Bewährte zurückgreifen. Ich selbst halte eine Reihe kleinerer Veranstaltungen für sinnvoll. Wenn ein einzelner Baustein nicht durchführbar ist, warum auch immer, können wir ihn schadlos weglassen. Umgekehrt sollten wir eine Karte im Ärmel haben, falls Corona uns wieder Einschränkungen beschert (*zitiert aus email von Thomas Kootz*).

Vorträge, Modellbahnpräsentationen, Bilder-Ausstellungen sollten doch möglich sein. Vielleicht mit begrenzter Anzahl an Besuchern und Einlasskontrolle im VH, oder mit weniger Beschränkungen im BrückenCenter oder z.B. in der Karlshalle bzw. im Angletsaal. Da sich unser Bahnhof derzeit im Umbau befindet, könnte ich mir eine Bilderausstellung über die Eisenbahn rund um Ansbach in den letzten Jahren vorstellen. Da kommt wieder mein Faible für "Einst und Jetzt". Die Modellbahn sollte natürlich ebenso präsentiert werden, evtl. begleitet von einer Modellbahn-Ausstellung mit Fahrzeugen in unserer Spurweite HO. Was wir hier zusammenkriegen haben wir in den letzten Jahren eindrucksvoll bewiesen (*zitiert aus der email von Thomas Fenn*).

Dirk schlägt eine Vereinsausfahrt in Zusammenarbeit mit dem BEM Nördlingen vor, bevorzugter Kurs: Ansbach – Treuchtlingen – Donauwörth – Nördlingen – Dombühl – Ansbach.

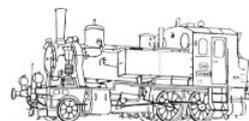
Wie geht es weiter?

- Konkretisierung der Ideen und ggf. Feststellung von Überlagerungen
- Anfangen mit Sammeln (Bilder, Fakten, Utensilien)
- Teams bilden

Nächste Veranstaltung: Anfang September (vsl. 03. oder 10. September)

## **27. August: Tempo, Tempo – CARRERA!**

Es muß ja nicht immer Eisenbahn sein. Es ist auch akzeptabel, über spurgebundene Systeme zu sprechen. Und diese Anforderung erfüllt das Carrera- System voll und ganz. Axel Hilterhaus stellte uns die Geschichte und die Systeme vor.



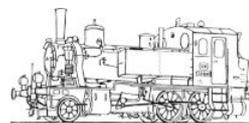
Die Carrera- Bahn ist aufgebaut, nach leichten technischen Schwierigkeiten sind auch die nicht präsenten Mitglieder dabei. Es kann losgehen!



Axel in seinem Element: Hohe Geschwindigkeiten, rasante Verfolgungen, waghalsige Spurwechsel – in den 1970er und 80er Jahren gehörte die Carrera einfach in jedes Kinderzimmer – beileibe nicht nur bei autobeegeisterten Jungs im Westen...



Nach dem Vortrag waren die Wackeren im Vereinsheim gefragt, sich halsbrecherische Rennen zu liefern...

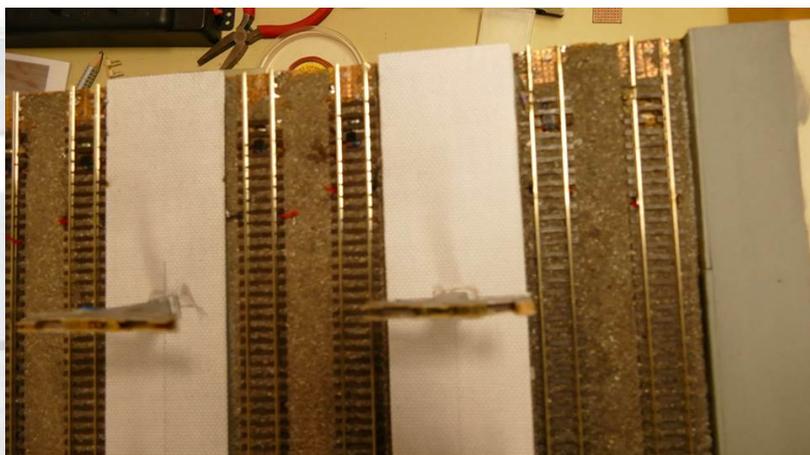


## Modellbahn im Juli/ August

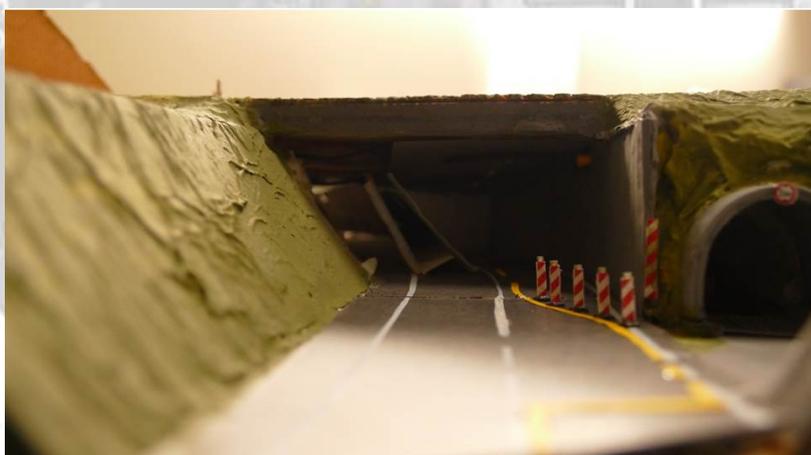
Wie bereits in der Anmoderation gesagt: Leider war ich zu den Modellbau- Abenden oft beruflich verhindert, deswegen an der Stelle eine etwas rudimentäre Zusammenfassung.



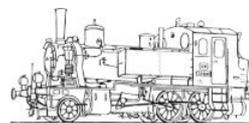
*Die Straßenunterführung der Philipp- Zorn- Straße am östlichen Bahnhofskopf nimmt zügig Gestalt an*



*Im Bild zu sehen (jeweils am Ende des Moduls) sind die neuen Schaltkontakte in den Bahnhofsgleisen für das digitale Fahren. Was im Bild nicht zu sehen ist: Dem Einbau dieser Kontakte ging der langwierige Austausch der Schienenprofile voraus, weil die ehemaligen Schienenkontakte dank der neuen Variante nicht mehr gebraucht werden.*



*Abzweigmodul: Die Straßenbaustelle ist eingerichtet, bis die Ampel installiert ist, werden wohl noch Verkehrspolizisten den Betrieb durch die Unterführung regeln. Aktuell ist die Durchfahrt noch gesperrt.*



## Mit Abstand betrachtet



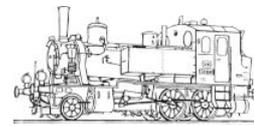
„Kinder, wie die Zeit vergeht!“ – der Satz trifft wohl auf so ziemlich alles auf dem Bild zu: Der „Kleine“ ist schon seit ewigen Zeiten bei uns Mitglied, und die „Große“ inzwischen Fahrdienstleiterin in Gunzenhausen. Den Bahnsteig an Gleis 5 im Bf. Wicklesgreuth gibt es in der Form nicht mehr, ebenso dürften Bude, die 212 068 und aus zwei n- Wagen bestehende Zugarnitur mittlerweile den Weg alles Irdischen gegangen sein (wf).



Noch länger her: Die Vorserien- 120 003-9 vor einem Nachverkehrs zug am Gleis 1a (heute Gleis 25) im Mai 1981 (wf)



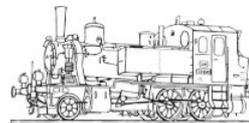
Am 1. Oktober 1982 machte 112 498-1 mit dem D783 nach Oberstdorf in Ansbach Halt. Man achte auf Details wie die trendigen Richtungsanzeiger, und Wagen 1. und 2. Klasse gab es auch noch (wf)



*Damals war dieses Motiv noch ungehindert fotografierbar: Nahverkehrszug mit dieser bereits „neuroten“ 120er (Loknummer leider nicht lesbar) verläßt soeben Sachsen bei Ansbach mit dem Ziel Ansbach (wf).*

### **Letzte Meldung: Die Kalender für 2022 sind fertig!**

Nein, eigentlich ist es nicht die letzte Meldung, denn alle 150 Exemplare des AEF- Kalenders sind bereits seit Wochen fertig, sortiert, gebunden und auch bereits an die üblichen Buchhandlungen in Ansbach, Heilsbronn und Bad Windsheim ausgeliefert. Nur: Die Fertigstellung des Kalenders für das folgende Jahr war 2018 wirklich einmal die „Letzte Meldung“ und seitdem ist das gute Tradition. An dieser Stelle sei recht herzlich gedankt dem Kalenderteam um Reinhold (Organisation), Wolfgang Frank + Thomas Kootz (Korrekturlesen), Hans Peter (Bildbearbeitung) und nicht zuletzt an Peter Wach als den Mann, der alle drei Kisten bedruckter Blätter zuzüglich Rückenpappe, Frontfolie, Flyer und Spiralbindung im Alleingang verarbeitete und somit unserem treuen Stammpublikum wieder einen sehr interessanten und vor allem lesenswerten Kalender lieferte.



## WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS EREIGNETE

### Aus aktuellem Anlaß: die GDL, der Streik und worum es überhaupt geht

(fa) Der Streik lag schon seit Monaten in der Luft, am Montag, dem 9. August 2021, hat die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) dann den Ankündigungen Taten folgen lassen: In einer ersten Aktion wurde der Güterverkehr schon ab demselben Abend 19 Uhr bestreikt, der Personenverkehr folgte am nächsten Morgen ab 2 Uhr und dauerte bis zum Donnerstagmorgen 2 Uhr. Es folgten Resümé, Demonstrationen und nach der erwartbaren Nichteinigung eine zweite Aktion von Samstag, dem 21. August (Güterverkehr) bzw. Montag 23. August (2 Uhr, Personenverkehr) bis einschließlich Mittwoch, 25. August 2 Uhr. Ab diesem Zeitpunkt wurde wieder Normalität hergestellt. Da es weiterhin keine Einigung gab, und das war sehr wahrscheinlich, kam die dritte Aktion. Seit Dienstag, 31. August, abends wurde der Güterverkehr bestreikt und seit dem Donnerstagmorgen, 2. September, auch der Personenverkehr. Dauer bis Dienstagmorgen, 7. September.

Dem interessierten, aber nicht immer informierten Betrachter wird der Streik als „völlig überzogen“ dargestellt. Es gehe eigentlich gar nicht um mehr Geld, sondern der Streik sei „politisch motiviert“, weil die GDL um ihre Existenz kämpfe. Interessant an dieser Darstellung ist, daß sie von der DB AG und sehr vielen Medien verbreitet wird und sich die vorgeblich weit stärkere Eisenbahn- Verkehrsgewerkschaft (EVG) an dieser Dauer- Attacke milde gesagt halbherzig beteiligt. Eigentlich überhaupt nicht.

Was ich an der Stelle versuche, ist so etwas wie eine Einordnung. Ich will mich an der Stelle weder „gegen die Bahn“, „gegen die EVG“ oder „gegen (oder für) die GDL“ stellen. Ich versuche die Einordnung ganz nüchtern und vor allem soll keine Neiddebatte angestoßen werden.

#### *Der zeitliche Ablauf*

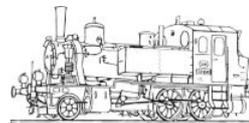
Im Jahr 2020 liefen die Tarifverträge sowohl zwischen DB AG und EVG als auch GDL aus, was neue Verhandlungen zur Folge hatte. Im Herbst des vergangenen Jahres wurde die Einigung zwischen DB AG und EVG verkündet. Der Tarifvertrag beinhaltet: 3,2% mehr Gehalt, je nahezu paarig aufgeteilt auf die Jahre 2022 und 2023 mit einer Gesamtlaufrzeit von 40 Monaten, keine Corona-Prämie und Kürzung der Betriebsrente von monatlich 150 € auf 100 € (anderen Meldungen zufolge wurde der Betriebsrentenvertrag gekündigt – ich kann weder das eine noch das andere nachprüfen). Gleichzeitig verkündeten die Bahn- Vorstände ihren Verzicht auf Bonuszahlungen für das Jahr 2020, was mit Aufsichtsrat, Bund (als Eigentümer) und auch der EVG so abgesprochen war.

Nun gibt es verschiedene Seiten, die sowohl den Tarifabschluß als auch dessen Zustandekommen der EVG zum Vorwurf machen, nicht zuletzt die GDL selber. Das halte ich für nicht angebracht. Die Denke hinter dem abgeschlossenen Tarifvertrag ist durchaus nachvollziehbar. Die Zeiten waren schlecht, jeder im Unternehmen hätte also die Pflicht, etwas zum Erhalt des Unternehmens beizutragen. Allerdings ist der EVG- Vorstand quasi sehenden Auges in eine Falle getappt, darüber wird noch zu reden sein.

Die GDL, die vorher 4,8% mehr Gehalt gefordert hatte, lehnte die Übernahme des Tarifvertrags ab. Weitere Verhandlungen scheiterten, auch eine Schlichtung unter Vorsitz des ehemaligen Brandenburgischen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck. Aber: Die GDL orientierte sich zwischenzeitlich am Abschluß im Öffentlichen Dienst: 3,2% mehr Gehalt, verteilt auf 28 Monate, 600 € Corona- Prämie für 2021 und, zuzüglich zum Öffentlichen Dienst, keine Kürzung der Betriebsrente.

Kurzer Exkurs Betriebsrente: Bei der Deutschen Reichsbahn der DDR gab es eine so genannte „Zusatzrente“ für alle Reichsbahnerinnen und Reichsbahner. Mit der Fusion von Deutscher Bundesbahn (DB) und Deutscher Reichsbahn der DDR (DR) zur DB AG wurde diese Zusatzrente mit übernommen. An dieser Stelle ist für mich ohne aufwändige Recherchen nicht nachvollziehbar, ob die Betriebsrente heute für alle im DB- Konzern gilt, oder nur für die Ostdeutschen, oder nur die Ostdeutschen unter den GDL- Mitgliedern.

Zurück um zeitlichen Ablauf. Nach der gescheiterten Schlichtung verzichtete die GDL angesichts des bevorstehenden Weihnachtsfestes 2020 auf Arbeitskampfmaßnahmen. Auch im Spätwinter und zeitigen Frühjahr ließ sich der Verzicht auf Arbeitskampfmaßnahmen mit den durch die Decke



schießenden Corona- Inzidenzen gut begründen. Ende April aber vermeldeten zwei Quellen (Manager- Magazin und Süddeutsche Zeitung), daß zwar die Vorstände der DB AG auf die Bonuszahlungen 2020 verzichten, wohl aber ab 2023 das mit einer Gehaltserhöhung von 10% (Herr Dr. Lutz, Herr Huber und Herr Pofalla) das Boni- Defizit auszugleichen gedenken, was übrigens beschlossene Sache ist. Und: Das Top- Management der DB AG kriegt immerhin für 2020 – einem durchaus desaströsen Jahr, nicht nur für die DB AG – immerhin noch 50% Bonuszahlungen. Mehr dazu gleich. Als hätte die GDL auf solch eine Meldung und auf fallende Inzidenzen so ab Mai 2021 gewartet – plötzlich war der nicht zustande gekommene Tarifvertrag zwischen DB AG und GDL wieder auf dem Plan. Nochmalige Verhandlungen verliefen ergebnislos, der GDL- Vorstand rief die Mitglieder zur Urabstimmung. Das Ergebnis ist bekannt.

### *Das Gehalt der Vorstände und die Boni der Top- Manager*

Bei der DB AG gibt es rund 18.000 Angestellte, die neben einem festen Grundgehalt auch variable, teils erfolgsabhängige Bezüge erhalten. Und die Mehrheit derer, die variable Bezüge erhalten, sind keineswegs Top- Manager. Es sind ganz normale Angestellte, für die die variablen Bezüge tariflich festgelegt und so nicht erfolgsabhängig sind. Daran ist nichts Schlimmes und das ist nicht beileibe nicht nur bei der DB AG so. Nun läßt sich der Begriff „Erfolg“ weit fassen. Angesichts des im Jahr 1994 begonnenen und bis heute anhaltenden massiven Abbaus an Bahn- Infrastruktur, Personal und Fahrzeugmaterial ist der daraus resultierende und für uns alle spürbare Zustand der Eisenbahn in Deutschland sicher alles, aber kein Erfolg. Das ewige Mantra vom „stärkeren Wettbewerb auf der Schiene“ hilft hier nicht weiter.

Es sei also festgehalten, daß variable Bezüge gezahlt werden, völlig anständig und angemessen. Und auch wenn das betreffende Unternehmen keinen Erfolg hat, hier betrifft es (nicht nur!) die DB AG in 2020, die ihr Zugangebot fast komplett aufrecht erhielt bei gleichzeitigem Einbruch der Fahrgast- und Güterbeförderungsleistungen auf zeitweise 5 – 10% gegenüber 2019 – auch dann ist es keineswegs anstößig, variable Bezüge ausbezahlen, siehe Begründung oben.

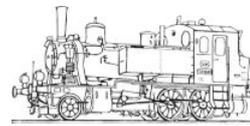
Was stutzig macht, ist die Summe: Es sind nicht weniger als 220 Millionen Euro, diese Zahl übrigens habe ich von der GDL übernommen, sie wurde aber bis heute nicht dementiert, weder durch die Medien noch durch die DB AG. Zunächst einmal stellen die 220 Millionen Euro 50% der normal auszahlenden Boni dar. Wie hier die Aufteilung zwischen Tarifkräften und Management ist, muß ich an der Stelle offen lassen. Wenn man mal die „normale“ Verteilung annimmt, dann dürfte der kleinere Teil auf die Mehrheit der Tarifkräfte entfallen, und der größere auf die Minorität in den Plüschetagen der Bahn- Towers. Sei es drum.

Nun kann man ja allein mit den Zahlen – 220 Millionen Euro, 18.000 Angestellte mit variablen Bezügen, davon 3.500 Führungskräfte – allerlei Zahlenspielererei anstellen. Gerechtfertigt werden die in keinem Fall, aber im Zusammenhang mit dem Angebot der DB AG an die GDL macht jedes dieser Zahlenspiele deutlich: Das Vorgehen der Bahn- Vorstände läßt sich unter walten lassen aller zur Verfügung stehenden Milde nur als selten dämlich bezeichnen.

Um es mal klar zu sagen: Der öffentliche Dienst hatte zum Zeitpunkt, da die GDL zur Urabstimmung aufrief, einen klaren Tarifabschluß, an dem sich die GDL ebenfalls orientierte: 3,2% mehr Gehalt, keine Nullrunde in 2021 und 600 Euro Coronaprämie pro Person für 2021, erweitert um die volle Weiterzahlung der Betriebsrente. Der Bahn- Vorstand verweigerte dies, gewährte allerdings den Führungskräften gleichzeitig Boni, die selbst angesichts der Tatsache, daß es sich nur um 50% handelt, üppig bemessen sind. Und während sich die wenigsten der DB- Führungskräfte Sorgen um die Altersversorgung machen müssen, sollen auch die GDL- Mitglieder auf 1/3 ihrer Betriebsrente verzichten.

Man kann über alles diskutieren, wie angemessen der Lokführerstreik (der längst nicht mehr ein Streik der Lokführer ist) angesichts der Ferienzeit, angesichts der Corona- Pandemie oder was auch immer ist, was sich als Gegenargument da noch ins Feld führen ließe. Streikt die GDL außerhalb der Ferienzeit, trifft es die Schülerinnen und Schüler, die Pendlerinnen und Pendler. Fakt ist: Mit ihrem Verhalten haben die Bahnvorstände dem GDL- Vorstand das bereits angebrannte Zündholz in die Hand gegeben, mit dem die GDL ihren Arbeitskampf befeuerte.

