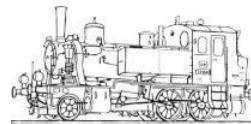


AEF- Journal II/ 2022

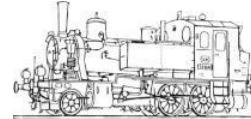
März/ April





Was finde ich wo?

Editorial	3
AEF- Vereinsgeschehen im März/ April	5
Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete	13
Kurz notiert	27
Bockerlas Tipp	35
PRIVATour	37
Das Beste zum Schluß	43
Impressum	43



Liebe Ansbacher Eisenbahnfreundinnen und -freunde,

Der Vereinsausflug zu PIKO in Sonneberg am 18. Juni ist ersatzlos abgesagt. Näheres dazu lest bitte im Vereinsteil.

Leider hat sich in den vergangenen beiden Monaten keine Besserung der Umstände, die uns im täglichen Leben begleiten, eingestellt. Die Welt wandelt nach wie vor am Abgrund, ganz egal, wie laut wir da in den dunklen Wald hineinpfeifen. Und leider ist zu befürchten, daß es über die Zeit ein „Abgrund so oder so“ wird, auch wenn es genügend Menschen gibt, die das nicht hören mögen. Aber eine gute Nachricht gibt es auch: Nach über zwei Jahren mit Schließungen des Vereinsheims und Öffnungen mit Beschränkungen haben wir Mitte April bis auf die Handhygiene (die auch so selbstverständlich sein sollte, Corona hin oder her) alle Zugangsbeschränkungen bis auf weiteres aufgehoben. Das Angebot wird erfreulich gut angenommen. Waren wir über die beiden Winter teils zu dritt oder viert im Vereinsheim, werden inzwischen wieder zweistellige Zahlen erreicht. In Sachen Testung bauen wir weiterhin auf die Vernunft aller, denn Ihr alle habt bewiesen, daß das gerecht fertigt ist. Die Sparte „Mit Abstand betrachtet“ ist mit dem Ende der Beschränkungen auch wieder verschwunden.

Allerdings steht nach mehr als zwei Jahren Notbetrieb im Vereinsheim auch mal eine richtig große Aufräumaktion an. Es ist ein Wunder, daß die ersten Gäste, die wir zu Hans Peters Bilderabend begrüßten durften, nicht vor Schreck gleich wieder rückwärts rausgelaufen sind. Die Räumlichkeiten sind aktuell bestimmt nicht unser Aushängeschild.

Über den März und April dürfen wir auf zwei gelungene Themenabende, zwei Veranstaltungen zu unserem Jubiläum und drei Kellertreffs zurückblicken. Und es ist auch wieder ein vorsichtiger Anstieg der Teilnehmerzahlen bei den Modellbahnabenden zu verzeichnen. Es ist noch längst keine Normalität, aber die Marschrichtung stimmt, und das kann uns alle optimistisch sein lassen.

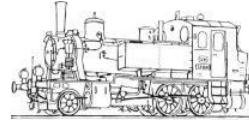
Natürlich hat sich außerhalb unserer vier Wände auch einiges getan. Die letzte „Mallet“ der Harzer Schmalspurbahn hat sich nach 104 Dienstjahren (!) in den Ruhestand verabschiedet. Ein gewisser Ronald Pofalla, seines Zeichens Netzvorstand bei der DB, hat sich ebenfalls aus dem aktiven Bahndienst zurückgezogen. Seine Verdienste sind allerdings im Gegensatz zur Harzer Mallet nicht wirklich zu beziffern. Rein nüchtern betrachtet gibt es in den zurückliegenden beiden Monaten die herausragende Meldung mit Bahnbezug nicht. Lest hierzu mehr in Sparten „Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete“ und „Kurz notiert“.

