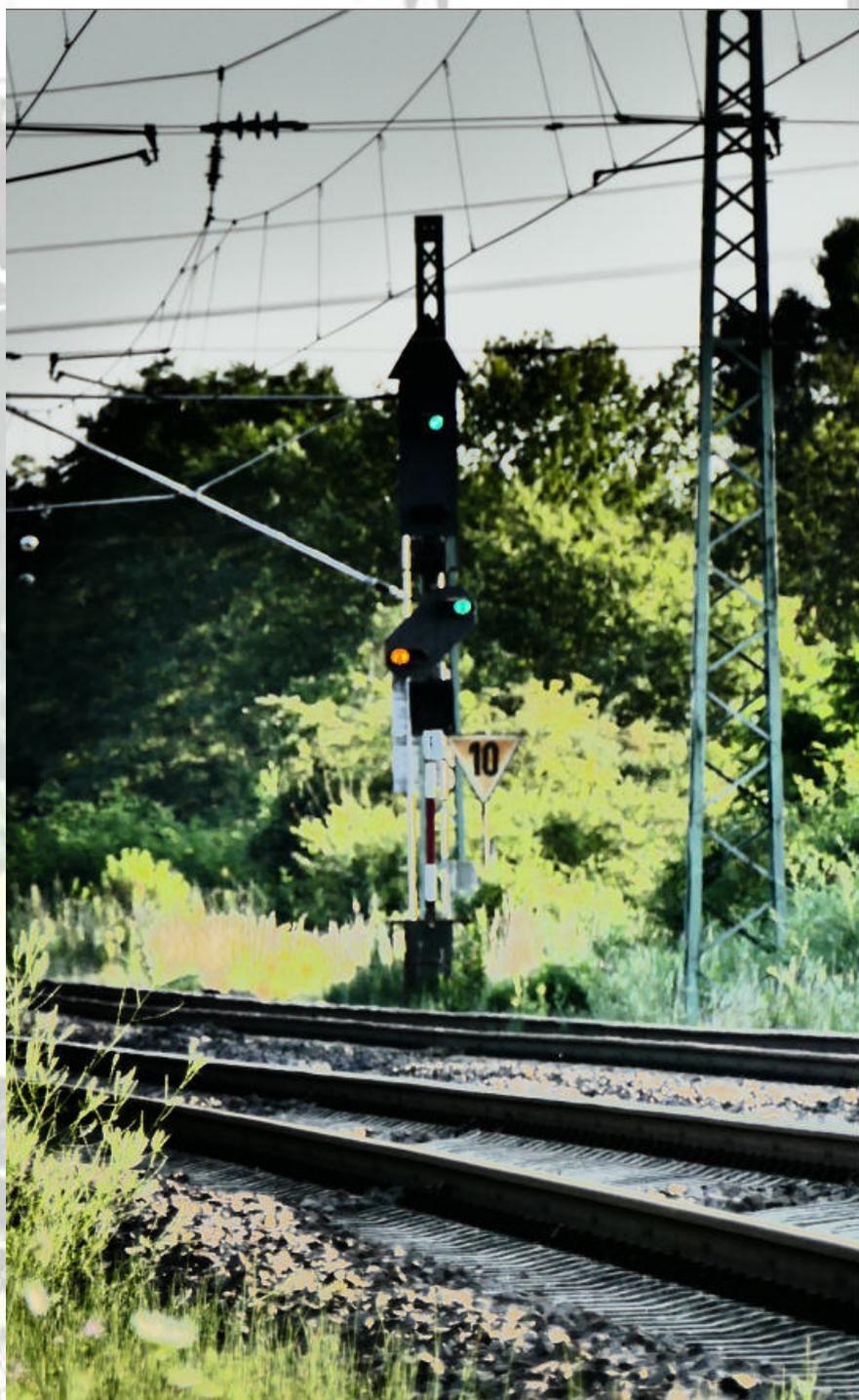
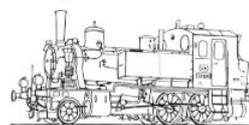


# **AEF- Journal I/ 2022**

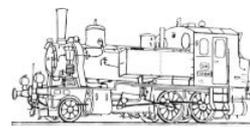
## **Januar/ Februar**





## Was finde ich wo?

Editorial	3
AEF- Vereinsgeschehen im Januar/ Februar	5
Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete	12
Woanders gelesen	45
Kurz notiert	46
Bockerlas Tipp	54
Im Heimat- Bahnhof gesehen	55
PRIVATour	56
Impressum	57



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

tja, so hatten wir uns das wohl nicht vorgestellt. Alle dachten wir, Corona wäre eine große Herausforderung – und nun das: Krieg mitten in Europa. Stellt Euch das mal vor: Kaum anderthalb Flugstunden von hier fliegen Raketen und fallen Bomben, unzählige Menschen müssen ihren schlimmsten, vielleicht auch ihren letzten Tag erleben.

Es gibt Dinge außerhalb unseres Einflusses. Lassen wir uns also nicht kirre machen, bewahren wir kühlen Kopf und ruhig Blut. Rücken wir zusammen in den Video- Schalten oder Präsenztreffen im Vereinsheim. Und hoffen wir, daß die ganze verfahrenere Kiste ab jetzt für alle gut ausgeht. Das ist wichtig, alles andere bringt nichts.

Wenden wir uns nach solch trüben Gedanken unserer großen Vereinswelt zu, wenn es auch schwerfallen mag. Wir hatten zwei Workshops zu unserem diesjährigen Jubiläum. Anschließend gibt es einen Rückblick auf die York- Reise 2007, also präzise vor 15 Jahren. Ja, so lange ist das schon her. **Beachtet bitte die Termine für unsere Tagesausflüge heuer, sie stehen gleich zu Beginn, sind farblich markiert und so hoffentlich nicht zu übersehen!**

Was hat sich sonst so ereignet? Siemens und Alstom vermeldeten lukrative Aufträge für die Produktion innerdeutscher regionaler Fahrzeugflotten. Die Preise für den Architektenwettbewerb zur Neugestaltung des Hamburger Hauptbahnhofs wurden vorgestellt. Ein US- Start- up erfindet den Güterverkehr neu, möge es gelingen. Die Albtalbahn in Karlsruhe probiert den Obst- und- Gemüse-Transport per Stadtbahn – möge auch das gelingen. Die Regionalverkehre in Ostbayern wurden neu ausgeschrieben. Die Deutsche Bahn bestellt 43 weitere ICE3 Neo, eine Weiterentwicklung der Velaro- Züge, womit die ICE4 (Baureihe 412) mit 265 km/h Höchstgeschwindigkeit schon wieder Geschichte sind. 13,6 Milliarden gibt es für das deutsche Schienennetz in 2022. Das und noch mehr gibt es unter der Rubrik „Was sich nach Erscheinen des letzten Journals ereignete“. Darin übrigens auch den seitens der DB als „Innovation“ herausposaunten Einsatz eines zum Batteriefahrzeug modifizierten Alstom- Coradia- Triebzugs, der noch bis Mai an den Wochenenden zwischen Gunzenhausen und Pleinfeld pendelt. Die „Retour“ des Lok- Reports ließ nicht lange auf sich warten...

Ach ja: Stuttgart 21 wird teurer, mittlerweile sind wir bei 9,2 Milliarden. Wer hätte das gedacht...? Als wenn das noch jemanden überraschte? Einen entsprechenden Kommentar (nicht von mir!) gibt im Anschluß an die Meldung, zum Genießen unter „Woanders gelesen“.

Die Sparte „Kurz notiert“ hat auch einiges zu bieten: Die Bundespolizei mußte eine Party in einem Versorgungstunnel der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/ Main (KRM) auflösen, Stadler liefert über 500 Tramtrains an europäische Verkehrsbetriebe, die Norddeutsche Eisenbahngesellschaft (NEG) wurde verkauft, München testet ein neues Design seiner U- Bahn- Stationen.

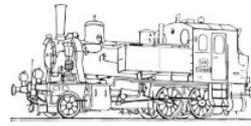
Etwas sparsam sind diesmal die Rubriken „Im Heimatbahnhof gesehen“ und „Privatour“, vielleicht ändert sich das in den kommenden Ausgaben wieder.

**WIR SUCHEN:** Referenten und Themen für Vortragsabende. Also, liebe Freunde, traut Euch! An den Vereinsabenden im Januar und Februar 2022 ist noch viel Luft!

Das nächste Journal wieder aller Voraussicht nach Anfang Mai 2022 erscheinen. Viel Spaß beim Stöbern und „Servus“, Euer

*Frank Augsburg*

*Zum Titelbild: „Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit, Fahrt mit Geschwindigkeitsbegrenzung erwarten“ – das Signalbild dürfte noch über die nächsten Jahre an vielen Bahnhöfen auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Bundesbahn zu sehen sein. Dieses Bild entstand im Juli 2021 in Schifferstadt, konkret an der Einfahrt aus Richtung Ludwigshafen (fa).*



\*\*\*\*\*

**An unsere Geburtstagskinder im Februar und März:**

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

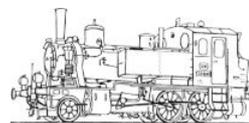
Daniel PICHL  
René STEIB  
Ernst CRONER  
Eckehardt BLOMEYER  
Hermann SCHMIDT

\*\*\*\*\*

**Klang**  
und  
**VISION**  
Inh. Hans-Peter Krupp

**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 JANUAR/ FEBRUAR 2022

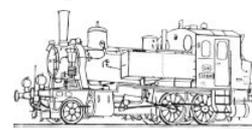
### Veranstaltungsvorschau

Samstag, 21. Mai:	Fahrt zu den Straubinger Wunderwelten
Samstag, 18. Juni:	Fahrt nach Sonneberg, Tag der offenen Tür bei PIKO
Samstag, 31. Juli:	Tagesausflug zur Mainschleifenbahn
Sonntag, 2. Oktober:	Fahrt nach Muggendorf/ Fränkische Schweiz

### 04. Februar: 8. Workshop „40 Jahre AEF“

Teilnehmer: BS, CE, DE, FA, FW, HPK, MR, MS, PB, PW, RF, TK, WF (Anfangs)

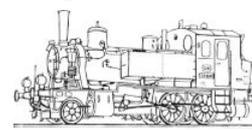
- Status Messeberichte  
RF meldet die weitere Aufbereitung zur Modellbahn aus den Messeheften zur Spielwarenmesse.
- Quiz über Eisenbahn  
RF und TK beschreiben die bisherigen Ergebnisse. Die Fragenliste ist an den Vorstand übermittelt worden. Das Quiz soll bis jetzt nur online durchgeführt werden.  
TK hat eine Überprüfung der rechtlichen Aspekte durch die Regierung der Oberpfalz organisiert. Wenn diese positiv ist, sind die nächsten Schritte die Anwerbung von Gewinnen bei z.B. DB, Ansbacher Geschäften, Modellbahnfirmen,...  
Weitere Absprachen übernehmen RF, TK, FA und MS.
- Status Bildersammlung  
Es sind inzwischen viele Bilder auf der AEF-Cloud abgelegt worden (Stand 06.02. 20:13 2048 Stück). Diese sollen gesichtet und in eine Struktur gebracht werden. DE will mit HB die Bilder nach Themen sortieren.
- Status BEM Rundfahrt  
Leider waren weder TF noch DS anwesend. RF berichtete, daß beide daran arbeiten, aber noch keine konkreten Ergebnisse vorliegen.
- Status Termin Basar im Brücken-Center  
FA fragt regelmäßig im Brücken-Center an, bisher leider ohne verbindliche Antwort.
- Status Modellbahn:  
Für jegliche Aktivitäten, bei denen die Vereinsanlage zum Einsatz kommt, werden 4 Wochen Vorlauf für die Information gewünscht.
- Ersatz für Basar im Brücken-Center  
Wegen der unsicheren Aussichten, wurden Alternativen der Ausstellung der Vereinsanlage zum Brücken-Center diskutiert. Randbedingung für eine Ausstellung der Anlage ist die Sicherung der Räume.  
Als mögliche Zeiträume werden das Ende der Sommerferien bzw. die Herbstferien präferiert, weil zu diesen Zeiten mit den wenigsten Einschränkungen durch Maßnahmen zu rechnen ist.



- Nutzung leerstehender Geschäfte in Ansbach
- Turnhallen in Ferien  
PW will bei einer Kollegin für das Platengymnasium sondieren.  
CE schlägt vor den Basar nicht im Brücken-Center, sondern wenn eine genügend große (Turnhalle) zur Verfügung stände, den Basar dort zu machen.
- Status Ausstellung im Stadthaus  
PB berichtet, daß wegen Wechsel der Zuständigkeit Herr Uhl in Zukunft der Ansprechpartner ist. Weil im Dezember schon eine Ausstellung geplant ist, ist eine Belegung durch uns ab Anfang Oktober bis vorletzte Novemberwoche möglich.
- Status Logo zum 40-jährigen Jubiläum  
BS stellt mehrere Entwürfe vor. Davon wird durch die Runde einstimmig (? Der Protokollant hat keinen Widerspruch vernommen) einer mit einer Modifikation ausgewählt. BS ändert das gewählte Logo ab und stellt es in der AEF-Cloud zur Verfügung.



- Status Vereinschronik:  
BS stellt das Layout vor. Richard Illig (RI) ansprechen, ob er das Lektorat übernehmen möchte.
- Status Tagesausflüge  
TK stellt seine Überlegungen und Recherchen zu Tagesausflügen vor. Die einzelnen Termine für die Ausflüge sind unter Documents/Programm/2022, jeweils ein PDF für zwei Monate, in der AEF-Cloud abgelegt. Weiterhin bittet er für die Werbung um Meldung 5 Wochen vor einem Termin, wieviele Plakate ausgehangen werden können.  
Die Tagesfahrten sind:
  - Straubinger Wunderwelten (BlueBrix <https://www.bluebrix.de/>)
  - Sonneberg (z.B. Piko) mit Möglichkeit nach Lauscha ins Glasbläsermuseum (<https://www.glasmuseum-lauscha.de/>) zu fahren.
  - Bahnpark Augsburg (<https://www.bahnpark-augsburg.de/>)
  - Mainschleifenbahn Völkach
  - Dampfbahn Fränkische Schweiz Ebermannstadt (<https://www.dfs.ebermannstadt.de/>)
- Status Webseite  
CE kann neue Beiträge auf der Webseite veröffentlichen. RF macht mit einigen Beiträgen den Anfang. Alle Mitglieder sind aufgerufen, Beiträge allgemeiner Art oder speziell zum 40-jährigen zuzuliefern, um die Attraktivität der Seite zu erhöhen.



- Status Vorträge

Die Vortragenden haben Einschätzungen zur Terminlage für ihre Vorträge (siehe letztes Protokoll) abgegeben. TK arbeitet diese in das Programm ein.

RF bittet noch um Modelle aller Maßstäbe von deutschen Pacifics, die im Vereinsheim zum Vortrag ausgestellt werden sollen.

Nachtrag: Die Termine sind in das Programm bereits eingearbeitet.

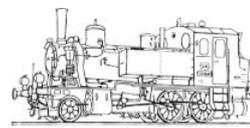
#### Nachtrag Status Programm

Für jeden Zwei-Monats-Zyklus liegen die Programme als Vorschlag in der AEF-Cloud im Verzeichnis Dokumente/Programm/2022 ab.

### 18. Februar: 9. Workshop „40 Jahre AEF“

Teilnehmer: AH, BS, FA, HPK, PW, MS, RF, TF, TK, WF

- Hosting des Quiz:  
Vorschlag MS das Quiz nicht bei dem Hostler, sondern auf einem anderen Server einzurichten, der nicht WordPress verwendet. Grund ist die schlechte Sicherheitshistorie von WordPress und die erhöhte notwendige rechtliche Sicherheit bei einem Quiz mit Gewinnen.
- Basar und Modellbahnausstellung  
PW berichtet: Vermieter für Ansbacher Schulen und Turnhallen ist die Stadt Ansbach. Es entstehen Kosten mindestens € 1000 für Vorbereitung durch die Stadt z.B. für die Turnhalle im Platengymnasium. Daher fällt eine Turnhalle als Örtlichkeit aus.  
Diskussion der Alternativen Gothische Halle, Karlshalle:
  - Die Karlshalle ist durch das Bürgeramt noch belegt, die Dauer ist noch unklar.
  - Die Gothische Halle ist tagsüber betreut, es entstehen keine Kosten für den Verein. PB ist weiterhin mit den Verantwortliche in Kontakt.
- Tagesfahrten  
Zitate aus der Mail von TF im Vorfeld, diese wurden diskutiert:  
BEM  
„Das BEM hatte uns zunächst die Beteiligung an einer geplanten Fahrt mit einem Dampfzug im Herbst nach Würzburg angeboten. Diese Fahrt kommt nun nicht zustande. Der Geschäftsführer der Bayernbahn, Patrick Zeitlmann, hat mir dann angeboten, uns an der Fahrt ins DDM am 01.10.2022 zu beteiligen. Zustiege wären vstl. in Gunzenhausen oder in Nürnberg Hbf möglich. Wenn wir einen ganzen Wagen chartern, wäre die Fahrt im Planzug z.B. nach Nürnberg Hbf im Preis mit inbegriffen. Einen konkreten Betrag hat er mir noch nicht genannt.“  
DBK Crailsheim  
„Die DBK würde die Organisation komplett übernehmen, also auch die Vermarktung. Wir müssten natürlich auch die Vermarktung mit übernehmen. Für eine mögliche Differenz der Kosten zu den Einnahmen durch Fahrkartenverkauf möchte die DBK eine Übernahmegarantie von uns. Derzeit klärt er mögliche Termine mit der Eurovapor. Am wahrscheinlichsten sind Termine im Oktober.  
Gestern habe ich nochmals mit Herrn Müller telefoniert und er wollte mir bis heute Details zu Terminen und Kosten nennen. Wahrscheinlich wartet er noch auf Rückmeldung der Eurovapor.“  
Hinweis von Jörg Schäfer von ProBahn in Neuendettelsau: „Bei den Sonderfahrten mit dem



VT98 zum Streckenjubiläum Wicklesgreuth – Windsbach konnten die Kosten nicht komplett durch den Fahrkartenverkauf erwirtschaftet werden. Die Anliegergemeinden haben jedoch finanzielle Unterstützung geleistet, sodass Jörg (Schäfer) nicht auf irgendwelchen Kosten sitzen geblieben ist.“

TK: Terminkonflikte der verschiedenen vorgesehenen Fahrten wären bei den jetzigen Vorschlägen gegeben. Diese sind zu vermeiden, was aber erst bei der weiteren Konkretisierung zum Tragen kommt.

WF: 3 Pendelfahrten Ansbach-Crailsheim ca. € 1500 nur alleine für Trassennutzung.

Beschluss: Vordringlich ist der Kostenumfang zu klären. Eine Übernahme von Kosten durch den Verein ist voraussichtlich kaum möglich, daher ist erst nach Ermittlung der möglichen Beträge eine Anfrage an die Stadt Ansbach oder andere Sponsoren sinnvoll.

- Vorträge

Vorschlag zu einem neuen Vortrag „60 Jahre Vogelfluglinie“ Mitte Mai (z.B. Kellertreff 13.05.22) durch RF.

#### Lebendige Vereinschronik

BS fragt nach weiteren Publikationen zu Jubiläen, die der Verein erstellt hat. RF sucht bei sich im analogen Archiv nach. Falls jemand anderes noch Unterlagen gleich in welcher Form hat, bitte an BS wenden.

Vorschlag von BS für als „Füllmaterial“ zwischen Kapiteln: Rubrik „Und dann war da noch...“. Beispiel: „Und dann war da noch der Gepäckträger, dessen Arbeit nur schleppend voranging.“

#### Mit Abstand betrachtet

#### Af England Fahrn...

ein nicht ganz **ernster**\* Reisebericht

Vor acht Uhr aufstehen, das kommt für uns gar nicht in Frage, unsere Abfahrten liegen bei 8.51 oder noch besser erst nach zehn und dann darf es nicht aus dem Raum Ansbach gehen.

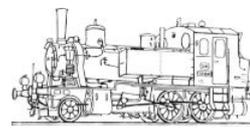
Das galt nicht für die acht Wagemutigen, die beschlossen, ihren Horizont zu erweitern.

Also – los geht es um 22.52, bis dahin werdet Ihr ja hoffentlich ausgeschlafen haben und auch nur bis Nürnberg zum Flughafen mit der DB-Regio und der VAG. Dort könnt Ihr dann wieder schlafen – mehr oder weniger bequem – zumindest bis etwa 4.00 Uhr und dann erst geht es richtig an den Start. Wir brauchen jetzt keine Fahrkarten mehr, wir wollen Bordkarten, überfallen deshalb den Schalter von AIR BERLIN mit einer für die dortigen Mitarbeiter ungewohnten Fröhlichkeit, erhalten unsere Karten, einige entledigen sich ihres umfangreichen Gepäcks, packen unser Handgepäck, Erich auch sein Sperrgepäck, und machen uns auf in Richtung „Sicherheitskontrolle“, der Schreckenstation aller Fluggäste.

Halt, Erich muss erst seinen Sperrgut-Rucksack in der Sonderabteilung abliefern und wir befürchten schon das Schlimmste für ein Wiedersehen in Merry Old England.

Alles aus Metall vom Körper, Messer und ähnliches in den bereitstehenden Abfalleimer, alles Flüssige in max. 100 ccm und dann in wiederverschließbare, transparente Plastikbeutel und alles Überflüssige in den bereit stehenden Abfalleimer und die versehentlich mitgebrachten fränkischen Bierflaschen flugs noch „umfüllen“ – und das Handgepäck und die Jacken und die Uhren und... in die bereitliegenden Plastikschaalen zum Durchleuchten. Auch die Hosengürtel müssen raus, für einige etwas peinlich, entwickelt doch die Hose sofort ein unangenehmes Eigenleben.

Geschafft, nach kurzem Betasten einiger Mitreisender durch neugierige Securities, befinden wir uns im Vorraum zum Gate. Die Zeit vergeht schnell, alle haben noch Durst, einige auch schon Hunger und unser Gast Harald ist für eine knappe halbe Stunde total verschwunden. Gegen 5.30 Uhr wird das Gate geöffnet, der Run auf das Flugzeug beginnt, der Kampf um die Plätze wird dank vorheri-



ger Zuteilung geschickt vermieden und um 6.20 Uhr heben wir in dem Vogel mit weiteren 113 Früh- aufstehern Richtung London ab.

Dort ist ausreichend, trotzdem knapp, Zeit zum Umsteigen Richtung Manchester. Leicht hektisch wird es dann, als wir erneut und verschärft einer Sicherheitskontrolle unterzogen werden, von der Einreise von der Insel Europa zum Kontinent „GB“ obligatorisch. Jeder von uns darf noch für einige Minuten seine Strümpfe lüften und deshalb die Schuhe ausziehen und Christoph ist dank seiner Jugend Kandidat für einen Spezialtest.

Auch das überstehen wir ohne Schaden und Beanstandungen und es wartet das nächste Flugzeug, eine rappende, schon etwas betagte Boeing 737-700 mit sehr durchgesehenen Sitzen und vielen unausgeschlafenen Berufspendlern in Richtung Manchester, Ihr wisst schon, wo die Balltreter herkommen und die Hosen.

Dort gelandet werden wir in Busse verfrachtet und etwa 10 Minuten zu einer Rundreise über das Flughafen-Areal eingeladen. Anschließend sind wir auf der Suche nach einem Ticket-Stand, weil eine Fahrkartenkauf in Ansbach an den Unzulänglichkeiten der Bahn-EDV scheiterte. Der Schalter ist eine sehr angenehme Überraschung, ein freundlicher Mitarbeiter verkauft uns ohne Murren die erforderliche Anzahl von Billetten für Hin- und Rückfahrt in der gewünschten Qualität und einem angenehmen Preis.

Vor uns jetzt nur noch 193 km Bahnfahrt, fast von der Westküste fast bis an die Ostküste.

Nach knapp zwei unterhaltsamen Stunden ist York, das Ziel unserer Reise erreicht.

Den totalen Zusammenbruch verhindert hier der Anblick des grandiosen Bahngeländes, eines üppi- gen Bahnhofsareals, eines riesigen Museumsgeländes und die Silhouette einer schönen mittelalter- lichen Stadt.

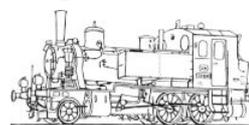
Trotzdem müssen wir zum Hotel, etwa 150000 cm vom Bahnhof über mehrere linksgesteuerte Kreuzungen hinweg um unser Gepäck los zu werden. Dort gibt es ein böses Erwachen, einige müssen Zimmer und Badewanne teilen und die Hotelchefin weigert sich, an uns Zimmer mit Ehe- betten zu vermieten. Das veranlasst zwei aus der Gruppe, mit ihrer sofortigen Heimreise zu drohen. Happy End, jeder bekommt ein Bett mit ausreichend Platz.

Schon nach knapp 15 Minuten jagt der Reiseleiter sein erschöpftes Team wieder zu neuen Aben- teuern, jetzt in das Eisenbahnmuseum NRM, das in Sichtweite, fußläufig jedoch knapp 2 km ent- fernt ist. Dort löst sich die Gruppe schnell, aber nur vorübergehend auf. Viele Ah´s und jeder hat etwas gefunden was ihn interessiert.



*Aufstellung zum Gruppenfoto vor der legendären „Mallard“ im Eisenbahnmuseum York: Erich, Rüdiger, Reinhold, Frank, Dieter, Thomas, Christoph, Wolfgang. Wer hat das Foto eigentlich gemacht...?*

Treffpunkt nach knapp drei Stunden im Eingangsbereich, Schwund war nicht feststellbar, dafür war der Schwung und Unternehmensgeist gewachsen. Was wollt Ihr dann? weitermachen war mehrheitlich angesagt und so geschah es. Christoph und Reinhold betätigten sich zwischenzeitlich als ortskundige Pfadfinder und observierten eine gepflegte Pizzeria anglo-italienischen Besitzes für eine gemeinsame abendliche Stärkung, nicht ohne, nicht an eine Reservierung zu denken.



Treffpunkt 18 Uhr unter der großen Uhr im Bahnhof. Fast alle waren fast pünktlich und so zogen wir gemeinsam unter eingeschränktem Murren durch die abendliche Altstadt in Richtung Lokal. Mehrfach gelang es nur mit Mühe, die „hungrigen und total ausgedörrten Gestalten“ auf Kurs zu halten.

In der Pizzeria fragten wir, wie international Brauch, ob man uns Labung gewähre, was die Chefin erst leicht verwirrte und dann zu eifrigem Handeln hinriss. In Minutenschnelle war eine Tafel in dem relativ vollen Lokal hingezaubert und ordentlich gedeckt. Ebenso schnell war die Bestellung aufgenommen und auch ausgeliefert. Bestürzt waren einige von uns nur, dass Sie kein GB-Bier bekamen, sondern nur ein B-Bier, das aber auch nicht schlecht war.

Die Chefin des Hauses wurde durch ein fatales Missverständnis zwischen Erich und mir zur Frau Curry befördert, begleitet von allerhand ominösen und unklaren Spekulationen sowie einem Sturzbad von Lachtränen. Dabei wollte ich ihn ja nur bitten, die gute Frau nicht restlos Kirre zu machen. Übrigens, sie hat noch einen größeren Laden in der Altstadt, was ich durch Bilder belegen kann und womit Erich dann vsl. endgültig K.O. gehen wird, wenn er es erfährt. I am sorry -

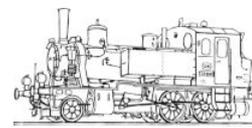
Für uns als Eisenbahnfreunde war es angesichts der weitgehend guten Stimmung schwierig, zu verstehen, wieso jemanden die Gesichtszüge entgleisten, vielleicht weil das Bier statt 2,45 Pfund hier 2,95 Pfund kostete? es bleibe sein Geheimnis!