Was viele etablierte Medien verschweigen und was auch die EVG verschweigt: Im Tarifvertrag der EVG mit der DB steht eine Ausstiegs-Klausel, eine sogenannte "Angstklausel", juristisch ein Son-



derkündigungsrecht: Wenn "eine andere Gewerkschaft" (die GDL wird nicht genannt) einen höheren Abschluss erreicht, kann die EVG ihren Tarifvertrag kündigen und nachverhandeln. So steht es in "Anlage 11 Sonderkündigungsrecht". Das betrifft auch die Corona-Prämie, auf die die EVG verzichtet hatte.

Die EVG muss bei einem GDL-Erfolg natürlich nicht kündigen. Sie müsste nicht, aber dann stünde sie als vorstandsabhängige Marionette noch deutlicher da. Deswegen ist aus dem Hause EVG so wenig zu hören vom „politischen Streik“ und vom „Überlebenskampf der GDL“. Offenbar ist dem EVG- Vorstand aufgegangen, daß er bei der Tarifeinigung im Herbst 2020 zwei Dinge nicht bedacht hat: Ein DB- Vorstand muß sich nicht an eine Absprache halten, wogegen sich die EVG an die Absprache hielt. Und ein DB- Vorstand kann auch tun, was einer EVG nicht gestattet ist: Er kann machen, was er will. Das hat der DB- Vorstand getan. Ein Schlag in die Magengrube der EVG – sicher. Aber war dort keiner, der all das hat kommen sehen? Kein Strategie?

*Wer bestimmt und wo?*

Gegenwärtig hat die EVG rund 185.000 Mitglieder und die GDL 37.000, auf den ersten Blick also ein deutliches Mißverhältnis der Kräfte, wenn man den Blick auf das 2015 beschlossene Tarif- Einheitsgesetz (TEG) richtet (das infolge der Arbeitskampfmaßnahmen der GDL in 2014/ 2015 zustande kam, wohl gemerkt!). Genau diese Zahlen werden durch verschiedene Seiten ins Feld geführt, wenn es um die „Streikberechtigung“ der GDL geht. Denn aus dem Mitgliederverhältnis wird sofort und ohne Hinterfragen auf die Vertretungshoheit in dem schier unübersichtlichen Firmen- Wirrwarr des DB AG- Konzerns geschlossen.

Nur liegen die wahren Dinge ein klein wenig anders. Stellt man die Frage nach der gewerkschaftlichen Vertretungshoheit gemäß TEG, zählen nur die aktiven Mitglieder aktuell. In dem DB- Firmen- geflecht mag es Unternehmen geben, wo weder EVG noch GDL vertreten sind. Das dürfte die meisten im Ausland ansässigen Unternehmen betreffen. Und bei den verbleibenden – nicht ganz 200 – Unternehmen zählt eben der gerade aktuelle aktive Mitgliederbestand. Da verzeichnet die EVG um die 65.000 Mitglieder, die GDL um die 30.000. Dieser Unterschied zwischen Wahrnehmung und Tatsachen ist nun beileibe keine Banalität mehr. Denn das Verhältnis der aktiven Mitglieder in den DB AG- Firmen besagt nichts weiter, als daß die „kleine Spartengewerkschaft“ GDL fast halb so viele aktive, also derzeit noch arbeitende, Mitglieder hat wie die EVG.

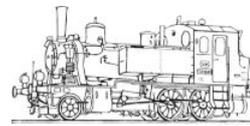
Das allein ist schon spannend. Hinzu kommt, daß aktuell die GDL das wirkliche Verhältnis zwischen den Gewerkschaftsmitgliedern gerichtsfest (!) für alle DB AG- Unternehmungen prüfen läßt. Ein Ergebnis steht derzeit noch aus, es dürfte aber nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen. Dann werden die Karten eh neu gemischt.

*Der GDL- Streik in der Öffentlichkeit*

Der Arbeitskampf der GDL wird als politisch bezeichnet von den meisten Medien des Landes, er ist aber nichts weiter als ein Arbeitskampf einer ehemaligen „Spartengewerkschaft“, die sich nach den Zugbegleitpersonalen in 2014/ 15 weiteren Berufsgruppen öffnet. Das ist ihr legitimes Recht. Das oben angesprochene Verhältnis der aktiven Mitglieder kommt eben so gut wie nie zur Sprache wie die Kürzung der Betriebsrenten. Stattdessen wird kolportiert: „So weit sind beide Parteien gar nicht auseinander.“ Falsch! Weiter auseinander könnten sie nicht sein, unter Kenntnissnahme oben genannter Fakten und Überlegungen.

Verschiedene Sender und Printmedien haben doch tatsächlich die Lokführer und ihre Gewerkschaft in die Nähe von Flugkapitänen und Krankenhausärzten gerückt. Angesichts der Gehaltsunterschiede zwischen den Lokführern hier und den anderen beiden Berufsgruppen da gerät allein dieser Vergleich zu weit in die deutschen Lande strahlender Ahnungslosigkeit. Seit wann werden Flugkapitäne und Krankenhausärzte in den Medien und in der Öffentlichkeit so dermaßen niedergemacht und angepöbelt wie Zugpersonale, ob nun mit oder ohne GDL- Streik?

Es ist interessant zu sehen, daß diese recht einfachen Überlegungen weder von den „Skandal- Blättern“ noch von den „seriösen“ Medien verbreitet werden. Man kann den GDL- Vorstandsvorsitzenden Herrn Weselsky mögen oder auch nicht. Man kann sich, wie ich, an der ihm eigenen Rhetorik stören, oder eben auch nicht.



Das alles soll aber nicht davon ablenken, daß man Herrn Weselsky einen Vorwurf nicht machen kann: Jemals „Schmarrn“ im Sinne von Unwahrheit gesagt zu haben. Seine Ansagen sind gewohnt knackig, die Begründungen rasiermesserscharf präzise. Er vertritt die Zugpersonale und möglicherweise bald mehr Berufsgruppen im DB- Konzern. Das ist seine Aufgabe, dafür wurde er gewählt. Irgendwelchen Medien zu gefallen war und ist Herrn Weselskys Ding nicht. Und das sollten die Medien einfach akzeptieren. Das wollen sie nicht und das werden viele nicht. Kasse machen mit der nächsten blöden Schlagzeile – leider.

#### *Versuch eines Fazits:*

Die bevorstehende dritte Arbeitskampfmaßnahme geht auch mir gewaltig auf den Zeiger. Aber: Wer von uns würde es klaglos akzeptieren, eine Minusrunde in 2021 durchmachen zu müssen, auf 600 Euro Prämie und zudem auf ein Drittel der Betriebsrente verzichten zu müssen? Wohl keiner. Heute (30. August 2021) hat die GDL erwartungsgemäß die dritte Runde des Arbeitskampfes verkündet, und die wird hart: Im Güterverkehr wird ab dem 1. September 17 Uhr gestreikt, im Personenverkehr ab dem 2. September 2 Uhr, und das alles bis Dienstagmorgen, dem 7. September. Ausgang ungewiß. Zitat Herr Weselsky: „Wer kämpft, kann verlieren. Wer nicht kämpft, hat schon verloren.“ Die GDL hat sich entschlossen, zu kämpfen. Ich kann das verstehen, wenn mir die Streik Auswirkungen auch nicht passen.

### **Siemens Mobility und Paribus schließen Rahmenvertrag über 30 Vectron Dual Mode Lokomotiven**

Siemens Mobility und die zur Paribus-Gruppe gehörende Paribus Rail Investment Management GmbH (Paribus) haben einen Rahmenkaufvertrag sowie Full-Service-Vertrag für bis zu 30 Lokomotiven vom Typ Vectron Dual Mode geschlossen. Das Investment wurde von Paribus für die in Paris ansässige Private Equity Investmentgesellschaft RIVE Private Investment (RIVE) arrangiert und strukturiert. Mit der Vertragsunterzeichnung wurden bereits sieben Lokomotiven abgerufen, für welche die ebenfalls zur Paribus-Gruppe gehörenden Northrail GmbH bereits Mietverträge mit deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen hat. Die Lokomotiven sind für den Güterverkehr in Deutschland vorgesehen. Die Auslieferung der Fahrzeuge erfolgt ab September 2021. Siemens Mobility übernimmt den Full Service der Loks für einen Zeitraum von bis zu 20 Jahren.

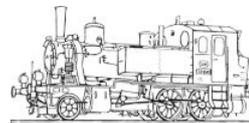
Der Vectron Dual Mode basiert auf bewährten Vectron-Komponenten. Die Spurweite des Vectron Dual Mode beträgt 1.435 mm, das Gewicht liegt bei 90 Tonnen. Die Lok ist für das 15 kV AC Spannungssystem ausgelegt und mit dem Zugsicherungssystem PZB ausgerüstet. Unabhängig von der Betriebsart beträgt die Leistung am Rad 2.000 kW. Der Dieseltank fasst 2.600 Liter Kraftstoff. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h.

Bereits 2019 hatte Paribus mit Siemens Mobility einen Rahmenvertrag über die Lieferung von 25 Smartron-Lokomotiven geschlossen. Aus diesem Rahmenvertrag wurden bisher 16 Loks abgerufen (Quelle: PM Siemens Mobility, vom 02. Juli, gekürzt).

### **9. Juli: Bombenfund im Bahnhof Ansbach und Hochwasser der Rezat**

„Es war eine knackige Lage“, so zitierte die Fränkische Landeszeitung am Tag danach den Einsatzleiter der Hilfskräfte. Und in der Tat – Ansbach hatte Tag zuvor einfach Glück gehabt. Ein Blick zurück:

Nachdem bereits in den Vorwochen mehr Regen gefallen war, als in den drei Jahren zuvor und auch mehr als im langjährigen Mittel 1961 – 1990, setzte sich am Wochenende 3./ 4. Juli eine Wetterlage durch, die durch ein nahezu ortsfestes Tiefdruckgebiet über Deutschland geprägt war und wodurch infolge der unterschiedlichen Luftmassen über Mittel- und Osteuropa immer stärkere Gewitter mit lang anhaltenden Regenfällen generiert wurden. Hier in Ansbach bekamen wir den vorangegangenen Sonntag einen kleinen Vorgeschmack, dann kam die Ruhe vor dem sprichwörtlichen Sturm. Und am Mittwochabend (7. Juli) begann es später am Abend stark zu regnen. Der Regen hielt an bis zum frühen Donnerstagnachmittag, setzte dann für Stunden aus und ging dann am



Abend weiter bis in den späten Freitagvormittag. Zu dem Zeitpunkt waren die Böden in der Region bereits übersättigt und konnten kein Wasser mehr aufnehmen. Immerhin: Eine Hochwasserwarnung für Ansbach wurde bereits am Freitagmittag, 9. Juli, herausgegeben.

In der Nacht zum Freitag, dem 9. Juli, wurde im Zuge des Bahnhofsumbaus Ansbach wieder einmal eine Fliegerbombe aus dem Zweiten Weltkrieg gefunden. Die letzte Entschärfung war gerade vier Monate her. Die Fundstelle war an Gleis 1, nur wenige Meter vom Treppenaufgang aus der Fußgängerunterführung entfernt. Es darf angenommen werden, daß der Bombenfund sofort gemeldet wurde. Stadtverwaltung und Krisenstab waren also bereits am frühen Freitagmorgen informiert. Irgendwo und aus irgendwelchen Gründen fiel trotzdem die Entscheidung, zunächst nichts zu tun und den morgendlichen Verkehr abzuwickeln. Wer sehr aufmerksam war, konnte feststellen, daß der S- Bahn- Verkehr auf den Gleisen 5 und 25 abgewickelt wurde. Umleiterzüge fuhren über die hinteren Gütergleise im Bahnhof Ansbach, bis dann um 8 Uhr der Personenverkehr im Bahnhof Ansbach eingestellt wurde.

Die Verantwortlichen für das Krisenmanagement wickelten dann noch den Schülerverkehr mit gesperrtem Bahnhof ab. Dann begann die Evakuierung. Wie bereits am 8. März gab es auch diesmal einige wenige Menschen, die sich entweder weigerten oder die erst gesucht werden mußten.

Angesichts der zu erwartenden Hochwasser in allen Fließgewässern wurde durch den OB am Mittag der Katastrophenfall ausgerufen. Das erlaubte es der Stadt und den Einsatzkräften, kurzfristig andere Kräfte anzufordern und notfalls auch Bürgerinnen und Bürger zu Maßnahmen der Gefahrenabwehr heranzuziehen.

Die Bombenentschärfung war erst für 17 Uhr angesetzt, konnte dann aber eine Stunde eher beginnen. Erschwert wurden die Entschärfungsarbeiten durch wiederum aufziehende Gewitter. Durch die starken Regenfälle lief die Grube, in der die Bombe lag, immer wieder voll Wasser. Dann mußte das Wasser erst wieder abgepumpt werden. Nichts für schwache Nerven an dem Nachmittag.

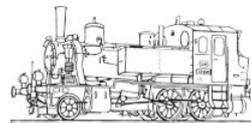
Gleichzeitig stiegen die Pegel an allen Fließgewässern in der Umgebung, einschließlich der Rezat im Ansbacher Stadtgebiet.



*Evakuierte Zone rund um den Bahnhof am 9. Juli (Quelle: Stadt Ansbach)*

Durch die recht frühe Ausrufung des Katastrophenfalls standen an die 1.000 Einsatzkräfte von Technischem Hilfswerk (THW), Deutschem Roten Kreuz (DRK), Polizei, Feuerwehren, Arbeiter-Samariter Bund (ASB) und weiteren Hilfsdiensten zur Verfügung. Die anstehenden Aufgaben waren gigantisch: Räumung des Evakuierungsbereiches, Absperrung dieses Bereichs nach der Räumung, Betreuung von Menschen in den Notunterkünften, Räumung von Bereichen, die durch eine mögliche Überflutung bedroht wurden, Umleitung des örtlichen Verkehrs und vieles mehr. Die gesamte medizinische Versorgung mußte auch weiterhin sichergestellt werden.

Wenn man sich vor Augenführt, daß diese Tätigkeiten von Freiwilligen geleistet wurden und weiterhin werden, dann kann man diese Menschen und ihren Einsatz nicht hoch genug würdigen. Sie alle



haben dafür gesorgt, daß wie auch schon im März, alles weitestgehend in geordneten Bahnen ab- lief. Ihnen allen sei an dieser Stelle ausdrücklich ein Dankeschön ausgesprochen.

Infolge des Bombenfundes war der Bahnverkehr zwischen Triesdorf und Oberdachstetten sowie zwischen Wicklesgreuth und Dombühl komplett gesperrt. Fernzüge und Güterzüge wurden zurück- gehalten oder umgeleitet, die S4, Regionalbahnen und RegionalExpress- Züge wendeten jeweils an den genannten Stationen. Ein Schienenersatzverkehr war auch in Gang gekommen und funktionier- te nach Hörensagen recht gut.

Die erste S4 von Nürnberg nach der Bombenentschärfung erreichte Ansbach um 20:02 Uhr.

## **Deutschland wappnet seine Straßen und Schienen gegen die Klimakrise**

Die meisten Menschen in Deutschland haben von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ver- mutlich noch nie gehört. Mit der meist im Hintergrund arbeitenden Forschungseinrichtung des Bun- des aber haben sie sehr wohl zu tun, denn sie berät das Verkehrsministerium in allen wichtigen Fragen rund um das Thema Straßen. Rund 400 Personen sind bei der BASt beschäftigt, zehn von ihnen haben jedoch eine besondere Aufgabe: Sie arbeiten »an Lösungen für die Auswirkungen des Klimawandels«, erklärt ihr Abteilungsleiter Straßenbautechnik, Ulf Zander. Konkret heißt das: Sie kümmern sich um das Überleben eines deutschen Heiligtums: dem Straßennetz.

Denn die Klimakrise macht der deutschen Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Eine Studie des Pots- dam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) für die Deutsche Bahn, die klimatische Veränderungen in Deutschland bis 2060 untersucht, kommt zu dem Schluss, dass die Zahl der Hitzetage bis 2060 deutlich steigen wird, während die Winter milder werden.

Anstatt im Mittel 8,1 Hitzetage wie von 1991 bis 2020 ist demnach von 2031 bis 2060 mit 10,9 hei- ßen Tagen zu rechnen – während die Zahl der Eistage von 16,9 auf 8,0 fällt. Vor allem um Mainz, Karlsruhe und in Teilen Nordost-Deutschlands drohen demnach immer mehr heiße Tage, während die südlichen Bundesländer und die Region Hagen am stärksten von Starkregen betroffen sein werden. Doch was bedeutet das für die Schienen und Straßen des Landes? Müssen sich Autofah- rerinnen und Bahnfahrer künftig auf Staus, Ausfälle und Umleitungen einstellen?

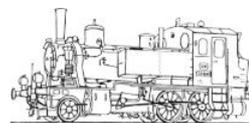
### *Blow-ups und Spurrinnen drohen*

»Wir müssen uns im Straßenbau auf den Klimawandel vorbereiten und Lösungen finden, die in Deutschland von der dänischen Grenze bis in die Alpen funktionieren«, sagt Matthias Paraknewitz, Präsident der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure.

Das deutsche Straßennetz leidet vor allem unter den immer längeren Wärmeperioden. Sogenannte Blow-ups zerstören Betonfahrbahnen, deren Anteil an den Autobahnen bei rund 30 Prozent liegt. Sie dehnen sich aufgrund der Hitze aus, bis sie sich an den Stoßstellen aufwerfen. Doch auch As- phaltpfahrbahnen, die auf einen Anteil von rund 70 Prozent kommen, sind durch die Hitze gefährdet. Sie werden bei hohen Temperaturen weich und verformen sich, warnt Ingenieur Paraknewitz. So- bald Autos und Lkw vor allem auf einer Spur fahren oder stehen bleiben und anfahren, »führt das zu Rinnen oder Wellen in der Fahrbahn«. Diese verstärken bei Regen die Gefahr von Aquaplaning- Unfällen.

### *Entstehende Kosten sind bislang unklar*

Wie kann man die Straßen also auf größere Hitze einstellen – und welche Kosten verursacht das? »Die Mehrkosten können wir noch nicht überblicken, wir stehen hier erst am Anfang«, sagt BASt- Abteilungsleiter Ulf Zander. Erschwert werde der Erhalt der Infrastruktur auch dadurch, dass es künftig mehr heiße Nächte gebe, warnt Zander, wodurch die Straßen nicht mehr so stark abkühlen. Von den knapp 13.000 Autobahnkilometern kann man zumindest jene mit Asphaltdecken wohl eini- germaßen auf die steigenden Temperaturen einstellen, indem man die Härte des verwendeten Bi- tumens anpasst. Härtere Decken halten Zander zufolge bei Hitze besser, können im Winter aber Risse bekommen, weil sich harter Asphalt dann nicht ausreichend zusammenziehen kann. Hellere Straßen können helfen



»Grundsätzlich hat man immer eine Spanne von etwa 70 Kelvin, die man problemlos abdecken kann, wir müssen die Spanne dann einfach nach oben verschieben«, erklärt der BAST-Experte. »Das verursacht aber keine höheren Kosten und ist auch nicht zeitkritisch«, so Zander, »man kann hier bis zur nächsten Erneuerung warten und dann eine härtere Deckschicht verbauen.«

Wir fragen, ob die ökologische Wende gelingt. Welche politischen Ideen und wirtschaftlichen Innovationen überzeugen. Jede Woche zeigen wir, welchen Einfluss die Klimakrise auf unseren Planeten hat und warum wir im spannendsten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts leben.