Ergänzend zur im letzten Journal gebrachten Meldung über eine abermalige Verteuerung des Projekts „Stuttgart 21“ bestand über Ostern die Möglichkeit, diesen ganzen teuren und Beton gewordenen Wahnsinn persönlich in Augenschein zu nehmen. Bei der Betonindustrie knallen bei jedem finanziellen Nachschlag die Korken, ansonsten dürfte es wenig zu feiern geben, weder heute noch in Zukunft. Wer sich von allen bunten Plakaten nicht beeindrucken läßt, sieht „Stuttgart 21“ heute schon als das, was es ist: eisenbahnbetrieblich ein Flaschenhals, ökologisch wenig nachhaltig, ökonomisch wegen sich noch erweisender Nicht- Funktionalität ein Desaster, von den stadtplanerischen Wirkungen werden andere profitieren, aber ganz sicher nicht die Stuttgarter Bevölkerung, und sicherheitstechnisch ist das Machwerk höchst gefährlich. Dafür aber werden 10 Milliarden im Stuttgarter Untergrund versenkt, buchstäblich. Mit einer Verkehrswende hat das nichts zu tun. Irgendwie paßt das ins Bild des Deutschlands von heute, wo alles an- aber nichts vernünftig zu Ende gedacht und gemacht wird. Lest hierzu auch unter „PRIVATour“.

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

Frank Augsburg

Zum Titelbild: Am Osterwochenende 2022 lud die Projektgruppe „Stuttgart 21“ der DB AG im Rahmen des Tags der offenen Baustelle zur Besichtigung des im Baubefindlichen Tiefbahnhofs Stuttgart Hbf ein Näheres dazu im Heft.



An unsere Geburtstagskinder im April und Mai:

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

Heinz BARTELMEß
Bernhard GÖTZ
Werner REIMANN
Richard ILLIG
Thomas FENN



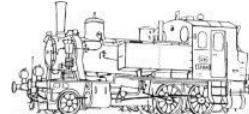
Klang
und
VISION
Inh. Hans-Peter Krupp

HiFi Surround HDTV BluRay 3D
Flachbildschirme Projektoren Leinwände

Gosbertstraße 35 • 91522 Ansbach-Brodswinden

FON: 0981-14872

www.klang-und-vision.de



AEF – VEREINSGESCHEHEN IM MÄRZ/ APRIL 2022

Modellbahn im März/ April

Es geht an verschiedenen Fronten mit kleinen Schritten vorwärts! Die Bauunterlagen für das EG des Ansbacher Bahnhofs sind in der Entstehung, Ziel ist die Herstellung der Gebäude im 3D-Druck. Markus und Göran tüfteln derweil an verschiedenen Schaltmöglichkeiten für die Zugortung auf der Vereinsanlage. Fortschritte sind auch beim Bahnbetriebswerk zu vermelden. Eine Ausschlackgrube konnte wegen veränderter Gleisführung nicht mehr benutzt werden, darum wurde kurzerhand eine neue angelegt. Ein „Kritikpunkt“ waren immer die Bahnhofssignale, die eigentlich Blocksignale darstellen. Na ja – in der jetzigen Ausführung sind sie sogar richtig, wenn die Ausfahrsignale der Zweiggleise mit einer Geschwindigkeitsinformation versehen und die jeweils nachfolgenden Signale Vorsignale wären. Markus hat sich entschieden, auf sämtliche Eventualitäten zu verzichten und vorbildgerechte Ausfahrsignale zu bauen.

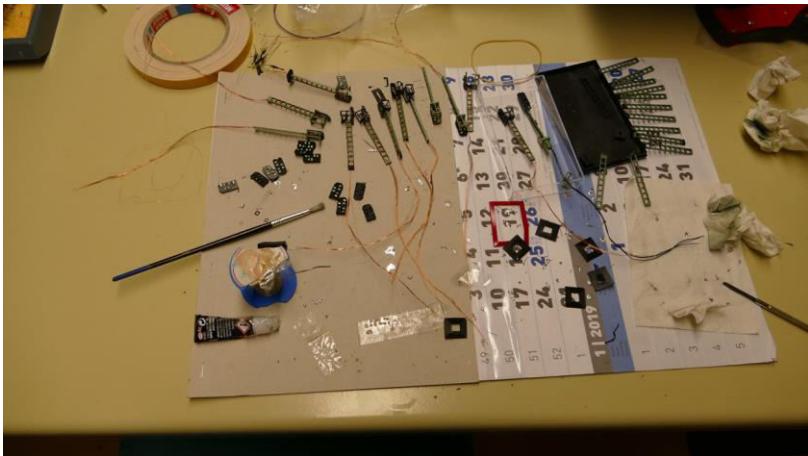
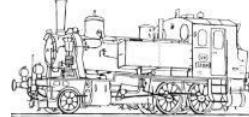
Auf all das dürfen wir gespannt sein.