Da wir alle redlich müde waren, trennten wir uns, einige gingen zur Heia Betty zur Augenpflege, nicht ohne noch einen SB-Schlummertrunk erworben zu haben, einige gingen noch kurz in eine Biertankstelle und dann ebenfalls nach Betthausen, einige...

Am nächsten Morgen 8.00 Uhr, war Thomas der erste und hatte dann einen Fensterplatz zum Frühstück. Kein Büffet, aber ausreichend und der Kaffee genießbar. Kurz vor Annahmeschluss kamen die letzten. Unter viel Gelächter und Gschmarri wurde der Tag begonnen und geplant. Die Gruppe hatte Freigang, aber keinen Leerlauf und so wurde die Stadt erstürmt, the Minster, das Museum, die Altstadt, der Bahnhof und nicht zuletzt das Wikinger-Museum waren, neben diversen Trögen und Zapfsäulen, unsere Ziele.

Alle kamen auf ihre Kosten, waren satt und zufrieden. Schwierig deshalb zu verstehen, wieso die Minibar im Zug nach Manchester am Nachmittag innerhalb nur weniger Sekunden geplündert war, wobei zwei Teilnehmer unserer Reisegruppe besonders auffielen, bis hin zum Notschrei der Minibar-Miss, es gebe keinen Kaffee mehr, weil sie kein Wasser mehr habe. Erich wollte sogar Wolfgang's Digi fressen, auf deren Display ein gedeckter Frühstückstisch zu sehen war. Der fehlende rote Pullover hat das gute Stück gerettet. Rüdiger, Frank und Thomas saßen eher abwartend, aber nicht gelangweilt in ihren Sitzen, wobei Frank mehrfach Gesten totaler Verzweiflung durch das Zugabteil schickte. Während dieser kreativen Fahrt, bei der 3/5-tel des Vorstands beschlussfähig und bei vollem Bewusstsein sowie die zwei Kassenprüfer in einem ähnlichem Zustand anwesend waren, wurden einige weitreichende Beschlüsse gefasst. So sollen alle Belege dieser Fahrt gesammelt und mit einem Ausgabesammelbeleg zur Erstattung der Kosten beim Kassenwart DD eingereicht werden. Weiterhin soll der Vorstand um zwei weitere Funktionen erweitert werden. Bei der nächsten Neuwahl sollen ein LFB und ein AVB gewählt werden, ein Luftfahrtbeauftragter und ein Autoverkehrsbeauftragter. Als mögliche Favoriten empfehlen wir als LfB den Peter, als AVB den Hans. Dieter und Harald hatten es von Anfang an vorgezogen, sich dem nicht näher zu definierten Treiben zu enthalten und sich fern zu halten.

Ohne Verluste wurde Manchester-Airport-Station erreicht, viel zu früh, wie einige meinten, was sich jedoch als Irrmeinung herausstellte. Zum Einchecken waren wir zwar früh dran, hatten aber dadurch den Vorteil, unsere Platzwünsche noch äußern zu können. Nach der Ablieferung von Erichs Sperrgepäck begaben wir uns zur SiKo, wo das perfekte Ritual der Visitation erneut praktiziert wurde. zum Glück waren wir wenige Sekunden vor der ersten Berufspendlerstosswelle vor Ort und konnten uns gelassen unter- und durchsuchen lassen, Christoph wieder mit Doping-Zusatztest, weil er halt gerade ins Raster passte. Was wir unbeteiligt mit ansehen mussten war die teilweise peinliche Untersuchung anderer Passagiere, die hart an der Grenze der Menschenwürde stattfindet. Wir haben überstanden und konnten uns im geschützten Abflugbereich der Abendverköstigung und dem Souvenirkauf widmen, wobei mir jetzt noch die verzweifelten Rufe eines Duos nach weiteren Bieren in den Ohren klingen. Der Flug nach London war dann kurz. Ebenso kurz war der Übergang durch SiKo usw. Wir waren total verblüfft, an allen Kontrollen vorbei, direkt in die Abflug-Area geleitet zu werden. Der Test-Gepäckstücktausch zwischen Christoph und mir verbuffte deshalb leider ergebnislos.

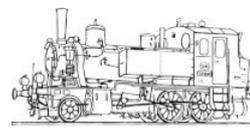


Hier trafen wir auf eine weitere Gruppe Franken aus Heilsbronn, so dass auf dem Flug nach Nürnberg dann nahezu 10 Prozent der Passagiere aus Ansbach und Heilsbronn waren. Der Flug war im Finstern und unspektakulär. Problematisch war es, die geeignete Abfahrtszeit für uns Richtung Ansbach zu finden. Um Pleiten zu vermeiden wurde auf den Abschluss von Wetten verzichtet und nach Verabreichung einiger guter Worte ließen die Kontrahenten die Abfahrt auf sich zukommen. Zur Verkürzung der Wartezeit trafen wir uns nochmals als Doppel-Quartett im abgedunkelten „Gleis 23“ zu einem guten Glas fränkischem Bier und anderem Getränk. Wolfgang bedankte sich im Namen aller bei Christoph für die vorzügliche Reiseplanung und –durchführung und überreichte ihm als Dankeschön eine wertvolle Karte aus York mit Berliner Einlage. Leider wollte der Zugbegleiter im Nachtexpress dann unsere Bordkarten nicht anerkennen und so kamen nochmals DB-Fahrkarten-Scheine-Tickets zum Einsatz.

Schee wars!

Reinhold, 17. Januar 2007

\* ein **Ernst** gemeinter Reisebericht wäre präziser, detaillierter und mehrfach diagonal und kontrovers hinterfragt (der Autor, im Bewusstsein seiner Fehlbarkeit)



## WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS EREIGNETE

### Siemens Mobility erhält Großauftrag für Lokomotiven von Railpool

Railpool, einer der führenden Schienenfahrzeug-Vermieter Europas und Siemens Mobility haben zum Jahreswechsel einen Rahmenvertrag über die Lieferung von 100 Lokomotiven geschlossen. Mit der Unterzeichnung des Vertrags wurden bereits 70 Vectron-Lokomotiven abgerufen. Die diversen Varianten sind für den Betrieb auf verschiedenen Korridoren (Nord-Süd, sowie Ost-West) vorgesehen und können in insgesamt bis zu 18 Ländern eingesetzt werden. Railpool hatte im letzten Jahr bereits 20 Vectron MS bei Siemens Mobility bestellt.

Die Lokomotiven für Railpool verfügen über eine Leistung von 6,4 Megawatt und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Sie sind zudem mit den erforderlichen nationalen Zugsicherungssystemen sowie mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgestattet.

Siemens Mobility hat den Vectron bereits 1270-mal an insgesamt 61 Kunden verkauft. Die Lokomotiven haben bereits mehr als 500 Millionen Flottenkilometer zurückgelegt und Zulassungen in Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Italien, Kroatien, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, der Schweiz, Serbien, der Slowakei, Slowenien, der Tschechischen Republik, der Türkei und Ungarn erhalten.

Railpool ist einer der führenden Schienenfahrzeug-Vermieter mit echter Kompetenz für Full-Service aus einer Hand. Gegründet wurde das Unternehmen 2008 in München; es ist zwischenzeitlich in 17 europäischen Ländern aktiv.

Mit rund 400 Elektrolokomotiven und 148 Personenzugfahrzeugen (mit einer Investitionssumme von 1,2 Milliarden Euro) zählt Railpool zu den größten Anbietern in Europa. Die Railpool Flotte legt jedes Jahr 85.000.000 Kilometer zurück und liefert einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Railpool verfügt über ein eigenes Lager mit mehr als 3.100 verschiedenen Ersatzteilen und Komponenten im Investitionswert von rund 20 Millionen Euro (*Quelle: PM Siemens Mobility, vom 05. Januar, gekürzt*)

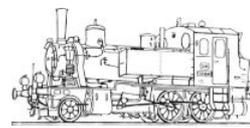
### Alstom: Neue Doppelstockzüge für Teilnetz "Main-Weser" an DB Regio



(Bildquelle: Alstom, veröffentlicht mit der nachfolgenden Meldung im Lok- Report)

Alstom liefert 17 moderne elektrische Doppelstocktriebzüge des Modells Coradia Stream High Capacity an die DB Regio AG. Die Flotte besteht aus 13 vierteiligen sowie vier fünfteiligen Fahrzeugen. Die Züge werden zum Fahrplanwechsel am 15.12.2024 im Teilnetz „Main-Weser“ auf der RMV-Linie 30 Frankfurt (Main) Hbf – Gießen – Kassel Hbf in Betrieb gehen. Neben zusätzlicher Transportkapazität in den Stoßzeiten bieten sie mehr Reisekomfort und kostenfreies WLAN.

Die neuen Züge bieten den Fahrgästen im Vergleich zu den aktuell eingesetzten Fahrzeugen bis zu 15 Prozent mehr Platz. Der vierteilige Triebzug besteht aus zwei Doppelstock-Steuerwagen und zwei einstöckigen Mittelwagen mit insgesamt 420 Sitzplätzen. Der fünfteilige Triebzug verfügt über



noch einen weiteren Doppelstock-Mittelwagen und insgesamt 540 Sitzplätze. In Doppeltraktion bietet eine Zugkombination aus vier- und fünfteiligen Fahrzeugen bis zu 960 Sitzplätze und damit mehr als alle bisher auf dieser Strecke eingesetzten Regionalzüge.

Der Coradia Stream High Capacity ist modular aufgebaut und ermöglicht Kunden die individuelle Konfiguration ihres Zuges, etwa mit einem variablen Sitzplatzangebot, erweiterbaren Fahrradabteilen oder großzügigen Mehrzweckbereichen. Für einen hohen Fahrgastkomfort sorgen Vierersitzgruppen mit großen wandmontierten Tischen in der ersten Klasse und kleinen wandmontierten Tischen in der zweiten Klasse sowie Steckdosen an allen Sitzplätzen.

Dank der einheitlichen Einstiegshöhe von 600 Millimetern an allen Türen ist an den meisten Bahnhöfen ein barrierefreier Zustieg möglich. Im Vergleich zu anderen Doppelstockfahrzeugen mit Rampen im Einstiegsbereich bieten insbesondere die Mittelwagen des Coradia Stream High Capacity einen sehr bequemen und rampenfreien Zugang für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. 30 Fahrradstellplätze pro Zug machen die neuen Fahrzeuge auch für den Freizeitverkehr attraktiv.

Alstom wird die Züge für das Netz Main-Weser in Salzgitter produzieren. Das Projektbüro mit Projekt- und Vertragsmanagement, Validierung und Inbetriebnahme, Dokumentation, Schulung und Wartung wird in Deutschland sein (Quelle: Pressemeldung Alstom, vom 07. Januar, veröffentlicht in Lok-Report, gekürzt)

### Unfall am Bahnhof Bühl: Waggon mit Epoxidharz springt aus den Schienen

78.000 Liter sind ein Wort – vor allem, wenn es sich um Chemie dreht. Im Falle der Havarie eines Kesselwagens auf den Gütergleisen der SWEG westlich des Bahnhofs Bühl handelt es sich um Epoxidharz. Was ist da passiert? Schienen sind deformiert, eines von zwei Drehgestellen eines Kesselwagens hat sich in den Schotter gebohrt. Ein ziemlich dramatisches Bild hat sich am Mittwoch auf den Gütergleisen der Südwestdeutschen Landesverkehrs-GmbH (SWEG) westlich des Bahnhofs Bühl geboten.

Die wenigsten Bahnreisenden dürften von der Havarie etwas mitbekommen haben, ereignete sie sich doch westlich der großen Schallschutzmauern der Rheintalbahn. Dass es einen Unfall gegeben hat, bestätigt Christoph Meichsner, Pressesprecher der SWEG. Kurz nach 10 Uhr war im Bahnhof Bühl auf dem Gütergleis während einer Rangierfahrt ein Kesselwagen eines Güterzuges entgleist. Der Wagen hatte Epoxidharz geladen, jedoch war kein Gefahrgut ausgetreten. Einen Personenschaden hatte es nicht gegeben. Warum der Waggon aus den Schienen sprang, wird derzeit ermittelt.

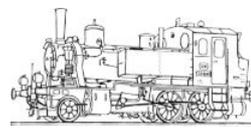
Epoxidharz steht auf einem warn- orangenen Aufkleber des Kessels. 78.000 Liter davon befinden sich laut Aufschrift darin. Harmlos ist das Zeug nicht. Um den Waggon zu bergen, bedarf es einiger Anstrengung sowie eines guten Hebewerkzeugs. Danach müssen die Gleise gerichtet werden. Das ist dann alles nicht mehr so schön.

Die SWEG versorgt über diese Strecke vor allem den Trinseo Chemiepark Rheinmünster. Deutlich mehr als 2.000 Kesselwagen rollen pro Jahr auf der Schiene nach Greffern, doch der Chemiepark hat auch die Rheinschiffahrt als Logistik-Standbein. Zudem gibt es den Lastwagen als Option, wobei schon zwei bis zweieinhalb Trucks fahren müssen, um einen Kesselwagen ersetzen. Als wegen der Tunnel-Havarie bei Rastatt die Rheintalstrecke gesperrt war, hat das den Chemiepark deutlich mehr getroffen.

Die Güterstrecke ist jetzt erst einmal gesperrt. Wie lange, lässt sich noch nicht sagen, ebenso ist die Höhe des Schadens laut der Hauptverwaltung der SWEG in Lahr noch unbekannt (Quelle: BNN Badische Neueste Nachrichten, vom 12. Januar, gekürzt)

### Digitale Automatische Kupplung (DAK): Testzug startet zu Fahrt durch Europa

Digitale Revolution im Schienengüterverkehr: Ein Zug mit neuartigen Digitalen Automatischen Kupplungen ist heute zu einem mehrmonatigen Praxistest gestartet. Der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, hat dem Zug das symbolische Abfahrtssignal für seine Fahrt quer durch Europa erteilt.



Die Digitale Automatische Kupplung (DAK) ist ein wesentlicher Bestandteil der Digitalisierung von Güterzügen. Sie ist damit ein entscheidender Hebel, um die Schiene gegenüber der Straße wettbewerbsfähiger zu machen. Die DAK ermöglicht es, Güterwagen automatisch, d. h. ohne Handarbeit zu kuppeln. Auch die Wagenverbindungen für die Bremsen werden automatisch hergestellt. Erstmals werden Güterwagen mit durchgehenden Strom- und Datenleitungen ausgerüstet sein.

Mit der DAK werden schnellere, automatisierte Rangierabläufe möglich. In Summe steigt die Kapazität von Umschlagbahnhöfen wesentlich. Güterzüge können mit der neuen Kupplungstechnik länger und schwerer werden. Noch wichtiger ist: Sie können mit höherem Tempo als bisher unterwegs sein und dadurch im Schienenverkehr besser „mitschwimmen“. Das erhöht die Kapazität im Schienennetz. Die DAK wird maßgeblich dazu beitragen, die europäischen Klimaziele zu erfüllen.

Das wachsende Transportaufkommen in Einklang mit unseren Klimaschutzziele zu bringen, ist eine der größten Herausforderungen unserer Zeit. Die Schiene ist hierfür der Schlüssel – auch wenn wir gerade im Güterverkehr einiges aufholen müssen. Getreu dem Motto „Mehr Fortschritt wagen“ wird mit der EU-weiten Einführung eines einheitlichen automatischen Kupplungssystems einen über 70 Jahre währenden Missstand gelöst und über eine halbe Million Güterwagen ins 21. Jahrhundert transformiert. Eine dringend benötigte Transformation, die keinen weiteren Tag Aufschub duldet.

Bei der Digitalen Automatischen Kupplung arbeitet Europa an zwei zentralen Schritten: an der digitalen Transformation und am klimafreundlichen Umbau der Wirtschaft. Sie ist ein Meilenstein auf dem Weg in Richtung Klimaneutralität, dem Ziel, das wir uns als Europäer gemeinsam bis 2050 gesetzt haben. Noch wird ein viel zu großer Anteil des Güterverkehrs in Europa auf der Straße transportiert. Das muss dringend geändert werden. Mehr Güter müssen auf die Schiene verlagert werden – nicht nur in Deutschland, sondern im gesamten europäischen Binnenmarkt. Güter werden grenzüberschreitend transportiert und deshalb ist die enge europäische Zusammenarbeit von grundlegender Bedeutung. Nur gemeinsam erreichen wir das europäische Ziel, den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2050 zu verdoppeln. Die EU hat die Strukturen für die Zusammenarbeit geschaffen: Shift2Rail – das große gemeinsame europäische Unternehmen - unter dessen Dach dieses Projekt, die Digitale Automatische Kupplung europaweit vorangetrieben wurde und wird.

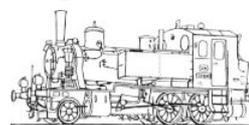
Die DAK macht Güterwagen schnell: beim Kuppeln, aber auch beim Fahren. Mit dieser Technologie können nicht nur mehr Güterwagen auf der Schiene fahren; sie ermöglicht auch eine Verdichtung des Schienenverkehrs, die allen zugutekommt.

Abgeschlossen werden soll der Praxistest Ende dieses Jahres. In den vergangenen Monaten fanden bereits Streckenfahrten in Deutschland und Kuppelversuche auf Rangierbahnhöfen statt.

Der Testzug ist Teil eines Forschungsprojekts, das vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit 13 Millionen Euro finanziert wird. Daran beteiligt ist ein Konsortium von sechs Unternehmen. Außer der DB und ihrer Tochter DB Cargo sind dies die schweizerischen und die österreichischen Güterbahnen SBB Cargo und Rail Cargo Austria sowie die Wagenhalter Ermewa, GATX Rail Europe und VTG. Das Ziel ist die EU-weite Einführung der DAK (*Quelle: PM, Bundesministerium für Verkehr und Innovation, vom 19. Januar, gekürzt*).

## **Wettbewerb Hamburger Hauptbahnhof: bof architekten und hutterreimann Landschaftsarchitektur gewinnen**

Im Ranking der meist frequentierten Bahnhöfe Deutschlands steht der Hamburger Hauptbahnhof auf Platz Eins – und auch europaweit nur hinter dem Pariser Gare du Nord. Aktuell nutzen ihn rund 550.000 Menschen täglich, perspektivisch werden es 750.000 sein. Schon heute ist das Bauwerk, das 1906 von Heinrich Reinhardt, Georg Süßenguth und Ernst Moeller realisiert wurde, jedoch zu klein für seine Nutzungsanforderungen. Aus diesem Grund lobte die Stadt Hamburg in Zusammenarbeit mit der Grundstückseigentümerin Deutsche Bahn zu Beginn des vergangenen Jahres einen europaweiten, städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerb zur Erweiterung des Hauptbahnhofs und Entwicklung seines Umfelds aus. Gewonnen hat ihn das Hamburger Büro bof architekten in Zusammenarbeit mit hutterreimann Landschaftsarchitektur aus Berlin.



Von insgesamt 60 Teams, die sich in dem offenen, zweistufigen Verfahren bewarben, wählte die Jury letztlich acht Teams für die zweite Stufe aus. Sieben von ihnen reichten ihre Entwürfe ein. Das Verfahren wurde von öffentlichen Ausstellungen und Online-Formaten begleitet, in denen Bürger ihre Meinungen einfließen lassen konnten. Anfang Dezember 2021 kam die abschließende Preisgerichtssitzung zu folgendem Ergebnis:

- 1. Preis: bof architekten (Hamburg) mit hutterreimann Landschaftsarchitektur (Berlin)
- ein 3. Preis: gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner (Hamburg) mit WES Landschaftsarchitektur (Hamburg)
- ein 3. Preis: MOZIA Monari + Zitelli Architekten (Berlin) mit fabulism (Berlin)
- Anerkennung: MONO Architekten (Berlin) mit Planorama Landschaftsarchitektur (Berlin)



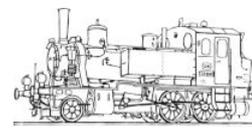
*Siegerentwurf für den Hamburger Hauptbahnhof von bof Architekten (Bildquelle: Baunetz, s. Textquelle)*

Der Hauptbahnhof verknüpft in direkter Nachbarschaft mehrere heterogene Stadtteile. Östlich schließt über die berühmte Einkaufsmeile Mönckebergstraße die Innenstadt an, westlich befindet sich das lebendige Viertel St. Georg und nicht weit entfernt außerdem das Kontorhausviertel mit baulichen Ikonen wie dem Chilehaus. Die Aufgabe bestand vordergründig in der städtebaulichen Neuordnung dieses zentralen Knotenpunkts, und zwar nicht nur in verkehrstechnischer Hinsicht. Neben der kapazitiven Erweiterung sollten im Zuge der Planungen auch die Freiräume rund um den Bahnhof in puncto Mobilität, Klimaverträglichkeit und stadträumlicher Gestaltung qualifiziert werden.



*3. Preis für den Entwurf des Architekten Gerkan, nach dessen Unterlagen der Berliner Hauptbahnhof entstand (Bildquelle: Baunetz, s. Textquelle)*

Grundsätzliche Planungsziele waren durch vorhergehende Machbarkeitsstudien bereits weitestgehend gesetzt. Die wichtigsten Maßnahmen betreffen die Südseite des Bahnhofs. Statt der derzeiti-



gen sechsspürigen Straße ist eine Kommunaltrasse geplant. Neue Gleiszugänge an der auf Straßenniveau bisher geschlossenen Südfassade sollen die Besuchsströme besser verteilen und die benötigte funktionale Erweiterung durch einen Neubau samt Überdachung der künftigen Trasse erfolgen. All dies natürlich in behutsamem Umgang mit dem denkmalgeschützten Bestand.

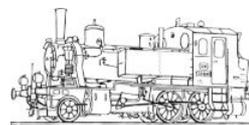


3. Preis für den Entwurf von MOZIA Monari + Zitelli Architekten (Bildquelle: Baunetz, s. Textquelle)



Einen Anerkennungspreis erhielt der Entwurf von MONO (Bildquelle: Baunetz, s. Textquelle)

Der erstplatzierte Entwurf löse die Aufgabe mit einer „zeitgemäßen Fortsetzung“ des historischen Bauwerks, konstatierte das Preisgericht: Er sehe in einem ersten Schritt den Rückbau des Gebäudes auf den Urzustand vor, um es dann zu erweitern. Bof planen dafür eine Struktur aus parallelen, geschwungenen Rahmen, deren Zwischenräume mit Glas gefüllt sind. Neubau und Überdachung bilden dabei einen einheitlichen Baukörper, der direkt an die 37 Meter hohe und etwa 114 Meter breite Bahnhofshalle mit ihren stählernen Vollwandträgerrahmen anschließt. Auch im Osten möchten die Planer\*innen die Gestalt des Bestands aufnehmen, indem sie die Bögen des Langbaus mit einer äquivalenten Form aus Glasdächern fortführen. Zwischen alter Fassade und neuer Ergänzung soll die geforderte Nord-Süd-Passage mit angeschlossenen Servicefunktionen und Büroflächen geführt werden. Nördlich des Bahnhofs sieht der Entwurf analog zu den Machbarkeitsstudien eine teilweise Überdeckung der Gleisanlagen vor, um die bestehenden Platzsituationen von ihrer bisherigen Parkplatzfunktion zu befreien (Quelle: Baunetz, vom 19. Januar, gekürzt)

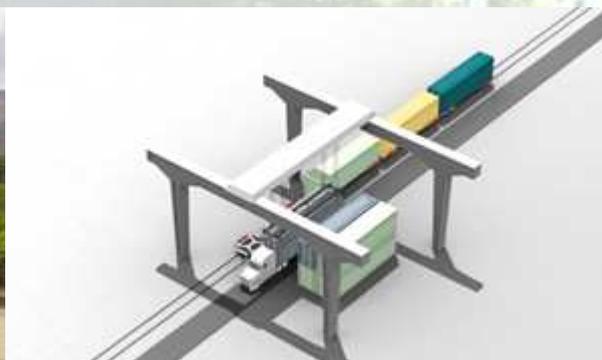


## Vereinigte Staaten: Amerikanisches Start-Up entwickelt den Güterverkehr der Zukunft

Parallel Systems, ein Unternehmen, das von ehemaligen SpaceX-Ingenieuren gegründet wurde, um das Eisenbahnsystem neu zu gestalten, hat 49,55 Mio. USD (43.7 Mio. EUR) in der Serie A erhalten, um autonome batterieelektrische Schienenfahrzeuge für den Güterverkehr zu bauen.

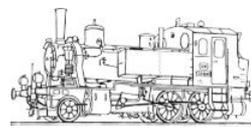
Die zum Patent angemeldete Fahrzeugarchitektur von Parallel kombiniert innovative Software und Hardware mit der historischen Eisenbahnindustrie, um die Auslastung der heutigen Schienenwege zu erhöhen. Die autonomen, batterieelektrischen Schienenfahrzeuge des Unternehmens laden und transportieren Standard-Schiffscontainer als einfach oder doppelt gestapelte Ladung. Die einzeln angetriebenen Waggonen können sich unterwegs zu "Platoons" zusammenschließen oder zu verschiedenen Zielen abzweigen. Das geschlossene Schienennetz der Bahn ist aufgrund des begrenzten Gleiszugangs und der zentralen Verkehrssteuerung ideal für die sichere und frühe Kommerzialisierung der autonomen Technologie.

Die Schienenfahrzeuge sind flexibler als herkömmliche Züge. Im Gegensatz zu herkömmlichen Güterzügen müssen die Züge von Parallel keine großen Mengen an Gütern anhäufen, um einen wirtschaftlichen Betrieb zu gewährleisten. Dadurch werden die Wartezeiten beim Beladen kilometerlangere Züge drastisch reduziert. Das System kann eine Reihe von Entfernungen bedienen, von einer Stadt bis zum ganzen Land. Durch die einzigartige Architektur von Parallel werden auch überlastete Rangierbahnhöfe umgangen, in denen die Fracht bisher manuell sortiert und auf zweite Züge umgeladen wurde, was Stunden oder sogar Tage an Transitzeit spart. Der nahezu kontinuierliche Fluss von Containern durch die Terminals führt zu einer besseren Auslastung der Anlagen, kürzeren Lieferzeiten und höherer Servicequalität.



*(Bildquelle: Parallel Systems, veröffentlicht im Lok-Report)*

Parallel baut ein saubereres und sichereres Bahnsystem mit automatisierter emissionsfreier Technologie auf. Die Gütertransportlösung des Unternehmens ist sogar energieeffizienter als Güterzüge,



da sie leichter und aerodynamischer ist. Die zum Patent angemeldete Platoon-Technologie besteht aus selbstfahrenden Waggonen, die sich gegeneinander abstoßen, um die aerodynamische Last zu verteilen. Parallel fahrende Fahrzeuge verbrauchen nur 25 % der Energie im Vergleich zu einem Sattelschlepper und bieten die niedrigsten Betriebskosten aller oberirdischen Güterverkehrsträger. Weniger Energie bedeutet kleinere Batterien, geringere Belastung des Stromnetzes und niedrigere Kosten für die Ladeinfrastruktur.