Eine weitere Lösung sind hellere Straßen, indem man zum Beispiel beim Bau der Fahrbahnen Split aus hellerem Gestein auf die oberste, noch heiße Schicht streut. »Diese wenige Millimeter dicke, hellere Schicht wird dann eingewalzt und senkt durch die höhere Reflexion der Sonneneinstrahlung die Temperatur im Sommer um rund fünf Grad. Das kann entscheidend sein, um Hitzeschäden zu verhindern«, so Zander. Und auch die Temperaturspanne, die der Belag aushalten kann, lässt sich verbreitern. So fügt man laut Zander auf stärker belasteten Straßen dem Bindemittel Bitumen bereits standardmäßig Polymere bei. Die bilden eine Netzstruktur und machen den Belag elastischer. So könne man die ertragbare Temperaturspanne um circa 20 Kelvin steigern.

### *Laserscans sollen Windschäden vorbeugen*

Nicht nur die Straßen haben mit den veränderten klimatischen Bedingungen zu kämpfen, auch für das deutsche Schienennetz wird die Hitze zum Problem. Schienen dehnen sich bei Wärme ebenfalls aus. Da sie aber miteinander verschweißt sind, ist das nicht unbegrenzt möglich. Sobald sie zu heiß werden, knicken die Schienen seitlich aus – ähnlich wie beim Blow-up im Straßenbau. Betroffene Abschnitte können dann nicht mehr befahren werden, Verspätungen und Zugausfälle sind die Folge, wie beispielsweise im Jahr 2019 im schweizerischen Bern. Durch Hitze verbogene Schienen unterbrachen 2019 auch den Bahnverkehr zwischen Paris und Genf, in Deutschland stellte die Schmalspurbahn »Molli« bei Heiligendamm den Verkehr zeitweise ein.

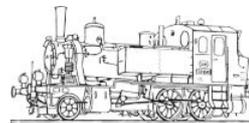
»Eine Lösung für dieses Problem ist eine Anpassung der Neutraltemperatur, also der Temperatur, bei der die Schiene verschweißt wird und keine Spannung hat«, erklärt Stephan Freudenstein von der Technischen Universität München. Eine Schiene kann Temperaturunterschiede von 80 Grad abfedern – egal ob man in Deutschland oder heißen Ländern wie Saudi-Arabien ist. Hierzulande liege sie derzeit bei 20 bis 26 Grad, es seien also Schientemperaturen zwischen minus 20 und 60 Grad Celsius machbar. »Diese Spanne ist in Saudi-Arabien identisch, dort liegt die Neutraltemperatur aber bei 42 Grad, also rund 20 Grad höher«, erklärt der Wissenschaftler. Die Schienen künftig bei höheren Temperaturen zu verschweißen hilft also, Hitzeschäden zu verhindern.

Die Bahn setzt vor allem darauf, Probleme frühzeitig zu erkennen. Als Teil der Klima-Resilienz-Strategie des Konzerns sollen Sensoren künftig rund um die Uhr die Temperaturen der Anlagen und die Umgebungsbedingungen analysieren. Mögliche Störungen durch Klimaschäden sollen so früh erkannt und rechtzeitig behoben werden. Die Schienen analog zum helleren Straßenbelag weiß anzustreichen, wie es in mehreren Ländern erprobt wird, hält Freudenstein dagegen für keine echte Alternative – denn der Anstrich sei nur etwa ein halbes Jahr wirksam (*Quelle: Spiegel.de, vom 12. Juli, gekürzt*).

### **Apokalypse „Bernd“**

Zwischen dem 14. Und 17. Juli 2021 kam es aufgrund sintflutartiger Regenfälle in verschiedenen Teilen Deutschlands sowie in einigen Nachbarstaaten zu starken Überschwemmungen. Durch das bereits regenreiche Frühjahr waren die Böden mit Wasser vollgesogen, somit floß ein Großteil der neu hinzu kommenden Niederschläge über Bäche und Flüsse ab, welche dann massiv über die Ufer traten. Die Wassermassen rissen dabei Straßen, Brücken, Bahnstrecken und Gebäude mit und verwüsteten Ortschaften und ganze Landstriche. 180 Tote und über 600 zum Teil schwer Verletzte sind zu beklagen.

Mitte Juli bildete sich über Mitteleuropa das Tiefdruckgebiet „Bernd“ und blieb wegen zweier flankierender Hochdruckgebiete nahezu ortsfest über Nordwestdeutschland und Belgien. Während über den Balkan, die Türkei die Ukraine und Teile Russlands infolge des einen Hochs eine Hitzewelle die andere jagte, gelangte vom Mittelmeer her feuchtwarme Luft in den Wirkungsbereich des Tiefs. Mit den



bekanntes fatalen Folgen. Verstärkt wurden die Wirkungen der Wassermassen durch die Lage der besonders betroffenen Gebiete zwischen höheren Bergen in engen Flußtäälern. Begünstigend wirken außerdem verschiedene Fehler aus der Vergangenheit wie Flußbegradigungen und Flußeinengungen, Flächenversiegelungen und der Verlust einstiger natürlicher Überflutungsgebiete.

Strichweise fielen 150 – 200 l/ m<sup>2</sup> innerhalb von 24 Stunden, entsprechend stiegen die Pegel so stark an, daß vielerorts die Meßstationen ausfielen und die neuen traurigen Rekordmarken nur geschätzt werden konnten.

Die Bahn- Infrastruktur wurde bundesweit auf ca. 600 km Streckenlänge (!) zerstört, davon allein 115 km in Rheinland- Pfalz. Betroffen waren 50 Brücken, 180 Bahnübergänge, 50 Bahnhöfe und Haltepunkte, 40 Stellwerke und über 1000 Oberleitungs- und Signalmasten. Darüber waren noch Versorgungsanlagen für Energie- und Beleuchtungsanlagen sowie Aufzüge. Der Schaden allein an Bahnanlagen und Fahrzeugen wird auf ca. 1,3 Milliarden Euro beziffert.

Die verheerendsten Schäden traten in Deutschland im Landkreis Ahrweiler auf. Allein 141 der Todesopfer kommen von hier. Daneben wurde die Ahrtalbahn zwischen Remagen und Ahrbrück auf 20 km Länge vollständig zerstört, 7 Brücken wurden fortgerissen, zahlreiche Stützmauern und Durchlässe beschädigt. Zwischen Walporzheim und Ahrweiler ist der Gleiskörper nicht mehr reparabel, so daß hier ein kompletter Neubau erforderlich wird. Zwar konnte ab Remagen ein halbstündlicher Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet werden, der ab ahraufwärts immer schlechter funktionierte, weil natürlich auch Straßen und Straßenbrücken zerstört sind.

Betroffen sind in der Region auch die Voreifelbahn Bonn – Euskirchen, die Eifelstrecke Köln - Gerolstein – Ehrang sowie die Erfttalbahn Euskirchen – Bad Münstereifel. Die Schadensaufnahme auf diesen Strecken war zum 31. August durch die DB noch nicht vollständig abgeschlossen.

Die Erfttalbahn ist komplett beschädigt, dasselbe gilt auch für die Voreifelbahn. Auf der Eifelstrecke stand der Bahnhof Gerolstein komplett 70 cm unter Wasser, nur die 76 cm- Bahnsteige waren noch begehbar. Betroffen war auch das Bahnbetriebswerk der Vulkaneifelbahn. Unterspült waren auf dem Abschnitt Bereiche zwischen Kall und Nettersheim, auf dem Südabschnitt gab es große Schäden entlang der Kyll bis Ehrang, wo die Hochwasserwelle in die Mosel schwemmte und das Stadtgebiet großflächig unter Wasser setzte.

Weniger ausgeprägt waren die Schäden weiter nördlich. Die Eifel- Börde- Strecke Euskirchen - Düren war nur abschnittsweise gesperrt, seit Ende Juli fahren dort die Züge wieder. Desgleichen auf der Strecke Düren – Heimbach, wo nach einer hochwasserbedingten Sperrung der Zugverkehr gleichfalls am 31. Juli wieder aufgenommen werden konnte.

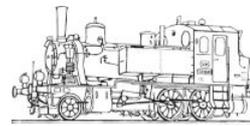
In Nordrhein- Westfalen (NRW) war besonders die Region entlang der Hauptachse Dortmund – Köln – Koblenz betroffen. Hier war über die ersten Tage nach den Starkregen nur noch eingeschränkter Nah- und überhaupt kein Fernverkehr mehr möglich. Schwer getroffen wurde der Raum Hagen, wo der Hauptbahnhof komplett unter Wasser stand und erst am 19. Juli unter starken Einschränkungen wieder genutzt werden konnte. Das Hochwasser der Lenne zerstörte einen großen Teil der Ruhr- Sieg- Strecke Hagen – Wetzlar zwischen Hagen- Halden und Werdohl. Zwischen Wuppertal und Hattingen ist bis jetzt kein Bahnbetrieb mehr möglich, ebenso nicht zwischen Bochum- Dahlhausen und Hattingen sowie Hattingen und Blankenstein.

Es ist nicht möglich, jeden einzelnen Abschnitt hier aufzuführen. Auf jeden Fall dauern die Einschränkungen im Bahnverkehr in der Region nördliches Rheinland- Pfalz/ westliches NRW bis heute an und es wird, je nach Schadensumfang, so bald kein regulärer Betrieb wieder aufgenommen werden können.

Nachdem Tief „Bernd“ weiter nach Süden geschoben wurde, kam es in Sachsen insbesondere auf dem Abschnitt Bad Schandau – Děčín zu Unterspülungen des Bahnkörpers. Güterzüge auf dieser wichtigen Verbindung mußten großräumig über Marktredwitz – Cheb umgeleitet werden. Ab Ende Juli war zumindest wieder eingeschränkter Durchgangsverkehr möglich.

In Bayern waren die Strecken Murnau – Oberammergau und Garmisch- Partenkirchen – Weilheim zeitweise gesperrt, der Betrieb konnte aber in den Abendstunden des 27. Juli wieder aufgenommen werden.

In Österreich wurde am schwersten die schmalspurige Pinzgauer Lokalbahn Zell am See – Krimml getroffen, deren hinterer Abschnitt voraussichtlich noch über die nächsten Monate nicht befahrbar sein wird.

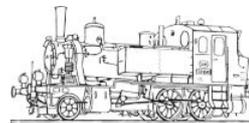


## Machbarkeitsstudie S- Bahn- Ausbau Nürnberg

Aktuell wird der Ausbau der S- Bahn- Nürnberg durch die Metropolregion und die DB untersucht. An der Stelle gleich vorab: Das Ganze läuft unter der Bezeichnung „S- Bahn“, ob die Verbindungen dann auch immer die Kriterien erfüllen, darüber kann man angesichts diverser „Stolpertakte“ bereits heute streiten. Zum übergroßen Teil bestehen hier bereits Regionalverbindungen, nur eben nicht als S- Bahn. Die nachfolgend aufgelisteten Maßnahmen lesen sich wie eine schöne Wunschliste, vielleicht erleben wir (Mittfünfziger) noch, wie das eine oder andere umgesetzt wird und ob überhaupt. Und vor allem: Vieles von dem war doch schon mal...? Zum heutigen Zeitpunkt fällt die Vorstellung einer Reaktivierung des Nürnberger Nordost- Güterringes schwer, auch eine Wiederherstellung einst bestehender Überhol- und Ausweichleise. Wir werden sehen.

Hier ein kurzer Überblick um was es geht:

- Einführung S-Bahn Nürnberg – Hersbruck (rechts der Pegnitz) / Neuhaus a.d.Pegnitz, unter Einbeziehung der Strecke nach Simmelsdorf- Hüttenbach sowie unter Einbeziehung der Elektrifizierung der Hauptstrecke Nürnberg – Marktredwitz. Hier wird es vor allem darum gehen, ob die Schnaittalbahn dann auch elektrifiziert wird.
- Einführung S-Bahn Nürnberg – Fürth – Markt Erlbach (Zennggrundbahn) und Einbeziehung einer S- Bahn Nürnberg – Fürth – Cadolzburg (Rangaubahn) und Optimierung S-Bahn Nürnberg – Fürth – Neustadt a.d. Aisch (Ausweitung S-Bahn Standard). Hier dürfte es wohl a) um sinnvolle Verknüpfungen gehen und b) ohne Elektrifizierung der beiden Stichstrecken nicht gehen.
- Ausbau S-Bahn zwischen Fürth-Unterfarnbach und Erlangen-Eltersdorf, dahinter verbirgt sich nichts weiter eine sinnvolle Lösungsfindung für das Jahrzehnten schwelende Problem eines S- Bahn- Verschwenks durch das Knoblauchsland Ja/ Nein.
- Einführung einer S-Bahn nach Gräfenberg (Gräfenbergbahn) mit Einführung einer S-Bahn auf Nürnberger Ringbahn-Nord (Verlängerung Gräfenbergbahn) mit Neubau der Haltepunkte und Durchbindung Gräfenbergbahn (– Rangaubahn) zuvorderst die Aktivierung des Güterringes für die S-Bahn.
- S-Bahn-Verlängerungen/Einbindung Nebenbahnen
- Einführen von Express-S-Bahnen
- Neu-/Ausbau S-Bahn-Stationen (sofern nicht in anderen Maßnahmen enthalten)
- Erschließungsoptimierung S-Bahnbahnsteige Erlangen Hbf.
  - Hp Feucht-West, Höhe Rastanlage Feucht-West mit großzügiger P+R zur Erschließung von Röthenbach bei St. Wolfgang, Wendelstein und Schwarzenbruck
  - Hp Neumarkt Süd
  - Hp Ansbach-Schalkhausen
  - Hp Ansbach-West
  - Hp Interfranken
- Bypass Roth – Allersberg
- Knotenuntersuchung Nürnberg und Fürth, was im Klartext nichts weiter bedeutet als daß der vor 10 Jahren vorgenommene „Ausbau“ der Bahnstrecke Nürnberg – Fürth durch alles, was in diesem Zuge nicht gemacht wurde, schon wieder an der Leistungsgrenze angekommen ist.
- Bündelung der S-Bahn-Linien im Hbf Nürnberg
- Betriebs- und Angebotsoptimierung: Linien- und Haltekonzeption
- Betriebs- und Angebotsoptimierung: Taktverdichtungen/ Taktraster/ Takt- und Knotenoptimierungen
- Ausbau P+R / B+R



## Planungsunterlagen für den Güterzugtunnel Nürnberg – Fürth liegen aus



*In 40 Metern Tiefe sollen die Güterzüge künftig unter der Pegnitz und der Stadtgrenze von Nürnberg und Fürth durchrollen, bevor sie mehrere Kilometer lang zunächst unterirdisch und dann an der Oberfläche an der A73 entlangfahren. Hier, unter dem Fluss, befindet sich die tiefste Stelle. © DB AG*

Viele hatten das Projekt längst gedanklich zu den Akten gelegt, doch jetzt kommt er doch: der Güterzugtunnel, der auf einer Länge von siebeneinhalb Kilometern unter Nürnberg und Fürth hindurchführt. Bis zu 40 Meter geht es in die Tiefe, um an der Oberfläche mehr Personenzüge zu ermöglichen. Wir haben alle wichtigen Details zu dem 750-Millionen-Euro-Vorhaben.

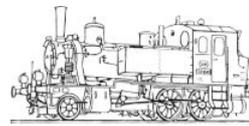
Es sind gewaltige Mengen Erdreich, die da aus dem Nürnberger und Fürther Untergrund an die Oberfläche transportiert werden müssen, um unterirdisch Platz zu schaffen für die Tunnelröhre, durch die künftig Güterzüge mit bis zu 120 Kilometern pro Stunde unter den Städten rauschen sollen.

Mit 980.000 Kubikmetern Aushub rechnet die Deutsche Bahn. Fast alles davon soll über das neu geschaffene Nord-Portal des Tunnels bei Fürth- Kronach auf eigens von Erlangen-Eltersdorf aus verlegten Baugleisen schnell auf den Schienen fortbewegt werden, ohne lange vor Ort zwischengelagert werden zu müssen.

Siebeneinhalb Kilometer lang soll der zweigleisige Güterzugtunnel werden, der künftig südlich des Nürnberger Großmarktes unter die Erde gehen soll, um dann in 40 Metern Tiefe die Pegnitz zu unterqueren, unterirdisch kilometerlang neben der A73 entlangzuführen und bei Fürth- Kronach wieder an die Oberfläche zu kommen. Durch dieses größte Bahn- Projekt der 2020er Jahre in Mittelfranken soll vor allem der Bahnknoten Fürth entlastet werden. Er ist bisher ein Nadelöhr im Zugverkehr.

Die Strecke ist seit vielen Jahren überlastet. Künftig werden die Güterzüge vor Fürth abgefangen und ausgeleitet. Die Anwohner werden dadurch vor Lärm geschützt und oberirdisch wird Platz geschaffen für den Nah- und Fernverkehr.

Die Idee eines solchen Güterzugtunnels gibt es schon seit 30 Jahren, Priorität hatte er lange nicht, weshalb es immer wieder zu langen Verzögerungen kam. Doch seit das Projekt Ende 2018 zum "vordringlichen Bedarf" im Bundesverkehrswegeplan hochgestuft wurde, geht es endlich voran und die Deutsche Bahn will das Vorhaben nun auch in der öffentlichen Wahrnehmung aus dem Dornröschenschlaf wecken. Noch bis zum 9. August liegen die Planfeststellungsunterlagen in Nürnberg und Fürth aus, kurioserweise auf Wunsch des Eisenbahn-Bundesamtes auch in Thalmässing und Hilpoltstein. Einwendungen gegen das Projekt können dann noch bis zum 23. August vorgebracht werden. Info-Veranstaltungen sollen schon in den kommenden Monaten folgen.



750 Millionen Euro soll der Ausbau nach letzter Schätzung kosten, angesichts der Kostensteigerungen während der Corona-Pandemie wird aber gerade schon wieder neu berechnet. Fast alle Güterzüge zwischen dem Nürnberger Rangierbahnhof und Erlangen sollen künftig durch den Tunnel fahren. Ausgenommen sind nur bestimmte Gefahrgut-Transporte und übergroße Güter. Die Tunnelröhre soll einen Durchmesser von 14 bis 15 Metern haben.

Der Tunnel ist Teil einer 14 Kilometer langen Güterzugstrecke zwischen Erlangen-Eltersdorf und dem Nürnberger Rangierbahnhof. Durch den Tunnel dürfen künftig ausschließlich Güterzüge fahren. Nur deshalb genügt eine einzige Tunnelröhre, in der sich auch Züge begegnen dürfen. Nur deshalb ist ein größerer Abstand zwischen den sieben Notausgängen zulässig. Die Rettungswege entstehen erst, wenn der Tunnel fertig ist und sollen möglichst auf städtischem oder gewerblichem Grund an die Oberfläche kommen.

Bei der Nürnberger Wallensteinstraße soll künftig ein 710 Meter langer Trog beginnen, in dem die zwei neuen Güterzuggleise langsam in die Tiefe geführt werden. Die bislang bestehenden zwei Gleise werden nach außen verlegt, die Strecke ist hier also viergleisig, bis die Nahverkehrsgleise nach dem Tunnelportal oberirdisch wieder zusammengeführt werden.