Wie im wirklichen Leben auch stellt sich heraus, daß der Standort für eine Bahnanlage einfach unzweckmäßig ist, weil sich die Bedingungen (hier: der Gleisplan) geändert haben. Hier hat es die Ausschlackgrube „erwischt“, kurzerhand wird die alte Grube zweckentfremdet und eine neue gebaut. Hans Peter und Wolfgang schaffen sich hier eben...



...und so sieht die neue Ausschlackgrube aus



Derweil entstehen oben auf der Empore die neuen Lichtsignale für die Module. Markus hat sich der Aufgabe angenommen und hat nach ein paar Baumustern mit der Serienproduktion begonnen.



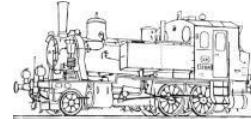
Modellbahntreffs sind auch (und: wieder!) gute Gelegenheiten, sich über neu erworbene Modelle auszutauschen oder Umbau- und Modifizierungsarbeiten zu testen und den interessierten Vereinsfreunden zu zeigen. Markus und Peter.

18. März: „Der Westen im Osten – oder...“

...was man in der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ in der DDR alles über die großen und kleinen Bahnen im Westen erfahren konnte.

(fa) „Der Modelleisenbahner“ war zu DDR-Zeiten Bück-Dich-Ware, für Uneingeweihte nur eher durch Zufall zu ergattern. Und um das in der Regel 32 Seiten dünne Heftchen regelmäßig – also monatlich – mit nach Hause nehmen zu können, brauchte es schon ausgeklügelte Strategien. „Bück Dich“ also.

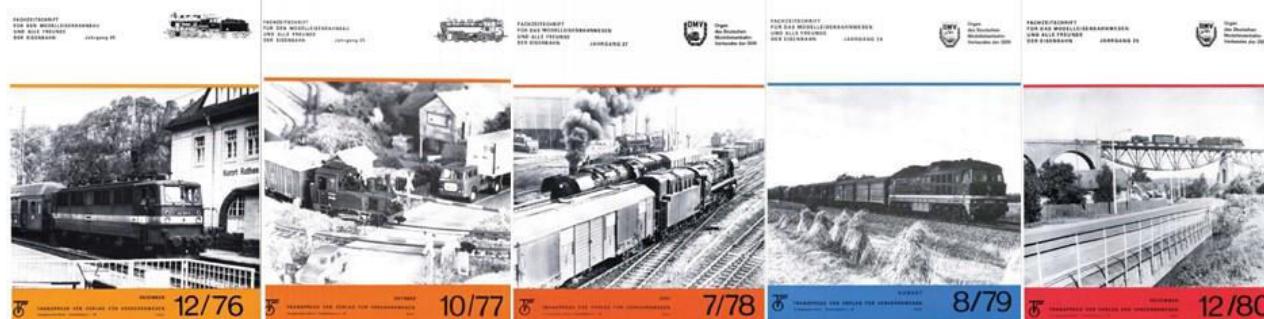
Die Beliebtheit des Modelleisenbahners war nicht etwa durch allzu weite Blicke in den Westen begründet (aber: auch deswegen). Vielmehr vereinte „Der Modelleisenbahner“ mehrere Interessengruppen in einem Heftchen: Anlagenbauer, Fahrzeugbauer, Vorbildeisenbahner mit Sinn für Genauigkeit und Detail, Interessenten an Fahrzeugen aus aller Welt, Tüftler, Bastler und Phantasten. Ja, die gab es in der ehemaligen DDR auch. Und wie bei der Leserschaft des Modelleisenbahners, so gab es auch unter den Autoren fest verteilte „Rollen“, repräsentiert durch Fachleute aller Couleur, welche die Leserinnen und Leser der „Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn“ in all ihrer Vielfalt – nach meiner ganz persönlichen und vollkommen unmaßgeblichen Meinung – ganz exzellent bedienten. Um nur einige stellvertretend zu nennen:



der modelleisenbahner der modelleisenbahner der modelleisenbahner der modelleisenbahner der modelleisenbahner