Die emissionsfreien Fahrzeuge von Parallel werden die Kohlenstoffemissionen der Frachtindustrie drastisch reduzieren. Laut den Zahlen der US-Umweltschutzbehörde für das Jahr 2019 verursacht der Güterverkehr 444 Millionen Tonnen Kohlendioxid oder etwa 7 % aller CO<sub>2</sub>-Äquivalente der Treibhausgasemissionen in den Vereinigten Staaten. Parallel dazu sollen die Treibhausgasemissionen durch die Umstellung des Gütertransports von Lkw auf die elektrische Schiene erheblich reduziert werden.

Dank der Fähigkeit des Fahrzeugs, Gefahren, wie z. B. ein Fahrzeug auf dem Gleis, schnell zu erkennen, ist ein neues Maß an Sicherheit im Schienenverkehr möglich. Die Triebwagen, die über ein kamerabasiertes Erkennungssystem und redundante Bremsen verfügen, können bis zu zehnmal schneller als ein Zug sicher und autonom anhalten. Das bedeutet, dass die Fahrzeuge innerhalb der Sichtlinie, in der die Sensoren ein Objekt wahrnehmen, eine Notbremsung durchführen können. Darüber hinaus halten die Züge automatisch sichere Geschwindigkeiten ein, die sich nach den Gleisbedingungen richten.

Parallels Züge werden die Wartezeiten an Bahnübergängen verkürzen. Die Züge sind kürzer als herkömmliche Züge, und die Fahrzeuge trennen sich bei Verkehrsbehinderungen, so dass Rettungsfahrzeuge und die Öffentlichkeit sicher und ohne Verzögerungen weiterfahren können.

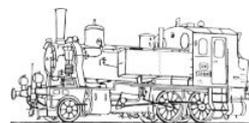
Die Vereinigten Staaten verfügen mit über 140.000 Meilen Gleis über das umfangreichste Schienennetz der Welt. Parallel schätzt jedoch, dass weniger als 3 % dieses Netzes zu einem bestimmten Zeitpunkt von aktiven Zügen genutzt werden. Um Frachtlieferungen wirtschaftlich zu gestalten, konzentrieren sich die heutigen Eisenbahnen in der Regel auf den Transport von Frachtcontainern über Entfernungen von mehr als 500 Meilen. Parallel hat eine Möglichkeit identifiziert, mehr Geschäft auf die Schiene zu bringen, indem die Wirtschaftlichkeit der Einheiten über kürzere Entfernungen verbessert wird. Die Einführung eines flexibleren Systems wird den Druck auf die Straßeninfrastruktur und die Lkw-Industrie verringern, die mit einer überwältigenden Nachfrage und einem Fahrermangel von 80.000 Fahrern in den USA konfrontiert ist.

Das einzigartige System von Parallel beseitigt die Beschränkungen der traditionellen Zugarchitektur und steht damit in direkter Konkurrenz zu den Flexibilitätsvorteilen des Lkw-Verkehrs. Heute wird der größte Teil des nationalen Frachtaufkommens per Lkw befördert. Die Verlagerung eines Teils dieses Frachtvolumens auf autonome, batterieelektrische Schienenfahrzeuge wird dazu beitragen, Staus auf den Autobahnen zu verringern, die Verkehrssicherheit zu verbessern, den Straßenverschleiß zu reduzieren, den Verladern einen kostengünstigeren Transport zu ermöglichen und durch die Verringerung der Treibhausgasemissionen von Lkw Vorteile für die Gesundheit und Sicherheit der Umwelt zu bieten (*Quelle: Lokreport, vom 20. Januar, gekürzt*)

### **Obst und Gemüse per Stadtbahn, Karlsruhe macht es vor...**

Eine Projektgruppe aus Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), landwirtschaftlichen Betrieben der Region sowie den Studiengängen Betriebswirtschaft/Logistik und Handel und Direktmarketing/E-Commerce der Hochschule Offenburg möchte ausgemusterte Stadtbahnen zur Vermarktung von regionalen Produkten „recyclen“. Um das Konzept bestmöglich auf die Bedürfnisse der Kunden auszurichten und so die Chancen auf seine Realisierung zu erhöhen, haben die Beteiligten jetzt unter [www.hofladentram.de](http://www.hofladentram.de) eine Bedarfsumfrage gestartet. Je mehr Menschen mitmachen, desto besser. Zu gewinnen gibt es zwei Einkaufsgutscheine im Wert von 30 Euro von kooperierenden Hofläden aus der Region.

Die AVG bedient weite Strecken von Karlsruhe nach Achern, in die Pfalz, in den Kraichgau und in den Schwarzwald. In vielen dieser Gebiete werden unterschiedliche hochwertige regionale Produkte auf Höfen erzeugt. Bislang vermarkten diese landwirtschaftlichen Betriebe ihre Waren meist direkt auf dem eigenen Hof oder auf Wochenmärkten.



Ziel der Projektgruppe ist es nun, die nachhaltigen Produkte mit Hilfe von ausgemusterten Stadtbahnen nachhaltig zu Kunden auch außerhalb der bisherigen Vertriebsorte zu transportieren. „Das Konzept unterstreicht unsere Innovationskraft für einen ganzheitlichen Mobilitätswandel in der Region“, sagt Christian Höglmeier, neuer technischer Geschäftsführer der AVG. Pendler könnten so nicht nur nachhaltig an ihr Ziel kommen, sondern auch an den ohnehin täglich genutzten Haltestellen nachhaltig ihre Einkäufe erledigen.

Prof. Dr. Ingo Dittrich, Leiter des Studiengangs Betriebswirtschaft/Logistik und Handel an der Hochschule Offenburg, hat gemeinsam mit Deutsche Bahn E&C, Marlo Consultants und der AVG bereits das Projekt LogIKTram initiiert. An den Vorarbeiten für eine Gütertram waren nahezu 150 Studierende beteiligt. Da lag es nahe, nach der Logistik nun auch den Handel in die Überlegungen einzubeziehen. Das Konzept sieht vor eine „recycelte“ Stadtbahn zwischen bestimmten Endhaltestellen pendeln zu lassen, an denen sie Waren von dortigen Hofläden aufnimmt. An festen Verkaufshaltestellen auf der Strecke können die Kunden diese Waren dann zu bestimmten Verkaufszeiten in der stehenden Bahn einkaufen.

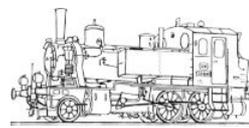
Zudem soll ein Webshop mit Bestellmöglichkeit angegliedert werden. Diese Online-Bestellungen können mittels eines in der Bahn mitgeführten Lastenrads von der nächstliegenden Haltestelle aus an die Privatadresse geliefert oder zur Selbstabholung in Paketboxen an diversen Haltestellen bereitgestellt werden. Weiterhin wird über Lebensmittelautomaten an ausgewählten Haltestellen nachgedacht. Ein möglicher Probetrieb soll auf der Strecke Pfinztal, Karlsruhe, Albtal eingerichtet werden.

Drei Bachelor-Thesen bereiten diesen vor: Jana Neumann verantwortet die organisatorische und wirtschaftliche Konzeption. Felix Dages arbeitet an der Kundenkommunikation sowie an webbasierten Inhalten. Und Maren Schmitt analysiert in der oben genannten Umfrage die Kundenanforderungen und ein erstes Meinungsbild. „Es ist sehr motivierend, im Studium an realen Projekten zu arbeiten. Im besten Fall schließen wir so nicht nur unseren Bachelor erfolgreich ab, sondern können gleichzeitig noch regionale Landwirtinnen und Landwirte unterstützen! Dabei werden wir von den beteiligten Unternehmen sehr gut unterstützt“, freut sich Maren Schmitt. „Wir brauchen weniger Theorien, sondern möglichst zügig die Realisierung eines Piloten“ ergänzt Walter Stegner, Deutsche Bahn Consultants, der gemeinsam mit Klaus Weber dem Projektteam bei den eisenbahntechnischen Fragen hilft (Quelle: Albtalbahn VG, vom 27. Januar, gekürzt)

## Verspätungen der EC München – Zürich auf Schweizer Gebiet

Schneller mit dem Zug ins Hofbräuhaus oder an den Bayern-Match: Seit Fahrplanwechsel fahren die SBB auf drei der täglich sechs Eurocity-Verbindungen in nur noch 3,5 statt wie bislang vier Stunden nach München. So steht es zumindest in der Werbung und im Online-Fahrplan. In der Realität erleben die SBB derzeit zwischen der Limmatstadt und der Isar-Metropole ein regelrechtes Verspätungschaos. Dieses erinnert an die unliebsamen «Cisalpino»-Zeiten im Italienverkehr in den 2000er-Jahren, als Pannen und chronische Verspätungen die Nerven der Reisenden strapazierten. Seit dem 1. Januar sind etwa bei der beschleunigten Verbindung EC 98 (München ab 16.52 Uhr) gerade einmal sieben Züge pünktlich in Zürich angekommen. Zweimal fiel der Zug ganz aus. Öfter trafen die «Astoro»-Neigezüge mit einer Verspätung von 20 bis 35 Minuten in Zürich ein. Zweimal mit 60 Minuten und mehr.

Der EC 98 ist nicht einfach ein negativer Ausreisser: Laut SBB ist seit dem Fahrplanwechsel auf der Strecke Zürich – München bloß jeder dritte Zug pünktlich am Zielort eingetroffen – zwei Drittel aller Verbindungen sind also verspätet. Die Ursachen für die Verspätungen ist eine Kumulation von verschiedenen Ereignissen. Einerseits finden in Lindau teilweise längere Grenzkontrollen durch die Behörden statt, andererseits gibt es bei der Durchfahrt in Österreich Langsamfahrstellen aufgrund von Bauarbeiten. Der Fahrplan an sich ist stabil konzipiert. Aber bei einer Kumulation von Verspätungsgründen könne sich der Fahrplan aufgrund von Zugkreuzungen und engen Taktverkehren nicht mehr erholen. Die schnelleren Verbindungen sind nur möglich, weil die nachgerüsteten Züge die sogenannte «dynamische Transition» beherrschen und der Wechsel der verschiedenen Stromsysteme an der Grenze in St. Margrethen keinen längeren Zwischenhalt mehr nötig macht. Längst sind aber nicht alle 19 Astoro-Züge auf dem neusten Stand. Das sorgt für weitere Unannehmlichkeiten für die Passagiere. Bei den anderen Verbindungen müssen die Passagiere mit einem Interregio von



Zürich nach St. Margrethen fahren und dort auf die EC-Kompositionen umsteigen. Aktuell verkehren also weniger Direktzüge zwischen Zürich und München als noch vor dem Fahrplanwechsel.

Die ETR 610 sind bezüglich Systemwechsel wohl eine krasse Fehlkonstruktion und benötigen zum Wechsel CH <-> D/A ein kleine Ewigkeit. Die THURBO-GTW schaffen das in kürzester Zeit und die Twindexx die eigentlich mal nach München hätten das auch sollen. Bei den ETR-610 als Ersatz für die nicht zugelassen Twindexx und die nicht für diese ausgebaute Strecke in CH ging die SBB das Problem erst spät an und nun gibt es Lieferverzögerung. Gelöst werden soll es durch ETCS Baseline 3 und Wechsel unter ETCS in kürzerer Zeit. Nur sind erst wenige Fahrzeuge umgebaut. Und oft fehlt dann (mindestens) einer. Dann kommen dadurch die Züge aus der Zürich so massiv verspätet nach Lindau, dass die Gegenzüge vor allem in Memmingen eigentlich keine Chance mehr haben, selber pünktlich nach St. Margrethen zu kommen.

Wobei das nicht das Hauptproblem ist, allgemein hat man da ein Problem im hochausgelasteten SBB-Netz, da man sich zum Ermöglichen der verschoben Lage der IR aus Chur zu einer riskanten Trasse für die EC entschieden hat. Im Prinzip teilen sich jetzt im Bereich bei St. Margrethen nun beide Züge die Trasse, die eigentlich ursprünglich mal für den EC alleine vorgesehen war. Das führt zum einen zu einer verkürzten Fahrzeit, die Reserven kostet und Verspätungsabbaumöglichkeiten reduziert so dass Verspätungen aus Deutschland viel stärker durchschlagen als ursprünglich geplant, zum anderen wird schon bei kleinsten Verspätungen der EC gnadenlos massivst abgebremst, um den IR vorzulassen. Ähnlich wie bei Railjet aus Österreich steht der EC da nicht sonderlich hoch in der Priorität in der Schweiz...

Dazu kommt dann noch eine Baustelle in Österreich, die nochmal wenige Minuten kosten. In der Folge reichen meist schon 1-2 min Verspätung in Lindau, dass es der EC nicht mehr in seiner Fahrlage nach Zürich schafft. Manchmal schaffen es nicht mal in Lindau pünktlich aus München ankommende Züge regulär nach Zürich...

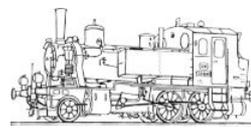
Daß die eingleisige Strecke im Allgäu sicher nicht am stabilsten ist, ist klar, das war aber seit Jahren offensichtlich. Da in der Schweiz zu so einem Risiko- Fahrplan zu gehen, bei dem mehr als 3 min Verspätung schon "Game Over" bedeutet, ist positiv formuliert mal mutig. Wobei das Hauptproblem aktuell da zwischen Zürich und Lindau(inkl.) liegt. Aber selbst wenn das behoben werden sollte, bleibt das Allgäu da langfristig ein Problem, wenn da die SBB an der gnadenlosen 3 min-Regel für die "unwichtigen" EC festhalten sollte. Zum Beispiel zwei Züge am Tag mit +4 bis und die anderen vier pünktlich wird die DB jetzt nicht als problematisch ansehen (bei 5 min-Quote 100 % pünktlich und 67 % exakt pünktlich). Aber 33 % schaffen es dann trotzdem nur mit einer halben Stunde Verspätung nach Zürich... (Quelle: Lok-Report, vom 27 Januar, gekürzt)

## **Neue Brücke in Frankfurt- Niederrad – es regt sich (erwartungsgemäß) Widerstand**

Die temporäre Lärmschutzwand, die nach Plänen der Deutschen Bahn am Bahndamm hinter der Donnersbergstraße errichtet werden soll, soll die Anwohner der dortigen Ernst-May-Häuser vor Baulärm schützen. Denn direkt hinter der Lärmschutzwand wird ab 2024 die neue Eisenbahnbrücke gebaut, die ab Ende des Jahrzehnts den Main überspannen soll. Hintergrund ist der Ausbau des Bahnknotens Stadion, der die Verbreiterung des Bahndamms südlich des Mains bis zur Haltestelle Stadion um zwei Fernbahngleise beinhaltet.

Die konkreten Pläne stellte der Projektleiter der Deutschen Bahn, Marko Asseng, zusammen mit seinem Team jetzt den Anwohnern in einem Online-Treffen vor. Das Gelände oberhalb der Donnersbergstraße, wo heute noch der Alte Bahnhof Niederrad sowie eine alte Güterhalle stehen, wird zum Baustellengelände. Denn die Bahn brauche dort "jeden Meter", um Platz zu gewinnen für Andienung und Montage der neuen Stabbogenbrücke, erklärte Asseng. Um mehr Fläche zu schaffen, wird die jetzige Böschung, an der auch einige Gärten der DB verpachtet sind, aufgeschüttet. Am Rande der Böschung wird dann der vier Meter hohe Unterbau errichtet, auf dem die zusätzliche sechs Meter hohe Lärmschutzwand aufgesetzt wird.

Die Anwohner befürchten Schlimmes, vor allem Lärm beim Bau der Wand und Erschütterungen in ihren denkmalgeschützten Häusern. Sie wollten zudem mehr über den Zeitplan wissen und wie viel Grün gerodet wird. Gerodet wird schon bald, am 31. Januar soll es losgehen. Bis Ende Februar werden nördlich der Auffahrt zum Alten Bahnhof sowie südlich oberhalb der DB-Gärten Bäume und



Büsche gerodet. Zudem wird der Wendehammer der Schwanheimer Straße Richtung Osten verlegt, denn dort werden künftig die neuen Gleise verlaufen.

Wichtig war es Marko Asseng nochmals ausdrücklich festzuhalten, dass nicht so viele Bäume weichen müssen, wie in den Plänen inklusive der Änderung des Planfeststellungsverfahrens vorgesehen. Die Wand werde entgegen dieser Pläne ein Stück Richtung Baustelle vorgerückt, so dass mehr Bäume auch jenseits der Grundstücksgrenzen an der Donnersbergstraße stehen bleiben können. Die Baufirma, die die Wand baue, werde darüber Bescheid wissen und sich daran halten. Noch sei nicht klar, wer die Lärmschutzwand baue, die Ausschreibung sei aber bereits erfolgt.

Bevor die gut 250 Meter lange Lärmschutzwand an der Donnersbergstraße gebaut wird, müssen noch der Alte Bahnhof und die Güterhalle abgerissen werden. Das soll ab 1. August 2022 geschehen. Damit verbundener Lärm auch durch Baufahrzeuge ließe sich in dieser Zeit nicht vermeiden. Denn die große Schutzwand könne erst nach dem Abriss errichtet werden.

Sobald die Stützwand und die darauf gesetzte eigentliche Lärmschutzwand stehe, werde die Böschung zu dem Bauwerk hin aufgeschüttet, um etwa sechs bis sieben Meter Fläche entstehen zu lassen. Asseng rechnet damit, dass man damit nicht vor Dezember fertig werde. Er sei sicher, dass die Anwohner weiterhin ins Grüne blicken und die Wand von Bäumen verdeckt sei. 2023 seien dann die Vorarbeiten zum Brückenbau geplant, 2024 bis 2025 werde sie direkt hinter der Zehnmetterwand montiert und mittels Schwimmpontons über den Main geschoben. Dafür würden zudem mehrere Kräne errichtet.

Eine normale Lärmschutzwand wird auch gegenüber an der Hahnstraße in Frankfurt gebaut. Und auch hinter den Häusern des südlicher gelegenen Paul-Gerhard-Rings werden ab nächster Woche einige Bäume gerodet. Denn auch dort wird für die neuen Gleise der Bahndamm aufgeschüttet und verbreitert (*Quelle: Frankfurter Neue Presse, vom 28. Januar, gekürzt*).

## **Brenner- Nordzulauf – Teilnehmer am Dialogforum werfen hin**

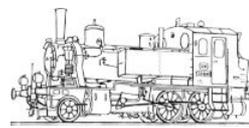
Die Spannungen zwischen den Teilnehmern des Bürgerdialogs zum Brenner- Nordzulauf und den Planern der Bahn sind eskaliert. In einem offenen Brief kündigen die Interessensvertreter aus der Region der DB Netz AG bis auf Weiteres die Gesprächsbereitschaft auf. „Höchst irritiert“ sei man über das Vorgehen der Bahn, schreiben die Unterzeichner. Darunter die Bürgermeister der Anrainer-Kommunen, etwa aus Aßling, Bruck und Grafing, sowie der Landrat, aber auch Interessensvertreter wie etwa die Vertreter des Bayerischen Bauernverbands im Landkreis.

„Leider findet der Dialog aus unserer Sicht nicht auf Augenhöhe statt“, kritisieren die Autoren mit Blick auf die Planungen zu zwei neuen Gleisen zwischen Grafing und Ostermünchen. Zentraler Vorwurf: Die Bahn gehe nicht genug auf die Forderung ein, den viergleisigen Ausbau der Bestandsstrecke näher zu prüfen. Die Dialogteilnehmer aus dem Landkreis Ebersberg legen daher das Dialogforum für den Abschnitt Grafing–Ostermünchen vorerst auf Eis – verbunden mit der Forderung, dass die Bahn eine Variante für zwei neue Gleise direkt den bestehenden erarbeitet.

Die Ende 2021 vorgestellten vier Varianten verlaufen zwischen dem Aßlinger Süden und Schammach bei Grafing allesamt auf freier Flur östlich der bisherigen Gleise, mit Ausnahme eines Vorschlags, der eine bestandsnahe Durchquerung des Ortsbereichs Aßling vorsieht. Die Unterzeichner des Briefs argumentieren: „Wir sind der Auffassung, dass der sorgfältig geplante Ausbau der Bestandsstrecke unter Berücksichtigung sensibler Bereiche und optimalem Lärmschutz nach Abwägung aller Fakten die bessere Trasse darstellen kann.“

Die Vorteile lägen darin, dass keine weitere Landschaftszerschneidung nötig sei und im geringeren Flächenverbrauch. Zudem seien die betreffenden Grundstücke teils bereits im Eigentum der Bahn und es gebe „keine neue Betroffenheit der Bevölkerung“. Die Bahn wiederum argumentiert mit bestehender Wohnbebauung bei Nettelkofen und Oberelkofen, wo sich zudem der Soldatenfriedhof neben den Gleisen befinde. Dort, sowie in den als FFH-Gebiet geschützten Attelleiten sei für zwei neue Gleise kein Platz. Die Teilnehmer des Dialogforums wollen etwa die Möglichkeit einer Brücke durchs Schutzgebiet geprüft wissen.

Die Unterzeichner argumentieren, dass es sich zwischen Grafing und Ostermünchen ohnehin um einen „Brems- und Beschleunigungsabschnitt“ vor dem letzten Stück Richtung München handle. Die Leistungsfähigkeit der Trasse hänge deshalb nicht von der durchgängig geforderten Höchstgeschwindigkeit von 230 Stundenkilometern ab. Die Fahrzeit, gerade für die langsameren Güterzüge,



könne wegen des Umwegs, den die Neubautrassen bedeuteten, am Besten sogar kürzer als bei einigen vorgeschlagenen Varianten sein.

Zusätzlich zu dem Offenen Brief haben die Unterzeichner, unterstützt von allen regionalen Mandatsträgern vom Landtag bis zum Europäischen Parlament, einen Katalog mit 84 Fragen an die Bahn formuliert – vom Allgemeinen wie den Planungsvorgaben und Zeithorizonten bis hin zu Details wie Neigungswinkeln, Kostenfaktoren, der Aßlinger Ortsdurchquerung oder umweltrechtlichen Belangen.

Die Bahn bedauerte in einer ersten Stellungnahme den Ausstieg aus den Gesprächen. Sie appellierte an die Dialog-Teilnehmer, den nächsten Termin am 2. Februar wahrzunehmen. Dort werde man auf ihre Fragen eingehen (*Quelle: Münchner Merkur, vom 28. Januar, gekürzt*).

## Kommt jetzt die S-Bahn nach Neckarbischofsheim?

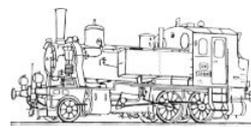


Die Krebsbachtalbahn könnte reaktiviert werden. Der Neckarbischofsheimer Gemeinderat hat jetzt geschlossen einen Grundsatzbeschluss gefasst, der vorsieht, dass die Strecke von Neckarbischofsheim Nord (Bernau) bis nach Bad Rappenau- Obergimpfern wieder regelmäßig von S-Bahnen bedient wird. Außerdem soll ein Lückenschluss zwischen Obergimpfern und Babstadt gebaut werden. Die Strecke von Obergimpfern bis Hüffenhardt würde allerdings stillgelegt und durch eine Buslinie ersetzt (siehe Grafik).

Ob es jedoch so weit kommt, liegt jetzt an den jeweiligen Kreistagen und auch am Bad Rappenauer Gremium. Denn die Große Kreisstadt müsste sich ebenfalls für die Reaktivierung der Linie entscheiden. Auf beide Kommunen sowie die beiden Landkreise würden bei der Realisierung des Projekts nämlich jeweils rund 2,6 Millionen Euro entfallen, verteilt auf acht Jahre. 50 Prozent der Summe müssten in den ersten fünf Jahren gezahlt werden.

Die Stadt Neckarbischofsheim, chronisch klamm, könnte den Betrag wohl stemmen. Was später passiert, könne man nicht wissen. Insgesamt würde das Projekt rund 60 Millionen Euro kosten. Dazu gehört die Elektrifizierung und die Erneuerung der Leittechnik der gesamten Strecke, der Ausbau der bestehenden Bahnhöfe, der Bau der neuen Strecke von Obergimpfern nach Babstadt mit einem neuen Bahnhof "Babstadt Nord", eine Weichenverbindung am Bahnhof Neckarbischofsheim Nord sowie der Umbau des Eschelbronner Bahnhofs zu einem Kreuzungsbahnhof.

Dass die im Jahr 2009 stillgelegte Strecke überhaupt reaktiviert werden könnte, liegt an neuen rechtlichen Grundlagen, die eine maximale Förderung durch den Bund ermöglichen würden. Außerdem würde das Land Baden-Württemberg die Betriebskosten vollständig übernehmen. Außerdem hatte es lange Zeit überhaupt nicht so ausgesehen, dass die Verbindung wieder regelmäßig und nicht nur für Touristenfahrten mit dem "Roten Flitzer" oder der Dampflok genutzt werden kann:



Das Land hatte der Strecke vor einiger Zeit nur ein "ausreichendes Nachfragepotenzial" bescheinigt.

Ein umso größerer Glücksfall also für Neckarbischofsheim, dass es jetzt die Chance auf Reaktivierung gibt. Allerdings müsste auch Bad Rappenau mitziehen, und Seidelmann sprach schon bei der Gemeinderatssitzung davon, dass "seine" Stadt wesentlich mehr Vorteile von einer Reaktivierung mit direktem Anschluss an Bad Rappenau und somit auch Heilbronn hätte. In die Röhre, beziehungsweise auf verwaiste Gleise, könnten auch die Siegelsbacher und Hüffenhardter gucken, denn sie hätten von der Reaktivierung überhaupt nichts – außer einer Busverbindung. Eventuell würde die Strecke, wie jetzt auch, noch weiter touristisch genutzt werden können, vermutlich nur ein kleiner Trost. Weitere Nachteile hätten außerdem Helmstadt-Bargen und Aglasterhausen, da die S-Bahn 51 dort voraussichtlich nicht mehr im Halbstundentakt fahren würde. Wie der Fahrplan dann konkret aussehen würde, ist aber noch unklar. In Vorgesprächen sei aber auch auf den Regionalbus von Neckarelz nach Sinsheim verwiesen worden, der eine Verschlechterung der Situation für die betroffenen Kommunen etwas abschwächen würde.

Zwei Tage nach dem Grundsatzbeschluss in Neckarbischofsheim ploppte das Thema am Donnerstag auch im Rappenauer Gremium auf – allerdings im nicht-öffentlichen Teil der Ratssitzung. Der Versuch der Grünenfraktion, das Thema per Antrag in den öffentlichen Teil zu ziehen, blieb erfolglos. Grünen-Sprecher Robin Müller sieht gegenüber der RNZ in der Reaktivierung eine große Chance und steht ohne Wenn und Aber hinter dem Projekt. "Jedes Auto, das von der Straße bleibt, ist ein Fortschritt." Er ist davon überzeugt, dass, wenn man die Möglichkeit nutze, viele Pendler aus Neckarbischofsheim ihr Fahrzeug stehen lassen und nicht mehr durch Obergimpfern und die Kernstadt zu Audi oder Lidl fahren. Wenn auf die beteiligten Kommunen die gleichen Kosten zukämen, rede man "nicht über Unsummen", die auch nicht "unlösbar" seien und auch mit den anstehenden Großprojekten wie dem "Rhapsodie"-Neubau oder einer neuen Feuerwache in der Kernstadt zu stemmen seien (Quelle: Rhein-Neckar-Zeitung, vom 29. Januar, gekürzt).