Zwischen den Fürther Ortsteilen Kronach und Steinach kommen die Züge in einem weiteren Trog wieder an die Oberfläche und fahren an Möbel Höffner vorbei in Richtung Eltersdorf. Wie und wo die Gleise auf die Bestandsstrecke treffen, ist letztlich noch nicht klar, weil es immer noch keine endgültige Entscheidung beim umstrittenen S-Bahn-Schwenk bei Fürth-Stadeln gibt (*Quelle: nordbayern.de, vom 03. August, gekürzt*).

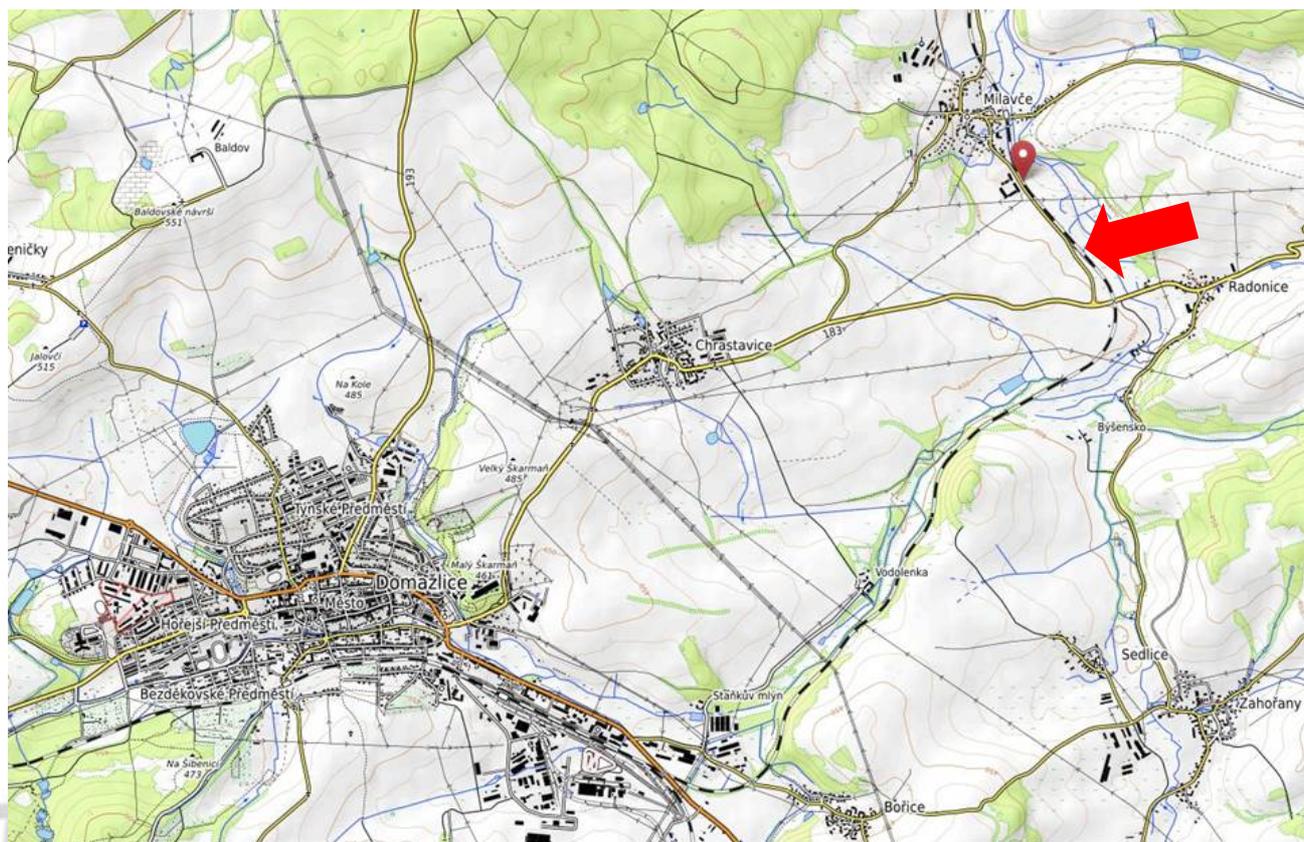
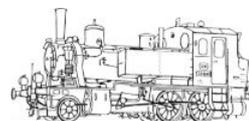
## Zugkollision bei Domažlice

Bei einem Zugunglück am Morgen des 4. August in der Nähe der tschechischen Stadt Domažlice sind insgesamt drei Menschen getötet und um die 70 Menschen verletzt worden, einige von ihnen schwer. Unter den Verletzten waren auch Jugendliche aus Deutschland, die auf einer Art Abschlussfahrt unterwegs waren. Die Verletzten wurden in verschiedene westböhmische Krankenhäuser eingeliefert, einige Schwerverletzte auch mit dem Hubschrauber in Prager Kliniken ausgeflogen. Mehrere Verletzte, vor allem deutsche Fahrgäste, sind von deutschen Rettungskräften aus dem grenznahen Landkreis Cham – die bei dem Einsatz mitgeholfen hatten – laut Bayerischem Roten Kreuz in grenznahe deutsche Krankenhäuser im Landkreis Cham, Schwandorf und Regensburg gebracht worden. Laut BRK waren rund 40 Rettungskräfte aus dem benachbarten Landkreis Cham am Unfallort. Verschiedene Großschadensereignisse waren in den vergangenen Jahren immer wieder mit Einsatzkräften aus Tschechien und Deutschland geprobt worden.

Nach Angaben der deutschen Länderbahn, deren ALEX- Zug von dem Unglück betroffen war, saßen bei der Übergabe des Zugs an der tschechischen Grenze rund 20 Reisende im Zug. Laut Polizeipräsidium Oberpfalz handelte es sich um den Expresszug ALX351 von München nach Prag. Er ist in der Nähe von Domažlice mit einem tschechischen Regionalzug (Os 7406) zusammengestoßen, der zwischen Plzeň und Domažlice unterwegs war.

Nach ersten Erkenntnissen war ALX351 planmäßig in Domažlice nach kurzem Aufenthalt um 8.01 Uhr abgefahren und hatte wenig später die Ausweichstelle Radonice um 8.06 Uhr ohne Halt passiert. Der ALEX- Zug bestand aus einer Diesellok BR 223 der Länderbahn und vier Reisezugwagen, der Regionalzug war ein PESA- Link. Planmäßig hätte der ALEX in Radonice den Regionalzug kreuzen müssen (Os: 8.05 Uhr an/ 8.07 Uhr ab, ALEX 8.06 Uhr durch). Nur: Os 7406 war zu dem Zeitpunkt noch gar nicht da, weswegen die Einfahrt in Radonice für den ALEX „Halt erwarten“ gezeigt haben dürfte und die Ausfahrt entsprechend „Halt“, um den verspäteten 7406 abzuwarten. Offenbar hat der Lokführer von ALX351 die beiden Signale mißachtet und fuhr „gewohnheitsmäßig“ durch. Zwischen der Ausweichstelle Radonice und der Station Milavče kam es auf der eingleisigen Strecke dann zum Frontalzusammenstoß. Die beiden tschechischen Lokführer wurden dabei getötet. Das tschechische Bahnamt ermittelt aber weiter zur Unfallursache. Bei dem dritten Opfer handelt es sich um eine Passagierin.

Die Bahnstrecke zwischen der tschechisch- deutschen Grenze und Plzeň ist ohne Zugsicherung. Ein Nachrüstungsprogramm wurde durch die tschechische Regierung angestoßen, nachdem es in den vergangenen Jahren immer wieder zu Zugkollisionen gekommen war (*Quelle: BR.de, vom 04. August, gekürzt und sinnstiftender gestaltet*).



Übersichtskarte des Gebiets, in dem sich der Unfall ereignete. Domazlice ist auf der linken Seite zu erkennen. Der rote Ballon rechts oben markiert die Kollisionsstelle, der rote Pfeil die Lage der Ausweichstelle Radonice (Quelle: Google.maps)

### Mitte- Deutschland- Verbindung (MDV) wird nicht vollständig zweigleisig ausgebaut

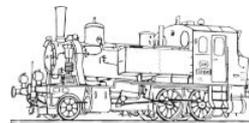
Eigentlich sollte die Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Gößnitz und Weimar in Thüringen zweigleisig ausgebaut werden. Doch das wird zu teuer für das Land. Zwischen Jena und Gera gibt es zwei Strecken- Abschnitte, auf denen nur ein Gleis liegt. Für schnelleren Fern- und Güterverkehr bräuchte es aber zwei. MDR THÜRINGEN beantwortet die wichtigsten Fragen zum Projekt.

Das Thüringer Verkehrsministerium hat den Kostenvoranschlag der Bahn bekommen und entschieden, dass 130 Millionen Euro für den Landeshaushalt derzeit einfach zu viel sind. Ausgegangen war man nach Aussage einer Ministeriums-Sprecherin eher von der Hälfte der Summe. Wenn aber parallel auch andere Verkehrsprojekte und der laufende öffentliche Nahverkehr finanziert werden müssen, reichen die Reserven im corona- bedingt knappen Haushalt nicht für wenige Kilometer Bahnstrecken-Ausbau. Das Land hilft schon beim Azubi-Ticket, unterstützt den regionalen Busverkehr sowie den Nahverkehr in den Städten und bemüht sich, einige Bahnstrecken zu reaktivieren.

Mit den 130 Millionen Euro würden die Abschnitte zwischen Papiermühle und Hermsdorf sowie zwischen Gera und Töppeln mit einem zweiten Gleis ergänzt werden können. Dafür müssten Bahndämme vergrößert werden, neue Brücken gebaut und alte abgerissen werden. Die Strecke führt dort durch hügelige Wälder. Das macht es teuer, obwohl es nur um wenige Kilometer geht. Zwischen Großschwabhausen und Jena sowie zwischen Neue Schenke und Stadtroda wurde die Zweigleisigkeit auf der Strecke vor wenigen Jahren hergestellt.

Sollen viele Züge aus beiden Richtungen rollen, müssen sie vor den eingleisigen Abschnitten aufeinander warten. Wenn sich dann ein Zug verspätet, geraten auch die Fahrpläne der anderen Fahrtrichtung durcheinander. Wenn es nur ein Gleis gibt, wirkt das also wie ein Flaschenhals.

Das ist kein großes Problem, solange pro Stunde nur zwei Nahverkehrs- Züge in jede Richtung auf der Strecke rollen. Doch mehr Güterzüge oder Intercity- Züge sind mit einem solchen Flaschenhals



schwer zu bewältigen. Bisher fahren drei Intercity- Züge pro Tag in jede Richtung über die Strecke. Sie fahren dann allerdings jeweils statt eines Nahverkehrs-Zugs und nicht zusätzlich. Die Strecke wird dazu elektrifiziert. Die Kosten dürften bei etwa 200 Millionen Euro liegen. Auch dafür müssen einige Bauwerke verändert und die Infrastruktur für das Stromkabel neu gebaut werden. Langfristig will das Land so auch Geld sparen, denn mit Diesel-Fahrzeugen ist der Nahverkehr auf der Schiene teurer als mit elektrischen Fahrzeugen. Und der Nahverkehr wird vom Land mitfinanziert. Das Thüringer Verkehrsministerium spricht davon, dass Verbindungen zwischen Gera und Weimar künftig drei Minuten schneller sein könnten. Das wären 46 statt 49 Minuten - immerhin. Anstelle derzeitiger Diesel-Regionalexpress- Züge mit Neigetechnik könnten die Elektrozüge ab 2028 ohne Neigetechnik unterwegs sein. Die Strecke erlaubt Geschwindigkeiten bis 160 km/h. Ob die Strecke an manchen Stellen so umgebaut wird, dass etwa schnellere Kurvenfahrten möglich sind, ist noch nicht klar. Es besteht Hoffnung, dass eine neue Bundesregierung ab Herbst den Bahnverkehr anders gewichtet und womöglich bei der Finanzierung hilft. Sicher ist das allerdings nicht - und bei der Planung drängt die Zeit.

(Quelle: mdr.de, vom 04. August, gekürzt)

## Nahverkehrs- Abo für das ganze Land

Wer ein Nahverkehrsabo besitzt, kann damit im September zwei Wochen lang bundesweit nahezu alle Nahverkehrsangebote ohne Zusatzkosten nutzen. Mit der Aktion wollen sich die Verkehrsunternehmen bei denjenigen bedanken, die auch während der Pandemie Bus und Bahn fahren.

Die Aktion sei für den Zeitraum vom 13. bis zum 26. September geplant, teilte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) am Montag mit. Sie gilt demnach in über 95 Prozent aller Tarif- und Verkehrsverbünde. Mit einem Nahverkehrsabo erhalten die Teilnahmeberechtigten außerdem bestimmte Bahncards für den Fernverkehr günstiger.

Einem VDV-Sprecher zufolge soll es Abonnenten auch möglich sein, mit Nahverkehrszügen kreuz und quer durchs Land zu fahren. Die kostenlose Fahrt von Berlin nach Hamburg dauert mit Nahverkehrszügen beispielsweise gut vier Stunden, Fahrgäste müssen einmal umsteigen. Von Nürnberg nach München gelangen sie mitunter in unter zwei Stunden, ohne umzusteigen, von Hamburg nach Westerland auf Sylt in drei Stunden.

Durch das Angebot könne es auf beliebten Strecken durchaus voller werden, sagte ein VDV-Sprecher gegenüber dem SPIEGEL. Angesichts der Pandemie müssten Fahrgäste weiterhin die jeweils gültigen Abstands- und Maskenregeln beachten. Es sei aber ja gerade das Ziel, wieder viele Menschen für Busse und Bahnen zu begeistern.

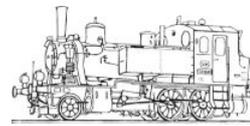
Derzeit verzeichnen die Verkehrsunternehmen etwa 15 Prozent weniger Abonnentinnen und Abonnenten als vor der Pandemie. Anders als erhofft hat sich der Rückgang in diesem Jahr dem VDV zufolge teilweise sogar beschleunigt (Quelle: Spiegel.de, vom 09. August)

## Neues von der Eisenbahn- Unfalluntersuchung

### BÜ- Unfall bei Schwaigen

Am 09.07.2018 gegen 09:48Uhr prallte der RE4062 auf der Fahrt von München Hbf nach Passau Hbf zwischen den Bahnhöfen (Bf) Schwaigen und Landau an der Isar (Strecke Landshut – Plattling, Nr. 5634) auf dem Bahnübergang (BÜ) bei km 43,149 mit einem Kleintransporter zusammen. Dieser befuhr den BÜ bei erloschenen Straßensignalen und geöffneten Halbschranken. Bei dem Zusammenprall wurde der Fahrer des Kleintransporters tödlich verletzt. Zwei weitere Personen wurden leicht verletzt. Es entstanden erhebliche Schäden an der Bahnübergangssicherungsanlage (BÜSA). Der Kleintransporter wurde vollständig zerstört. Der Triebzug wurde im Front- und Seitenbereich beschädigt. In dem betreffenden Abschnitt war eine maximale Fahrgeschwindigkeit für den RE von 120 km/h erlaubt.

Der entstandene Sachschaden wurde im Bericht der Bundesstelle für Eisenbahn- Unfalluntersuchung (BEU) auf ca. 850.000 Euro beziffert.



Am Ereignistag waren zwei Mitarbeiter für Leit- und Sicherungstechnik (LST) aus Regensburg damit beauftragt, an den Anlagen des später betroffenen BÜ Inspektionsarbeiten durchzuführen. Im Rahmen der Vorbereitung der Arbeiten am BÜ in km 43,149 wurde um 08:55 Uhr durch die Fdl Landau ein Eintrag im Arbeits- und Störungsbuch im Auftrag der Fachkraft LST Nr. 1 vorgenommen. Dieser beinhaltete die Nennung der Arbeiten sowie die Festlegung der betrieblichen Maßnahmen. Es wurde festgelegt, dass vor jeder Zugfahrt die Zustimmung der Fachkraft LST einzuholen ist und der benachbarte Fdl Schwaigen über diese Maßnahme zu verständigen ist. Durch den Eintrag im Arbeits- und Störungsbuch in Verbindung mit der organisatorischen Festlegung der PD Regensburg der DB Netz AG wurde die Fachkraft LST Nr. 1 zum Arbeitsverantwortlichen.

In diesem Zusammenhang verständigte der Fdl Landau den Fdl Schwaigen über die durchzuführenden Arbeiten und die damit in Verbindung stehende betriebliche Maßnahme. Anschließend stimmte der Fdl Landau den Arbeiten am BÜ i km 43,149 zu.

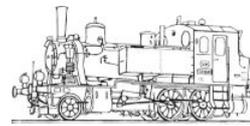
Im Rahmen der Vorbereitung der Zugfahrt 4063 von Landau in Richtung Schwaigen kontaktierte der Fdl Landau um 09:14 Uhr den Arbeitsverantwortlichen, um sich die Zustimmung für diese Zugfahrt einzuholen. Die Fachkraft LST Nr. 1 war zu diesem Zeitpunkt nicht am BÜ in km 43,149 und verwies auf die Fachkraft LST Nr. 2, die vor Ort war und dann auch die Zustimmung zur Zugfahrt für den RE 4063 gab. Dieser um 09:17 Uhr in Landau ab und erreichte Schwaigen gegen 09:21 Uhr. Indes versuchten die beiden Fdl erfolglos die Arbeitsstelle am BÜ in km 43,149 über die Strecke Fernsprechverbindung zu erreichen, um die Zustimmung für die als nächstes anstehende Zugfahrt 4062 von Schwaigen in Richtung Landau einzuholen. Schließlich wurde ein Gespräch mit dem Arbeitsverantwortlichen geführt. Dies konnte durch einen Eintrag im Verbindungsprotokoll um 09:43 Uhr bestätigt werden. Der Inhalt des Gespräches ist nicht bekannt, es wurde jedoch der Eintrag „9.43 BÜ km 43,149 funktionsbereit“ im Zugmeldebuch des Fdl Schwaigen vermerkt. Im direkten Anschluss wurde der Zug 4062 mit 09:43 Uhr dem Fdl Landau angeboten und von diesem angenommen. Mit 09:46 Uhr wurde der Zug 4062 abgemeldet. Die Fachkraft LST 1 sagte aus, dass im Anschluss an dieses Gespräch die Hilfssperre am Stellisch durch den Fdl Schwaigen entfernt wurde und die Ausfahrt für den Zug gestellt wurde. Der Zug 4062 durchfuhr den Bf Schwaigen ohne Halt in Richtung Landau. Die gefahrene Geschwindigkeit entsprach im betrachteten Abschnitt zwischen dem Bf Schwaige und dem Ereignisort der zulässigen Geschwindigkeit von 120 km/h. Erst kurz vor dem BÜ in km 43,149 erkannte der Tf nach eigener Aussage die noch geöffnete Halbschranken und den sich dem BÜ nähernden Kleintransporter. Daraufhin gab er ein Achtungssignal und leitete eine Schnellbremsung ein.

Die Untersuchung der Außenanlage der BÜSA ergab, dass das Störhelferrelais nicht angezogen war. Das Störhelferrelais fällt immer dann ab, wenn die Ausschaltkontakte am BÜ bei nicht eingeschalteter BÜSA durch einen Zug befahren werden. Das Relais kommt nicht selbsttätig zurück in die Grundstellung, eine Rückstellung ist nur mittels manueller Bedienhandlung durch eine Fachkraft LST möglich. Bei ansonsten unbeschädigter Beschaltung stellt das Störhelferrelais einen aussagekräftigen Indikator für das Befahren eines BÜ ohne hergestellte technische Sicherung (Dunkelfahrt) dar. Die elektrische Beschaltung des Störhelferrelais sowie die beteiligten Elemente der BÜSA wurden durch den Zusammenprall nicht beschädigt. Die ordnungsgemäße Funktion konnte vor Ort nachgewiesen werden. Der Abfall des Störhelferrelais konnte daher nur die Folge eines Befahrens des BÜ durch den Zug 4062 ohne hergestellte technische Sicherung sein.