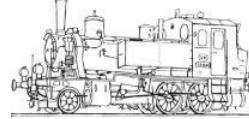


der modelleisenbahner der modelleisenbahner der modelleisenbahner der modelleisenbahner der modelleisenbahner



An diesen Heften aus den 1970er Jahren werden auch die kleinen Veränderungen im Layout des „Modelleisenbahner“ deutlich. Die Aufschrift für das Zielpublikum änderte sich in den 10 Jahren von „Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn“, über „Fachzeitschrift über das Modelleisenbahnwesen und alle Freunde der Eisenbahn“ (ab 1/1978) hin zu „Fachzeitschrift über das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs“ (ab 1/1981). Ab Heft 1/1978 gab es die Titelvignette nicht mehr, stattdessen das Logo des DMV samt Aufschrift.

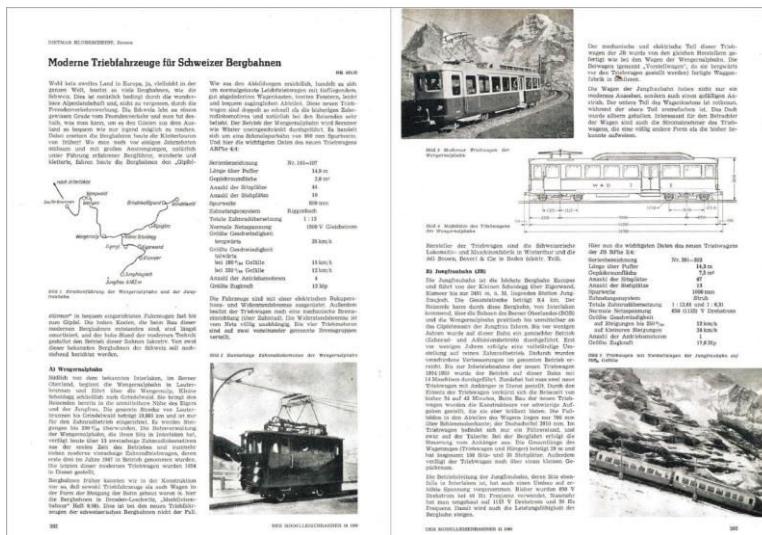
- Günter Fiebig und Prof. Dr. Harald Kurz aus Dresden, die vor allem Beiträge zum Eisenbahnbetrieb und zu verkehrswissenschaftlichen Themen verfaßten, Günter Fiebig schrieb außerdem eine zwölfteilige Serie über die Berlin-Anhaltische Bahn
- Wolfgang Bahnert aus Leipzig, den ich schon mal in einer Kalendergeschichte vorgestellt habe und der vor allem durch seine vielen Bauanleitungen für Lokomotiven bekannt wurde,
- Joachim Focke aus Leipzig, der auf seinen Modellbahnen mehr noch als andere viel selber bastelte, inklusive Weichen, Gleise usw. und dies auch regelmäßig im Modelleisenbahner publizierte,
- Klaus Müller aus Leipzig, der über mehrere Jahre hinweg eine spurweitenübergreifende Serie über die richtige Wartung und Pflege von Modellbahnfahrzeugen schrieb,
- Joachim Schnitzer aus Kleinmachnow, der seine Modellbahnen präsentierte und Bauanleitungen für Wagen und Gebäude veröffentlichte,
- Günter Feuereiß aus Plauen (V.), der zahlreiche Berichte zu aktuellen und historischen Fahrzeugen veröffentlichte,
- Gottfried Köhler aus Berlin, der neben Bätzold und Weisbrod viele Beiträge für das „Schiene Fahrzeugarchiv“ schrieb.
- Günther Barthel und Günter Fromm aus Erfurt, die in ihren Beiträgen vor allem auf historische Authentizität Wert legten, aber praktische Tips und Beispiele für die Gestaltung von Modellbahnanlagen gaben,
- Dieter Bätzold und Manfred Weisbrod aus Leipzig, die sich vor allem den Vorstellungen originaler Baureihen widmeten,
- Fritz Hornbogen aus Erfurt, der für viele Fachbeiträge zum Selbstbau von Gleisen, Weichen und Zubehör verantwortlich zeichnete,