## Bayern: Lego-Architektinnen für die Stadt-Umland-Bahn gesucht

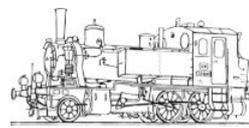
Vom 1. bis 3. März 2022 organisiert der Stadtjugendring Erlangen gemeinsam mit dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) wieder eine Planungswerkstatt für Kinder und Jugendliche. Unter dem Motto „Lego-Architekt\*innen für die StUB gesucht“ können die jungen Planerinnen und Planer diesmal Park & Ride-Anlagen für die StUB mit Lego entwerfen. Veranstaltungsort ist das Medienzentrum Parabol in Nürnberg. Eine Anmeldung ist bis 21. Februar 2022 möglich.

Wie können Haltestellen und Parkplätze sinnvoll und ansprechend miteinander verknüpft werden, um einen sicheren und reibungslosen Umstieg für alle Fahrgäste sicherzustellen? Bei der nächsten Lego-Planungswerkstatt dreht sich alles um genau diese Frage. „In den drei Tagen lernen die jungen Teilnehmerinnen und Teilnehmer Park & Ride-Konzepte kennen und gestalten Modelle nach ihren eigenen Vorstellungen. Dabei werden sie von einer echten StUB-Planerin unterstützt“, erklärt Christian Kohlert, Stadtjugendpfleger beim Stadtjugendring Erlangen.

Aus den bisherigen Veranstaltungen hat der Zweckverband bereits viele wertvolle Anregungen zu verschiedenen Streckenabschnitten erhalten, darunter auch zu den Haltestellen entlang der Streckenführung. „Die Konzeption von Park & Ride-Anlagen ist eine sehr komplexe Angelegenheit. Dabei spielen nicht nur die Gegebenheiten vor Ort, sondern auch die Bedürfnisse unterschiedlicher Interessenvertretungen eine wichtige Rolle. Ich bin schon sehr gespannt, wie die jungen Planerinnen und Planer mit dieser Herausforderung umgehen werden und freue mich auf tolle Entwürfe“, so Mandy Guttzeit, Geschäftsleiterin beim ZV StUB.

Wie bei den vorangegangenen Veranstaltungen des Beteiligungsprojekts werden die Vorschläge der Kinder und Jugendlichen auch diesmal dokumentiert und in die weitere Planung der Stadt-Umland-Bahn einfließen.

Die Planungswerkstatt findet vom 1. bis 3. März, jeweils von 9 Uhr bis 16 Uhr im Medienzentrum Parabol in der Hermannstraße 33 in 90439 Nürnberg statt. Sie richtet sich an Kinder und Jugendliche im Alter von 10 bis 13 Jahren aus den Städten Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach. Die Teilnahme ist kostenlos. Insgesamt können 12 Kinder und Jugendliche teilnehmen. Eine Anmeldung ist bis 21. Februar über die Internetseite [www.beteiligt-dabei.de](http://www.beteiligt-dabei.de) oder direkt beim Stadtjugendring Erlangen (Michael-Vogel-Straße 1 e, 91052 Erlangen) möglich. Die Planungswerkstatt wird



unter Beachtung geltender Hygiene- und Abstandsregelungen durchgeführt. Programmabweichungen sind abhängig vom aktuellen Infektionsgeschehen möglich.

Der Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB), mit seiner Geschäftsstelle in Erlangen, ist für die Planung, den Bau und Betrieb der StUB zuständig. Mitglieder des ZV StUB sind die drei Städte Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach. Verbandsvorsitzender ist derzeit Marcus König, Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg. Bei der Stadt-Umland-Bahn handelt es sich aktuell um eines der größten Straßenbahnprojekte in Deutschland. Auf einer 26 Kilometer langen Strecke soll die StUB Nürnberg, Erlangen und Herzogenaurach im 10-Minuten-Takt verbinden (*Quelle: PM StUB, vom 31. Januar, gekürzt*)

## Ausschreibung Regionalverkehr Ostbayern

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) hat am 1. Februar 2022 die Regionalnetze in Ostbayern ausgeschrieben. Die Betriebsleistungen umfassen im Los 1 Oberpfalz insgesamt ca. 3,3 Mio. Zugkilometer pro Jahr auf den Linien:

- RB 23 Regensburg – Weiden – Marktredwitz/ – Neustadt a.d. Waldnaab,
- RB 20 Regensburg – Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld (nur Betriebsstufe 2),
- RB 27 Schwandorf – Furth i.W. – Staatsgrenze D/CZ,
- RB 28 Cham – Lam und
- RB 29 Cham – Waldmünchen.

Die Betriebsleistungen umfassen im Los 2 Bayerwald insgesamt ca. 1,9 Mio. Zugkilometer pro Jahr auf den Linien:

- RB 35 Plattling – Bayerisch Eisenstein,
- RB 36 Zwiesel – Grafenau,
- RB 37 Zwiesel – Bodenmais und
- RB 38 Gotteszell – Viechtach (als Eventualposition, im Falle einer dauerhaften Reaktivierung).

Die zu erbringenden Verkehrsleistungen umfassen den Betrieb des Regionalverkehrs im Netz Regionalverkehr Ostbayern Los 1 Oberpfalz auf den Linien:

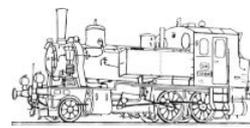
- RB 23 Regensburg – Weiden – Marktredwitz/ – Neustadt a.d. Waldnaab,
- RB 20 Regensburg – Maxhütte-Haidhof – Burglengenfeld (nur Betriebsstufe 2),
- RB 27 Schwandorf – Furth i.W. – Staatsgrenze D/CZ,
- RB 28 Cham – Lam und
- RB 29 Cham – Waldmünchen.

Die Leistungen sind ab Beginn des Fahrplanjahres 2026 zu erbringen. Der Verkehrsdurchführungsvertrag endet zum Ende des Fahrplanjahres 2037. Die Laufzeit der Verpflichtung zur Leistungserbringung beträgt demnach 12 Jahre ab Betriebsaufnahme. Zudem enthält der Vertrag zwei vorzeitige Kündigungsoptionen um jeweils ein Jahr auf Seiten des Auftraggebers sowie drei einjährige Verlängerungsoptionen ebenfalls auf Seiten des Auftraggebers.

Für die Erbringung der Verkehrsleistungen ist der Einsatz von Gebrauchtfahrzeugen mit einem Baujahr ab 2000 oder von Neufahrzeugen zugelassen. Der Preis ist nicht das einzige Zuschlagskriterium; alle Kriterien sind nur in den Beschaffungsunterlagen aufgeführt

Verringerung oder Erhöhung des Umfangs der zu erbringenden fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen:

- Verringerung oder Erhöhung der zu erbringenden Platzkapazitäten;
- Veränderungen der Linienführungen;
- Veränderungen des Betriebskonzeptes;



- Bedienung von während der Vertragslaufzeit neu eingerichteten Haltestellen;
- Verringerung oder Erhöhung des Umfangs des Einsatzes von Service- und Sicherheitspersonal.

Die zu erbringenden Verkehrsleistungen umfassen den Betrieb des Regionalverkehrs im Netz Regionalverkehr Ostbayern Los 2 Bayerwald auf den Linien

- RB 35 Plattling – Bayerisch Eisenstein,
- RB 36 Zwiesel – Grafenau,
- RB 37 Zwiesel – Bodenmais und
- RB 38 Gotteszell – Viechtach (als Eventualposition, im Falle einer dauerhaften Reaktivierung).

Die Leistungen sind ab Beginn des Fahrplanjahres 2026 zu erbringen. Der Verkehrsdurchführungsvertrag endet zum Ende des Fahrplanjahres 2030. Die Laufzeit der Verpflichtung zur Leistungserbringung beträgt demnach 5 Jahre ab Betriebsaufnahme (*Quelle: TED europa 01. Februar, gekürzt*)

### **Deutsche Bahn bestellt 43 neue ICE**

Die Deutsche Bahn (DB) kauft 43 weitere Züge des neuen ICE 3neo für rund 1,5 Milliarden Euro bei Siemens. Die Vorstandsvorsitzenden Richard Lutz (DB) und Roland Busch (Siemens AG) gaben den Auftrag heute in Berlin im Beisein von Bundesverkehrsminister Volker Wissing bekannt. Die DB erweitert ihre Flotte so um insgesamt 73 ICE 3neo. Denn bereits im Juli 2020 wurden 30 ICE dieses Typs bestellt. Damit wächst die ICE-Flotte der DB bis Ende des Jahrzehnts auf insgesamt rund 450 Züge. Das tägliche Platzangebot für die Fahrgäste im Fernverkehr der DB steigt mit den 73 neuen Zügen um weitere 32.000 Sitze. Mit diesem Flottenzuwachs hat die DB künftig die Kapazität, bis 2030 den für den Deutschlandtakt vorgesehenen Fahrplan zu fahren.

Der neue ICE 3neo bietet bei einer Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h neben den 439 Sitzplätzen zahlreiche Neuerungen für einen verbesserten Komfort:

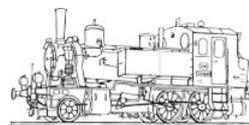
- Mobilfunkdurchlässige Scheiben für stabilen Empfang
- Acht Fahrradstellplätze in jedem Zug
- Neu gestaltete Gepäckregale mit mehr Stauraum
- Eine Beleuchtung mit tageszeitabhängig wechselnden Farbtönen
- Tablethalter und Steckdosen an allen Plätzen, auch in der 2. Klasse
- Zusätzliche Türen für den schnelleren Ein- und Ausstieg an Bahnhöfen
- Ein neuer Hublift für einen leichteren Zustieg für Rollstuhlfahrer:innen

Zur Auftragsbekanntgabe im ICE-Werk Berlin-Rummelsburg haben DB und Siemens den ersten ICE 3neo präsentiert. Dieser wurde in der Rekordzeit von nur zwölf Monaten gebaut – so schnell wie noch nie ein ICE zuvor. Ende dieses Jahres sind die ersten ICE 3neo für die Fahrgäste im Einsatz. Die neuen Züge werden zuerst zwischen Nordrhein-Westfalen und Süddeutschland über die Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main unterwegs sein (*Quelle: PM der DB AG, vom 01. Februar, gekürzt*).

### **„Touristik- Zug“- 111 074 ist in Bayern unterwegs**

Seit dem 20.01.2022 ist nun 111 074-1 als Leihgabe im Oberbayrischen München beheimatet und bespannte am Wochenende die Regionalzüge von München nach Mittenwald und wieder zurück. Da die Zuggarnituren am Montag meistens getauscht werden wurde, wird die Dortmunder 111 074-1 bis zum kommenden Freitag in diesem Umlauf auf dem Donau-Isar-Express bleiben. Um 14:39 erreichte die Bahntouristik-lackierte 111 den Passauer Hbf und hatte auf Gleis 6 einfahrt.

Umlaufplan der 111 074-1 auf dem Donau-Isar-Express vom 31.01.2022 bis zum 04.02.2022



Montag bis Donnerstag:

RB 59231: 04:40 Landshut Hbf – 05:38 München Hbf  
RE 4056 : 06:04 München Hbf – 08:35 Passau Hbf  
RE 4065 : 09:19 Passau Hbf – 11:37 München Hbf  
RE 4070 : 12:24 München Hbf – 14:39 Passau Hbf  
RE 4077 : 15:19 Passau Hbf – 17:37 München Hbf  
RE 4084 : 18:24 München Hbf – 20:39 Passau Hbf  
RE 4089 : 21:26 Passau Hbf – 23:37 München Hbf  
Lr : München Hbf – Landshut Hbf

Freitag:

RB 59231: 04:40 Landshut Hbf – 05:38 München Hbf  
RE 4056 : 06:04 München Hbf – 08:35 Passau Hbf  
RE 4065 : 09:19 Passau Hbf – 11:37 München Hbf  
RE 4072 : 13:24 München Hbf – 15:37 Passau Hbf  
RE 4079 : 16:26 Passau Hbf – 18:37 München Hbf  
Lr 71212 : München Hbf – München-Pasing Betriebsbahnhof  
Lr 71213: München – Pasing Betriebsbahnhof – München – Laim Rangierbahnhof – MHB

Die rote 111 073-3 brachte am Montagnachmittag zusammen mit 111 074-1, die als Schlusslok diente, den Regionalexpress 4070 nach Passau. Bis Freitag den 04.02.2022 wird diese Bespannung auf dem Donau Isarexpress zu sehen sein wenn der Umlauf nicht geändert wird (*Quelle: Lokreport, vom 01. Februar, gekürzt*).

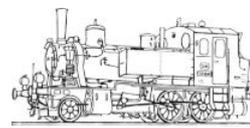


*Passend zur Meldung hat Franz Tischler die 111 073 als Nachläuferin an einem RE München – Passau bei Oberschleißheim ablichten können (ft)*

## **Erforderlicher ÖPNV im MVV-Raum zum Erreichen der Klimaschutzziele 2030**

Um die aktuellen Klimaschutzziele in Deutschland zu erreichen, müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Personenverkehr bis zum Jahr 2030 um 53 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden. Ob dieses Ziel auch im MVV-Raum erreicht werden kann und welche Maßnahmen dafür konkret notwendig sind, ließen das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München, die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) und der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) gemeinsam untersuchen.

Wenn der bisherige Trend anhält, steigt die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner sowie die Zahl der Erwerbstätigen im MVV-Raum bis 2030 weiter an. Ohne Gegenmaßnahmen würde auch das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr weiter zunehmen. Dies würde zu mehr Staus, mehr Lärm und mehr Emissionen von Treibhausgasen führen. Abhilfe versprechen Ver-



kehrsvermeidung und eine klimafreundliche Abwicklung des Verkehrs – sowie die Verlagerung auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Um konkrete Handlungsempfehlungen zu erhalten, gaben Mobilitätsreferat, MVG und MVV bei der Beratungsgesellschaft Intraplan Consult GmbH ein Gutachten in Auftrag zur Frage „Wie muss der ÖPNV im Großraum München ertüchtigt und welche verkehrspolitischen Maßnahmen müssen getroffen und umgesetzt werden, um seinen optimalen Beitrag zur Zielerreichung leisten zu können?“. Zum Maßnahmenpaket gehören laut Gutachten Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen im ÖPNV sowie verkehrspolitische Ansätze, die insbesondere den Autoverkehr betreffen. In die Untersuchung flossen einerseits Projekte ein, die bereits konkret in der Planung oder in der Umsetzung sind, wie beispielsweise die 2. S-Bahn-Stammstrecke, die Verlängerung der U5 nach Pasing, die Tram-Westtangente oder die Schaffung neuer ExpressBus-Verbindungen. Daneben wirken auch Verhaltensänderungen, wie etwa die zukünftig vermehrte Nutzung von Homeoffice, positiv auf die CO2-Bilanz.

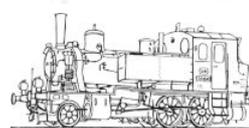
Auch die bereits angestoßene Ausweitung von Shared-Mobility-Angeboten sowie Verbesserungen im Radverkehr, wie etwa der Radschnellweg zwischen München und Garching, leisten einen relevanten Beitrag zur CO2-Reduktion. Andererseits zeigt das Gutachten, dass die Elektrifizierung des bestehenden Verkehrs – sowohl im Bus- und Regionalzugbereich als auch von Pkw und Taxis – weiter vorangetrieben werden muss. Darüber hinaus sind aber weitere Maßnahmen erforderlich, die sich direkt auf den Autoverkehr auswirken und die unabdingbar sind, um eine Reduktion des CO2-Ausstoßes um 53 Prozent zu erreichen. Das Gutachten schlägt vor, die Pkw-Nutzung vor allem in der Stadt, unter anderem finanziell, weniger attraktiv zu machen und so zusätzlich zum Umstieg auf den klimafreundlichen ÖPNV zu animieren. In der Studie unterstellt wurde unter anderem die Ausweitung von Parklizenzen, die Verknappung von Parkplätzen oder eine erweiterte autofreie Altstadt.

Tatsächlich zeigt das Gutachten, dass im Bereich des ÖPNV bereits zahlreiche wichtige Projekte angestoßen wurden und die Bemühungen in die richtige Richtung gehen. Die beschriebenen, ambitionierten, aber durchaus realistischen Maßnahmen würden dazu führen, dass immer mehr Autofahrerinnen und Autofahrer ihr Auto stehen lassen. Stattdessen würden sie die fast vollständig elektrifizierten öffentlichen Verkehrsmittel oder die neuen und erweiterten Shared-Mobility-Angebote nutzen. Flankiert von zusätzlichen Maßnahmen zur Reduktion des privaten Autoverkehrs, ließen sich damit laut Untersuchung 51 Prozent CO2 gegenüber 2019 einsparen, und das gesteckte Ziel von 53 Prozent würde nahezu erreicht (*Quelle: PM Stadt München, MVG, MVV, vom 02. Februar, gekürzt*)

### **13,6 Milliarden Euro für das neue Netz für Deutschland**

Für mehr Kapazität im Schienennetz und eine leistungsfähige Infrastruktur setzt die DB ihr Investitionsprogramm „Neues Netz für Deutschland“ konsequent fort. Rund 13,6 Milliarden Euro von DB, Bund und Ländern fließen 2022 in die Infrastruktur. Das sind noch einmal rund 900 Millionen Euro mehr als im Jahr 2021 und somit die höchste Summe, die je innerhalb eines Jahres zur Verfügung stand.

Wesentliche Richtungsentscheidungen für den Kapazitätsausbau auf der Schiene sind getroffen. Derzeit plant und baut die DB an mehr als 175 Infrastrukturprojekten. Darunter auch die Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen – Ulm, die Ende des Jahres planmäßig in Betrieb gehen wird. Die neu gebaute, rund 60 Kilometer lange Strecke ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und wird die Fahrzeiten bereits ab Dezember dieses Jahres zwischen Stuttgart und Ulm um rund eine Viertelstunde verkürzen. Ebenfalls Ende dieses Jahres soll die gesamte elektrifizierte Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven in Betrieb gehen. Durch den zweigleisigen Ausbau zwischen Oldenburg und Sande sowie die Elektrifizierung der Strecke können künftig mehr Züge über die umweltfreundliche Schiene zu Deutschlands einzigem Tiefwasserhafen fahren. Die Region profitiert von einer modernisierten Infrastruktur und mehr Zuverlässigkeit im Bahnbetrieb. Gleichzeitig arbeitet die DB in den großen Knoten Hamburg, München, Köln, Frankfurt am Main und Stuttgart.



Weitere wichtige Projekte für mehr Kapazität sind zum Beispiel:

- Aus- und Neubau der Strecke Karlsruhe–Basel: Durch den viergleisigen Ausbau der Strecke und die Geschwindigkeitserhöhung auf 250 km/h schafft die DB Platz für mehr Nahverkehr und mehr Güterverkehr. Auch Reisende im Fernverkehr werden profitieren: Sie sparen bis zu einer halben Stunde Fahrzeit ein.
- 2. Stammstrecke der S-Bahn München: Zur Entlastung der bestehenden unterirdischen Strecke baut die DB auf rund zehn Kilometern eine 2. Stammstrecke unter der Münchner Innenstadt und schafft so mehr Kapazität für eines der größten S-Bahn-Systeme in Deutschland.
- Ausbau der Strecke Angermünde bis zur polnischen Grenze in Richtung Stettin: Die für Regional- und Güterverkehr wichtige Strecke wird erneuert, elektrifiziert, durchgängig zweigleisig ausgebaut und mit ETCS ausgestattet. Zwischen den Metropolen Berlin und Stettin verkürzt sich die Fahrzeit somit um 20 Minuten.
- Bau der neuen S-Bahnlinie 4 zwischen Hamburg und Bad Oldesloe: Die DB baut eine komplett neue, 36 Kilometer lange Strecke. So erhalten 250.000 Menschen einen Anschluss an das Hamburger S- und U-Bahn-Netz.

An vielen Stellen im Netz verlängert die DB die Gleise auf Strecken und in Serviceeinrichtungen für 740 Meter lange Güterzüge. In den Ballungsräumen und in den ländlichen Regionen elektrifiziert die DB ihre Strecken weiter. Umwelt und Anwohnende profitieren dort durch deutlich leisere Züge und weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß der elektrisch betriebenen Züge. Gleichzeitig verkürzt sich meist die Reisezeit durch die antriebsstärkeren Fahrzeuge.

Die Digitale Schiene Deutschland nimmt 2022 weiter Fahrt auf. Immer mehr Verbindungen, darunter den Knoten Stuttgart oder den Scandinavian- Mediterranean- Korridor von Hamburg über Erfurt und München bis zur österreichischen Grenze stattet die DB mit ETCS, dem modernsten Leit- und Sicherungssystem nach europäischem Standard, aus. Auch die Zahl der digitalen Stellwerke steigt: Ab Sommer 2022 steuert die DB vom bayerischen Donauwörth aus erstmals Hochgeschwindigkeitszüge mit der neuesten Stellwerksgeneration.

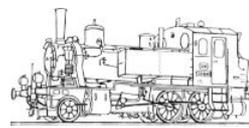
Für die Umsetzung der zahlreichen Projekte im Netz und an den Bahnhöfen setzt die DB ebenfalls auf Digitalisierung. Mit dem Building Information Modelling (BIM) können Bauprojekte dank modellbasierter Zusammenarbeit und einer transparenten Datengrundlage effizienter geplant und gebaut werden. BIM verringert Schnittstellenverluste, erhöht die Transparenz für alle Projektpartner:innen und fördert partnerschaftliche Projektarbeit. Auch 2022 wird BIM so bei immer mehr Bauprojekten der DB angewendet.

Dank der Digitalisierung stellt die DB auch bei der frühen Bürgerbeteiligung sicher, dass alle Stakeholder:innen frühzeitig eingebunden sind: In Zeiten der Corona-Pandemie läuft die Bürgerbeteiligung dabei weitestgehend digital und kommt auch so nicht zum Stillstand, wenn Vor-Ort-Veranstaltungen aufgrund der aktuellen Lage nicht möglich sind. Die Visualisierung mit 3D-Modellen vereinfacht die Abstimmungsprozesse mit Aufgabenträger:innen und den Träger:innen öffentlicher Belange, wie Denkmalschutz und Kommunen.

Um Bauprojekte weiter zu beschleunigen, kommen bei der DB zudem eigens ausgebildete Artenspürhunde zum Einsatz: Bei ersten Bauvorhaben sollen sie bereits dieses Jahr das Gelände nach Tieren absuchen, die unter Artenschutz stehen. Bisher wurde diese Aufgabe in einem aufwändigen Prozess von Menschen übernommen. Mit ihrem feinen Geruchssinn finden Hunde die geschützten Tiere nun zu jeder Jahreszeit und bei fast jedem Wetter. Dadurch können Bauprojekte schneller starten und werden deutlich effizienter.

Mit rund 4.800 neuen Mitarbeitenden für den Ausbau und die Instandhaltung wächst das Team für das „Neue Netz für Deutschland“ auch 2022 stetig weiter. Unter den Fachleuten werden rund 2.600 Ingenieure und Bauüberwacher sowie 2.200 Instandhaltungskräfte für noch mehr Tempo sorgen.

Wachstum auf der Schiene funktioniert nur, wenn die Basis stimmt. Deswegen arbeitet die DB zusätzlich an der Stabilität des bestehenden Netzes. Die vorhandene Infrastruktur wird aktuell in einem nie dagewesenen Umfang modernisiert und erneuert. 2022 packt die DB bundesweit rund 1.800 Kilometer Gleise, 2.000 Weichen und 140 Brücken an.



Rund 800 Bahnhöfe und Haltepunkte modernisiert die DB 2022, darunter die Hauptbahnhöfe Dresden, Dortmund, Hannover und Berlin Ostbahnhof. Auch die Arbeiten am Frankfurter Hauptbahnhof gehen 2022 mit großen Schritten weiter voran. Reisende profitieren in der sogenannten B-Ebene von einer deutlich offeneren und helleren Gestaltung sowie von einem neuen Einkaufs- und Gastronomiekonzept. Auch in zahlreiche kleinere und mittelgroße Stationen investiert die DB, etwa barrierefreie Zugänge, den Wetterschutz und die Fahrgastinformation.

Kapazitätsschonendes und kundenfreundliches Bauen steht bei der DB ganz oben auf der Agenda. Durch eine bessere Steuerung der Verkehre, bessere Bauplanung und zusätzliche Bauinfrastruktur sollen die Auswirkungen auf die Reisenden so gering wie möglich gehalten werden – trotz des anspruchsvollen Baupensums.

Ein Hebel für mehr Qualität im Netz ist auch die vorausschauende Instandhaltung. Die DB kann Weichen und Gleise frühzeitig instandsetzen, bevor sich ein Defekt anbahnt. Mit 28.000 smarten Weichen hat die DB allein im letzten Jahr 4.250 Störungen vermieden.

Seit Januar 2020 gilt die aktuelle Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) zwischen Bund und Bahn. Mit ihr stehen mehr Mittel für die Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung als je zuvor. Die Laufzeit der LuFV III ist mit zehn Jahren doppelt so lang wie die der vorherigen Vereinbarungen. Sie bietet dadurch Planungssicherheit für Unternehmen, Lieferanten und Dienstleister. Die LuFV III ermöglicht auch, innovative Ansätze mit der Bauwirtschaft zu verwirklichen, um Bauprozesse zu beschleunigen.

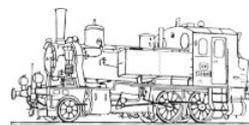
Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung setzt auf umfassende Transparenz und Kontrolle. Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht, wie die Vereinbarung umgesetzt wird. Qualitätskennzahlen dokumentieren den Zustand des Netzes, wie viele Brücken erneuert wurden, wie viele Mittel in die Instandhaltung fließen und vieles andere mehr (Quelle: Bauportal DB, vom 03. Februar, gekürzt)

## Umwelt- und klimafreundliche Antriebstechnologie im Nahverkehr

*Anmerkung FA: Am 6. Februar platzierte die Deutsche Bahn AG die nachfolgende Pressemitteilung (PM) über nichts weiter als – einen Batteriezug. Wie in heutigen Zeiten üblich wurde dieser Schritt als „Innovation“ gefeiert. Noch am selben Tag brachte der „Lok- Report“ eine kleine, aber angebrachte, Retourkutsche. Zunächst die Meldung der DB...*

Voller Energie Richtung emissionsfreie Eisenbahn: Heute startete der erste voll zugelassene Batteriezug von Alstom mit der Deutschen Bahn (DB) als Betreiber in Bayern in den offiziellen Testbetrieb. Am 24. Januar hatte der Zug bereits erfolgreich seine Fahrt in Baden-Württemberg aufgenommen. Gemeinsam mit Ministerpräsident Dr. Markus Söder und dem Parlamentarischen Staatssekretär Michael Theurer begleiteten Hansrüdiger Fritz, DB Regio AG, und Müslüm Yakisan, Präsident der Region DACH bei Alstom, den emissionsarmen Zug auf seiner Fahrt von Gunzenhausen nach Pleinfeld.

Auf dieser Linie im Fränkischen Seenland verkehrt der Batteriezug samstags und sonntags, werktags ist er in Baden-Württemberg auf der Strecke Stuttgart – Horb unterwegs. Der Testbetrieb des Fahrzeugs mit 163 Sitz- und 162 Stehplätzen läuft bis Anfang Mai 2022.