Im Rahmen der Sachverhaltsermittlung und Ursachenerforschung wurde festgestellt, dass die wechselseitige Kommunikation und Dokumentation fehlerhaft war oder gänzlich fehlte. Betriebsrelevante Gespräche wurden überwiegend über öffentliche Mobilfunknetze geführt, so dass keine Aufzeichnungen hierüber existieren. Die nachfolgenden Bewertungen und Schlussfolgerungen lassen daher in Teilbereichen lediglich Interpretationen zu.

So war es in dem Mobiltelefonat zwischen dem Fdl Landau und der der Fachkraft LST 1 offenbar um die Herstellung der technischen Funktionsbereitschaft am betreffenden BÜ. Daraus eine Zustimmung zur Zugfahrt für RE 4062 abzuleiten, war allerdings nicht zulässig, sondern sie hätte vom Fdl von der Fachkraft LST (1 oder 2) explizit eingeholt werden müssen.

(Quelle: 161\_Schwaigen\_-\_Landau\_an\_der\_Isar, Bericht der BEU, vom 24. Juni 2021, der Originalbericht hat 37 Seiten, die obigen Zitierungen stellen eine Zusammenfassung dar.)



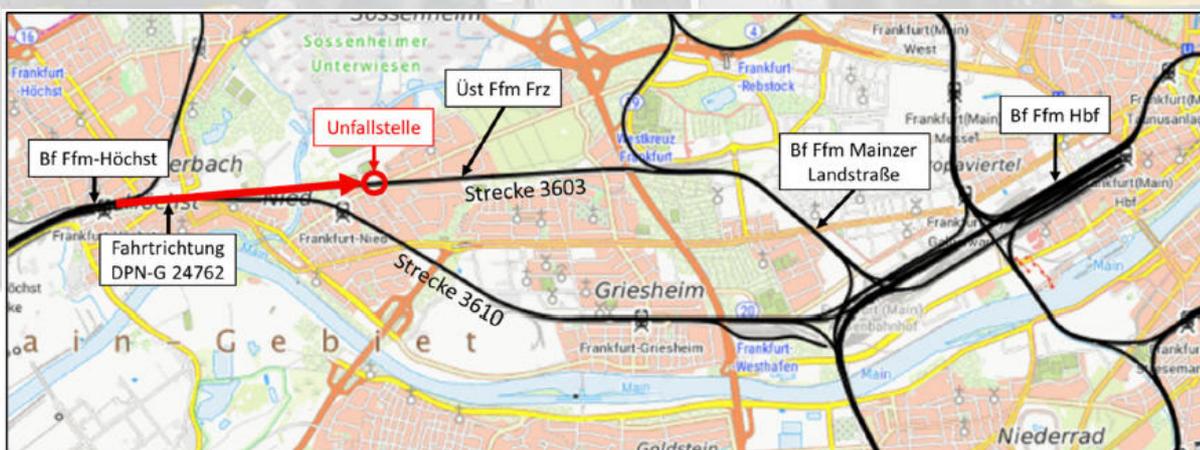
### BÜ- Unfall in Frankfurt/ Main (Ffm)

(fa) Eine Anmerkung vorab: Der nachstehend aufgearbeitete Unfall an einem innerstädtischen Bahnübergang (BÜ) ist deshalb als so tragisch einzustufen, weil eine Beseitigung des BÜ mit Willen beider Seiten – Stadt Frankfurt/ Main und Deutsche Bundesbahn/ Deutsche Bahn – seit nicht weniger als 30 Jahren angestrebt wird. Zu einer Lösung ist nicht gekommen, bis heute nicht. Die BEU hat dem deswegen ein der eigentlichen Unfalluntersuchung vorangestelltes Kapitel gewidmet, aus dem nachstehend auszugsweise zitiert wird:

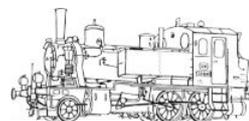
*In den 80er Jahren wurden bereits die ersten bahnseitigen Überlegungen mit dem Ziel einer BÜ-Ersatzmaßnahme getätigt. Es folgten im Jahr 2001 die ersten regelmäßigen Abstimmungen zwischen der Stadt Frankfurt am Main (Ffm) und der DB Netz AG. Ende des Jahres 2006 kam es zum Abschluss einer Planungsvereinbarung für Leistungsphasen der Grundlagenermittlung und Vorentwurfsplanungen. 2008 wurden im Rahmen von Machbarkeitsstudien verschiedene Varianten untersucht. Im Januar 2010 wurden unter Vorlage der Machbarkeitsstudien durch ein beauftragtes Ingenieurbüro 13 Varianten ermittelt. Davon kristallisierte sich eine Variante heraus, die im Wesentlichen auch heute noch favorisiert wird. Hierbei sollte ein Neubau einer Straßenüberführung für den Kraftfahrzeugverkehr sowie eine Rad- und Gehwegunterführung realisiert werden. In den Jahren 2010 bis 2012 kam es zu mehreren Schriftwechseln zwischen der DB Netz AG und der Stadt Ffm. In den Schreiben wurden die einzelnen Planungsschritte sowie Gremiumsbeschlüsse der Stadt Ffm behandelt. Am 29.05.2012 kam es zum Beschluss der oben erwähnten Vorzugsvariante durch die Stadtverordnetenversammlung und zum Beginn der eisenbahntechnischen Planung (Vorentwurfsplanung). Die Baugrundgutachten sowie die Umweltgutachten wurden in den Jahren 2013 und 2014 erstellt. Nach Abschluss der Vorentwurfsplanung der eisenbahntechnischen und straßentechnischen Gewerke der beschlossenen Variante, erfolgte am 31.08.2015 die Freigabe der Vorentwurfsplanung durch die DB Netz AG. Im März 2016 wurde seitens der Stadt Ffm eine weitere Variante (Straßenüberführung) vorgelegt.*

*Nach derzeitigem Planungsstand ist die sicherungstechnische Überarbeitung des BÜ für Ende 2021 angestrebt, die Beseitigung des BÜ ist bis 2026 geplant.*

*Am 07.05.2020 gegen 20:01 Uhr kollidierte DPN-G 24762 zwischen den Betriebsstellen Ffm-Höchst und Ffm Mainzer Landstraße in km 6,984 am BÜ Oeserstraße/ Posten 10 mit einer Fußgängerin, einem Radfahrer und einen Personenkraftwagen (Pkw). Die Schranken hatten sich unmittelbar vor dem herannahenden Zug geöffnet. Durch die Kollision mit dem DPN-G 24762 wurde die Fußgängerin tödlich verletzt. Der Radfahrer sowie die Pkw Fahrerin wurden schwer verletzt. Der Pkw wurde total zerstört. Am Schienenfahrzeug entstanden Schäden. Die Bahnübergangsanlage wurde in Teilbereichen erheblich beschädigt. Die Strecke 3603 zwischen Ffm-Höchst und Ffm Mainzer Landstraße war bis zum Morgen des 04.06.2020 gesperrt.*



Die Lage der Unfallstelle im Frankfurter Eisenbahnnetz (Quelle: s. unten)



Ein Luftbild der Unfallstelle zeigt die unübersichtliche Lage am BÜ Oeserstraße (Quelle: s. unten)

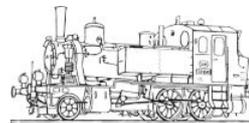
Bei dem BÜ Oeserstraße handelt es sich um einen technisch gesicherten BÜ, welcher örtlich durch Schrankenwärter bedient wird. Der BÜ wird gemäß Ril 815.0020 Abschn. 1 Abs. 1 in vier Quadranten eingeteilt. Der Arbeitsplatz der Schrankenwärter befindet sich im Schrankenwärterhäuschen im Quadrant I des BÜ. Dieses war ebenerdig und grenzt unmittelbar an die Oeserstraße an. Der BÜ, einschließlich des Gefahrenraums, ist vom Schrankenwärterhäuschen aus einsehbar.

Aufgrund der Straßenbreite mussten insgesamt fünf Schrankenbäume verbaut werden. Rechts der Bahn waren drei Schrankenbäume angeordnet. Schrankenbaum 5 regelte die Zufahrt der Straßenverkehrsteilnehmer in den BÜ-Bereich (Einfahrtschranke). Die Schrankenbäume 1 und 3 dienten als Ausfahrtschranken. Links der Bahn waren die Schrankenbäume 2 (Einfahrtschranke) und 4 (Ausfahrtschranke) angeordnet. Somit ergab sich auf beiden Seiten des BÜ ein Vollschrankenabschluss. Gemäß der Verkehrszählung nach Ril 815.0020 Abschn. 2 ergab sich im Jahr 2014 eine Verkehrsstärke von etwa 7.994 Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Tag. Daraus folgte, dass nach § 11 Abs. 13 Nr. 3 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) starker Verkehr am BÜ herrschte.

Am 07.05.2020 befuhr DPN-G 24760 den Streckenabschnitt von Ffm-Höchst nach Ffm Mainzer Landstraße. Gegen 19:34 Uhr passierte dieser Zug den BÜ Oeserstraße im km 6,984 und es kam zu einer BÜ-Störung. Wie einem Gespräch zwischen der Schrankenwärterin (Schrw) und dem Fahrdienstleiter (Fdl) Fzf Nord zu entnehmen war, führte die Schrw dies auf einen Bedienungsfehler zurück, der jedoch nicht nachvollzogen werden konnte. Da der Sperrmeldeauftrag für RB 15282 durch den entsprechenden Melder (SpAM) störungsbedingt nicht mehr angezeigt wurde, erfolgte die Zugfahrt unter Abgabe einer Sicherungsmeldung.

In einem weiteren GSM-R Gespräch teilte die Schrw dem Fdl Fzf Nord mit, dass die Schranken nicht mehr zu öffnen seien. Bei dem Fdl wurde eine Störung im Streckenabschnitt Ffm-Höchst – Ffm Mainzer Landstraße angezeigt. Nicht näher bekannte Entstörungsversuche verliefen erfolglos. Das Gespräch wurde mit der Sicherungsmeldung für DPN 29696 abgeschlossen.

Zwischen 19:46 Uhr und 19:51 Uhr wurde die, für die Entstörungsveranlassung zuständige Stelle über die Störung am Posten 10 durch die Schrw informiert. Eine Dokumentation im Arbeits- und Störungsbuch erfolgte hierzu nicht. In GSM-R Gespräch (19:51 Uhr) teilte der Fdl Fzf Nord der



Schw mit, dass bei ihm keine Störung mehr angezeigt würde und nach Abgabe der Sicherungsmeldung für DPN-G 24761 endete das Gespräch.

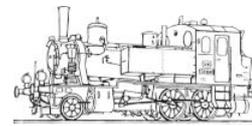
Zur Abgabe der Sicherungsmeldung für DPN 25029 mit Fahrtrichtung Ffm Mainzer Landstraße kontaktierte die Schw irrtümlicherweise zunächst den Fdl Ffm-Höchst, der an den Fdl Fzf Nord verwies. Die Sicherungsmeldung für den Zug erfolgte um 19:55 Uhr im Einzelgespräch zwischen Schw und Fdl Fzf Nord. Bei DPN 25029 handelte es sich um den ersten Zug, der in die gleiche Richtung (Ffm Mainzer Landstraße) wie die störungsauslösende Zugfahrt verkehrte. Durch das richtungsgleiche Befahren der Außenanlagen des BÜ wurden die technischen Ausschaltkriterien höchstwahrscheinlich abgeschlossen. Es ist davon auszugehen, dass sich spätestens zu diesem Zeitpunkt das Schrankenpult nicht mehr unter dem Verschluss der Sperrmelder (SpM) befand und die Schranken wieder geöffnet werden konnten. Da sich die Anzeigen auf dem SpM-Bedienpult hierdurch nicht änderten, war dies für die Schw nicht erkennbar.

In dem um 19:57 eingeleiteten GSM-R Gespräch erfolgten die Sicherungsmeldungen für die Zugfahrten DPN 25030 und DPN-G 24762. Auch kam in dem Gespräch nochmals zum Ausdruck, dass die Schranken seit Störungsbeginn nicht geöffnet werden konnten. Auch sollten nach der Durchfahrt der beiden Züge weitere Entstörungsversuche unternommen werden.

Nachdem DPN 25030 den BÜ Oeserstraße gegen 19:59:44 Uhr in Richtung Ffm-Höchst als erster der beiden Züge passiert hatte, öffnete die Schw die Schranken. Zu diesem Zeitpunkt näherte sich der in einer Beschleunigungsphase befindliche DPN-G 24762 dem BÜ noch an. Der Triebfahrzeugführer (Tf) erkannte das unzeitige Öffnen der Schrankenbäume und leitete daraufhin eine Schnellbremsung ein. Die Zugspitze befand sich zu diesem Zeitpunkt etwa 55 m von der Mitte des BÜ entfernt. Mit einer Geschwindigkeit von ca. 87 km/h kollidierte DPN-G 24762 gegen 20:01 Uhr mit den sich bereits im Gefahrenraum befindlichen Bahnübergangsbenutzern. Die Zugspitze des DPN-G 24762 kam ca. 126min Fahrtrichtung Ffm Mainzer Landstraße hinter dem BÜ zum Stehen. Anschließend setzte der Tf einen Notruf ab.

Primär ereignisursächlich war ein Arbeitsfehler der Schrankenwärterin am Posten 10, die unmittelbar vor dem aus Richtung Ffm-Höchst herannahenden DPN-G 24762 die geschlossenen Schranken öffnete. Zuvor hatte die Schrankenwärterin (Schw) für den aus Richtung Ffm Mainzer Landstraße kommenden DPN 25030 und den DPN-G 24762 eine Sicherungsmeldung über GSM-R an den zuständigen Fahrdienstleiter (Fdl) Fzf Nord abgegeben. Dies erlaubte dem Fdl beiden Zügen durch Bedienung der UHF im ESTW an den jeweils deckenden Blocksignal die Zustimmung zur Fahrt auf Hauptsignal zu gewähren. Festzustellen ist zudem, dass im „Nachweis der Zug- und Rangierfahrten für Bahnübergangsposten“ der Unfallzug DPN-G 24762 bereits gestrichen war. Die Schw könnte in der Situation irrtümlicherweise angenommen haben, dass auch DPN-G 24762 den BÜ bereits in Richtung Ffm Mainzer Landstraße passierte. Die Fehler in der Nachweistführung sowie die nicht immer regelkonformen Gesprächsabläufe zwischen dem Fdl Fzf Nord und der Schw wirkten sich auf das Ereignis nicht aus.

(Quelle: 162\_Frankfurt-Hoechst - Frankfurt Mainzer Landstrasse, Bericht auf der BEU- Seite abrufbar)



## WOANDERS GELESEN

### Was sucht der Müllkorb denn da? Abfalleimer im Gleisbett der S-Bahn wirft Fragen auf

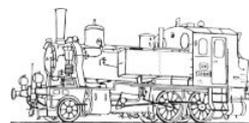


Am S-Bahnhof in Unterföhring schauen Fahrgäste nicht schlecht: An den Gleisen steht ein Mülleimer der Deutschen Bahn. Sich in angemessener Weise umweltbewusst zu verhalten, wird am Bahnhof in Unterföhring schnell zur Herausforderung. Um den Abfalleimer zu erreichen, müsste man vom Bahnsteig auf das Gleisbett klettern, die Schiene überwinden und dabei darauf achten, nicht von einem Zug erfasst zu werden.

Der Mülleimer steht nämlich nicht am Bahnsteig, wo er hingehört, sondern unten an den Gleisen. Die Fotos hat ein verwunderter Leser des Münchner Merkurs der Redaktion geschickt. Was der Abfalleimer an diesem Ort zu suchen hat, war von der Deutschen Bahn auf Anfrage nicht in Erfahrung zu bringen. Offenbar haben sich aber bereits mehrere S-Bahn-Kunden ihre Verwunderung zum Ausdruck gebracht.

Der Abfalleimer ist nahezu mittig unter dem Hinweis auf „Unterföhring“ platziert. Handschriftlich mit Kreide ist der Kilometerstand 9,780 ausgewiesen. Handelt es sich am Ende gar um das neueste Werk eines lokalen Künstlers? Ein Beitrag der Postmoderne zum Thema Zivilisationskritik womöglich? Der Versuch der Surrealisten das Surreale durch die Erhöhung des Absurden zu überwinden? Die Parodie eines späten Dadaisten?

Das bleibt vorerst ungeklärt. Eine für den Bahnhof Unterföhring zuständige Mitarbeiterin teilte mit, dass man sich um die Installation schnellstmöglich kümmern wolle (*Quelle: Münchner Merkur, vom 26. August, gekürzt*)



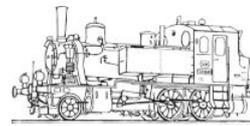
## KURZ NOTIERT

Gemeinde sichert Bahnlinie mit Zwei-Meter-Zäunen ab: Verbotenerweise kürzen Schüler ihren Schulweg in Unterföhring über die Gleise ab. Jetzt reagiert die Gemeinde Unterföhring – sie baut auf eigene Kosten beiderseits der Bahnlinie einen Zaun auf eigenem Grund. Damit reagiert sie auf die Sorgen der Eltern, die die gefährliche Situation an Grundschule und Gymnasium kritisiert hatten. Nach der Eröffnung der Grundschule am 7. Juni hatten Kinder verbotenerweise den Schulweg über die Gleise abgekürzt. Bei einem Ortstermin mit der Bahn am 21. Juni, bei dem auch Bundespolizei, Feuerwehr und die Polizei Ismaning vertreten waren, empfahl die Bahn provisorische und langfristige Lösungen. „Wir dürfen einen 300 Meter langen Bauzaun aufstellen und uns bedanken, dass wir ihn auch selbst zahlen dürfen“, informiert Bürgermeister Andreas Kemmelmeyer (PWU), später werde die Gemeinde einen endgültigen Zaun bauen, der die Belange der Bahn berücksichtigt, wie Schutz bei Überspannung oder Havarie. Die Sofortmaßnahme war wegen „Gefahr im Verzug“ notwendig geworden (Quelle: Münchner Merkur, vom 01. Juni, gekürzt).

Zukunftsbahnhof Coburger Schmuckstück: Fünf Millionen Euro haben Bahn AG, Freistaat Bayern, Bund und Stadt in die Sanierung des Bahnhofs investiert. Das Ergebnis kann sich sehen lassen. Dabei war es ein hartes Stück Arbeit, überhaupt in das Förderprogramm der Bahn AG hineinzukommen. Und das, obwohl Coburg mittlerweile Haltepunkt an der ICE-Neubaustrecke Berlin-München ist. Doch auch die stand einst auf der Kippe. Nachdem die Bundesregierung jedoch überzeugt werden konnte, das Milliarden-Projekt doch fertig zu stellen, kann die Vestestadt heute vom Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn profitieren. Die Eingangshalle ist auch nach Entwürfen von Mitgliedern des Coburger Designforums Oberfranken (CDO) gestaltet worden. Frühere Schaufenster wurden zu Sitznischen umgestaltet, die ein entspanntes Warten auf den nächsten Zug ermöglichen. In der Mitte der Halle entstanden Sitzinseln, die mit ihren Leuchtbäumen für eine angenehme Atmosphäre sorgen und die Akustik aufgrund der hohen Decken verbessern. Eine Besonderheit ist die Hallenmitte: Das historische Schachbrettmuster mit Blindenleitsystem unterstreicht die Form des Gebäudes. Zu den Gleisen kann man über Treppen und Lift gelangen. Zudem wurde ein Durchgang zwischen Parkplatz und Bahnhof angelegt. Noch folgen wird die Erneuerung der Gebäudefassade. Insgesamt investieren der Bund, das Land Bayern, die Bahn AG und die Stadt Coburg rund 5,1 Millionen Euro in die Neugestaltung des Bahnhofs Coburg. Er ist neben Freising einer der beiden bayerischen „Zukunftsbahnhöfe“ (Quelle: Neue Presse, vom 2. Juli, gekürzt).