„Der Modelleisenbahner“ hatte ein festes Grundgerüst: Titelbild, zweite Umschlagseite, Leitartikel, Anlagenvorstellung (privat, Arbeitsgemeinschaft), Lokfoto des Monats meistens mit einem Lokbildderarchiv, über die Eisenbahnen aus aller Welt, Mitteilungen des Deutschen Modelleisenbahner-Verbandes (DMV), Vorstellung selbst gebauter Modelle (auf der dritten Umschlagseite), Rücktitel. Das Design war bis Anfang der 1980er Jahre eher schlicht und vor allem s/w.

Was nicht in die eben genannten Kategorien paßte, machte den überwiegenden Teil des Heftes aus: Bauanleitungen, Streckenbegehung, „Die Seite für den Anfänger“, Berichte über DMV- Fahrten, die es zu DDR- Zeiten recht reichlich gab, Historisches, Vergnügliches, Leserbriefe...

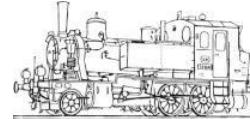
Und eben auch – das war ja Thema des Abends – den Blick in den Westen. Eine Systematik gab es allenfalls darin, daß die Nürnberger Spielwarenmesse alljährlich stattfand und es hierzu im zweiten Quartal einen meist umfassenden Bericht im Modelleisenbahner gab. Ansonsten lebten die Autoren – wegen der bestehenden restriktiven Grenze zwischen beiden deutschen Staaten (man mag sich das heute kaum noch vorstellen!) – von dem, was sie eben kriegen konnten. Und das allerwenigste dürfte als offizielle Briefpost in der Redaktion des Modelleisenbahners eingegangen sein. Die meisten Berichte, Bilder, Anleitungen und Zeichnungen dürften als „Geschenksendung! Keine Handelsware!“ den Weg vom Westen in den Osten gefunden haben. Wer sich jetzt über den Code wundert: Diese Formal wurde auf alle „Ost- Pakete“ geschrieben, die an Weihnachten und Geburtstagen aus dem Westen geschickt wurden und in die man auch mal das eine oder andere abseits der üblichen Geschenkewunschliste reingepackt hat. Oft genug als vermeintlich „zufälliges“ Verpackungsmaterial.



Im Heft 11/ 1960 wurden neue Triebwagen für die Schweizer Bergbahnen vorgestellt

Wie gesagt: Man mag sich das heute – mehr als 32 Jahre nach dem Mauerfall – kaum noch vorstellen, aber so war es.

Um ein gutes Gesamtbild über die Berichterstattung im Modelleisenbahner über alles aus dem Westen zu erhalten, bin ich nicht nur vor „meinen“ ersten Modelleisenbahner gegangen (Heft 11/1971), sondern bis Anfang der 1960er Jahre. Alles hier vorzustellen, ist nicht möglich. Es gab Hefte mit mehreren Artikeln, und dann auch wieder solche ohne einen einzigen. Mit dem Abstand von über 40 Jahren läßt sich sagen: Der Grundton der Autoren war irgendwo zwischen sachlich-fachlich nüchtern bis wohlwollend. Vor allem hinter der sachlich-fachlichen Nüchternheit verbargen sich – vor allem was den Modellbau anging, aber auch bei der großen Eisenbahn – deutliche Seitenhiebe auf die Eisenbahn und Modellbahn in der DDR. Was blieb den Autoren auch weiter übrig, als jegliche Begeisterung für Anfänge bei der Drehstromtechnik, für schnelle Loks und Züge mit 200 km/h und mehr und dergleichen mehr in routinierte Beschreibung zu packen? Wer wirklich etwas von der Materie verstand, kapierte die Seitenhiebe sehr wohl. Und wer von der Materie nichts verstand – so wie ich zu Beginn der 1970er Jahre als nicht einmal 6-jähriger Bub – begeisterte sich einfach nur an der Granatenform der E03 und daran, daß mein Papa mir vorlas, die Lok führe 200 km/h schnell...