*Der Batteriezug auf der Strecke Ansbach – Gunzenhausen (Bildquelle: DB AG, veröffentlicht in der PM)*

Die Strecken in Bayern und Baden-Württemberg eignen sich besonders aufgrund ihrer Topografie und der unterschiedlichen Streckenprofile für den Testbetrieb. Sie ermöglichen einerseits eine hohe Laufleistung des Zuges, der bis Mai rund 50.000 Kilometer zurücklegen wird. Zudem können unterschiedliche Batterieaufladeszenarien getestet werden. So wird der Zug in Bayern ausschließlich an den elektrifizierten Ziel- und Startbahnhöfen Pleinfeld und Gunzenhausen direkt an den Oberleitungen aufgeladen, da die Strecke dazwischen nicht elektrifiziert ist. In Baden-Württemberg erfolgt die Aufladung während der laufenden Fahrt. Neben der DB als Betreiber sind die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) assoziierte Projektpartner.

Seit 2016 entwickelt Alstom zusammen mit der TU Berlin, mit Unterstützung der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) sowie einer Förderung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, den batterie-elektrischen Zug. Er ist ein möglicher nachhaltiger Nachfolger für Dieselzüge in Deutschland: insgesamt 450 Linien im deutschen Schienennetz werden bislang ausschließlich mit Dieselzügen befahren. Alternative Antriebe ermöglichen hier einen effizienten und emissionsfreien Betrieb. Der knapp viermonatige Test auf Personenverkehrsstrecken in Bayern und Baden-Württemberg ist der nächste Schritt dorthin. In Zukunft wird die BEMU-Technologie auf der Coradia-Plattform von Alstom zum Einsatz kommen (Quelle: PM der DB, vom 06. Februar, gekürzt)

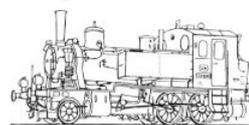
*...und die Retourkutsche im LOK- Report folgte quasi auf dem Fuße...*

## **Eine Wiederkehr nach fast 37 Jahren**

"Wir wollen als Deutsche Bahn bis 2040 klimaneutral sein. Mit dem ersten Batteriezug im Kundenbetrieb gehen wir nun im Regionalverkehr den nächsten großen Schritt auf dem Weg zu einer emissionsfreien Bahn in Deutschland", hieß es in der gemeinsamen Vorankündigung von DB Regio und Alstom zum erstmaligen Probeinsatz des 8442 100 im fahrplanmäßigen Betrieb.

Man suggerierte im typischen, geschichtsvergessenen und selbstlobenden PR- Sprech, daß nun zum ersten Mal überhaupt aus der Kraft von Akkumulatoren auf nicht elektrifizierten Strecken ge- reist werden könne. Peinlich, daß gerade die Strecke, die bis Anfang Mai am Wochenende für den 8442 100 vorgesehen ist, bis zum 1. Juni 1985 jahrzehntelang von "lokal emissionsfreien" Akku- triebwagen der seinerzeitigen Bundesbahn-Reihe 515 befahren wurde - die in Augsburg (BD München) beheimateten Triebwagen bedienten vom Stützpunkt und Ladestelle Nördlingen aus auch die Strecke von dort über Gunzenhausen nach Pleinfeld.

Schwere Bleiakkumulatoren, stationär geladen aus dicken Kabeln, hingen in Trögen unter dem Rahmen, was manchem der Wagen nach dreißig Einsatzjahren einen ausgeprägten "Hängebauch"



verlieh. Neben Harzvorland, Ruhrgebiet und Rheinhessen war Nordschwaben mitsamt dem südlichen Mittelfranken eine Hochburg der "Steckdosen-IC". Zum Fahrplanwechsel 1./2.6.1985 wurde die Strecke Nördlingen - Dombühl im Reiseverkehr stillgelegt, Nördlingen - Gunzenhausen noch für ein halbes Jahr Alibibetrieb mit 212, einem Silberling und einem Güterzugpackwagen bedient. Die Nördlinger Akkumulatorenladeanlage wurde nach Günzburg umgesetzt, wo die Strecke nach Mindelheim zum letzten Refugium der Augsburgs 515 wurde. Den 17 Kilometer kurzen Abschnitt Gunzenhausen - Pleinfeld, zwischen zwei elektrifizierten Hauptbahnen (München - Treuchtlingen - Würzburg und Augsburg - Treuchtlingen - Nürnberg) gelegen, bediente die BD Nürnberg fortan selbst, ein paar Jahre mit Hofer 211 und Umbauwagen (4yg), später mit Nürnberger 796+996, seit nunmehr zwei Jahrzehnten mit den Reihen 642 und 648.3. Seit damals fahren Ansbacher Lokführer die Leistungen, übernachten und tanken die Garnituren dort und setzen frühmorgens in Gunzenhausen ein.

So neu, premierenhaft und sensationell ist der Ersteinsatz des mit zusätzlichen Akkus ausgerüsteten Talents also nicht. Im Gegenteil müßte sich "die Bahn" schämen, eine schon von der Königlich preußischen Eisenbahnverwaltung etablierte Betriebstechnologie (die Wittfeld-Wagen!) über ein halbes Jahrhundert nicht fortentwickelt und für gut drei Jahrzehnte gänzlich vergessen zu haben. Dabei gab es in den Achtzigern durchaus Bestrebungen und erste Skizzen im Bundesbahn-Zentralamt München, auf der Basis des damals brandneuen 628.1 einen Akkutriebwagen mit Stromabnehmer zu konstruieren. Die Baureihenbezeichnung 528 war dafür vorgesehen, und intern hieß das Projekt ETLO (Elektrotriebwagen mit Lademöglichkeit aus der Oberleitung). Die Zeit war nicht dafür, schwere Säureakkus wollte man nicht mehr, und die Verantwortlichen einen solchen "Exoten" schon gar nicht. Darum ist jetzt, mit leichten Akkus auf dem Dach, Ladung aus der Oberleitung auch während der Fahrt und Rückspeisung der Bremsenergie, alles neu...

Der 5. Februar 2022 - 36 Jahre, acht Monate und vier Tage später nach dem letzten Summen zwischen Altmühl und Rezat – ist ein sonniger kalter Tag. Der Wind bläst die Wolkenformationen schnell voran. Auf dem noch neuen Bahnsteig 3/4 in Pleinfeld steht ein Rednerpult, erste Lokalhonoratioren treffen ein. Schwarze Limousinen parken vor dem Bahnhof, allerdings steigt niemand aus. Bundespolizei und DB Sicherheit zieht auf.

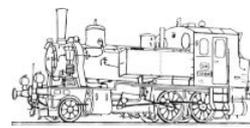
Um 10.33 Uhr rollt 8442 100 als RB 59006 von Gunzenhausen ein. Sie sind also mitgefahren, die Damen und Herren, haben ihre Fahrer vorausgeschickt. "Dr Seedr is a do!" - tatsächlich, der bayerische Ministerpräsident höchstselbst gibt sich die Ehre, samt Staatsministerin Schreyer, dem Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Michael Theurer, und dem Mitteleuropa-Chef von Alstom, Müslüm Yakisan. Die Akku-Zusatztechnologie für den 8442 hat zwar Bombardier entwickelt, aber was solls, das schreibt sich nach der Übernahme Alstom gern auf die eigene Fahne ... Ich schätze auf 20 hochrangige Gäste, 15 Reporter, 20 weitere Zuschauer, und verfüge mich an die Strecke.

In den folgenden dreieinhalb Stunden geraten ein paar Aufnahmen auf den Diafilm - wie damals -, und auch ein paar Digitalschüsse gehen sich aus. Die Halbwahrheiten und das Verschweigen einer mutwilligen, jahrzehntelangen Technologiepause ist dort draußen bei Thannhausen, Veitserlbach und Ramsberg weit weg, ich freue mich an dem schönen Einzelstück in der Sonne.

Die Talent-Plattform von Bombardier ging an CAF, die mit lokal emissionsfreiem Antrieb aber die eigene Linie Civity baut, Alstom wird die Batterietechnik nur in seinen eigenen Konstruktionen (Coradia Continental etc.) nutzen. Stadler steht mit seinem Batterieflirt vor der Tür. Dem einen Talent 3 als BEMU - battery-electric motor unit - wird vielleicht niemals eine Serie folgen. Aber hier und heute und für ein Vierteljahr kann er uns erfreuen. Mit einer Reichweite aus der Batterie, über die die alten Nördlinger Lokführer nur lachen würden. Aber immerhin, über die im Gelände kaum wahrnehmbare Europäische Hauptwasserscheide bei Kilometer 44 brummt es nicht mehr nur, sondern summt es wieder. Willkommen zurück, guter Akku!! (Quelle: Lokreport, vom 06. Februar, gekürzt)

## Vor 140 Jahren: Berlins Stadtbahn eröffnet

Sie gehört heute nach wie vor zu den wichtigsten Verkehrsschlagadern Berlins, die Stadtbahn. Mit Sicherheit hätte sich Berlin nicht so rasant entwickelt, wenn 1882 das Viadukt nicht in Betrieb genommen worden wäre. Die Errichtung der Strecke ist nach Angaben der Deutschen Bahn eine Re-



volution für den Eisenbahnverkehr in der Stadt – und bedeutete gleichzeitig den Durchbruch für den Nahverkehr auf der Schiene.

Die rund 11,2 Kilometer lange Strecke startet am Ostbahnhof, quert die Jannowitzbrücke, führt über den Alexanderplatz und den Hackeschen Markt, passiert die Friedrichstraße sowie den heutigen Hauptbahnhof, führt durch Bellevue und Tiergarten zum Bahnhof Zoo und Savignyplatz. Am Bahnhof Charlottenburg endet das Viadukt. Die Strecke dient hauptsächlich dem Personenverkehr. Zwei der vier Gleise werden von Regional- und Fernverkehrszügen, die beiden anderen von der S-Bahn Berlin genutzt. Allein zwischen der Friedrichstraße und dem Hackeschen Markt waren 2018 per S-Bahn täglich 230.000 Menschen täglich unterwegs. Damit galt dieser Abschnitt als der am meisten befahrene S-Bahnabschnitt.



*Blick auf den Hackeschen Markt, Bild veröffentlicht bei rbb24.de*

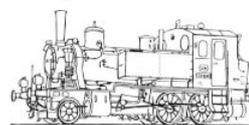
Um 1871 herrschte in der Berliner Mitte bahntechnisch gähnende Leere. Die acht Hauptbahnlinien endeten jeweils an Kopfbahnhöfen, die am Berliner Stadtrand oder knapp außerhalb lagen. Wollte man von einem Bahnhof zum anderen, musste man sich per Droschke chauffieren lassen. Im selben Jahr wurden die Bahnhöfe der Anhalter, Potsdamer oder Schlesischen Bahn nach und nach per Berliner Ringbahn miteinander verbunden.

Um 1872 plante die Deutsche Eisenbahngesellschaft den Bau der Südwestbahn. Sie sollte ins südwestliche Deutschland führen. Weil die Firma arge Geldsorgen hatte, konzentrierte sie sich auf den Berliner Abschnitt - die Stadtbahn. Die Strecke avancierte dann zur schnellen Verbindung zwischen den Kopfbahnhöfen. Ein Jahr später gründete sich mit Partnern die Berliner Eisenbahngesellschaft. 1875 wurde der erste Spatenstich für die Strecke vom Schlesischen Bahnhof (heute: Ostbahnhof) in die damalige Stadt Charlottenburg gesetzt. Unter anderem wurde der Berliner Festungsgraben zwischen Hackeschem Markt und Jannowitzbrücke zugeschüttet. Die Geldsorgen wollten aber nicht enden. 1878 war die Gesellschaft bankrott und Preußen übernahm.

Am 6. Februar 1882 inspizierte Kaiser Wilhelm I. die Strecke. Einen Tag später ging sie ans Netz. Die Baukosten beliefen sich laut Deutscher Bahn auf 68.128.699 Mark und 22 Pfennige. Im Preis damals enthalten waren neun Bahnhöfe.

Seitdem steht das Viadukt rund sechs Meter über dem Boden und dient als Hochbahn zwischen Schlesischem Bahnhof und Charlottenburg. Schnell avanciert die Stadtbahn zum beliebten Verkehrsmittel.

Nach dem ersten Weltkrieg hatte die Stadtbahn sehr viel mehr Zugverkehr zu bewältigen und größere Loks mit sehr viel höherer Achslast zu tragen. Dafür mussten Strecke und Bahnhöfe ertüchtigt werden. So wurden die gemauerten Viadukt-Bögen zusätzlich mit Betonbögen verstärkt, Stahlbrücken wurden ebenfalls verstärkt beziehungsweise ausgewechselt. Ab 1928 startete zudem die Elektrifizierung. Ein Jahr später waren die Arbeiten hierfür abgeschlossen. In der Folge verschwanden 1929 die letzten Dampfzüge, als auch auf dem Ring vollelektrisch gefahren werden konnte. 1930 bekam die S-Bahn dann ihr noch heute gültiges Logo - ein weißes "S" auf grünem Grund. Es galt für die Stadt-, Ring- und Vorortbahn.



Aufgrund der schweren Zerstörungen infolge der Bombardierungen während des zweiten Weltkriegs waren große Teile der Stadtbahn zerstört. Als wichtige Verkehrsader wurde das Viadukt aber wiederhergestellt. Anekdote am Rande: Der sowjetische Machthaber Stalin reiste aufgrund von Flugangst per Bahn im Juli 1945 zur Potsdamer Konferenz an. Hierfür wurde ein Gleis von 1.435 Millimeter Normalspur auf das russische Maß von 1.524 Millimeter verbreitert.

Infolge der deutsch-deutschen Teilung verlor die Strecke ihre große Bedeutung für den Fernverkehr. Viele Fernbahnhöfe schlossen. Dafür wurde der S-Bahnverkehr umso wichtiger. Anfang der 1950er Jahre verkehrte der letzte Fernzug die Trasse im DDR-Binnenverkehr.

Mit dem Bau der Berliner Mauer ab August 1961 avancierte der Zoo zum letzten Fernbahnhof Westberlins. Auf DDR-Seite verblieb der Ostbahnhof als Gegenüber.

Der Bahnhof Friedrichstraße selbst wurde zur Grenzstation mit zwei hermetisch voneinander getrennten Bereichen. Nach Passieren des Grenzübergangs ging es zur S-Bahn nach Westberlin. Für DDR-Bürger, die nicht das Rentenalter erreicht hatten, war dieser Bahnsteig so gut wie unerreichbar. Auf DDR-Seite wurde die Friedrichstraße im Prinzip zum stark frequentierten Kopf-S-Bahnhof. Hier endeten die S-Bahnzüge aus Richtung Ostkreuz beziehungsweise fuhren in diese Richtung zurück. Nur der Interzonenzugverkehr in Richtung Skandinavien passierte den Bahnhof. Diese Züge waren für DDR-Bürger ebenfalls unerreichbar.

Der sogenannte Tränenpalast, die ehemalige Ausreisehalle von der DDR nach Westen am Bahnhof Friedrichstraße, zeugt noch immer von der deutsch-deutschen Teilung an der Berliner Stadtbahn.

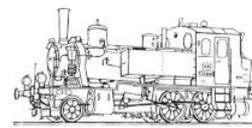


*Blick auf den S-Bahnhofs Marx-Engels-Platz, heute Hackescher Markt. | Bild: Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG, veröffentlicht bei rbb24.de)*

Die Stadtbahn erlebte nach dem Mauerfall eine Renaissance. 1990 fuhr der erste Fernzug wieder über die Strecke. Am 2. Juli 1990 nahm die S-Bahn nach fast dreißig Jahren auf der Trasse durchgehend wieder den Verkehr auf. Als Jahre später der Hauptbahnhof gebaut wurde, wurde die Streckenführung erstmals in ihrer Geschichte versetzt. Sie verläuft dort heute etwas südlicher als ursprünglich gebaut. Zudem wurde auf 530 Viadukt-Bögen eine 18 Meter breite und 25 Zentimeter starke Stahlbetonplatte eingebaut, so dass die Last der vier Gleise gleichmäßig verteilt ist. Brücken, Weichen etc. wurden auch erneuert.

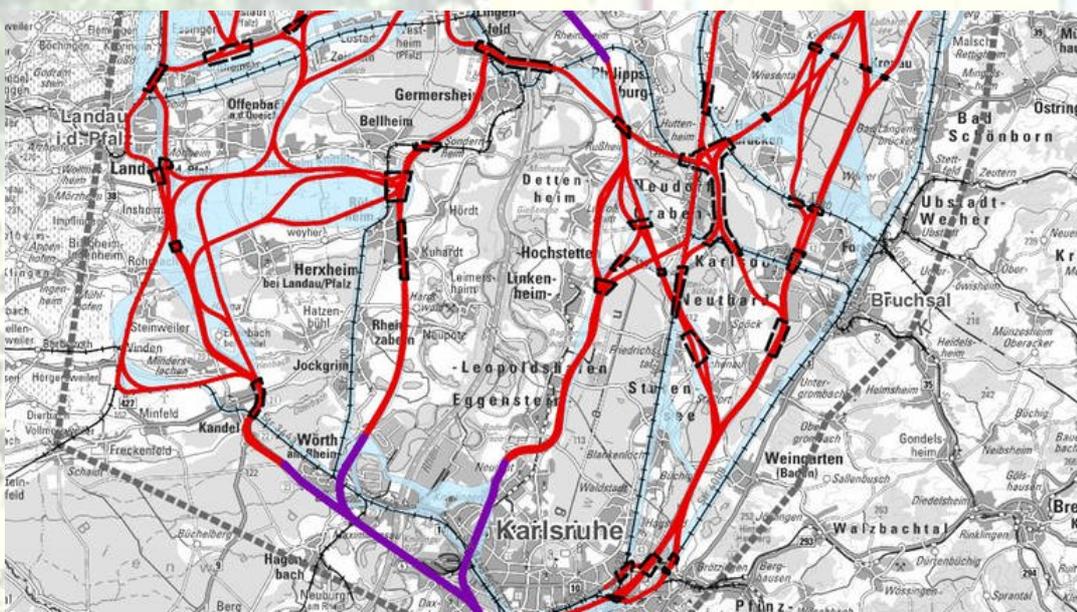
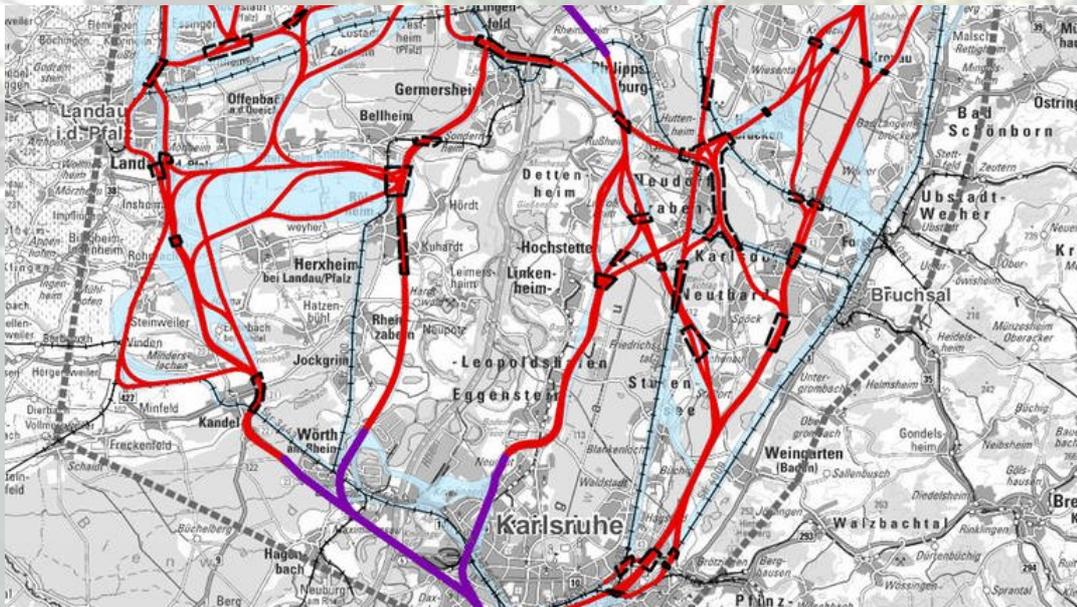
Eine S-Bahn passiert den Hauptbahnhof. | Bild: [www.imago-images.de](http://www.imago-images.de)

Die Ferngleise der Stadtbahn gelten seit 2013 offiziell als überlastet. So wurde seit Ende 2015 die ICE-Linie von und nach Köln von der Stadtbahn abgezogen und über den unteren Teil des Hauptbahnhofs gelenkt. Heute verkehren Regional- und Fernzüge in dichtem Takt. Täglich sind es laut Deutscher Bahn etwa 900 Züge - 600 S-Bahnen und 300 Regional- und Fernzüge (*Quelle: rbb24.de, vom 07. Februar, gekürzt*)

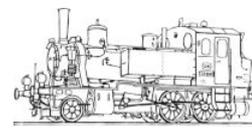


## Neue Bahntrasse zwischen Mannheim und Karlsruhe gesucht

Die Deutsche Bahn sucht eine Trasse für zwei weitere Gleise zwischen Mannheim und Karlsruhe, denn die Zahl der Güter auf dieser Strecke soll sich verdoppeln. Derzeit läuft der Suchprozess. Die Planungen für das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe umfassen den durchgehenden Raum von Mannheim-Waldhof im Norden über die gesamte Rheinebene bis nach Karlsruhe im Süden. Hier sollen in einem aufwendigen Planungsprozess mögliche Streckenführungen gefunden werden. Dieses Verfahren wird mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Sowohl ein Ausbau der bestehenden Strecken als auch eine Neubaustrecke in bestimmten Abschnitten ist denkbar. Der Bereich, in dem eine Neubaustrecke grundsätzlich möglich ist, wird als Suchraum bezeichnet. Im Suchraum wird anhand von Kriterien, wie etwa dem Eingriff in Natur und Landschaft oder den Auswirkungen auf Menschen und Lebensräume, die Eignung für eine neue Bahntrasse beurteilt.



Tunnel für das Bahnprojekt Mannheim-Karlsruhe (Bildquelle: SWR, s. auch Quelle zum Text)



Je höher der Raumwiderstand, desto größer sind die Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt in diesem Bereich. Die Planer der Bahn haben zunächst Grob-Korridore für mögliche Strecken erarbeitet. Die Planung geht nun vom Groben zum Feinen. Derzeit sind bereits erste Linienkorridore ermittelt worden. Bis Ende kommenden Jahres will man die beste Trasse gefunden haben.

Doch schon heute gibt es Kritik am Vorgehen der Bahn. Bürgermeister und Abgeordnete möchten mögliche Tunnel-Lösungen bereits in frühe Planungsschritte mit einbeziehen. Das lehnt die Bahn jedoch ab.

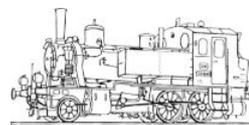
In einem Dialogforum mit der Deutschen Bahn haben die Bürgermeister und Abgeordneten der Region ihre Forderungen und Überlegungen klar geäußert. Die Deutsche Bahn will dennoch an ihrer bisherigen Planungsmethode vorerst weiter festhalten. Am 2. Juni wird im nächsten Dialogforum von Bahn, Kommunen, Behörden und Verbänden die nächste verfeinerte Planung vorgestellt. Baubeginn wäre frühestens in zehn Jahre (Quelle: SWR aktuell, vom 08. Februar, gekürzt)

### Berlin: BVG feiert 120 Jahre U- Bahn

Die richtige Jubiläumssause zum 125. steht erst in fünf Jahren an. Aber 120 Jahre sind schließlich auch kein Pappenstiel - und so darf Berlin auch in einigen Tagen schon seiner größten und ältesten Untergrundbewegung gratulieren. Die U-Bahn feiert runden Geburtstag.



Am 15. Februar 1902 fuhr der erste Zug auf der Strecke Potsdamer Platz - Zoologischer Garten - Stralauer Tor - Potsdamer Platz. Die Premiere ging als "Ministerfahrt" in die Verkehrsgeschichte ein, weil sich an Bord des Zuges zahlreiche preußische Minister von den Vorzügen der neuen Technik



überzeugen wollten. Drei Tage später, am 18. Februar 1902, wurde die erste deutsche U-Bahn offiziell für die Fahrgäste eröffnet. Und sie fuhr von Anfang an elektrisch.



*U-Bahn Berlin historisch (Bildquelle: PM veröffentlicht in Lokreport, vom 11. Februar)*

Seitdem ist das Geburtstagskind prächtig gewachsen und hat sich zum Rückgrat der Mobilität in der deutschen Hauptstadt entwickelt. Kein anderes Verkehrsmittel befördert in Berlin mehr Fahrgäste. Fast 600 Millionen Fahrgastfahrten zählte die BVG vor der Corona-Pandemie bei der U-Bahn jährlich. Trotz Rückgang bleibt sie für viele die erste Wahl, wenn es darum geht, schnell, zuverlässig und sicher ans Ziel zu kommen. Und sie ist trotz ihres stolzen Alters immer noch auch selbst mächtig in Bewegung.

Die nächste Generation von U-Bahnzügen ist schon in Arbeit. In den Tunneln und auf den Viadukten ist viel zu tun, um das Geburtstagskind jederzeit fit für die Gegenwart und die Zukunft zu halten - und weiter wachsen zu lassen. Erst vor gut einem Jahr, im Dezember 2020, ist das Netz zuletzt größer geworden. Über weitere Ausbauten wird aktuell lebhaft diskutiert. Mobilitätswende ohne die U-Bahn? Das kann sich in Berlin wohl niemand vorstellen.

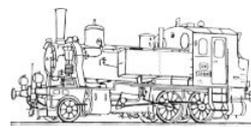
Und so schlägt die U-Bahn die Brücke zwischen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Dazu - und natürlich zu 120 Jahren Verkehrsgeschichte: Herzlichen Glückwunsch! (Quelle: Pressemeldung BVG, veröffentlicht im Lokreport, vom 11. Februar, gekürzt).

## Hessen: DB Regio erhält Zuschlag für Kinzigtal-Netz



*Alstom Coradia Steam HC (Bildquelle: Alstom Design&Styling, veröffentlicht im Lok- Report)*

Nach europaweiter Ausschreibung des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) und des Nordhessischen Verkehrsverbunds (NVV) ist die DB Regio AG auch über den Fahrplanwechsel am 14. De-



zember 2025 hinaus Betreiberin der Linien RE50 (Frankfurt – Fulda – Bebra) und RB51 (Frankfurt – Wächtersbach). Durch Veränderung bei den Fahrzeiten der Fernverkehrszüge, welche dieselben Gleise wie die Regionalzüge nutzen, ergeben sich für den Nahverkehr neue Möglichkeiten der Fahrplangestaltung.

Die Fahrzeit des RE50 verkürzt sich zwischen Frankfurt und Fulda um acht Minuten. Der RE50 wird wie heute im Stundentakt fahren und ist dann so schnell am Ziel wie die heute seltener haltenden Züge des RE5. Alle zwei Stunden, in den Hauptverkehrszeiten sogar einmal pro Stunde, geht es über Fulda hinaus nach Bebra. Bislang gibt es je nach Wochentag zwischen zwei und vier Mal am Tag Direktfahrten.