Flixtrain kauft Züge bei Transmash-Holding (TMH): Das deutsche Zugverkehrsunternehmen Flixtrain will nach Recherchen von Business Insider schätzungsweise Hunderte neue Lokomotiven und Waggons von der Europa-Tochter des russischen Herstellers Transmash-Holding kaufen. Die Vertragsverhandlungen laufen demnach noch, doch der Abschluss wird bereits in wenigen Wochen erwartet. Mit neuen Zügen will die deutsche Firma Flixtrain im umkämpften europäischen Eisenbahn-Geschäft an Boden gut machen. TMH ist weltweit die Nummer sechs unter den Zugherstellern. Im Jahr 2019 machte das Unternehmen 5,9 Milliarden Euro Umsatz, die Hälfte davon durch Wartungsverträge, die andere durch den Verkauf von Lokomotiven und Zügen. Insgesamt beschäftigt der Konzern mehr als 100.000 Mitarbeiter. Die Europa-Tochter von TMH soll an Flixtrain mehr als 60 Züge mit jeweils vier bis zehn Waggons liefern. Mit dem Flixtrain-Auftrag würde aber auch die TMH endlich den großen Einstieg in den europäischen, aber vor allem deutschen Markt schaffen. Der ist besonders attraktiv, da hierzulande vergleichsweise wenig reguliert wird. Flixtrain gehört neben Flixbus zu der Marke Flixmobility. Das Verkehrsunternehmen wurde 2012 gegründet. Seit 2018 bietet die Firma aus Zugreisen unter der Marke Flixtrain an und versteht sich als Ergänzung zur Bahn. Flixbus bietet vor allem Fernreisen an und hat bereits 2019 angekündigt, nach Russland expandieren zu wollen (Quelle: Businessinsider.de, vom 05. Juli, gekürzt).

Bau des Fernbahnhofs Diebsteich gestartet: Die Deutsche Bahn hat am Montag, dem 5. Juli 2021, mit dem Bau des neuen Fernbahnhofs Altona begonnen. Das 550-Millionen-Euro-Projekt am Diebsteich soll die Altonaer Gleise für den Wohnungsbau freimachen, allein auf dem Areal des alten Bahnhofs werden 138.000 Quadratmeter frei - das entspricht der Größe von fast 20 Fußballfeldern. Dort sollen 1.900 neue Wohnungen sowie ein Park entstehen. Die bisherige S-Bahn-Station Diebsteich wird durch den Bau von sechs Fern- und zwei S-Bahngleisen zum Durchgangsbahnhof. Wenn er fertig ist, sollen dank zusätzlicher Weichen und Signale 380 Züge mehr dort halten können. Mit



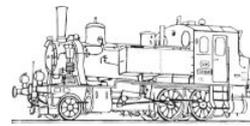
dem Plan verfolgt die Bahn auch ihr Ziel, bis 2030 die größten deutschen Städte im Halbstundentakt zu verbinden. Der unterirdische S-Bahnhof Altona soll am alten Standort bleiben, außerdem soll ein neuer und leistungsfähigerer Busbahnhof entstehen. Die Autoreisezuganlage, die in Altona zu Hause ist, wird parallel ebenfalls verlegt, und zwar an die S-Bahn-Station Elbgaustraße im Stadtteil Eidelstedt. Der neue Fernbahnhof Diebsteich wird erst 2027 fertig - also vier Jahre später als angekündigt. Er soll rund 50 Prozent mehr kosten. Der Fahrgastverband Pro Bahn vermisst ein schlüssiges Gesamtkonzept, wie denkbare Erweiterungen des Bahnnetzes mit dem neuen Bahnhof verknüpft werden sollen (*Quelle: ndr.de vom 05. Juli, gekürzt*).

**100 Kilometer Gleisbau auf Neubaustrecke Ulm – Wendlingen geschafft:** Die Deutsche Bahn hat beim Gleisbau der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm die 100-Kilometer-Marke überschritten. Nun müssen nur noch rund 20 Kilometer Gleis verlegt werden. Aktuell sind die Gleisbauerinnen und Gleisbauer zwischen Altvorlandtunnel und Boßlertunnel unterwegs. Jetzt beginnt der Endspurt auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, damit Ende 2022 die Reisenden zwischen Stuttgart und Ulm eine Viertelstunde schneller unterwegs sein können. Die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist im Rohbau bereits nahezu fertiggestellt. In großen Teilen ist auch der Gleisbau bereits abgeschlossen und die Oberleitung installiert. Bereits Anfang des nächsten Jahres sind die ersten Testfahrten geplant. Im Dezember 2022 soll die neue Schnellbahntrasse in Betrieb gehen, dann werden die Reisenden zwischen Stuttgart und Ulm mit bis zu 250 Stundenkilometern unterwegs sein und eine Viertelstunde Reisezeit sparen. Mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 gewinnen sie dann eine weitere Viertelstunde – damit wird die Reisezeit im Vergleich zu heute auf rund eine halbe Stunde halbiert (*Quelle: PM der DB, vom 06. Juli, gekürzt*).

**Siemens Mobility liefert Züge nach Nordamerika:** Siemens Mobility hat den Zuschlag für einen Vertrag in Höhe von 3,4 Mrd. USD in den Vereinigten Staaten erhalten. Der Auftrag umfasst die Konstruktion, Herstellung und technische Wartung von 73 Zügen mit unterschiedlichen Antriebsvarianten für Amtrak, die National Railroad Passenger Corporation, die das Transportwesen der Vereinigten Staaten während der letzten 50 Jahre mit der Modernisierung des Zugverkehrs grundlegend transformiert hat. Nach Bedarf kann der Auftrag um bis zu 140 zusätzliche Züge und weitere Wartungsverträge erweitert werden. Er ist Teil der jüngsten Bestrebungen des Unternehmens, in die nachhaltigsten und effizientesten Züge zu investieren, die derzeit auf dem Markt erhältlich sind, und beinhaltet auch Fahrzeuge, die mit Zweikraftantrieb bzw. Hybridantrieb mit Batterie ausgestattet sind. Der Auftrag beinhaltet erstmals Venture-Züge mit Hybridantrieb. Die Auslieferung der 73 nachhaltigen, zuverlässigen Züge erfolgt ab 2024. Der Vertrag beinhaltet Technologien für vorausschauende Wartung und digitale Überwachung in Echtzeit. Es handelt sich um den größten jemals an Siemens Mobility in Nordamerika vergebenen Auftrag (*Quelle: PM Siemens Mobility, vom 07. Juli*).

**DB und BEG weiten Einsatz von Fahrradlotsen in Bayern aus:** Die Deutsche Bahn (DB) und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) werden in den Sommermonaten an mehreren Knotenbahnhöfen in Bayern und in ausgewählten Zügen von DB Regio Bayern, der Westfrankenbahn sowie der S-Bahn München zusätzliche Fahrradlotsen einsetzen. Das gemeinsame Projekt wird zu einem überwiegenden Teil von der BEG mitfinanziert. Eingesetzt werden dabei sowohl stationäre Fahrradlotsen, die auf Bahnsteigen die Radler unterstützen, zum Beispiel in München, Ingolstadt, Nürnberg, Garmisch-Partenkirchen und Würzburg, als auch mobile Lotsen, die in ausgewählten und bei Fahrradfahrern besonders beliebten Zügen mitfahren, zum Beispiel an den Wochenenden im Werdenfels. Bereits im vergangenen Jahr wurde in den Sommerferien ein ähnliches Pilotprojekt von DB Regio Bayern und der BEG am Würzburger Hauptbahnhof durchgeführt. Das Ergebnis war durchweg positiv, die befragten Kunden bewerteten den Service als sehr hilfreich. Neben der Steigerung der Kundenzufriedenheit hatte der Einsatz der Fahrradlotsen auch positive Effekte auf die Pünktlichkeit: Das Ein- und Aussteigen erfolgte schneller, und wertvolle Minuten wurden gespart, da die Fahrradlotsen die Fahrgäste gezielt zu den Mehrzweckbereichen leiten konnten. Aufgrund dieser positiven Erfahrung werden die Projektpartner in diesem Sommer den Einsatz auf ganz Bayern ausweiten. Durch die zusätzlichen mobilen Fahrradlotsen wird auch innerhalb der Züge die Mitnahme erleichtert. So erhalten Fahrgäste Unterstützung beim Ein- und Ausladen von Gepäck sowie bei der Koordination innerhalb der Mehrzweckbereiche (*Quelle: PM der BEG, vom 11. Juli, gekürzt*).

**Klimafreundlicher Wasserstoffzug für Schwaben und Oberbayern:** Bayern plant den Probetrieb eines neuen, mit Wasserstoff betriebenen Zugs in Schwaben und Oberbayern. Er soll zunächst auf der Strecke zwischen Augsburg und Füssen getestet und ab Mitte 2023 eingesetzt werden. Der

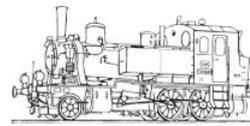


neue Zug ist ein wichtiger Baustein, um die Wasserstoff- Strategie des Freistaats voranzutreiben. Wasserstoff kann einen wesentlichen Beitrag für den Klimaschutz leisten und beweisen, dass Wirtschaft und Klimaschutz unter einen Hut zu bringen seien. In Bayern kommen derzeit noch 40 Prozent der CO<sub>2</sub> Emissionen aus dem Verkehrssektor. Auch in anderen Bundesländern gibt es bereits Pilotprojekte mit wasserstoffbetriebenen Zügen. Bayern will mit an der Spitze der Entwicklung dieser neuen Technologie stehen. Gerade im regionalen Bahnverkehr könnten so Emissionen reduziert werden. Denn hier gibt es immer noch viele Strecken, die bislang nicht elektrifiziert wurden. Dort fahren in der Regel mit Diesel betankte Triebwagen. Hier liegt für Wasserstoff viel Potential und die Hoffnung, dass der Schienenverkehr künftig vollständig auf erneuerbare Energien umgestellt werden könne. Siemens ist überzeugt, dass der neue Wasserstoffzug eines Tages als Meilenstein in die Verkehrsgeschichte eingehen wird. Er sei eine Antwort auf die großen Herausforderungen der Zeit, vor allem den Klimawandel. Immer mehr Menschen müssten künftig klima- und ressourcenschonend transportiert werden. Der neue Zug werde auf der Strecke Augsburg – Füssen im Vergleich zum Dieselantrieb bei jeder Hin- und Rückfahrt rund 1,2 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen. Außerdem könne er schneller beschleunigen und schneller fahren als ein Diesenzug. Nach einer Pilotphase 2023 soll der Zug im Januar 2024 regulär in Betrieb gehen (*Quelle: BR.de, vom 12. Juli, gekürzt*).

Elektronisches Stellwerk München Ost soll S-Bahn stabiler machen: Stellwerkstörung ist eine der häufigsten Ursachen für Zugausfälle und Verspätungen bei der S-Bahn München. Vor allem das alte Relaisstellwerk aus den 60er-Jahren macht Probleme. Deshalb will die Bahn ein neues bauen. Seit 20. Mai gibt es dafür das Baurecht. Momentan läuft die Ausschreibung für die Baufirma. Im Oktober sollen dann die Arbeiten an der Münchner Friedenstraße hinter dem Ostbahnhof beginnen. Für 222 Millionen Euro kann die Bahn dann ein neues elektronisches Stellwerk bauen, um den Zugverkehr vor allem bei der S-Bahn stabiler zu machen. Viele Zugausfälle wegen Stellwerkstörung sollen bald Vergangenheit sein. Laut Bayerischem Verkehrsministerium hat es im Jahr 2019 täglich elf Zugausfälle wegen Stellwerkstörungen gegeben. Die Bauarbeiten umfassen neben dem Stellwerk 100 Kilometer Kabel, die verlegt werden müssen, 70 neue Signale sind zu installieren. Für die Inbetriebnahme ist Mitte 2023 anvisiert. Dann dient das neue Stellwerk der bestehenden S-Bahn. Die Bahn baut im laufenden Betrieb, dabei verspricht sie den S-Bahnverkehr so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. So ganz ohne Beeinträchtigungen wird es aber nicht gehen (*Quelle: BR.de, vom 14. Juli, gekürzt*).

Erstes Optionsfahrzeug Avenio TZ 4- Teiler für die Stadtwerke München (SWM) fertiggestellt: Zwei Jahre nach der Auftragserteilung durch die Stadtwerke München steht der erste Vierteiler aus der Bestellung von 73 weiteren Avenios bei Siemens vor der Fertigstellung. Das Fahrzeug wurde im neuen Produktionswerk von Siemens Mobility in der Nähe der serbischen Großstadt Kragujevac gebaut und steht nun vor der Überstellung in das Prüf- und Validationscenter Wegberg-Wildenrath von Siemens. Dort folgt dann eine umfassende Probe- und Inbetriebnahmephase, ehe der Erstling der neuen T 4.8-Serie im Herbst in München erwartet wird. Der Avenio-Vierteiler 2511 – Erstling der neuen 73 Fahrzeuge umfassenden T 4.8-Serie – stand am 22. Juli anlässlich eines Werksbesuchs des serbischen Präsidenten vor der Halle des neuen Siemens-Produktionsstandorts nahe dem serbischen Kragujevac. Unterschiede zur den vier Vertretern 2501 bis 2504 der Vorgängerserie T 4.7 sind nur für das geschulte Auge erkennbar. Derzeit läuft bei der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) der Regierung von Oberbayern in München das Zulassungsverfahren. Die Überführung des ersten Fahrzeugs ist für den Herbst vorgesehen, der planmäßige Fahrgasteinsatz für das nächste Frühjahr (*Quelle: Tramreport München, vom 22. Juli, gekürzt*).

Region Stuttgart beschließt Untersuchungen für Ausweitung des ÖPNV-Angebots: Die S-Bahn ist ein Erfolgsmodell. Nachdem der Verband Region Stuttgart vor 25 Jahren die Aufgabenträgerschaft für den regionalbedeutsamen Schienenverkehr in der Region Stuttgart – insbesondere den S-Bahn-Verkehr – übernommen hat, wurde das Angebot stets weiterentwickelt. Nun sollen weitere Ergänzungen das ÖPNV-Angebot in der Region Stuttgart noch besser machen, so das einhellige Anliegen des Verkehrsausschusses des Verbands Region Stuttgart. Anhand der gewonnenen Erkenntnisse wird eine Ausweitung des S-Bahn-Angebots an Samstagen sowie nachts unter der Woche untersucht. Mittelfristig sollen mit dem digitalen Zugbeeinflussungssystem ETCS mehr S-Bahn-Züge durch die S-Bahn-Stammstrecke fahren. Auch der Ausbau der Schuster- und Teckbahn soll vorangetrieben werden. Dazu sind weitere Untersuchungen vorgesehen. Die S-Bahn soll ab 2022 an Samstagen einen 15-Minuten-Takt erhalten. Damit möchte man die Innenstädte in der Region bes-

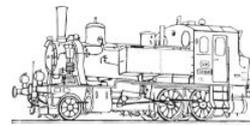


ser erreichbar und damit attraktiver machen. Die nächtliche Angebotslücke im S-Bahn Verkehr montags bis freitags zwischen ca. 1 Uhr und 5 Uhr soll verkürzt werden. Der Ausbau der Schusterbahn soll zeitnah vorangetrieben werden. Um zukünftig weitere Fahrgäste aufnehmen zu können, werden mehr Zugfahrten aus den Außenbereichen durch die S-Bahn-Stammstrecke erforderlich. Das digitale Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 ermöglicht auf der Stammstrecke mehr Züge. Es geht mit Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs an den Start. Mittelfristig sollen so 30 Züge pro Stunde und langfristig sogar bis zu 36 Züge pro Stunde fahren. Eine entsprechende Fahrplanuntersuchung für das gesamte Stuttgarter S-Bahn-Netz wird bei der DB Netz AG beauftragt. Auch der Regionalverkehrsplan wird weiterentwickelt. Mit ihm wird der Bedarf für Maßnahmen in die Verkehrsinfrastruktur und für das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr in der Region Stuttgart festgelegt. Beispielsweise sind dies neuere Klimaschutzvorgaben, ein verändertes Mobilitätsverhalten im Zuge der Corona-Pandemie oder durch neue Verkehrsmittel, die Weiterentwicklung des Deutschlandtakts, aktuelle Überlegungen zum Schienenknoten Stuttgart sowie die derzeitigen Verkehrsziele der Landesregierung.

Aktuell verkehrt die S-Bahn von Montag bis Freitag bereits in einem durchgängigen Viertelstundentakt von 6 Uhr bis 20.30 Uhr. An den Wochenenden gibt es ein durchgehendes Angebot im Nachtverkehr. Mit zusätzlichen S-Bahn-Fahrzeugen ab nächstem Jahr können weitere Angebote bestellt und die Züge verlängert werden. Im Jahr 2019 nutzten die S-Bahn im Schnitt täglich 455.000 Fahrgäste. Die Verkehrsleistung wurde bis 2021 auf 12,1 Millionen Zugkilometer pro Jahr gesteigert (Quelle: PM Verband Region Stuttgart, vom 22. Juli, gekürzt).

Vogtland beteiligt sich an Mitteldeutscher S-Bahn: Die 4. Verbandsversammlung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland (ZVV) hat während einer fast dreistündigen Sitzung einen Grundsatzbeschluss gefasst. Demnach beteiligt sich das Vogtland auch an der Ausschreibung für das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz (MDSB 2025+). Ziel ist eine umsteigefreie Zugverbindung zwischen Plauen und Leipzig. Dazu müssen jedoch am Bahnhof in Werdau erst noch die technischen Voraussetzungen geschaffen werden. Erst nach erfolgter Modernisierung wird es möglich sein, die Triebwagen, die im Zwei-Stunden-Takt zwischen Leipzig und Plauen sowie Zwickau verkehren, in Werdau zu flügeln und zu vereinen. Mangels eines aktuellen Fernverkehrsangebotes für das Vogtland will der ZVV durch die Neuvergabe des S-Bahnverkehrs ab 2025 dem Fahrgast entgegenkommen. Doch bei Verlängerung der S-Bahn bis Plauen kämen auch den Vogtlandkreis Mehrkosten von rund zwei Millionen Euro (Schätzung) zu. Das Vogtland damit geht verkehrspolitisch in die Mitverantwortung, weil man sonst vermutlich ganz abgehängt wird. Per Grundsatzbeschluss beteiligt sich der Zweckverband ÖPNV Vogtland am Vergabeverfahren Ostthüringen Netz (OTN). Hintergrund: Die OTN-Linien werden neu ausgeschrieben und ab Fahrplanwechsel Dezember 2024 sowie Dezember 2028 für insgesamt zwölf Jahre weiter betrieben. Der ZVV wird sich am Vergabeverfahren beteiligen, um die Streckenabschnitte RB 13 (Gera-Zeulenroda-Hof) sowie RB 4 (Gera-Greiz-Adorf) zu bedienen. Die sogenannte Elstertalbahn (untere Bahn) mit der Verbindung Plauen-Gera und weiter nach Erfurt beziehungsweise Leipzig gilt besonders aus touristischer Sicht als Filetstück der Eisenbahnstrecken (Quelle: PM ZVV, vom 23. Juli, gekürzt)

Vier Bahnwaggons bei Crailsheim ausgebrannt: Am Samstagmorgen, dem 28. Juli, gegen 2.20 Uhr brannten mehrere Eisenbahnwaggons, die in Crailsheim-Altenmünster abgestellt waren. Bei Eintreffen der Einsatzkräfte standen drei Waggons bereits in Vollbrand. Das Feuer breitete sich in der Folge auf einen vierten Waggon aus und letztendlich brannten zwei Personen- und zwei Güterwaggons aus, wie die Polizei am Samstag mitteilte. Die Löscharbeiten zogen sich bis zum Morgen hin. Personen kamen bei dem Brand nicht zu Schaden. Bei den Waggons handelte es sich um ältere Waggons, die einem Verein zur Erhaltung von historischen Zügen gehören. Die Höhe des Sachschadens beläuft sich ersten Schätzungen zufolge auf mindestens 100.000 Euro. Da die Oberleitung durch die Hitzeentwicklung möglicherweise auch Schaden genommen hat, könnte sich die Schadenssumme noch entsprechend erhöhen. Die Feuerwehren aus Crailsheim, Onolzheim, Jagstheim und Tiefenbach waren mit 20 Fahrzeugen und 75 Einsatzkräften am Brandort. Zur Brandursache liegen der Polizei bislang noch keine Hinweise vor, die Kriminalpolizei hat die weiteren Ermittlungen übernommen. Die Polizei bittet Personen, die in diesem Zusammenhang verdächtige Wahrnehmungen gemacht haben, sich mit dem Polizeirevier Crailsheim unter der Rufnummer 07951/4800 in Verbindung zu setzen (Quelle: Heilbronner Stimme, vom 31. Juli).