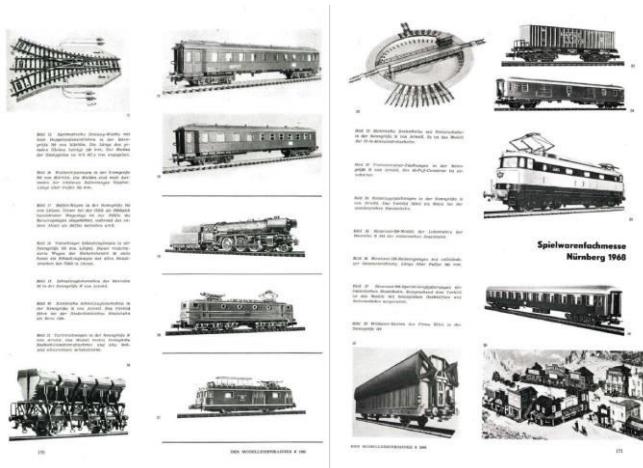


Neben all den Meldungen, Berichten und Reportagen aus dem Modelleisenbahner erinnere ich mich besonders (warum auch immer?) an Willy Wendler aus (damals) West-Berlin. Er hatte eine über 600 m² große Anlage in Spur 0 aufgebaut und dazu ein entsprechendes Stockwerk angemietet. Dann kam die Eigenbedarfskündigung (ein Wort, das ich damals nicht verstand), „...und Wendler mußte weichen.“ Die Anlage verschwand irgendwo, was ich für den Mann als sehr tragisch empfand.

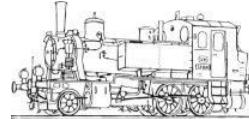
Ach ja: Mal abseits der Nürnberger Spielwarenmesse und der Modellvorstellungen – die Authentizität der Modellbahnvereine, Lokbastler und sonstiger Eisenbahnfreunde, die neben den Großen das große Mosaik unseres Hobbys eben erst komplett machen, kann ich weder aus damaliger noch aus heutiger Sicht in irgendeiner Weise belegen. Und ganz ehrlich: Ich will es auch gar nicht. Warum? „Der Modelleisenbahner“ der 1970er Jahre ist für mich ein Stück Kindheit und Jugend, durch den ich gerne die Einladung zum Blick in den Westen angenommen habe. Zumal meine Verwandtschaft (Nein: keine Kritik) meinte, mir mit Matchbox was Gutes zu tun. Im Prinzip hat sie das ja auch: Ir-gendwann habe ich mal den ganzen Autokram gegen Modelleisenbahnen eingetauscht. Ob es ein gutes Geschäft war? Aus heutiger Sicht: Für mich schon.



Ein Bericht über die größte Dampflokomotive der Welt – den „Big Boy“ – fehlte nicht, hier im Juniheft 1965



Auch die regelmäßigen Berichte über die Spielwarenfachmesse in Nürnberg waren über lange Jahre nicht wegzudenken. Das Juniheft 1968 widmete dem Ereignis drei Doppelseiten!



Die Triebfahrzeuge für diesen Hochleistungs schnellverkehr gab die DB im Jahre 1961 im Auftrag. Nach Vorschlägen von Henschel für das Fahrzeugteil und von SSW für die elektrische Ausrüstung wurden vier Co'Co'-Lokomotiven für 200 km/h Höchstgeschwindigkeit als Prototypen gebaut und die erste von ihnen im Februar 1965 als E 03 001 in Dienst gestellt. Bei der Umzeichnung der Lokomotiven nach dem UIC-Codex bekamen sie die Betriebsnummern 103 001 bis 103 004. Das Leistungsprogramm für die Lokomotiven sieht die Beförderung von 400-t-Fernschnellzügen in der Ebene und von 300-t-Fernschnellzügen auf einer Steigung von 5 Promille mit 200 km/h vor. Wei-

Umlaufplan von Bo'Bo'-Lokomotiven der Baureihe 110 für den schweren Schnellzugdienst zeigte, daß der Haupttransformator der 103 eine zu geringe Dauerleistung besitzt.