Die An- und Abfahrtszeit der Linien RE50 und RB51 am Frankfurter Hauptbahnhof verschieben sich so, dass sie um etwa eine halbe Stunde versetzt fahren. Damit verbessert sich die Abfolge der Fahrtmöglichkeiten zwischen Frankfurt und Wächtersbach. Bislang fahren die Züge etwa eine Viertelstunde nacheinander, so dass dann eine Dreiviertelstunde bis zur nächsten Abfahrt vergeht. In den Hauptverkehrszeiten fahren zukünftig beide Linien sogar jeweils annähernd halbstündlich, so dass etwa alle 15 Minuten eine Zugverbindung besteht. Gleichzeitig verlängert sich die Hauptverkehrszeit, sodass schon ab 13.30 Uhr und bis 20.00 Uhr zusätzliche Zugverbindungen angeboten werden und zudem mehr Platz in den Zügen verfügbar ist.

Eingesetzt werden 29 fabrikneue Fahrzeuge vom Typ Alstom CORADIA STREAM HC, die mit bis zu 1080 Sitzplätzen fahren. Auch zu allen anderen Fahrzeiten bietet der RE50 in Zukunft mit 840 anstatt von wie bislang 720 Sitzplätzen mehr Platz und Komfort für Fahrgäste.

Die neuen Fahrzeuge beschleunigen sehr schnell. Die Einstiegshöhe liegt bei 60 Zentimetern, so dass an den meisten Bahnhöfen ein barrierefreier Einstieg möglich ist. Davon profitieren auch Fahrradfahrer, für die in jedem Zug mindestens 30 und bis zu 60 Fahrradstellplätze angeboten werden. In den Zügen ist kostenloses WLAN verfügbar. An allen Sitzplätzen werden Steckdosen angeboten. In der ersten Klasse sind zusätzlich große Tische verfügbar (*Quelle: Lokreport, vom 11. Februar, gekürzt*).

## **SCHLUSS und AUS nach 28 Jahren ehrenamtlicher Arbeit**

Völlig überraschend hat uns ein offener Brief der Deutsche Bahn Stiftung erreicht, in dem uns mitgeteilt wurde, dass die Kooperation zwischen DB Museum und der BSW Freizeitgruppe bzw. Verein zum 30.04.2022 beendet wird. Wir möchten dies zum Anlass nehmen, noch einmal auf unsere Anfangsjahre zurückzublicken – aber auch, um nach vorn zu schauen.

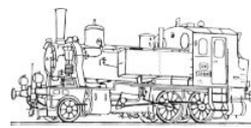
Anfang der 1990er Jahre hatte sich der Personalbestand, welcher die im Bw Halle P beheimateten und betriebsfähig vorgehaltenen Dampflokomotiven 18 201 und 03 1010 sowie die historische Schnellzuglokomotive E18 31 pflegte und bediente, infolge „Pensionierung“ derart reduziert, dass ein weiterer Einsatz der Museumslokomotiven für die Zukunft in Frage stand.

Es war unumgänglich, Nachwuchskräfte auszubilden und alle Initiativen zu bündeln! Nach einiger Vorbereitung erfolgte im März 1994 die Gründung der Bahn-Sozialwerk - Freizeitgruppe „Traditionsgemeinschaft Bw Halle P“ mit 32 Gründungsmitgliedern. Ein Statut wurde erarbeitet und beschlossen, sowie die Funktionen innerhalb der Gruppe geregelt und ein Arbeitsplan aufgestellt. Domizil unserer Gruppe wurde der Lokschuppen IV – hier hatte man bereits alle in Halle als Museumslokomotiven deklarierten Fahrzeuge konzentriert.

Zielstellung sind seitdem die Pflege und (i.d.R. samstägliche) Präsentation der Fahrzeugsammlung einschließlich der notwendigen Abstell- und Behandlungsanlagen, die Führung der betriebsfähigen Fahrzeuge bei Sonderfahrten, die Aufbereitung und Ausstellung von Bauteilen wie Stromabnehmern, Hauptschaltern, Luftpumpen usw., sowie die Aufarbeitung der Standort- und Bw- Geschichte. Zum Zeitpunkt der Vereinsgründung gehörten folgende Fahrzeuge zum Bestand: 18 201 mit Reserve-Öltender, 03 1010, 52 4900, E18 31, E11 001, E44 108, E95 02 und ein Mannschaftswagen.

Es zeigte sich recht schnell, dass (um rechtlich handlungsfähig zu sein und Verträge abschließen zu können) ein Eintrag in das Vereinsregister notwendig ist. Dies erfolgte im Januar 1998, so dass unsere BSW-Gruppe nun zugleich auch ein „e.V.“ war.

Im Laufe der Jahre ist unser Verein in jeder Hinsicht gewachsen. Obwohl so mancher Eisenbahnfreund „das Handtuch warf“, sei es nun altersbedingt oder aus schwindender Begeisterung, hat sich unsere Mitgliederzahl kontinuierlich erhöht und nach und nach bei einer Anzahl von ca. 100 Eisen-



bahnfreunden eingependelt. Die Zahl der betreuten Exponate ist auf über 20 Fahrzeuge angewachsen.

Knapp 10 Jahre später - im Juli 2003 - wurde unser Lokschuppen als Standort Halle des DB Museum Nürnberg eröffnet – basierend auf einen Vertrag zwischen Bahn-Sozialwerk und dem DB Museum. Einige wichtige Sanierungsarbeiten am Schuppendach sowie den sanitären Einrichtungen folgten; auch in der Folgezeit gab es noch einige bauliche Veränderungen, die sicherlich sehr notwendig waren. Die Sammlung (bestehend aus Lokomotiven, zusammengetragenen Exponaten aus aufgelösten Lehrwerkstätten und Dienststellen, ausgemusterten Signaltafeln u.v.m.) existierte bereits. Das Museum war nun offiziell Mieter des Lokschuppens und Eigentümer der Lokomotiven, die schon zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn in Halle stationiert waren. Unsere Traditionsgemeinschaft hat wie in den Vorjahren an den Öffnungstagen den Museumsbetrieb personell abgesichert. Höhepunkte eines jeden Jahres war (neben anderen Veranstaltungen) unser großes Sommerfest mit Gastlokomotiven, Lokpräsentationen auf der Drehscheibe, Mitfahrten auf den Lokomotiven, leckerer Verpflegung und fachkundigen Erklärungen sowie Anekdoten aus früherer Zeit – häufig mit Besucherrekord. (Besucher-Rekordmeldung des DB Museums)

In den Anfangsjahren unterstützte das DB Museum sogar Überführungsfahrten zu anderen Ausstellungen – so konnten wir die Sammlung einem noch größeren Publikum präsentieren.

Zeitgleich hat unsere Traditionsgemeinschaft über viele Jahre den Betrieb der deutschlandweit bekannten und vor Sonderzügen eingesetzten Lokomotive 03 1010 finanziert und personell gesichert. Das DB Museum nutzt diese Bilder auch gern, um sich als ein lebendiges Museum zu zeigen, wo sich Räder drehen, es nach Kohle und Dampf riecht und die Kraft der Lokomotiven zu spüren ist. (Kleine Fotostrecke - ganz unten auf der Seite des DB Museums)

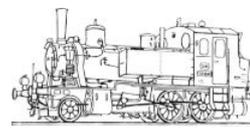
In den letzten Jahren ist es schwieriger geworden. Das DB Museum sieht es aus eisenbahnrechtlichen Gründen als definitiv nicht möglich an, den Lokschuppen Halle als einen Standort mit betriebs- bzw. rollfähigen Lokomotiven zu erhalten und hat daher sämtliche Fahrzeugbewegungen untersagt. Für uns als Traditionsgemeinschaft bedeutet das, dass an eine erneute betriebsfähige Aufarbeitung der Dampflok 03 1010 nicht zu denken ist. Highlights, wie sie hier präsentiert werden, wird es demnach nur noch auf Fotos geben – nicht mehr auch nur einen Meter außerhalb des Lokschuppens: Highlight-Tour - Internetseite DB Museum

Das DB Museum hat in den letzten beiden Jahren ein neues Konzept für den Standort Halle erarbeitet. Ziel ist (trotz nicht mehr stattfindender Fahrzeugbewegungen) die Besucherzahlen und Einnahmen zu verdoppeln. Als Traditionsgemeinschaft unterstützen wir gern, zweifeln aber daran, dass das mit den darin vorgesehenen Maßnahmen (Kletter- und Kriechstrecken, Familienrutsche, Holzseilbahn, Veranstaltungsbereich und neuer Verkaufsshop; im Haupthaus Nürnberg sogar mit bewirtschaftetem Gemüsegarten) gelingen kann und der Lokschuppen so eine Zukunft haben wird. Vermutlich sind wir auch etwas hartnäckig in der Lösungsfindung und hinterfragen ungleiche Möglichkeiten in den beiden Außenstellen des DB Museums. (Pressemeldung zum neuen Museums-konzept)

Letztlich hat sich das DB Museum nun entschlossen, den Vertrag mit dem Bahn-Sozialwerk zu kündigen und die Zusammenarbeit nur noch mit einzelvertraglich gebundenen Ehrenamtlichen fortzuführen. Uns hat man unmittelbar vor Herausgabe entsprechender Pressemeldungen informiert – schwer für die Ehrenamtlichen, die schon seit fast 30 Jahren (lange vor dem DB Museum) hier am Standort tätig waren. Wir erkennen an, dass die zentral entwickelten Konzepte so besser umgesetzt werden können, weil nun das sicherlich mühsame Abstimmen mit einer Gruppe von vor Ort heimatisch verwurzelter Ehrenamtlichen entfallen kann.

Unsere Traditionsgemeinschaft bleibt damit außen vor und wird ein neues Domizil beziehen. Bis 30.04.2022 haben wir mit unseren Sachen auszuziehen. Die erhoffte Rückendeckung durch das Bahn-Sozialwerk haben wir leider nicht erhalten, obwohl wir als größte Freizeit- und Spendergruppe in der Region gelten.

Wir möchten uns ganz herzlich bei allen Besuchern bedanken, die uns in den letzten 28 Jahren im Bahnbetriebswerk Halle P an einem der vielen Samstage oder zu den Sonderveranstaltungen besucht haben und mit uns viel Freude und Spaß hatten. Ein besonderer Dank gilt auch den vielen befreundeten Eisenbahnvereinen und -verkehrsunternehmen, die zu Veranstaltungen mit ihren Gastfahrzeugen die heimische Sammlung sehr bereichert und die Abende lustiger gemacht haben.



Unseren Satzungszielen bleiben wir aber treu. Auch wenn wir nun weniger Fahrzeuge in Pflege haben, präsentieren wir diese gern betriebsfähig zu Sonderfahrten und Ausstellungen einer breiten Öffentlichkeit. Großes Ziel ist auch, nach dem letzten Eisenbahn-Sommerfest im Jahr 2019 möglichst bald wieder eine solche Veranstaltung auf die Beine zu stellen (Quelle: Facebookseite der Traditionsgemeinschaft Bw Halle P, vom 14. Februar).

## Bahnausbau in Dorfen: Endgültige Absage für eine Tieferlegung

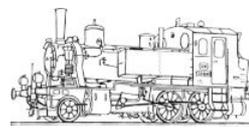
Das war's dann. Es wird keine Tieferlegung der Bahngleise im Stadtgebiet von [Dorfen](#) geben. Abgesehen von einem kurzen Abschnitt, bei dem es halbtief unter der Bundesstraße B 15 durchgehen wird, damit die Straßenbrücke nicht zu hoch und zu steil wird. Mehr ist jedoch nicht drin. Die jahrelangen Dorfener Bemühungen für eine Troglösung haben letztlich nichts gebracht. In einem zwei Seiten langen Schreiben steht vor allem eines: das von Anfang an stets befürchtete Kostenargument. Die in Dorfen mehrheitlich bevorzugte Ausbauvariante des Münchner Verkehrsberaters Martin Viereggs, die Gleise in einem breiten Graben verschwinden zu lassen, kostete laut einer neuen Prüfung schätzungsweise 126 Millionen Euro und wäre damit unbezahlbare 72 Millionen Euro teurer als die Pläne der Deutschen Bahn. Der entscheidende Satz lautet: "Da auf gegebener gesetzlicher Grundlage der Bund nicht in der Lage ist, die Mehrkosten zu übernehmen, wird die DB Netz AG ihre Planung als wirtschaftlichste Variante weiter fortführen."

Die Stadt Dorfen wird sicher ebenfalls keine Zusage für die Übernahme von zig Millionen Euro abgeben.



Visualisierung der DB-Lösung: Partielle Absenkung der Gleise und Anhebung der Straßenbrücke der B15 (Bildquelle: DB Netz AG, veröffentlicht im Artikel der SZ)

Der Dorfener Wunsch, dass beim Ausbau der eingleisigen und nicht elektrifizierten Bahnstrecke München – Mühldorf die Gleise tiefer gelegt werden sollten, reicht viele Jahre zurück. Intensiv darüber diskutiert wurde seit 2011. Der Dorfener Georg Brandhuber war in Ampfing gewesen und war über die schier endlos langen Lärmschutzmauern entlang der Bahnstrecke durch den Ort erschrocken. Gleiches und Schlimmeres drohe Dorfen, sagte sich Brandhuber, trommelte Widerstand zusammen und gründete die Bürgerinitiative "Für einen Bahnausbau ohne Schranken und Mauern". 2012 schloss sich der Stadtrat der Forderung nach einer weitgehenden Tieferlegung der Bahngleise an. Im Jahr darauf sagte die Bahn zu, auch eine Troglösung zu prüfen und in Dorfen keimte Hoffnung. Dann präsentierte die Bahn eine Kostenschätzung, nach der ein Gleistrog utopisch teuer wäre.



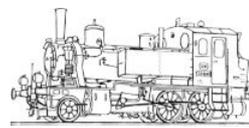
Diese Visualisierung der Vieregg-Variante hatten die Planer der Deutschen Bahn vorgenommen. Der Ausschnitt zeigt, wie die Gleise unter der B 15 hindurchführen und dahinter die tiefgelegten Bahnsteige (Bildquelle: *Visualisierung: DB Netz AG, veröffentlicht im Artikel der SZ*)

Mit solchem Aufs und Abs ging es viele Jahre weiter. Es gab internen Streit in Dorfen, neue Perspektiven für den Bahnausbau, als die neben der Bahn gelegene Dachziegelfabrik Meindl geschlossen wurde, strikte Positionen der Bahnplaner und eine erfolgversprechende Petition, die Georg Brandhuber beim Bundestag eingab. Im Juni 2017 kam eine Delegation des Petitionsausschusses von der Spree an die Isen und ermunterte die Dorfener, eine alternative Lösung für den Bahnausbau vorzulegen. Dazu wurde der Verkehrsberater Martin Vieregg engagiert, der in den folgenden Jahren seine Variante einer Gleistieferlegung mit immer größerer Detailschärfe ausarbeitete. Im September 2020 fuhren dann die Dorfener nach Berlin, um die Verantwortlichen im Bundesverkehrsministerium von der Alternativlösung zu überzeugen. Dort wurde ein sogenannter Faktencheck vereinbart, bei dem vor einer finalen Entscheidung kontroverse Punkte geklärt werden sollten. Das klappte nicht. Während Bürgermeister Grundner und einige Stadträte daraufhin die Vieregg-Variante aufgaben, ließ die Mehrheit nicht locker und forderte vom Bundesverkehrsministerium eine neutrale Überprüfung der so kontrovers gesehenen Kostenfrage (*Quelle: Süddeutsche Zeitung, vom 23. Februar, gekürzt*)

## Mehr Geld für den ÖPNV? Ja, natürlich. Das reicht aber nicht

Heute treffen sich die Verkehrsminister der Bundesländer mit Bundesverkehrsminister Dr. Wissing zu einer Sonderkonferenz. Einziges Thema sind die Forderungen der Bundesländer nach einer deutlichen Aufstockung der Regionalisierungsmittel. Die Bundesländer fordern mindestens 1,5 Milliarden Euro pro Jahr mehr Geld. Gegen eine bessere Finanzausstattung des seit Jahren chronisch unterfinanzierten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist natürlich auch der Deutsche Bahnkunden-Verband e. V. (DBV) nicht. Aber nicht alle Probleme lassen sich mit „nur“ mehr Geld vom Bund lösen! Denn für ein ausreichendes Angebot im Nahverkehr sind die Landkreise, Städte und Bundesländer zuständig – nicht das Bundesverkehrsministerium.

Es gibt inzwischen sehr undurchschaubare Strukturen, eine sehr lasche Kontrolle der Ausgaben durch den Bund und den generellen Hang der Bundesländer, immer mehr Geld von anderen zu fordern, aber das eigene Engagement zurückzufahren. Nach Meinung des DBV muss der Nahverkehr überall ausgebaut und verbessert werden – überhaupt keine Frage! Aber es sollte nicht nur über die Höhe gesprochen werden. Es muss auch über das „wofür“ gehen. Der aktuelle Bericht des Bundesrechnungshofes „ÖPNV-Finanzierung durch den Bund: Bereinigung notwendig“ sowie die Gutachten der Monopolkommission bieten hierfür gute Diskussionsansätze. Und ganz aktuell wird die Barrierefreiheit ein immer drängenderes Problem. Handlungsbedarf sieht der DBV bei:



- der Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel durch die Bundesländer (ursprünglich waren sie nur für die Bestellungen von Eisenbahn-Verkehren durch die Bundesländer gedacht). Es muss klare Vorgaben seitens des Bundes geben, wofür sie eingesetzt werden dürfen, damit ein Anreiz geschaffen wird, sich selber verstärkt am ÖPNV zu beteiligen.
- Das „Bunkern“ von Geld widerspricht dem Sinn der Regionalisierungsmittel. Es darf nicht mehr sein, dass einige Bundesländer sich absichtlich arm rechnen, Bahn- und Busleistungen abbestellen, weil sie angeblich kein Geld haben, andererseits aber Millionen Euro für „schlechte Zeiten“ auf die hohe Kante legen.
- der Notwendigkeit, die Konkurrenz zwischen Straßenbahn-/Bus-Verkehr einerseits und dem Eisenbahnverkehr aufzulösen. Es geht nur im Miteinander aller Verkehrsarten.
- der Frage, welche Ziele durch die ÖPNV-Finanzierung erreicht werden sollen (z. B. Fahrgastzahlen um 30 % innerhalb 5 Jahren erhöhen, Beschleunigung, Barrierefreiheit, Emissionseinsparungen). Diese Ziele müssen natürlich auch evaluiert werden.
- der bisher fehlenden Transparenz des Geldeinsatzes. Alle Ausschreibungen im Wettbewerb sind streng geheim. Fahrgastzahlen ein Staatsgeheimnis. Wenn Steuergeld für das Einkufen von Leistungen eingesetzt wird, hat die Öffentlichkeit auch ein Recht zu erfahren, welche Leistungen damit erbracht werden.
- Keinesfalls darf vergessen werden: es darf in Zukunft nicht nur über die Fahrgäste geredet werden. Wenn es um die Ausgestaltung des Angebots geht, müssen sie unbedingt ein Mitspracherecht erhalten

Es braucht also neben einer besseren Finanzausstattung des gesamten öffentlichen Verkehrs auch dringend umfangreicher Strukturänderungen (*Quelle: PM des DBV, vom 23. Februar*).

## **Sturmtiefs "Ylenia" und "Zeynep"**

*Die aktuelle Sturmperiode hat die Deutsche Bahn noch stärker getroffen als bislang angenommen. Seit Beginn der Unwetter-Serie am Mittwochabend waren zwischenzeitlich insgesamt über 6.000 Kilometer des Streckennetzes nicht befahrbar, wie weitere Erkundungsfahrten, Helikopter-Flüge und Begehungen ergeben haben. 2.000 Mitarbeitende sind seit mehreren Tagen im Dauereinsatz, damit der Bahnverkehr so schnell wie möglich wieder in Gang kommt. Trotz des Großaufgebots an Einsatzkräften sind aktuell noch 874 Kilometer Bahnstrecken von Schäden betroffen.*

*Besonders dramatisch hat sich die zweite Sturmwelle ausgewirkt. Bäume, die dem ersten Sturm noch standgehalten hatten, sind aufgrund der Vorschäden auf die Gleise gefallen. Über tausend Bäume, Äste, oder andere umherfliegende Gegenstände wurden bislang von den Strecken geräumt oder mussten aus Oberleitungen entfernt werden. Wie stark der Sturm „Zeynep“ getobt hat, zeigen die über 1.000 Kilometer beschädigter Oberleitung.*

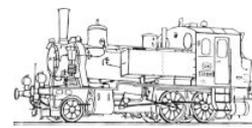
*Aufgrund der drastischen Schäden und der schieren Menge können die Reparaturarbeiten nur Schritt für Schritt vorangehen. Die Teams am Boden bekommen durch fünf Reparatur-Spezial-Züge Verstärkung. Parallel dazu finden weitere Erkundungsflüge mit Helikoptern statt. Dabei wird die Arbeit durch die widrigen Witterungsbedingungen nach wie vor erschwert.*

*Extrem betroffen ist unter anderem die Bahnstrecke zwischen Hannover und Hamburg. Hier wurden reihenweise Bäume umgemäht und kilometerlange Schäden an den Oberleitungen verzeichnet. Noch dramatischer wirken sich die Schäden an Oberleitungsmasten aus. Sie müssen teilweise komplett neu gesetzt werden. Die DB arbeitet sich hier unter Hochdruck von Norden und Süden systematisch voran. Im Bereich Uelzen südöstlich von Hamburg muss die Oberleitungskonstruktion auf einer Länge von 600 Metern komplett neu aufgebaut werden.*

*Der Dauereinsatz der DB-Mitarbeitenden hat erste Verbesserungen für die Reisenden möglich gemacht. Seit den Mittagsstunden verkehren die Fernverkehrszüge aus Stuttgart bzw. München über Köln – Dortmund nach Bremen und Hamburg wieder im Stundentakt.*

*Aufgrund der weiterhin stark eingeschränkten Kapazitäten rät die Bahn weiterhin von Reisen von und nach Hamburg ab. Zwischen Hamburg und Hannover verkehren seit dem Vormittag Fernverkehrszüge über Bremen mit einer Fahrzeitverlängerung von 60 Minuten.*

*Besonders im Norden und Nordosten Deutschlands wird der Bahnverkehr noch mindestens bis Montagnachmittag beeinträchtigt sein. Auch der Güterverkehr ist stark betroffen. Indessen warnt*



der Deutsche Wetterdienst aktuell vor dem neuen Tief „Antonia“, das ab heute Nachmittag mit stürmischen Böen durch den Nordwesten Deutschlands und später weiter in Richtung Südosten ziehen soll (Quelle: PM DB, update, vom 20. Februar, gekürzt)

## Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn wird 120 Jahre

In diesem Jahr, genau am 24. Februar, wird die „Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn“ 120 Jahre alt. Damals zu diesem Datum – im Jahr 1902 – fuhr offiziell der erste Zug zwischen Frankfurt-Höchst und Königstein im Taunus.

Am 12. März 1901 erwarb die Aktiengesellschaft für „Bahnbau und -betrieb“ die Konzession für die Bahnstrecke Höchst-Königstein und begann sofort mit dem Bau. Bereits am 18. und 19. Februar 1902 fanden die polizeilichen Abnahmefahrten statt. Am 20. Februar 1902 erfolgte die Eröffnungsfeier und am 24. Februar 1902 wurde der „Regelbetrieb“ aufgenommen. Die Baukosten betrugen 1.660.000 Mark. Davon wurden 600.000 Mark von Preußen, dem Bezirksverband Hessen-Nassau, dem Kreis Höchst und dem Obertaunuskreis aufgebracht, der deutlich größere Rest aber privat finanziert.

Die Bahn verfügte über drei Lokomotiven der preußischen Gattung T9.1 sowie über 12 Personenwagen, 2 kombinierte Post-/Packwagen und 3 Güterwagen. Ungewöhnlich für Kleinbahnen war, dass die „Wagenklassen 1 bis 3“ angeboten wurden.

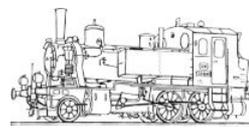
Die Bahn hatte ihren Schwerpunkt auf der Personenbeförderung. Es wurden in der Geschichte der Bahn lediglich 3 Gleisanschlüsse für Industrieanlagen erbaut (und jeweils nach einigen Jahren geschlossen):



Ankunft des ersten neuen Triebwagens (VT 1) für die Königsteiner Bahn am 14. März 1987 in Höchst (Bildquelle: Veröffentlichung im Lok- Report)

Das Industriestammgleis der Stadt Höchst zwischen Höchst und Unterliederbach in Richtung heutiger Jahrhunderthalle, der Anschluss einer Ziegelei in Kelkheim und ein Anschluss auf freier Strecke bei Bahnkilometer 12,5. Hier wurden in den 1920er Jahren Bruchsteine für den Bau des Rhein-Main-Schnellweges verladen und zur Baustelle gefahren.

Mit dem Sommerfahrplan 1959 erfolgte die überwiegende Umstellung von Dampf auf Diesel. Die dritte Wagenklasse entfiel, da die meisten alten Personenwagen ausgemustert wurden. Neu beschafft wurden indes zunächst drei Trieb- sowie vier Beiwagen der Maschinenfabrik Esslingen. Am 30. Mai 1969 wurde die letzte Dampflok außer Dienst gestellt. Von der Deutschen Bundesbahn wurden daher Lokomotiven der Gattungen 212 und 216 angemietet für den Güterverkehr sowie die Führung des Berufsverkehrszuges. Als 1976 der Stückgutverkehr aufgegeben wurde, verkehrten noch drei wöchentliche Güterzüge, wegen des geringen Frachtaufkommens bespannt mit Triebwagen.



Seit 1970 erfolgt eine Diskussion über die Umwandlung in eine S-Bahn. In der Folgezeit wurde die Integration in den Frankfurter Verkehrsverbund vorangetrieben. Bis dahin wurden neue Fahrzeuge des Typs VT 2E beschafft und die Bahnsteige der Stationen modernisiert und auf 76 cm über Bahnsteigoberkante erhöht. In der Folgezeit florierte die zehn Jahre zuvor noch stilllegungsgefährdete Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn. Ab Herbst 1992 übernahm die FKE die Betriebsführung auf der Taunusbahn von der Deutschen Bundesbahn, die ihrerseits diese Strecke stilllegen wollte. Seit Juni 1997 bedient die FKE zudem die Sodener Bahn, die zuvor Teil der S-Bahn-Linie 3 gewesen war. Seit Beginn 2006 firmiert die FKE als „HLB Basis AG und ist für die gesamte Landesbahn (Infrastruktur und Fahrzeuge) zuständig. Das „operative Geschäft“ übernimmt die HLB Hessenbahn GmbH und Hessenbus GmbH.

Seit April 1987 wurden Gleis- und Bahnhofanlagen umgebaut und modernisiert. Im September wurde die alte Triebwagenhalle abgerissen und im Jahr 1990 durch die neue Triebwagenhalle mit angeschlossener modernen Werkstatt und Waschanlage ersetzt. 2002 fand die „100-Jahr-Feier“ mit offizieller Übergabe der neu gestalteten Flächen rund um den Bahnhof statt (P+R, Bushaltestation, Kiosk). Im Juni 2006 wurden zehn neue Triebwagen vom Typ „Lint“ angeliefert, die im Verbundbetrieb mit der Königsteiner Eisenbahn und der Taunusbahn eingesetzt werden. Am 18. Januar diesen Jahres wurde mit dem „VT 5“ der erste Triebwagen vom Typ „VT 2 E“ aus dem Jahr 1987 auf dem Bahngelände verschrottet.