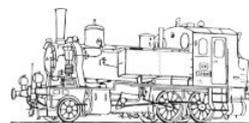


**Viergleisig zwischen München- Ost und Markt Schwaben:** Das bayerische Verkehrsministerium treibt den viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke von München Ost nach Markt Schwaben voran. Ministerin Kerstin Schreyer (CSU) hat der Deutschen Bahn grünes Licht für erste Planungen gegeben. Der Freistaat und die Deutsche Bahn haben laut Ministerium einen entsprechenden Planungsvertrag auf den Weg gebracht. Für die ersten Schritte, die eine wichtige Grundlage für folgende vertiefte technische Planungen bildeten, finanzierte der Freistaat die Kosten in Höhe von rund 250 000 Euro. Dass der Abschnitt der Bahnstrecke zwischen München und Markt Schwaben für künftige Anforderungen nicht ausgelegt ist, darauf haben Kommunalpolitiker wiederholt hingewiesen. Denn schon jetzt reichen die Kapazitäten kaum, um die Pendler aus den bevölkerungsreichen Kommunen entlang der Bahn in die Landeshauptstadt und zurück zu transportieren. Und schon lange ist klar, dass sich die Lage eher verschärfen wird: Denn der Ausbau der Strecke östlich von Markt Schwaben Richtung Mühldorf und Freilassing ist längst geplant, durch die zweite Stammstrecke wird auch die S-Bahn in der Landeshauptstadt wesentlich leistungsfähiger - zwischen dem Ostbahnhof und Markt Schwaben entstünde also ein Flaschenhals mit Potenzial für viele Komplikationen. Dabei hofft man in Feldkirchen und Heimstetten eigentlich auf Taktverbesserungen.

Bürgermeister der Anliegergemeinden, die Landräte der drei betroffenen Landkreise, die Industrie- und Handelskammer München und Oberbayern, die Handwerkskammer für München und Oberbayern sowie die Messe München haben sich deshalb 2015 zu einem S-Bahn-Bündnis zusammengeschlossen, dessen Ziel außer dem Ausbau auf der S2 eine bessere Anbindung der Messe ist. Auch letzteres soll jetzt untersucht werden. Für den Abschnitt München Ost bis Markt Schwaben, der jetzt stärker in den Fokus gerät, enthält der Bundesverkehrswegeplan bis dato keine Ausbauperspektive. Der Freistaat halte den Ausbau dort jedoch für dringend notwendig, heißt es aus dem bayerischen Verkehrsministerium. Die Maßnahme ist Bestandteil des vom Freistaat aufgelegten Programms "Bahnausbau Region München" (*Quelle: Süddeutsche Zeitung, vom 10. August, gekürzt*).

**Neue Fahrrad-Abstellanlage in Eichstätt (Stadt) eröffnet:** 96 Stellplätze, neun E-Bike-Boxen - die Fahrrad-Abstellanlage am Bahnhof ist am 9. August offiziell eingeweiht worden. Zum Termin kam Oberbürgermeister Josef Grienberger standesgemäß auf zwei Rädern und probierte die "Garagen", die sich abschließen lassen, gleich selbst aus. Nur wenige Schritte sind es zum Zug, wenige Meter geht man in die Stadt. Das sei wichtig im Hinblick auf den Klimaschutz, außerdem entzerre es die Parksituation in der Innenstadt. Der Stadtrat setzt ein Zeichen für die Fahrradfreundlichkeit, dafür investiert die Stadt kräftig: 380000 Euro sind die Gesamtkosten, mit 190000 Euro hat der Freistaat das Projekt gefördert. Die Anlage ist außerdem ein weiterer Baustein auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Stadt: Im kommenden Jahr wird sich die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK) umsehen und entscheiden, ob Eichstätt die Auszeichnung bekommt. Eigentlich wollten die Verantwortlichen schon im Januar oder Februar fertig sein, doch lange Lieferzeiten machten ihnen einen Strich durch die Rechnung. So ist auf dieser Seite der Spitalstadt nach elf Jahren nun alles fertig - fast. Direkt neben dem Zughalt sollen noch Behindertenparkplätze und Kurzparkplätze entstehen. So könnten auch Menschen, die nicht weit gehen könnten, den Bahnhof erreichen, beziehungsweise gebracht werden. Umgeben ist die neue Abstellanlage von Rasen, Beeten und Bäumen (*Quelle: Donaukurier, vom 10. August, gekürzt*).

**Loch in der Außenfassade des Stuttgarter Bonatz- Baus:** Am denkmalgeschützten Gebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs (Bonatz- Bau) lösen sich mitten in der Nacht Steine aus der Fassade und hinterlassen ein Loch von rund drei Metern Durchmesser. Feuerwehr, Bundespolizei, Verantwortliche der Bahn und Statiker eilen herbei. Aus Sicherheitsgründen wird der im Zuge des milliardenschweren Bahnprojekts Stuttgart 21 bekannt gewordene Bonatz-Bau gesperrt. Und auch der davorliegende Bereich der Taxivorfahrt am Arnulf- Klett- Platz, wo die Steine auf den Boden prallen. Verletzt wird niemand, die Ursache und Schadenshöhe sind noch unbekannt. Der Bahnverkehr wurde laut Bahn nicht beeinträchtigt. Passagiere werden über das Gelände der Landesbank Baden-Württemberg und den Schlossgarten zu den Zügen umgeleitet. Das fast 100 Jahre alte Empfangsgebäude und Wahrzeichen Stuttgarts wird seit 2019 von der Deutschen Bahn saniert. Die Steine fielen oberhalb zweier Fenster heraus, aus einer Höhe von etwa 15 Metern. Die Feuerwehr setzt Sonderfahrzeuge ein, mit einer Drehleiter erkunden sie die Fläche im Inneren. Laut Plan erhält das Bauwerk im Zuge der Modernisierung ein neues Tragwerk und moderne Gebäudetechnik. Das Äußere soll jedoch erhalten bleiben. Die Planungen für die Modernisierung des Bonatz- Baus wurden von der Bahn, der Stadt, den Denkmalschutzbehörden und dem Architekturbüro Ingenhoven entwi-



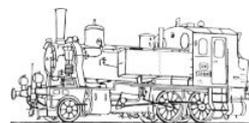
ckelt. Der Entwurf sieht vor, die bestehenden, prägenden Gebäudeteile - Turm, Kopfbahnsteighalle, Mittelaufgang sowie Kleine und Große Schalterhalle - zu erhalten und durch das neue Tragwerk zu entlasten und zu sichern (*Quelle: Zeit.de, vom 17. August, gekürzt*).

Zwischen Fürth und Siegelsdorf kommt das dritte Gleis: Schon drei Bundesverkehrsminister waren in den vergangenen Jahren mit besten Absichten in den Landkreis Fürth gekommen – Peter Ramsauer, Alexander Dobrindt, Christian Schmidt – und sicherten ihre Unterstützung beim Ausbau der Bahn zu. Der vierte, Andreas Scheuer, löst das Versprechen nun ein: Zwischen Fürth und Siegelsdorf soll es ein drittes Gleis geben. Dieses Projekt ist Teil des 165 Millionen Euro teuren Ausbaus der Strecke zwischen Nürnberg und dem unterfränkischen Burgsinn. Dieses Projekt wiederum ist Teil eines noch größeren Vorhabens, das da lautet: Deutschlandtakt. Mit dem Deutschlandtakt sollen Knotenpunkte im Bahnverkehr möglichst in einem halbstündigen Takt angefahren und Regional- und Fernverkehr besser aufeinander abgestimmt werden. Ein Vorteil für Bahnfahrer in der Region wird beispielsweise sein: Die Fahrtzeit von Nürnberg nach Würzburg verkürzt sich von 52 auf 29 Minuten – und nach Frankfurt von zwei Stunden auf 84 Minuten. Dafür aber ist zwischen Fürth und Siegelsdorf ein drittes Gleis nötig. Auf der rund elf Kilometer langen Strecke Fürth und Siegelsdorf gibt es eine „enge Trassierung“, Abschnitte mit beidseitiger Bebauung, Anwohner, die keine weitere Lärmbelastung wollen. Der nächste Dominostein, der fallen soll, ist der barrierefreie Ausbau des Siegelsdorfer Bahnhofs. Dieser Ausbau wurde bislang von der Bahn nicht angegangen, weil es noch keine Planungen für das dritte Gleis gab – genau darauf aber müsse eine barrierefreie Gestaltung aufbauen (*Quelle: nordbayern.de, vom 19. August, gekürzt*).

Ausbau der Murrbahn kommt doch nicht: „Der Ausbau der Strecke Nürnberg – Stuttgart war bereits im Bundesverkehrswegeplan 1980 enthalten. Geschehen ist nichts. Im zweiten Zielfahrplan des Deutschlandtakts gab es erneut Hoffnung für die Strecke. Durch eine Ertüchtigung der Murrbahn für Neigetchnik sollte die Fahrzeit auf unter zwei Stunden reduziert werden. Außerdem wäre dann auch eine deutlich verkürzte Fahrzeit von Stuttgart nach Berlin über Nürnberg möglich gewesen. Dementsprechend groß war die Ernüchterung durch den dritten Zielfahrplans für den Deutschlandtakt, bei dem der soeben geplante Ausbau wieder gestrichen wurde. Weiterhin vorgesehen waren hingegen einige kleinere Maßnahmen an der Strecke. So können aktuell in den Bahnhöfen Oppenweiler, Sulzbach (Murr) und Fichtenberg die Züge nicht gleichzeitig einfahren, was im alltäglichen Betrieb zu unnötigen Verspätungen führt. Dies hätte geändert werden sollen. Nun veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr die finale Liste mit allen Infrastrukturvorhaben für den Deutschlandtakt. Lediglich der Bahnhof Sulzbach soll für gleichzeitige Einfahrten aus beiden Richtungen ausgebaut werden, dazu kommt noch eine minimal schnellere Einfahrt in den Bahnhof Waiblingen (aus Backnang kommend). Ansonsten sind keine weiteren Maßnahmen an der Infrastruktur vorgesehen. Statt 255 Millionen Euro in diese so lange vernachlässigte Strecke zu investieren, sind jetzt nur noch 15,8 Millionen Euro vorgesehen. Die parallel verlaufenden Bundesstraßen werden jedoch ausgebaut, so die A 6 auf sechs Fahrstreifen. Wären Rems- und Murrbahn eine Straße, hätte der Bund sie längst ausgebaut (*Quelle: PM des MdB Matthias Gastel, Sprecher für Bahnpolitik in B90/ Die Grünen, vom 20. August, gekürzt*).

Elektrifizierung der Maintalbahn: Die Maintalbahn zwischen Aschaffenburg und Miltenberg gehört der DB Netz AG und wird von der DB-Tochter Westfrankenbahn betrieben. Sie ist eine von insgesamt sieben Bahnstrecken und -netzen, die gemäß der 2018 vom Ministerrat beschlossenen Bayerischen Elektromobilitätsstrategie Schiene (BESS) neben den Projekten des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) vorrangig im Freistaat elektrifiziert werden. Auf diesen Strecken vermutet die Staatsregierung aufgrund interner Analysen einen hohen verkehrlichen Nutzen. Die nun ausgeschriebene Studie soll diesen Nutzen nun ermitteln und in Relation zu den Kosten setzen. Für eine Förderfähigkeit bedarf es einen Wert von mindestens 1,0. Eine solche Studie hat jetzt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) im Auftrag von Verkehrsministerin Schreyer für die Maintalbahn ausgeschrieben. Die BEG rechnet mit einer Zuschlagserteilung noch in diesem Herbst und einer anschließenden Untersuchungsdauer von gut einem halben Jahr durch den beauftragten Gutachter. (*Quelle: PM des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bauen und Verkehr, vom 24. August, gekürzt*).

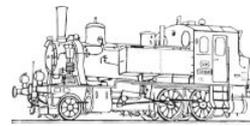
Bundespolizei nimmt mutmaßlich verantwortlichen Tanklaster-Fahrer für Brückenbrand an der A40 am Flughafen Düsseldorf fest: Am Montagvormittag, 23. August, stellte die Bundespolizei bei der grenzpolizeilichen Ausreisekontrolle eines Fluges nach Antalya/ Türkei einen Deutschen fest, bei



dem es sich vermutlich um den Tanklastler-Fahrer handelt, der im September des vergangenen Jahres für den Brückenbrand auf der A40 in Mülheim an der Ruhr verantwortlich sein soll. Das Amtsgericht Mülheim an der Ruhr hatte im Februar 2021 einen Untersuchungshaftbefehl gegen den 42-Jährigen erlassen. Laut diesem wird ihm vorgeworfen, am 17. September 2020 in alkoholisiertem, fahrtüchtigem Zustand im Straßenverkehr als Berufskraftfahrer mit einem mehrere tausend Litern Kraftstoff beladenen Tanklastzug die Autobahn A40 in Mülheim an der Ruhr befahren zu haben. Infolge eines alkoholbedingten Fahrfehlers geriet der Sattelzug außer Kontrolle und kollidierte mit einem Fahrzeug der Gegenfahrbahn. Dabei trat Kraftstoff aus, der sich unmittelbar entzündete und für einen Großbrand sorgte. Eine weitere Person, die zum Unfallzeitpunkt die Gegenfahrbahn befuhr, ist während des Unfalls verletzt worden. Ebenfalls wurde die an der Unfallstelle befindliche Eisenbahnbrücke durch das Feuer schwer beschädigt und musste abgerissen werden. Der Fahrbahnbelag der A40 ist durch den Brand in beiden Fahrrichtungen großflächig schwer beschädigt worden. Die Autobahn musste für mehrere Wochen gesperrt werden. Für die Justizbehörden war der Beschuldigte bislang nicht greifbar. Zwar habe er über einen festen Wohnsitz und auch familiäre Bindungen verfügt, an seiner Meldeanschrift in Essen hielt er sich seit dem Tag der Tat jedoch nicht mehr auf. Aufgrund der vorliegenden Tatsachen habe der Mann mit einer empfindlichen Freiheitsstrafe zu rechnen. Daher wurde gegen ihn ein Untersuchungshaftbefehl erlassen. Nach der Festnahme durch die Bundespolizei am Flughafen Düsseldorf wurde der Beschuldigte dem zuständigen Haftrichter zur Verkündung des Haftbefehls vorgeführt (*Quelle: PM der Bundespolizei St. Augustin, vom 24. August, gekürzt*)

Bahn-Vorstand verzichtet auf Boni für 2021: Die Konzernvorstände der Deutschen Bahn wollen in diesem Jahr keine Bonuszahlungen. Gefordert hatte das unter anderem der Bundestag - als Gegenleistung für die Milliardenhilfen. Bahnchef Richard Lutz und die übrigen Konzernvorstände verzichten auf Boni für das Jahr 2021. Das geht aus einem Schreiben des Vorstands an Aufsichtsratschef Michael Odenwald hervor, das der Deutschen Presse-Agentur vorliegt. Die Topmanager kommen damit einer Forderung des Bundestagshaushaltsausschusses nach. Die Parlamentarier hatten den Verzicht im Gegenzug für geplante Milliardenhilfen für die Bahn verlangt. Auch für 2020 hatte es einen solchen Verzicht gegeben. Die Führungskräfte leisteten «einen wesentlichen und deutlich überproportionalen Einsparungsbetrag innerhalb des Personalaufwands», unterstrichen die Vorstandsmitglieder. Sie wollen sich demnach auch bei rund 70 Vorstandsmitgliedern mehrerer Bahn-Tochtergesellschaften für einen Boni-Verzicht einsetzen. Zugleich bekräftigte der Vorstand, dass die variable Vergütungsmethodik überarbeitet werden müsse. Rund 18.000 Beschäftigte der Bahn erhalten variable Vergütungsbestandteile wie Jahresabschlussleistungen und Erfolgsbeteiligungen - nicht nur Top-Manager. Für viele von ihnen ist das eine tarifliche Leistung. Wegen der großen Einnahmeverluste der Bahn in der Corona-Krise hatte die Bahn im September mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) eine Nullrunde für die Tarifbeschäftigten vereinbart. Im November kündigte die Bahn an, auch die Bezüge von rund 5500 leitenden Angestellten und außertariflich Beschäftigten 2021 nicht zu erhöhen; diese Mitarbeiter erhalten einen Teil ihrer Bezüge in Form einer Erfolgsbeteiligung. Insgesamt ließen sich damit laut Konzernvorstand in diesem Jahr 180 Millionen Euro einsparen, im Vorjahr 194 Millionen Euro. EVG-Chef Klaus-Dieter Hommel nannte den Boni-Verzicht des Konzernvorstands einen Schritt in die richtige Richtung. Es müssten aber alle Vorstände und Geschäftsführungen auf ihre variablen Vergütungen verzichten (*Quelle: Heilbronner Stimme, vom 25. August, gekürzt*).