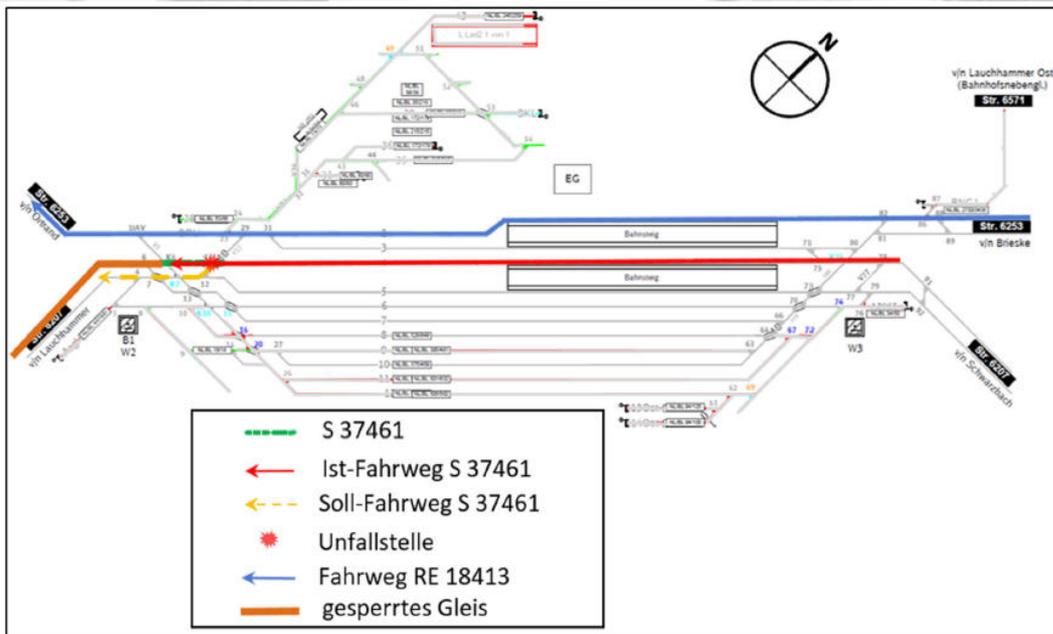
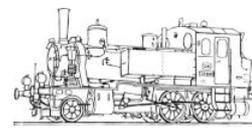
Ab Ende 2022 sollen auf vier Linien 27 Wasserstoffzüge des Herstellers „Alstom“ fahren (s. auch Meldung unter „Kurz notiert“ – FA). Getreu dem Motto: „Nichts ist beständiger als der Wandel“, bleibt es spannend bei der Entwicklung der „Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn“ und rund um den Königsteiner Bahnhof. Und wer weiß, vielleicht kann bald auch wieder das Königsteiner Bahnhofs-fest gefeiert werden (Quelle: Taunus- Nachrichten, vom 17. Februar, gekürzt).

## Neues von der Eisenbahn- Unfalluntersuchung

### Entgleisung einer S- Bahn im Bahnhof Ruhland am 26. April 2015

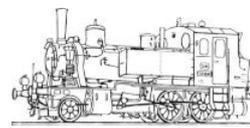
Am 26.04.2015 gegen 18:02 Uhr entgleiste die Zugfahrt S 37461 auf der Fahrt von Hoyers-werda nach Geithain während der Ausfahrt aus dem Bahnhof (Bf) Ruhland auf der doppelten Kreuzungs-weiche (DKW) 17 mit einem Drehgestell der zweiten Triebzueinheit.

Die Zugfahrt S 37461 kam um 17:57 Uhr im Bf Ruhland an. Um ca. 17:59 Uhr wurde die Zustimmung zur Abfahrt mittels Ersatzsignal Zs 1 am Ausfahrtsignal (Asig) F4 erteilt. Daraufhin setzte der Tf den Zug in Bewegung. Gleichzeitig fuhr vom Gleis 2 der Zug RE 18413 in Richtung Ortrand aus. Auf Grund der Baumaßnahmen gemäß Betrieblicher Anweisung (Betra) Nr. F 410247 15 sollte der Zug S 37461 auf dem Gegengleis fahren. Dafür musste er die DKW 17 im abzweigenden Strang durchfahren. Danach sollten zwei Baufahrzeuge aus dem Baugleis über die Weiche 6 und die DKW 17 nach Gleis 4 in den Bf Ruhland einfahren. Der Weichenwärter (Ww) auf dem Stellwerk W2 sah den RE 18413 an sich vorbeifahren und nahm gemäß seiner Aussage an, dass es sich dabei um den S 37461 handelte. Er vergewisserte sich nicht, ob der Zug S 37461 die Fahrstraßen-Zugschlussstelle auf Höhe der Spitze der Weiche 3 bereits passiert hatte. Er entfernte die Hilfssperre und löste die Hilfsfahrstraße auf. Dann stellte er unverzüglich den Fahrweg für die Fahrt der Bau-fahrzeuge über die Weiche 6 und die DKW 17 in Richtung Bf Ruhland ein.



Situation im Bahnhof Ruhland: Die Entgleisungsstelle ist am links, wo Soll- und Ist- Fahrweg voneinander abweichen. Sollfahrweg des RE nach Ortrand (blau), Sollfahrweg der S4 Richtung Lauchhammer(rot/ gelb). Quelle: Bericht der BEU, s. Literaturquelle.

Die relativ geringen Folgen der betrieblichen Fehlhandlung waren der Tatsache zu verdanken, dass der Tf die Fehlleitung seines Zuges frühzeitig erkannte und bremste. Dadurch konnte eine Kollision mit den im Baugleis befindlichen Baufahrzeugen vermieden werden. Auf Grund der geringen Geschwindigkeit kam der Zug nach der Bremsung zum Halt, bevor die Weiche oder das Fahrzeug beschädigt oder Gleise verschoben werden konnten (Quelle: 173\_Ruhland, Bericht der BEU).



## WOANDERS GELESEN

### Ach, Stuttgart 21...

Die Süddeutsche Zeitung brachte es zuerst: „Mit einem Prüfbericht will die Deutsche Bahn im Frühjahr Klarheit über Mehrkosten beim Bahnprojekt Stuttgart 21 schaffen - doch bereits jetzt verdichten sich die Zeichen, dass der neue Bahnhof noch einmal rund eine Milliarde Euro teurer werden könnte. Laut einem Bericht des "Spiegel" (Freitag) geht das aus einem Gutachten der Beratungsgesellschaft PwC hervor. Bereits Ende Januar hatte es in anderen Medien geheißen, dass sich die Kosten für Stuttgart 21 auf mehr als 9 Milliarden Euro statt auf die bisher angepeilten 8,2 Milliarden belaufen werden.“

Die Glosse im Netz, konkret im „ICE-Treff“ und in Person des Users „Der Blaschke“ ließ nicht lange auf sich warten:

Hey,

Irgendwie gibt's ein Gutachten, wo das drin stünde. PwC soll es erstellt haben. So ungefähr eine Milliarde käme irgendwie auf die letzten im Raum stehenden Zahlen eben noch obendrauf. Demnach werden es 9 statt 8,2 Milliarden Euronen.

<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bahn-stuttgart-bericht-stuttgart-21-wird-teurer-...>

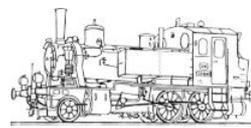
Aber mal ganz ehrlich: irgendwie ist das doch mittlerweile auch egal. Ob jetzt 8 oder 9 oder auch 11 oder 15 Milliarden – da kommt es doch auch nicht mehr drauf an. Es ist für mehrere Generationen das letzte große Projekt, dessen Inbetriebnahme sie eventuell erleben werden. Das kann man sich dann auch mal was kosten lassen.

Okay, dieser Fehmarnbelttunnel – ein ähnlich unsinniger Bau, der könnte vielleicht auch noch fertig werden. Ansonsten ist es ja immer ein Genuß, bei anderen zum Glück nur geplanten Strecken von all den Bürgerinitiativen zu lesen, die immer dagegen sind. Dabei ist das eh egal: selbst wenn der Plan fertig und genehmigt ist, baut da keiner. Oder in Zeitlupe. Denn es wird das Geld fehlen. Und die Bauarbeiter. Und man braucht sowieso alle Kraft, um die schon existierende Infrastruktur einigermaßen über Wasser und am Leben zu erhalten. Da sind die ganzen irren Neubauprojekte so ähnlich wie das Axolotl: auf halber Strecke endet die Entwicklung. Nämlich nach der Planung. Von Planern in den Plüschetagen werden wir nämlich reichlich haben; die Akademisierung schreitet unaufhaltsam voran. Nur für's praktische Umsetzen ist ja gar keiner mehr da.

Also: hauen wir noch ne Milliarde in den Gipskeuper da in Stuttgart. Und wenn wir Glück haben und die ganze Gegend quillt dann auf wie in Staufen, dann ist der neue Bahnhof vertikal betrachtet bald an der Stelle, wo sich der heutige befindet.

Alles wird gut.

(Quelle: ICE-Treff, User „Der Blaschke“, Datum nicht mehr in Erinnerung)



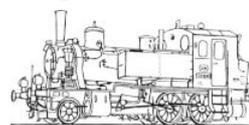
## KURZ NOTIERT

Lagerhalle brennt komplett aus: In Marktredwitz stand am Samstagabend (1.1.2022) eine Lagerhalle in Vollbrand. Polizei und Feuerwehr waren mit einem starken Aufgebot an Kräften vor Ort. Der Bereich war für die Löscharbeiten großräumig gesperrt und auch der Schienenverkehr in der Nähe war beeinträchtigt. Passanten teilten laut Polizei gegen 20.50 Uhr ab Abend mit, dass in Marktredwitz im Bereich des Bahnhofs eine Lagerhalle brennen würde. Die Marktredwitzer Polizei leitete umgehend Schutzmaßnahmen ein. Da das Gebäude direkt an den Bahnhof angrenzt, wurde der Schienenverkehr außer Betrieb gesetzt. Kräfte der umliegenden Inspektionen und der Oberpfalz, der Bundespolizei, des Technischen Hilfswerks und des Rettungsdienstes sind ebenfalls vor Ort und leisten Unterstützung. Sie evakuierten unter anderem den Nahbereich des Brandortes und den Bahnhof. Die Löscharbeiten dauerten mehrere Stunden an. Die Feuerwehr war bis in die Nacht hinein beschäftigt. Hinsichtlich der Brandursache liegen laut Polizei noch keine weiterführenden Erkenntnisse vor. Die Kriminalpolizei Hof übernimmt in der Folge die Ermittlungen. Ersten Schätzungen zufolge bewegt sich der Sachschaden in Millionenhöhe. Personen wurden glücklicherweise nicht verletzt (Quelle: PM Polizeipräsidium Hof, vom 02. Januar, gekürzt).

Gebäudeteile stürzten auf Hauptstrecke: Aufgrund eines auffälligen Gebäudes nahe der Gleise in Weidenthal, wurde der Bahnverkehr auf der Strecke Neustadt – Kaiserslautern bereits am späten Nachmittag (des 03. Januar – Anm. FA) in beiden Fahrtrichtungen gesperrt. An genannter Örtlichkeit sind bereits Teile des Dachgiebels auf das Gleisbett gestürzt, zudem drohen weitere Teile des Hauses auf die Gleise zu stürzen. Derzeit beraten die zuständigen Stellen das weitere Vorgehen. Wie lange die Strecke noch gesperrt bleiben muss, ist derzeit unklar. Ein Schienenersatzverkehr wurde eingerichtet (Quelle: PM des Polizeipräsidiums Neustadt/ Weinstraße, vom 04. Januar).

Bahnhalt Föching nimmt nächste Hürde: Das bayerische Verkehrsministerium hat mit Machbarkeitsstudien den Bahnausbau im Großraum München beurteilt. Der angedachte Halt in Föching hat diese Hürde übersprungen. Der Bau eines Bahnhalt punkts in Föching, für den sich die Marktgemeinde Holzkirchen seit Jahren einsetzt, ist ein Stück näher gerückt. In Machbarkeitsstudien bewerteten Gutachter in den vergangenen Monaten ein großes Paket möglicher Maßnahmen, um den ÖPNV-Bahnverkehr im Großraum München nachhaltig zu verbessern. Die Vorschläge stammen aus Dialogforen der Deutschen Bahn mit kommunalen Vertretern und dem Verkehrsministerium. Wirksamkeit, technische Machbarkeit und Kosten spielen bei der Bewertung der einzelnen Vorhaben die entscheidende Rolle. Die größte unmittelbare ÖPNV-Wirkung im Raum Holzkirchen würde von einem Bahnhof in Föching ausgehen. Hier sind weniger finanzielle als technische Hürden zu überwinden. Denn der zusätzliche Meridian-Halt muss sich in den engen Zeitpuffer des Fahrplans mitsamt der Anschluss-Optionen einbinden lassen. Die ebenfalls geplante „Beschleunigung“ der Strecke Holzkirchen-Deisenhofen könnte hier wertvolle Dienste leisten. Der Haltepunkt in Föching würde vor allem das in den vergangenen Jahren aufgewachsene Holzkirchner Gewerbegebiet-Nord direkt an das ÖPNV-Netz München anbinden. Allein die Bosch Engineering GmbH könnte in absehbarer Zeit bis zu 2000 Mitarbeiter am Standort beschäftigen (Quelle: Münchner Merkur, vom 07. Januar, gekürzt)

Bundespolizei beendet Party mit ca. 100 Teilnehmern in Versorgungstunnel der ICE-Schnellfahrtstrecke: Einsatzkräfte der Bundespolizei bemerkten bei einer Streifenfahrt laute Musik in der Nähe eines Versorgungstunnels der ICE-Schnellfahrtstrecke bei Bad Honnef. Hier hatten sie bereits vor Wochen einen Rave aufgelöst, daher vermuteten sie eine erneute illegale Veranstaltung und forderten Unterstützungskräfte an. Und tatsächlich hatten sich an der Örtlichkeit bis zu 100 Personen angesammelt und eine Musik- und Lichtanlage aufgebaut. Den Beamten gelang es, 36 Personen an der Flucht zu hindern und deren Identität festzustellen sowie ihre mitgeführten Sachen zu durchsuchen. Hierbei wurden illegale Betäubungsmittel aufgefunden. Auch die Organisatoren konnten sie ausfindig machen: Eine 19-Jährige und einen 17-Jährigen, beide wohnhaft in Köln. Ob die beiden sich keine Gedanken darübergemacht haben, welche Gefahren in dem Bahnbereich auf sie und ihre Gäste warten, ist unklar. Die Bundespolizisten leiteten Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen Verstößen gegen die Coronaschutzverordnung und Strafverfahren wegen der Verstöße gegen das Betäubungsmittelgesetz ein. Die beiden Veranstalter sowie den Teilnehmerkreis erwarten hohe Bußgelder. Die Bundespolizei weist ausdrücklich auf die Lebensgefahren durch vorbeifahrenden

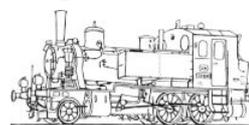


de Züge und auch mögliche Stromüberschläge hin. Besonders unter Drogen- und Alkoholeinfluss sinkt die Hemmschwelle und das Verständnis für lebensbedrohliche Situationen schnell. Weiterhin klärt die Bundespolizei immer wieder über die Gefahren der Bahnanlagen auf und warnt davor, diese außerhalb der Bahnhöfe aufzusuchen (*Quelle: PM der Bundespolizei, vom 09. Januar, gekürzt*).

Endspurt für die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm: Die Deutsche Bahn schaltet am Montag, 31. Januar 2022, um 0 Uhr entlang der gesamten Strecke den Strom ein. Die Oberleitung, einschließlich aller zuführenden Speiseleitungen, steht ab diesem Zeitpunkt mit 15.000 Volt unter Spannung. Die Deutsche Bahn weist auf die mit der Einschaltung verbundenen Gefahren hin: Wer auf Brückenvorbauten, Maste oder Wagen klettert, begibt sich in Lebensgefahr. Bereits ein Abstand von weniger als drei Metern zu den stromführenden Anlagen kann zu einem tödlichen Stromschlag führen. Auch wer etwa Luftballons oder Flugdrachen in der Nähe der Oberleitung fliegen lässt oder Wasserschläuche nutzt, riskiert sein Leben. Im Februar beginnt die Deutsche Bahn mit Testfahrten auf der Strecke Wendlingen–Ulm. Bei den sogenannten Hochtastfahrten wird die Geschwindigkeit nach und nach gesteigert – auf schließlich bis zu Tempo 275. Die Deutsche Bahn weist auf das dadurch entstehende Gefahrenpotenzial hin: Herannahende Züge sind kaum wahrnehmbar, und es kann beim Vorbeifahren eine starke Druck- und Sogwirkung entstehen. Unbefugte sollten sich deshalb grundsätzlich von den Gleisen fernhalten. Am Sonntag, 11. Dezember 2022, geht die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in den kommerziellen Betrieb (*PM der DB, vom 10. Januar, gekürzt*).

Stadler liefert bis zu 504 Tram-Trains an deutsch-österreichisches Projektkonsortium: Stadler hat den Zuschlag für den grössten Auftrag in der Unternehmensgeschichte mit einem Gesamtvolumen von bis zu vier Milliarden Euro erhalten: Sechs Verkehrsunternehmen aus Deutschland und Österreich hatten im Rahmen des «VDV-Tram-Train» gemeinsam bis zu 504 Fahrzeuge international ausgeschrieben. Der Rahmenvertrag umfasst neben der Fahrzeugherstellung auch einen auf bis zu 32 Jahre angelegten Instandhaltungsvertrag. Bestandteil des Rahmenvertrags ist eine feste Bestellmenge von 246 Fahrzeugen vom Typ CITYLINK mit einem Volumen von rund 1.7 Milliarden Euro. Zudem besteht die Möglichkeit bis zu 258 weitere Fahrzeuge zu bestellen. Mit dem Zuschlag beginnt eine langjährige Partnerschaft zwischen dem Projektkonsortium, bestehend aus den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK), der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), der Saarbahn Netz, Schiene Oberösterreich, dem Land Salzburg und dem Zweckverband Regional-Stadtbahn Neckar-Alb und Stadler. In den kommenden zehn Jahren wird Stadler 246 Fahrzeuge vom Typ CITYLINK für die sechs Betreiber produzieren. Die ersten vier Fahrzeuge werden 2024 an die Saarbahn geliefert. Alle Fahrzeuge werden in dreiteiliger Ausführung geliefert. Je nach Lieferort und Kunde variiert die Länge der Fahrzeuge, die Anzahl der Türen, Einstiegs- und Kupplungshöhe sowie die Konfiguration der CITYLINK- Ausführungen. Allen Fahrzeugen gemein ist die Ausstattung mit einer Klimaanlage für Fahrgast- und Fahrerraum sowie die flexibel gestaltbaren geräumigen Mehrzweckbereiche mit zwei Rollstuhlfahrerplätzen. Je nach Einsatzort werden die Tram-Trains individuell ausgestattet. Beispielsweise werden die Fahrzeuge für die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mit einer Toilette sowie einer Vorbereitung für Fahrradhalterungen versehen (*Quelle: PM Stadler Bussnang, vom 17. Januar, gekürzt*).

Kollision in Bingen: Aufgrund einer Gleisverwechslung ist es am Dienstagabend (19.1.) gegen 21.30 Uhr am Bahnhof Bingen zu einem Unfall gekommen, bei dem zwei Personen verletzt wurden. Kurz vor Einfahrt in den Bahnhof wurden Gleisbauarbeiten für die Deutsche Bahn durchgeführt. Dafür wurde eine Weichensperrung veranlasst und eine Bau-Lore in den vermeintlich gesperrten Bereich gebracht. Auf der Lore befanden sich zwei Sauerstoff- sowie eine Propangasflasche sowie ein Schweißgerät. Bei Einfahrt des Zuges erkannte der Verantwortliche, dass er die Weiche verwechselt hatte und sich die Lore im nicht gesperrten Bereich befand. Die Arbeiter wurden angewiesen, den Gleisbereich umgehend zu verlassen. Trotz der eingeleiteten Schnellbremsung überfuhr ein Zug die Bau-Lore. Es kam zu einer Verpuffung und Beschädigung des Zuges. Einer der Arbeiter erlitt Verbrennungen an der Hand und im Gesicht, eine Reisende im Zug erlitt eine Prellung. Da der Zug nicht weiterfahren konnte, wurde der Zug mit den 30 Reisenden durch die Feuerwehr Bingen evakuiert. Teile der Strecke waren von 21.40 Uhr bis 2.30 Uhr gesperrt. Der geschätzte Gesamtschaden beläuft sich laut der DB AG auf ca. 10.000 bis 15.000 Euro (*Quelle: Allgemeine Zeitung, vom 19. Januar, gekürzt*).

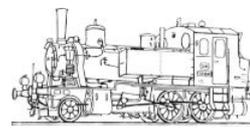


Reaktivierung Privatgleisanschluss Strobel Quarzsand in der Gemeinde Freihung: „... Gegenstand des Vorhabens ist die Reaktivierung des Privatgleisanschlusses Strobel Quarzsand. Hierzu wird an der eingleisigen nicht elektrifizierten Hauptbahn westlich des Bahnhofs Freihung die vorhandenen Anschlussweiche (W 1) zurückgebaut und ge-spiegelt in neuer Lage als Anschlussweiche (W 34W101) wieder eingebaut und entsprechende Lückenschlüsse in Bahn-km 26,924 bis 26,961 und 26,989 bis 27,056 hergestellt. Damit erfolgt die Einfahrt in den Gleisanschluss anstelle wie bisher aus Richtung Vilseck, künftig aus Richtung Freihung kommend. Die Einbindung der Anschlussweiche (neu) an die Stellwerkstechnik erfolgt erst nach Realisierung des Projektes ESTW Freihung – Weiherhammer. Bis dahin bleibt die Anschlussweiche (neu) in Stilllegungsart I festgelegt. [...] Die Baumaßnahme endet jeweils an der Anschlussgrenze der Anschlussweichen alt und neu. Die hinter der Anschlussgrenze erforderlichen Baumaßnahmen im An-schlussgleis Strobel Quarzsand (Flankenschutzweiche, Flankenschutzgleis, Ladegleis, usw.) fallen nicht in die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes und sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. ...“ (Quelle: Mitteilung des Eisenbahn-Bundesamtes EBA vom 19. Januar 2022, gekürzt)

MVV-Gesellschafter kritisieren Deutsche Bahn: Regelmäßige Störungen und Beeinträchtigungen bei der Infrastruktur und im Betrieb der S-Bahn München führen immer wieder und gerade auch derzeit zu einem sehr großen Akzeptanzproblem. Fast täglich gibt es Meldungen der Deutschen Bahn über Weichen-, Stellwerk-, Signal-, Fahrzeug- und Türstörungen, durchtrennte Kabel bei Bauarbeiten, Ausfälle des Stellwerks München Ost bis hin zu Stammstreckensperrung und Personalengpässen bei DB Netz. Die Gesellschafter des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV), bestehend aus dem Bayerischen Verkehrsministerium, der Landeshauptstadt München und den MVV-Verbundlandkreisen, haben sich daher in einem Brandbrief an die Bahnvorstandsmitglieder Dr. Richard Lutz und Ronald Pofalla gewandt. Die Pünktlichkeit der S-Bahn München lag im Oktober vergangenen Jahres nur bei 90 Prozent – mit weiter fallender Tendenz. So erreichte die Pünktlichkeit im darauffolgenden Monat November ihren schlechtesten Wert seit mindestens zehn Jahren. Dabei scheinen im Wesentlichen die Leit- und Sicherungstechnik – von coronabedingten Personalengpässen abgesehen – ursächlich für die aktuelle Lage zu sein. Störungen im Bauablauf und Baustellenmanagement verschärfen zusätzlich die Situation. Die Unterzeichner des Briefes haben die Bahnvorstände zu einem Lösungsgespräch nach München eingeladen (Quelle: PM der BEG, vom 20. Januar, gekürzt)

Konzept für eine S-Bahn für Mainfranken Planung: Den Nahverkehr in Mainfranken verbessern – das ist das Ziel des Bayerischen Verkehrsministeriums. Deshalb erstellt die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) jetzt ein Konzept für eine mögliche "Regio-S-Bahn Mainfranken". Erste Ergebnisse der Studie werden Ende 2022 erwartet. Konkret geht es um die mögliche Einführung eines S-Bahn-ähnlichen Betriebs rund um Würzburg. Das betrifft die Bahnlagen von Würzburg nach Lauda, Ansbach, Nürnberg, Bamberg, Schlüchtern und Frankfurt. Mit einbezogen werden auch einige Nebenstrecken und solche Strecken, die möglicherweise reaktiviert werden können. Das Konzept soll sich aber auch mit langfristigen Verbesserungen befassen. Laut Ministerium gelten etwa die Strecken Würzburg – Gemünden und Würzburg – Nürnberg als überlastete Schienenwege, weil dort parallel zum Personenverkehr auch viel Güterverkehr fährt. Planungen zum Ausbau der Infrastruktur stehen derzeit noch am Anfang und werden voraussichtlich erst ab den 2040er Jahren greifen. Städte und Landkreise sollen sich einbringen. Nach Angaben des Ministeriums bespricht die BEG derzeit die groben Eckpunkte für eine "Regio-S-Bahn Mainfranken" mit Mandatsträgern und Partnern der Verkehrsplanung aus der Region. Ein Arbeitskreis soll die Entstehung der Studie begleiten, in dem unter anderem die betroffenen Landkreise, kreisfreien Städte und Verkehrsverbände vertreten sein werden (Quelle: Bayerischer Rundfunk, vom 21. Januar, gekürzt).

Marode Tunneldecke bei der Berliner U-Bahn: Am Abend des 25. Januars, gegen 21 Uhr, wurden aus Sicherheitsgründen zwischen Ullsteinstraße und Ordensmeisterstraße zwei der drei Spuren stadteinwärts gesperrt. Der Grund: Der unter der Fahrbahn liegende Tunnel der U-Bahn ist marode. Wann die Prüfung der Konstruktion beginnt, steht noch nicht fest. Sollte die Untersuchung ergeben, dass der Autoverkehr ein Risiko für den Tunnel ist, könnte die Sperrung der beiden Spuren stadteinwärts Jahre dauern. Während der ersten Sicherungsarbeiten an der Decke fuhr die U6 zwischen Tempelhof und Alt-Mariendorf nur eingleisig im Pendelverkehr. Seit Mittwoch früh fährt die U-Bahn wieder nach Plan. Die Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG) teilte mit, dass Wasser durch die Fugen in den Tunnel dringt und den Beton geschädigt hat. Der Schaden sei „vermutlich durch Witterungs-



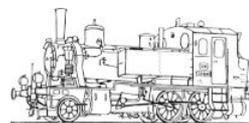
einflüsse und den Straßenverkehr“ entstanden. „Eine abschließende Beurteilung kann einige Tage in Anspruch nehmen“, teilte die BVG mit. Über dem nach Süden führenden Gleis ist die Rigipsdecke abgeschlagen. Darüber ist zu sehen, dass der Stahlbeton an einer Fuge stark angegriffen ist, mehrere Stahllarmierungen liegen frei und sind verrostet. Offenbar ist das Problem der BVG seit längerem bekannt. Zehn Meter von der aktuellen Schadensstelle entfernt ist die Decke an einer anderen Fuge mit Rigipsplatten frisch verschlossen worden. Im Gleisbereich ist zu sehen, dass Wasser eingedrungen war. Im südlichen Eingangsbereich ist die abgehängte Decke teilweise entfernt, hier hat man sich nicht mehr die Mühe gemacht, sie provisorisch zu verschließen. An einer Hintergleiswand fehlen seit längerem großflächig Fliesen. Ein BVG-Sprecher sagte, der Bahnhof müsse grundlegend saniert werden. Einen Zeitplan gibt es nicht. Der Bahnhof am Tempelhofer Damm sei „höchst komplex“. Die Station liege im sogenannten Hohlkasten der Straßenbrücke und ist damit baulich untrennbarer Teil der Konstruktion. Die U-Bahn liegt unter der Fahrbahn stadteinwärts, zu erkennen an den unterschiedlichen Höhen der Fahrbahnen. Eine Sanierung sei „in der Konzeptionsphase“. Bis begonnen werden kann, werden mehrere Jahre vergehen (*Quelle: Tagesspiegel, vom 26. Januar, gekürzt*)

Bahnübergangs- „Schauspiel“ in Erding: Die Entscheidung der Deutschen Bahn, den Bahnübergang Haager Straße in Erding ab 1. Februar für vier Monate zu sperren, stößt im Stadtrat auf harsche Kritik. Die Nachricht schlug vergangene Woche ein wie eine Bombe und macht viele Bürger fassungslos: Damit ist in Erding ein Verkehrschaos programmiert. Schon seit Herbst ist die Bahnschranke an der Haager Straße defekt. Die Reparatur beziehungsweise der Austausch der Steuerung kommt nicht voran. Bekanntlich werden die Ersatz-Schlagbäume seither per Hand bedient. Dazu sitzt ein Bahnangestellter bei laufendem Motor in einem Auto neben dem Bahnübergang und drückt alle 20 Minuten auf den Knopf. Es seien offenbar weder Bausätze vorrätig noch genug Personal vorhanden. Die Mitarbeiter würden übrigens in ihren Privatautos vor Ort sitzen. Und was sagt die Bahn dazu? Sie begründet die kurzfristige Schließung des Bahnübergangs mit der Bau- und Betriebssicherheit. Die alte Sicherungsanlage ist außer Betrieb und muss getauscht werden, bei ihr gibt es irreparable Mängel. Aktuell arbeitet eine Hilfsschranke, um den Straßenverkehr zu sichern. Allerdings ist das eine provisorische und keine dauerhafte Lösung. Der Bahnübergang wird geschlossen, um eine komplett neue Anlage zu installieren (*Quelle: Münchner Merkur, vom 27. Januar, gekürzt*).

Wasserstoff statt Diesel – Forscher testen den Umbau von Zugmotoren: In Sachsen-Anhalt erproben Techniker das Umrüsten von Motoren auf Wasserstoffbetrieb und Biogas – das ist einzigartig in Europa. Eigentlich ist es nur ein großer Dieselmotor. Aber das Antriebsaggregat auf diesem Prüfstand in Sachsen-Anhalt ist etwas Besonderes: ein umgerüsteter Dieselmotor, der mit Wasserstoff läuft. Das Wissenschaftlich-Technischen Zentrum für Motoren- und Maschinenforschung Roßlau gGmbH (WTZ) in Dessau-Roßlau ist federführend. Eine gGmbH ist die gemeinnützige Variante der bekannteren Rechtsform GmbH. Der nächste Schritt ist der Einbau in einen Diesellokomotivzug. Ende 2022 kommt der Zug, ein rund 15 Jahre altes Fahrzeug von der hessischen Landesbahn. Er fährt zunächst ohne Fahrgäste im Testbetrieb. Ab 2025 soll dann der reguläre Zugverkehr zwischen Dessau Hauptbahnhof und Wörlitz aufgenommen werden. Die Strecke bis zur Station Wörlitzer Gartenreich ist etwa 20 Kilometer lang. Außerdem ist der Motor in der Lage, neben Wasserstoff auch mit allen Gemischen mit Erdgas und Biomethan zu fahren. Die Umrüstung von Bestandszügen ist in jedem Fall günstiger als eine Neuanschaffung. Diese Züge fahren auf Nebenstrecken oder auf Nahverkehrsstrecken, wo es auch in Zukunft unwirtschaftlich wäre, diese Strecken zu elektrifizieren. Zudem gibt es den ganzen Bereich der Rangierloks, die nicht elektrifiziert werden können und bei denen auch Brennstoffzellen keine technische Alternative sind. Die Deutsche Bahn investiert derzeit schon in Hybrid-Loks für Rangierleistungen und die letzte Meile.

Für die Deutsche Umwelthilfe (DUH) steht die Elektrifizierung der Bahnstrecken im Vordergrund. Der Betrieb mit Wasserstoff sei nur dann sinnvoll, wenn er grün ist. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert das Bündnis Trains in einem Programm. Seit 2019 wurden insgesamt rund sieben Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Bei erfolgreichem Verlauf können bis 2025 weitere sieben Millionen Euro bewilligt werden.

Rentabilitätsanalysen hätten ergeben, dass bei reinem Erdgasbetrieb ohne Wasserstoffbeimischung der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Vergleich zum Dieselmotor um 22 Prozent geringer wäre, sagt der BMBF-Sprecher. Eine Beimischung von 50 Prozent grünen Wasserstoffs bringe 76 Prozent CO<sub>2</sub>-



Reduktion. Der Betrieb mit reinem grünen Wasserstoff ermögliche die Zugfahrt nahezu ohne CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Die Neupreise für übliche Triebzüge (Stand 2021) liegen laut BMBF bei etwa drei bis vier Millionen Euro. Die Fahrzeuglebensdauer wird mit 30 bis 40 Jahren angesetzt. Ökonomisch sinnvoll sei die Umrüstung auf Gasbetrieb bis zu einem Fahrzeugalter von etwa 20 Jahren. In Europa gebe es 25 dieselbetriebene Baureihen mit etwa 4400 Triebwagen, rund die Hälfte davon fahre in Deutschland. Die Kosten pro Umrüstung werden auf 500.000 Euro bis eine Million Euro geschätzt und hängen von den Stückzahlen ab. Die Umrüstung von Dieselmotoren auf Wasserstoff ist nicht der erste Test mit neuartigen Zugantrieben: 2018 durfte ein Prototyp mit Brennstoffzellenantrieb in Betrieb gehen, wie ein Sprecher des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) mitteilte. Ebenso wurde demnach ein Zug mit zusätzlichem Akku-Betrieb umgerüstet. Und im 2021 sei ein Oberleitungs-Batterie-Hybrid-Triebzug zugelassen worden (*Quelle: Heise.online, vom 31. Januar, gekürzt*).

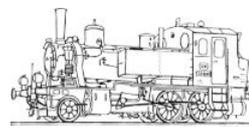
**40-Jähriger bei Unfall im Bahnhof Werdau/ Sachsen tödlich verunglückt:** Wie die Bundespolizei mitteilte, fiel ein 40-jähriger Mann aus der geöffneten Tür einer einfahrenden S-Bahn, die in Richtung Leipzig unterwegs war, ins Gleisbett. Den Polizeiangaben zufolge erhielt der Zugführer etwa 100 Meter vor dem Einfahren in den Bahnhof eine Störungsmeldung, hielt den Zug an und entdeckte bei der Kontrolle des Abteils die neben den Gleisen liegende Person. Der Bahnverkehr zwischen Zwickau und Leipzig wurde im Zuge der Untersuchung bis zum Mittag eingestellt. Zwischen Zwickau und Gößnitz wurde ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Die Fahrzeit zwischen Zwickau und Leipzig verlängerte sich dadurch um etwa eine Stunde. Die Polizeidirektion Zwickau ermittelt nun, ob ein technisches Versagen vorlag oder der 40-Jährige die Tür gewaltsam öffnete. Ein Suizid sei nicht ausgeschlossen (*Quelle: Freie Presse, vom 08. Februar, gekürzt*).

**NEG verkauft:** Im Jahre 2004 übernahm die Norddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (neg), eine Tochter der Luxemburgischen Staatsbahn CFL, den Bereich Schienenverkehr aus dem Nachlass der insolventen NVAG und entwickelte sich nicht zuletzt unter ihrem rührigen Geschäftsführer Ingo Dewald zu einer innovativen und erfolgreichen Bahngesellschaft. Neben dem Ausbau der „Stammstrecke“ Niebüll – Dagebüll seien zu Dewalds Zeiten der Ausbau der internationalen Verbindung über Tønder bis ins dänische Esbjerg, der Aufbau eines Umschlagbahnhofes in Neumünster oder die Entwicklung eines preiswerten Bedarfshalt-Anforderungssystems für Nebenbahnen genannt. Letzter Paukenschlag war die geplante Elektrifizierung zunächst ohne Anschluss an das übrige Oberleitungsnetz der DB, womit auch die DB ein Stück von der neg vor sich hergetrieben wurde. Nun erfolgte Anfang Februar 2022 ein Eigentümerwechsel. Die CFL trennte sich von ihrer „Kleinbahn“ an der Nordsee. Haupteigentümer ist nun die ebenfalls im Nordwesten aktive, 2009 gegründete Firma Rail Development Corporation des US-amerikanischen Eisenbahn-Enthusiasten und Milliardärs Henry Posner Drei. Er soll etwa ¾ der neg-Anteile übernommen haben. Die Geschäftsführung der neg ging überraschend zumindest vorübergehend an Gerhard Neumann, der schon zuvor bei der neg beschäftigt war. Neumann war zudem seit Jahren im Tourismusbereich aktiv. Ihm dürfte somit auch der immense Wert der umsteigefreien Direktverbindung mit Kurswagen bis direkt vor den Anleger der Fähren nach Föhr und Amrum bewusst sein – zu Recht, denn immerhin rund 1/3 der Fernverkehrsfahrgäste in den DB-Intercitys auf der Marschbahn fahren ab Niebüll nicht nach Sylt, sondern nach Dagebüll (*Quelle: Heiko Focken auf DSO, vom 09. Februar, gekürzt*).

**Bauarbeiten zwischen Fulda und Würzburg beginnen am 11. Juni 2022:** Vom 11. Juni bis 9. Dezember 2022 saniert die DB die Schnellfahrstrecke zwischen Fulda und Würzburg. Die Bauteams erneuern dabei 165 Kilometer Gleise, 168.000 Schwellen und 128.000 Tonnen Schotter. 20 Tunnel und 16 Brücken liegen auf diesem Streckenabschnitt, darunter auch Deutschlands längster Eisenbahntunnel: der 11 Kilometer lange Landrückentunnel. Die Züge werden während der Bauarbeiten umgeleitet. Die Fahrzeit verlängert sich für Fernverkehrszüge daher um 30 bis 60 Minuten.

Vor mittlerweile 30 Jahren gingen die ersten Schnellfahrstrecken in Betrieb und sind bis heute aus dem Schienennetz der DB nicht mehr wegzudenken: die eigens für Eisenbahnverkehre mit Tempo 160 plus konzipiert und errichtet wurden. Zwischen Hannover und Würzburg sowie Mannheim und Stuttgart machten sich im Frühjahr 1991 die ersten Personenzüge mit rasanter Geschwindigkeit auf die Reise und läuteten damit eine völlig neue Qualität des Bahnfahrens und den Siegeszug des ICE ein (*Quelle: Bauportal der DB, vom 09. Februar, gekürzt*).

**Neues Gestaltungskonzept in den Neuperlacher U- Bahnhäfen:** Mit der Sanierung der sogenannten Hintergleisfassaden kommt erstmals ein neues Gestaltungskonzept zum Einsatz, das gemeinsam mit dem Architekturbüro allmannwappner entwickelt wurde und das bisherige Gestaltungsmuster

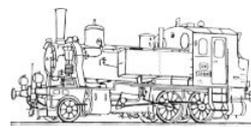


aus den achtziger Jahren ersetzt. Die Neugestaltung der Hintergleisfassaden soll bis Juni 2022 abgeschlossen sein. Mit dem neuen Gestaltungskonzept setzt die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) auf der U5 Süd auf individuelle Identitäten für die U-Bahnhöfe Michaelibad, Quiddestraße, Neuperlach Zentrum und Therese-Giehse-Allee. Die neuen Designs basieren auf der Farbe Gelb, die bereits an den übrigen Bahnhöfen der U5 prägend ist. Individuelle Symbole und Bilder spiegeln künftig die Gegend vor Ort sowie berühmte Namensgeber der Haltestellen wider. Die Sanierung der Hintergleisfassaden, die noch aus der Zeit der Streckeneröffnung im Jahr 1980 (damals als U8) stammen, ist notwendig, da einzelne Bauteile nach mehr als 40 Jahren das Ende ihres Lebenszyklus erreicht hatten und daher ersetzt werden müssen. Der Rückbau der bisherigen Fassadenteile läuft bereits seit Dezember 2021 (*Quelle: Tramreport München, vom 16. Februar, gekürzt*).

Keine Seilbahn über den Frankfurter Ring: Auf dem Frankfurter Ring ist die Seilbahnidee ausgeträumt. Das Projekt diente auf dieser Trasse nicht zur Überwindung eines topographischen Hindernisses, sondern sollte die verkehrliche Neuordnung auf dieser Tangentiale im Münchner Norden verhindern. Die 2018 veröffentlichte Ideenskizze eignete sich dabei nicht als Beispiel für den tatsächlichen Platzbedarf und die städtebauliche Integration einer Seilbahn auf der Trasse des Frankfurter Rings. Gegenüber des anfänglichen Untersuchungsgebiets einer 4,5 Kilometer langen Strecke zwischen Oberwiesenfeld und Studentenstadt, wurde die Trasse im Laufe der Studie um eine weitere Route erweitert: Zwischen Fasanerie und Unterföhring hätte sich immerhin ein Fahrgastpotential von 23 000 Fahrgästen am Tag ergeben, die dann elf Kilometer lange Seilbahnstrecke sollte neun Stationen umfassen. Die Fahrzeit einer Kabine für die Strecke läge bei 29,9 Minuten. Die Kosten mit geschätzt 433 Millionen Euro haben jedoch den Rahmen gesprengt, sie sind höher als bei einer Tram oder einem Expressbus auf eigener Trasse – bei letzterem sahen die Gutachter Investitionskosten von gut 19 Millionen Euro. Ein so ausgebauter Expressbus würde lediglich 3000 Fahrgäste weniger in den ÖPNV bewegen, als die Seilbahn. Ähnlich sieht es auch zwischen Moosach und Dachau aus. Noch nicht ganz aus dem Rennen ist die Isarquerung zwischen Studentenstadt und Unterföhring, hier plant die Stadt im Rahmen des ÖV-Planungsprogramms einen Systemvergleich im „Korridor Nord“. Auch hier rechnet PTV Group in ihrer Machbarkeitsstudie mit hohen Kosten und einem vergleichsweise geringen Nutzen, aufgrund der topographischen Situation könnte die Seilbahn trotzdem Vorteile ausspielen. Die zirka 3,7 Kilometer lange Strecke würde drei Stationen und eine Fahrzeit von zehn Minuten umfassen, die Kosten schätzen die Gutachter auf rund 160 Millionen Euro. Das Beförderungspotenzial einer solchen Insellösung läge bei 2.900 Fahrgästen am Tag (*Quelle: Tramreport München, vom 16. Februar, gekürzt*).

Go-Ahead reduziert Fahrplan wegen erhöhter Corona-Krankenstände: Corona macht leider vor den Personalen im Schienenpersonennahverkehr nicht halt, weswegen nicht immer ein reibungsloser Fahrbetrieb garantiert werden kann. Angesichts eines kurzfristig gestiegenen Krankenstandes wird nun auch das Eisenbahnunternehmen Go-Ahead Baden-Württemberg ab dem 18. Februar 2022 den Zugverkehr bis auf Weiteres reduzieren. Man werde gezielt einzelne Zugverbindungen streichen, die für den Pendlerverkehr weniger schmerzhaft sind, damit über 90 Prozent des Fahrplans verlässlich aufrechterhalten werden können. Ziel sei, dadurch kurzfristige Zugausfälle möglichst zu vermeiden und den Fahrgästen mehr Planungssicherheit zu geben. Go-Ahead erklärt, dass man wieder zum regulären Fahrplan zurückkehren werde, sobald wieder genügend Mitarbeiter dafür zur Verfügung stehen. Die Verkehre der Schwestergesellschaft Go-Ahead Bayern sind im Augenblick nicht von Einschränkungen betroffen. Baustellen- und Ersatzfahrpläne abonnieren (*PM Go- Ahead Baden- Württemberg, vom 17. Februar, gekürzt*).

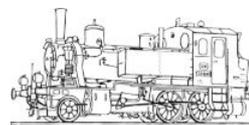
Die Taunusbahn der Zukunft fährt mit Wasserstoff-Antrieb: Wenn alles nach Plan läuft - und davon geht man bei Alstom und dem RMV derzeit aus – werden im Anschluss jene Züge gefertigt, die dann rechtzeitig zum Fahrplanwechsel 2022/2023 am 11. Dezember die in die Jahre gekommenen alten Taunusbahnen mit Dieselmotorantrieb (Baujahr 1992) ersetzen sollen. Dann wird ein Produktions-Ablauf angestoßen, bei dem viel Erfahrung erforderlich sein wird. Unter anderem wurden auch die aktuellen Triebfahrzeuge der Taunusbahnen vom Typ Coradia Lint41 in Salzgitter gefertigt. In der Produktionshalle läuft die Fertigung von verschiedensten Baureihen auf sechs parallel verlegten Gleisen zeitgleich. Die komplette Fertigstellung eines Zugteils dauert in etwa 18 Tage, bis dieser dann am Ende des Gleises angekommen ist. Bis zu drei Züge – bestehend aus je zwei Doppelhälfen, also sechs Wagenkästen – werden dort zeitgleich auf drei Montage- Ebenen von insgesamt rund 20 Fachkräften zusammengesetzt. Außerhalb der Halle angekommen, werden die Wagenkäs-



ten über eine Transferbrücke zur Zugbildung transportiert, wo die vormontierten Wagenkästen dann über Hebeböcke auf die Drehgestelle gesetzt, final eingestellt und montiert werden. In einer zweiten, eigens für die Wasserstoff- Zug- Produktion gebauten Halle erfolgt die sogenannte statische Inbetriebnahme mit elektrischen Tests und einem Check der Sicherheitstechnik. Die Wasserstoff-Tanks werden gespült, bevor sie erstmals betankt werden. Im Anschluss erfolgt die dynamische Inbetriebnahme auf der werkseigenen, fast anderthalb Kilometer langen Teststrecke (*Quelle: Frankfurter Neue Presse, vom 19. Februar, gekürzt*).

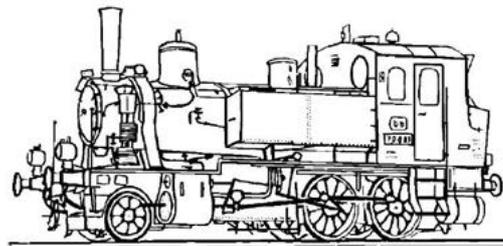
Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft (SWEG) übernimmt Abellio Baden- Württemberg: Seit Jahresbeginn ist die ehemalige Abellio Rail Baden-Württemberg GmbH (ABRB) eine hundertprozentige Tochter der landeseigenen Südwestdeutschen Landesverkehrs-GmbH (SWEG) und trägt nun den Unternehmensnamen SWEG Bahn Stuttgart GmbH. Der Handelsregistereintrag erfolgte am vergangenen Freitag, den 18. Februar 2022. Die bisherige Abellio-Geschäftsführung wurde abberufen und die SWEG-Chefs Tobias Harms sowie Dr. Thilo Grabo wurden als neue Geschäftsführer bestellt. Der Unternehmensübergang verlief trotz engem Zeitplan und umfangreicher Systemumstellungen reibungslos. Die Verkehrsleistungen im Stuttgarter Netz/Neckartal konnten auch während des Integrationsprozesses uneingeschränkt und in guter Betriebsqualität fortgeführt werden. In den vergangenen Wochen ist gar ein Aufwärtstrend spürbar. Dem Gesellschafterwechsel vorausgegangen war ein Schutzschirmverfahren im Rahmen des Insolvenzrechts für alle Abellio-Gesellschaften in Deutschland. Um den Verkehr auf den Strecken im Stuttgarter Netz/Neckartal für die Fahrgäste und die Arbeitsplätze von insgesamt 350 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu sichern, hatte sich die SWEG als Landesgesellschaft für den Kauf der Unternehmenseinheit in Baden-Württemberg entschieden. Dadurch blieb der Standort in seiner Gesamtheit erhalten und das Insolvenzverfahren für die ehemalige ABRB konnte abgeschlossen werden. Eine Zerschlagung wurde abgewendet. Die SWEG Bahn Stuttgart GmbH fährt zunächst für zwei Jahre als eigenständige Tochter unter dem Dach der SWEG. Dafür erhielt das Unternehmen im Zuge einer Notmaßnahme nach europäischem Vergaberecht für zwei Jahre einen neuen Verkehrsvertrag. Mit Ablauf dieser Frist werden die Zugverkehre im Stuttgarter Netz/Neckartal sowie die die Gesellschaft selbst neu ausgeschrieben. Die SWEG wird sich bei dieser Ausschreibung ebenfalls bewerben (*Quelle: PM der SWEG, vom 21. Februar, gekürzt*).

Bündnis will Bahnstrecke Berlin-Prag über Görlitz: Die Bahnstrecke Berlin-Prag über Cottbus, Görlitz und Liberec soll wieder aufgenommen werden – dafür hat sich ein zivilgesellschaftliches Bündnis ausgesprochen. Der ökologische Verkehrsclub VCD Brandenburg mit seiner Cottbuser Kreisgruppe und das Umweltnetzwerk Grüne Liga stellten dazu am Donnerstag ein aktuelles Diskussionspapier vor. Die Initiative zur Reaktivierung geht zurück auf den VCD Brandenburg, der dafür 2021 die Arbeitsgruppe Lausitz-CZ ins Leben gerufen hat. Mitglieder der AG sind neben dem VCD Brandenburg auch der Bundesverband des VCD, der VCD Elbe-Saale, die Euroregion Neiße, Pro Bahn und Greenpeace Cottbus. Das Bündnis werde mit seinem Vorschlag an den Bahnvorstand, Bahnorganisationen wie Allianz pro Schiene, den Fahrgastverband und an die Politik herantreten, kündigt die Grüne Liga an. Die Lausitzer Bündnisgrünen begrüßen diesen Vorschlag. Nach Ansicht der Lausitzer Bündnisgrünen könnte die Schaffung einer Direktverbindung nach Prag über die Lausitz und Nordböhmen auch für einen „Push“ bei der Planung des Ausbaus der Bahnstrecke Berlin-Cottbus-Görlitz sorgen. Eine Schnellbahn Prag-Liberec-Görlitz ist bereits seit einigen Jahren immer wieder im Gespräch. Im Dezember vergangenen Jahres war deutlich geworden, dass Berlin-Görlitz nicht vor 2037 kommen solle, weil die Deutsche Bahn nach ihren Kriterien der Verkehrswegeplanung die Trasse als „unwirtschaftlich“ eingestuft hatte (*Quelle: Sächsische Zeitung, vom 21. Februar, gekürzt*).



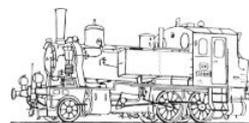
## BOCKERLAS TIPP

**Ansbacher  
Eisenbahnfreunde e.V**



„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 April 2022 so bieten:

Donnerstag, 03. März 2022	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 04. März 2022	<b>10. Workshop „40 Jahre AEF“</b>	Zoom- Meeting
Donnerstag, 10. März 2022	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 11. März 2022	Präsenz- Kellertreff	
Donnerstag, 17. März 2022	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 18. März 2022	<b>Der Westen im Osten – was man im "Modelleisenbahner" so alles über große und kleine Eisenbahnen in der Alt-Bundesrepublik erfahren konnte</b>	Frank Augsburg
Donnerstag, 24. März 2022	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 25. März 2022	Präsenz- Kellertreff	
Donnerstag, 31. März 2022	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 01. April 2022	<b>11. Workshop „40 Jahre AEF“</b>	Präsenz- Vereinsabend
Donnerstag, 07. April 2022	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 08. April 2022	Präsenz- Kellertreff	
Donnerstag, 14. April 2022	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 15. April 2022	<b>Karfreitag – keine Veranstaltung</b>	
Donnerstag, 21. April 2022	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 22. April 2022	Die Eisenbahn als lyrisches Motiv (nach einer Vorlage von Hans- Michael Hechtel)	Thomas Kootz
Donnerstag, 28. April 2022	Modellbau	Bitte in Absprache mit Markus Conrad
Freitag, 29. April 2022	Präsenz- Kellertreff	



### **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!

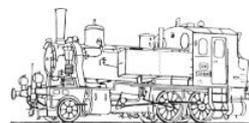
Für alle Mitglieder ohne eigenen email- Account: Unter Wahrung der 3G- Regel (geimpft, genesen, getestet – Kinder gelten als getestet) habt Ihr die Möglichkeit, in das Vereinsheim zu kommen. Dort wird ein virtueller und tatsächlicher Treffpunkt eingerichtet! Natürlich sind auch alle Mitglieder willkommen, die zwar virtuell teilnehmen könnten, aber lieber physisch präsent sind.

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

Sofern es die Lage zulässt, treffen wir uns im Vereinsheim, auch hier gilt 3G.

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. Es gelten ebenfalls die 3G- Regeln.



## IM HEIMAT- BAHNHOF GESEHEN

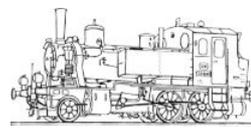
Ansbacher Bilder haben wir in diesem Journal leider nicht, aber dafür aus Lichtenfels. Thomas Fischer von den dortigen Eisenbahnfreunden (EFL) hat sich auf den Weg gemacht.



1116 257 der ÖBB befördert einen Kesselwagenzug zwischen Lichtenfels und Bad Staffelstein. Im Hintergrund ist das Kloster Banz sichtbar. Vom Bahnhof Bad Staffelstein bis zum Kloster läuft man auf direktem Wege unter 1 Stunde (tf)



Mal ein etwas anderer Einsatz für 1116 195 in der „nightjet“- Lackierung: Kesselwagenzug nach Bewältigung der Frankenwaldstrecke bei Verlassen des Bahnhofs Lichtenfels Richtung Süden (tf)



## PRIVATour



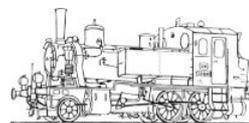
*Sonnenuntergangsstimmung mit Güterzug im Februar (ds)*



*Güterzug bei Treuchtlingen (ds)*



*ALEX- Zug bei Oberschleißheim (FT)*



## Impressum:

Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.  
Philipp- Zorn- Straße 25  
91522 Ansbach

an.rail@web.de  
kontakt@ansbacher-eisenbahnfreunde.de

### Vertretung:

Die Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V. werden vertreten durch  
Frank Augsburg (Vorsitzender),  
Hans Peter Krupp (stv. Vorsitzender),  
Frederik Werner (Finanzen)

Register und Registernummer:  
Amtsgericht Ansbach VR 440

Bild- und Textbeiträge von: Thomas Fischer (TFi, Lichtenfels), Jörg Blaschke (Osnabrück), Franz Tischler (München), Reinhold Fröhlich (rf), Martin Schneider (die Protokollführung), Dirk Sauer (ds), Thomas Kootz (Programm) 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)