Bundesminister Scheuer unterzeichnet Abkommen zur Stärkung des Bahnverkehrs mit der Schweiz: Bundesverkehrsminister Scheuer hat 25. August im Rahmen eines virtuellen Treffens mit seiner Schweizer Kollegin, Bundesrätin Simonetta Sommaruga, eine Vereinbarung zum grenzüberschreitenden Schienenverkehr unterzeichnet. Das Abkommen knüpft an die Ressortvereinbarung aus dem Jahr 1996 an und stellt die Grundlage für die künftige Zusammenarbeit der beiden Länder im Bereich des Schienenverkehrs dar. Vor 25 Jahre haben sich Deutschland und die Schweiz darauf verständigt, wie sich die Kapazität der Nord-Süd-Achse auf der Schiene erhöhen lässt. Eine weise Entscheidung, denn die globalisierte Welt hat mehr Personen- und Güterverkehr gebracht und gleichzeitig stehen alle vor den Herausforderungen des Klimawandels, denen vor allem mit der starken Schiene begegnet werden muß. Deutschland hat verschiedene Abschnitte der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel auf vier Gleise ausgebaut. Zudem hat das deutsche Parlament den Vollausbau mitsamt der dafür nötigen Finanzierung beschlossen. Die Schiene nach vorne zu

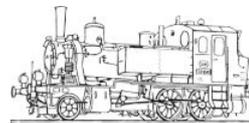


bringen kostet Kraft. Umso mehr weiß Deutschland die Zusammenarbeit mit der Schweiz zu schätzen. Die wichtigsten Ziele des neuen Ressortabkommens sind: Die Verstärkung der Zusammenarbeit in den Bereichen Forschung, Entwicklung, Innovation und Digitalisierung, eine intensive Zusammenarbeit bei der Entwicklung und beim Aufbau eines vertakteten Fahrplankonzeptes im internationalen Schienenpersonenverkehr, die verstärkte Zusammenarbeit bei der Harmonisierung der technischen Parameter im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, die Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Intensivierung von Tages- und Nachtzugverbindungen im internationalen Schienenpersonenfernverkehr (*Quelle: PM des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur, vom 25. August, gekürzt*).

Viergleisiger Ausbau Neufahrn – Freising: Im Oktober 2010 hatte die Nachricht aus dem Wirtschaftsministerium für Aufatmen in Pulling gesorgt. Der viergleisige Ausbau der Strecke zwischen Neufahrn und Freising, der im Zusammenhang mit dem Erdinger Ringschluss, geplant war, sei vom Tisch und frühestens 2020 wieder ein Thema. Jetzt schreiben wir 2021. Und jetzt ist die umstrittene Maßnahme wieder Thema. 181 Schienenprojekte wurden im Rahmen des Deutschlandtakts bewertet. Eines davon: der viergleisige Ausbau zwischen Freising und Neufahrn. Und weil das Kosten-Nutzen-Verhältnis 1,4 beträgt und damit positiv ist, wurde die Maßnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen. Während der Fahrgastverband Pro Bahn den Ausbau als „sinnvoll“ erachtet, weil er den „schlimmsten Fahrplankonflikt“ im Großraum München entschärfe, sehen das die betroffenen Gemeinden Freising und Neufahrn etwas anders. Sie befürchten eine hohe Lärmbelastigung und infolge der Notwendigkeit extrem langer Lärmschutzwände – so z. B. in der Ortslage Pulling – Einbußen bei der Wohnqualität. Was die Gemeinden außerdem „irritiert“, und was sie für „sehr merkwürdig“ halten, ist die Tatsache, dass man von der Untersuchung der Maßnahme und dem Ergebnis durch die Presse, genauer: durch die Pressemitteilung von Pro Bahn, erfahren habe. Das sei ja wohl das Mindeste gewesen, dass das Bundesverkehrsministerium die Stadt Freising (und die anderen Kommunen) direkt unterrichtet hätte. Denn die Einbeziehung der Kommunen sei unerlässlich (*Quelle: Münchner Merkur, vom 26. August, gekürzt*).

In Föching könnte ein Pendlerknoten entstehen: Die Idee klingt bestechend einfach: Neue Bahnhalteteppunkte in den boomenden Gewerbegebieten Föching und Oberlindern könnten hunderte Pendler von der Straße auf die Schiene bringen. Erste Ergebnisse von Machbarkeitsstudien sollen im Herbst vorliegen. Schon jetzt ist klar: Das größte Problem wird sein, für die zusätzlichen Halteminuten Zeit zu gewinnen auf langsamen Strecken. Es gilt, sich die gesamte Strecke Holzkirchen-Rosenheim anzuschauen, um nach Zeitpuffern zu suchen. Der Bahnhof Föching hat zwei Vorteile: Zum einen die Erschließung des Gewerbegebiets, zum anderen bietet sich dort eine Park- & Ride-Anlage an für den Umstieg vom Auto auf die Bahn. Mit dem Zug wäre man in rund 35 Minuten in der Münchner Innenstadt. Untersucht wird ebenfalls die Möglichkeit, die bisherigen S-Bahn-Endstationen Holzkirchen (S 3) und Kreuzstraße (S 7) durchzubinden. Damit könnte ein attraktiver Ringschluss entstehen. Wie für Föching soll auch für den Bahnhof Oberlindern im Herbst ein Vorab-Bericht vorliegen. Unter den derzeitigen Streckenbedingungen lassen sich Haltezeiten weder in Föching noch in Oberlindern mit einem stabilen Betrieb vereinbaren. Die meisten Bremspunkte betreffen technisch nicht gesicherte Bahnübergänge, von denen es im Bayerischen Oberland-Netz an die 40 gibt. Das Potenzial für einen Bahnhof in Föching ist groß. Aktuell würden täglich 250 bis 1100 Reisende täglich profitieren, perspektivisch könnten es durch das sich entwickelnde Gewerbegebiet um die 2000 sein (*Quelle: Münchner Merkur, vom 28. August, gekürzt*).

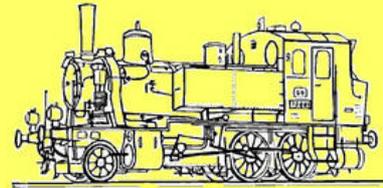
Erdrutsche, S- Bahn München gestört: Nach dem anhaltenden Dauerregen der vergangenen Tage hat es in Oberbayern erneut einen Erdrutsch gegeben. Diesmal traf es einen Streckenabschnitt der S-Bahn München. Diese ist derzeit zwischen Icking und Wolfratshausen für den Zugverkehr gesperrt. Die Züge wenden vorzeitig in Ebenhausen-Schäftlarn. Derzeit ist noch kein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Dies ist aber in Planung. Die Deutsche Bahn informiert, sobald ein Ersatzverkehr verfügbar ist. Nach einem Hangrutsch war die Strecke nach Tutzing eingleisig wieder befahrbar und der Zugverkehr wurde wieder aufgenommen. Aufgrund der eingleisigen Strecke kam es zu Verspätungen von 5 bis 30 Minuten und auch zu kurzfristigen Zugausfällen (*Quellen: Münchner Merkur, Betriebslagemeldung S- Bahn München, DB Regio Bayern, alle vom 31. August, gekürzt*).



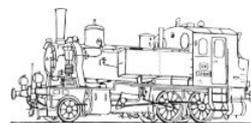
## BOCKERLAS TIPP

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

# Ansbacher Eisenbahn-Freunde e.V.



Donnerstag, 02. September 2021	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 03. September 2021	Präsenztreff (Anmeldung bitte bei Hans Peter)	
Donnerstag, 09. September 2021	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 10. September 2021	2. Virtueller Treff Workshop „40 Jahre AEF“	Alle
Donnerstag, 16. September 2021	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 17. September 2021	<b>Jahres- Hauptversammlung 2021, Beginn 19 Uhr 30</b>	Landgasthof „Schwarzes Roß“ in Wasserzell, ab 18 Uhr Treffen + Abendessen (wer will)
Donnerstag, 23. September 2021	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 24. September 2021	Ein virtueller Bilderabend (Thema steht noch nicht fest)	Frank Augsburg
Donnerstag, 30. September 2021	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 01. Oktober 2021	Präsenztreff (Anmeldung bitte bei Hans Peter)	
Donnerstag, 07. Oktober 2021	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 08. Oktober 2021	Virtueller Kellertreff	Alle
Donnerstag, 14. Oktober 2021	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 15. Oktober 2021	Präsenztreff (Anmeldung bitte bei Hans Peter)	
Donnerstag, 21. Oktober 2021	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 22. Oktober 2021	Virtueller Kellertreff	
Donnerstag, 28. Oktober 2021	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 29. Oktober 2021	Virtueller Vortrag: Die BR01	Dieter Eschenbacher



### **Virtuelle Kellertreffs:**

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!

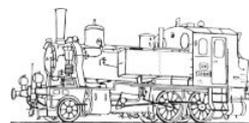
### **Modellbau und Präsenz- Vereinsabende:**

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, im Programm stehen sie als Platzhalter. Hier wird um Mitarbeit aller gebeten.





## IM HEIMAT- BAHNHOF GEGEHEN



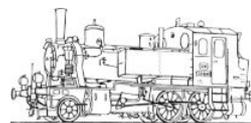
Ein kleiner Vorgeschmack auf das, was einige Tage später folgen sollte: Am späten Nachmittag des 4. Juli (Sonntag) zog ein kräftiges Gewitter über Ansbach hinweg. Der zugehörige Regenguß überschwemmte binnen kürzester Zeit den gesamten Zugangsbereich zu den Gleisen und ließ auch später in der Fußgängerunterführung knöcheltief das Wasser stehen (fa).



Nicht 140 Jahre VECTRON, aber seit 140 Jahren gibt elektrische Bahnen, als 1879 Werner Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung das erste dauerhaft taugliche Exemplar einer elektrischen Zugmaschine einen 300 Meter langen Rundkurs fahren ließ. Thomas Fischer hat die entsprechende Werbelok in Lichtenfels geknipst (TFi).



Und dann noch oben aus dem Stellwerk eine Doppelgarnitur RAILPOOL- VECTRON vor dem Expresß- RE von Sonneberg. Vermutlich streikte das ETCS mal wieder, sonst wäre es über die Schnellstrecke gegangen (TFi).



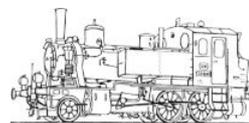
Aus einer Doppelgarnitur BR 641 besteht der RE aus Hof an diesem Tage (TFi).



Eine 212er im Bahnhof Lichtenfels ist eigentlich keine große Sache, außer vielleicht für Anhänger der guten Bundesbahn...



...aber die 212 310 ist quasi janusköpfig mit zwei verschiedenen „Schnauzen“ (TFi).



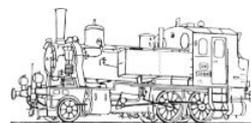
Vor dem Lokschuppen stand dieser Trafo- Transportwagen der Bauart Uaa (TFi)



Die STADLER- EURO-DUAL firmiert hier beim European Loco Pool (ELP) als BR 159. Mit einem Güterzug zusammen stand sie abgestellt in Lichtenfels. Das 123 Tonnen schwere sechsachsige Kraftpaket bringt es auf eine Dauerleistung 7000 kW unter 25 kV, 6150 kW unter 15 kV und immer noch 2800 kW mit dem Dieselmotor. Damit ist je nach Anhängelast eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h möglich (TFi)



Als 273 008 fährt diese MaK/ Vossloh- G2000 der CFL auf deutschen Gleisen. Dahinter 155 016 (TFi)



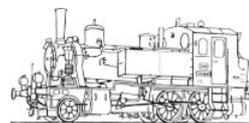
Ein Jahr nach Beginn der Bauarbeiten zum Umbau des Bahnhofs Ansbach sind der Bahnsteig 2/3 voll und Bahnsteig 1 teilweise umgebaut. Der Aufzug an Bahnsteig 2/3 ist zwar aufgestellt, aber noch nicht in Funktion. Dafür existieren, wie auf dem Bild zu sehen, an Bahnsteig 1 der alte (und noch in Betrieb befindliche, rechts) und der neue Aufzug nebeneinander (hpk).



Ups, da lagen plötzlich in einem ganz anderen Fördertopf noch ein paar Millionen Euro herum, nun ist auch das Bahnhofsgebäude komplett eine Baustelle. Hier nicht zu sehen: Durchgang und Empfangshalle sind auch abgesperrt, die Bodenplatten werden erneuert (hpk).



Einmal mitziehen bitte! (hpk)



## PRIVATour

(fa) Am Freitag, den 2. Juli 2021, stand bei der Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V. (DFS) eine Streckenbesichtigung zum Unkrautbewuchs auf dem Gleiskörper an. Grund genug, mich mal nach Ebermannstadt zu begeben.



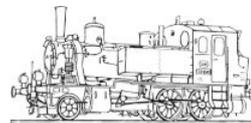
*Das Empfangsgebäude von Ebermannstadt ist, wie die meisten Bahnanlagen des Bahnhofs auch, in Händen der DFS. Das Stellwerk ist noch vollständig erhalten. Oben hat der Eisenbahnbetriebsleiter eine Unterkunft.*



*V36 235 der DFS steht mit einer der ersten frisch revidierten „Donnerbüchse“ bereit.*



*Dieselbe Garnitur hat soeben Behringersmühle erreicht. Gleich wird die Lok umgesetzt und der Zug begibt sich auf die Rückfahrt.*



Passend hierzu konnte Thomas Fischer von Eisenbahnfreunden Lichtenfels (EFL) den Museumszug der DFS zwischen den Stationen Streitberg und Ebermannstadt mit der führenden V36 235 zu einer anderen Gelegenheit ablichten (TFi).



Der Bahnhof Streitberg als klassischer Bahnhof einer Nebenbahn: Hauptgleis, Nebengleis sowie ein Ladegleis. Damit läßt sich alles an- und abliefern, was so ein Ort im ländlichen Raum und die große weite Welt brauchen (TFi).

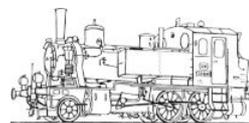
(fa) Wer sich von Mannheim aus mit der S1 Richtung Kaiserslautern und Homburg/ Saar aufmacht, erreicht nach ungefähr 30 Minuten Fahrzeit den Bahnhof Lambrecht/ Pfalz. Neben den beiden durchgehenden Hauptgleisen wird hier ein Überholgleis vorgehalten, von dem aus an Wochenenden und Feiertagen das „Kuckucksbähnle“ startet. Es handelt sich um eine 12,9 Kilometer lange eingleisige Bahn, die zunächst als Industrieanschluß für die Forstwirtschaft und später dann als Nebenstrecke bis Elmstein ausgebaut wurde. Der Personenverkehr spielte ob der dünnen Besiedlung im Pfälzerwald nie eine große Rolle und wurde folglich 1960 eingestellt. 1977 folgte auch der Güterverkehr.

Neustadt/ Weinstraße gehört zu den wichtigsten Bahnknoten in der Pfalz. Hier treffen die Strecken aus Karlsruhe und Bad Dürkheim auf die Hauptstrecke Mannheim – Saarbrücken. In früheren Jahren gab es von hier auch noch eine schmalspurige Verbindung nach Speyer.

Die Museumszüge nutzen auf den ersten Kilometern das linke Streckengleis der Hauptstrecke Richtung Saarbrücken. Auf diesem Abschnitt liegt auch der 320 Meter lange Wolfsbergtunnel. Hinter Frankeneck zweigt dann die eigentliche Museumsbahn ab.

Seit 1984 ist die Strecke in Händen des Eisenbahnmuseums Neustadt/ Weinstraße, über das im Journal VI/ 2017 schon mal berichtet wurde.

Die Dampflokomotive „Speyerbach“ wurde bei Humboldt in Köln gebaut und diente zeitlebens als Industrie- und Werkbahnlokomotive.



Am Nachmittag des 18. Juli steht der „Kuckucksbühnel“- Museumszug abfahrbereit am Gleis 1 in Lambrecht (fa)

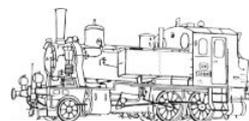


Die Dampflokomotive „Speyerbach“ beim Umsetzen im Bahnhof Elmstein...



...und danach wieder bereit für die Rückfahrt bis nach Neustadt/ Weinstraße (fa)

Am ersten Augustsonntag spannten die Crailsheimer ihre 23 058 vor ihren Museumszug und veranstalteten zwei Umläufe nach Schwäbisch Hall und zurück. Birgit und Hans Peter Krupp waren dabei.



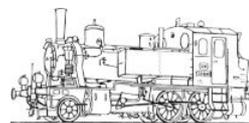
Die Garnitur, bestehend u. a. aus einem Post- 4g, zwei „alten“ n- Wagen (zu erkennen an den schmalen und geteilten Türfenstern u. a.) sowie einem Schnellzugwagen, hat soeben Schwäbisch Hall und überfährt das Kocherviadukt (hpk).



Kurz vor Anfahrt auf den Bahnhof Schwäbisch Hall- Hessenthal (hpk).



Mittlerweile ist Crailsheim erreicht, hinter dieser letzten Linkskurve befindet sich der Bahnhof, dessen Bahnbetriebswerk einst eine Reihe Dampflokts beheimatete (bk).



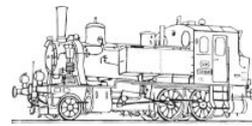
23 058 beim Umsetzen (bk).



Einst waren die Strecken der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) fest in den Händen der „Integral“- Triebzüge, die in Dreifachtraktion in München Hbf starteten. In Holzkirchen erfolgte die erste Flügelung für die Strecke nach Bayerisch- Zell, in Scharflarn die zweite zur Bedienung von Lenggries und Tegernsee. 2019 hält eine Garnitur in Geitau an der Strecke nach Bayerisch- Zell (FT)



Seit Ende 2019 fahren die „Integral“- Züge nicht mehr, dafür kommen LINT- Züge (LINT = Leichter Innovativer Nahverkehrs- Triebzug) zum Einsatz. Die haben nicht nur eine geringere Sitzplatz- Kapazität, sehr beliebt sind die Fahrzeuge weder bei Kunden noch Anwohnern. Darüber wurde schon berichtet. Im Bild ein LINT zwischen Fischbachau und Geitau im Juli 2021 (FT).



Mal schnell in den Bahnpark Augsburg fuhren Thomas Fenn und ich am Sonntag, 22. August..



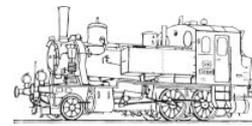
Gleich beim Eintritt in die ehemalige Reparatur kann man drei Lokomotiven erblicken, von denen zwei „standesgemäß“ hier weilen, die ES64 (Europrinter, 6400 kW) von MRCE (Mitsui Rail Capital Europe – ehemals Siemens- Lokpool) ist hier vorübergehend abgestellt. U. a. damit verdient der Bahnpark sein Geld (fa).



Ein Motiv, das sich vor über 100 Jahren ganz sicher schon bot, zwar nicht so sauber und nicht mit diesem schwedischen Exemplar. Seit 1906 waren im Bw Augsburg Dampfloks beheimatet, ab 1931 auf Elloks (fa).



Die beiden AEF- Besucher spiegeln sich im Reflektor des Frontlichts besagter schwedischer Maschine. An Orten wie diesen lassen sich zahlreiche solcher Spielchen treiben.



## DAS BESTE ZUM SCHLUSS



Mal was neues ausprobieren... In Lettland ist ein Ableger des russischen Herstellers MINIATURMODELLE ansässig. Der hat Auto- und Eisenbahnmodelle im Angebot, auch in den Maßstäben 1:87 und 1:120. Naturgemäß befinden sich im Angebot für TT zahlreiche Ausführungen der Weistreckenwagen der ehemals Sowjetischen und heutigen Russischen Staatsbahn (SŽD, RŽD). Zu den nicht wenigen Modellen anderer Bahnverwaltungen befinden sich auch diese beiden Bpmz291 in der Lackierung zu Ende der 1980er Jahre und in der klassischen IC- Lackierung. Meine Bewertung: Daumen hoch!

### Impressum:

Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.  
Weiherfeldstraße 2  
91598 Colmburg

[kontakt@ansbacher-eisenbahnfreunde.de](mailto: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 (TFi, Lichtenfels), Franz Tischler (FT, München), Hans Peter Krupp (hpk), Thomas Kootz (tk), Reinhold Fröhlich (rf), Dirk Sauer (ds), Wolfgang Frank (wf), Thomas Fenn (tf) 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](http://www.ansbacher-eisenbahnfreunde.de)