Das vor einigen Jahren aufgestellte neue Schnellfahrprogramm der DB sieht vor, daß TEE- und F-Züge mit 200 km/h, D-Züge mit 180 km/h, Eil- und Containerrüge mit 140 km/h, sowie TEEM- und S-Güterzüge mit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit gefahren werden sollen. Die Anhängemasse der TEE- und F-Züge soll bis zu 400 t und die der D-Züge bis zu 800 t betragen. Für diese Leistungen sind die Lokomotiven der Baureihe 110 und 112 nicht mehr ausreichend. Es ist vor-

Bild 1 Prototyp



DER MODELEISENBAHNER 1 1972

Bild 2 Serienlokomotive



Fotobeschaffung: Verfasser

17

Im Heft 1/ 1972 wurde die BR 103.1 im Vergleich zur Nullserie vorgestellt, zwei Monate später folgte die ausführliche Beschreibung. Ich war damals 6 Jahre alt und diese Lok hat mich damals schon begeistert – und tut es noch!

Bild 3 An einem interessanten Umbau machte sich ein anderer Leser (BRD). Er baute die von mir der DR nach, die aus den ehemaligen SNCF-Chassis-Lokomotiven 121 E und der VES-M der DB entstanden. Die Lokomotive entstand aus einem verdeckten Rahmen, der Tender einem von Märklin. Einige Teile wurden aus Messing selbst gefertigt.
Foto: P. Driesch, Mieseler-Heide



3

4

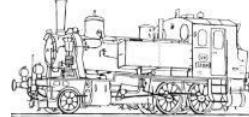
Bild 4 Der unserm ständigen Lesern schon bei früheren Veröffentlichungen beigetragene Modellbauer Joachim Petersen aus Wettbergen (BRD) bevorzugt den Nachbau von historischen Fahrzeugen. Dieses Mal ist es ein ausdrücklicher Niederschleswagen der ZZD zum Transport von LKW.
Foto: J. Petersen, Wettbergen



Vorgestellt wurden auch selbst gebaute Modelle, hier vom Leser Udo Barthold aus Seelze. Die Authentizität der Leser des „Modelleisenbahners“ in der damaligen Bundesrepublik konnte und kann durch mich freilich nicht geprüft werden, da aber bestimmte Namen immer wieder auftauchten, dürften es reale Personen gewesen sein.



Einfach nur TT- Katalog und die „Modellbahnpraxis“, hier zur Verfügung gestellt durch unseren Vereinsfreund Göran Sturm



22. April: Bilder aus den letzten 15 Jahren

Eigentlich war für den Abend ein anderes Thema geplant: „Die Eisenbahn als lyrisches Motiv“. Wegen kollidierender Termine beim Referenten sprang kurzerhand Hans Peter Krupp ein und zeigte Bilder aus den letzten 15 Jahren. Denn da wurde die erste digitale Kamera gekauft. Freilich kann hier nur eine kleine Auswahl gezeigt werden, das galt auch für die Bildauswahl für den ganzen Abend. In Wirklichkeit hatten sich über die Jahre nur bei Motiven mit Bahnbezug einige Tausend Bilder angesammelt.

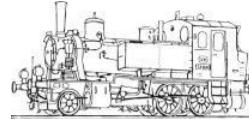
Bemerkenswert an dem Abend: Wir durften zum ersten Mal seit Beginn der Pandemie wieder Gäste begrüßen und hoffen, das auch in Zukunft wieder tun zu können



Das erste Mal seit über zwei Jahren wieder ein Vereinsabend mit Gästen! Hier wird noch der mobile Hotspot eingerichtet



Im Australischen Outback...



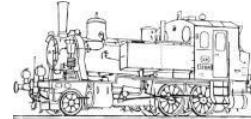
Wenn in den USA angeheizt wird, ist die Bezeichnung „Maschinchen“ eine glatte Untertreibung...



Die Situation im Bahnhof Ansbach, fotografiert vom Turm der Ludwigskirche aus.

Fahrt zu PIKO am 18. Juni abgesagt!

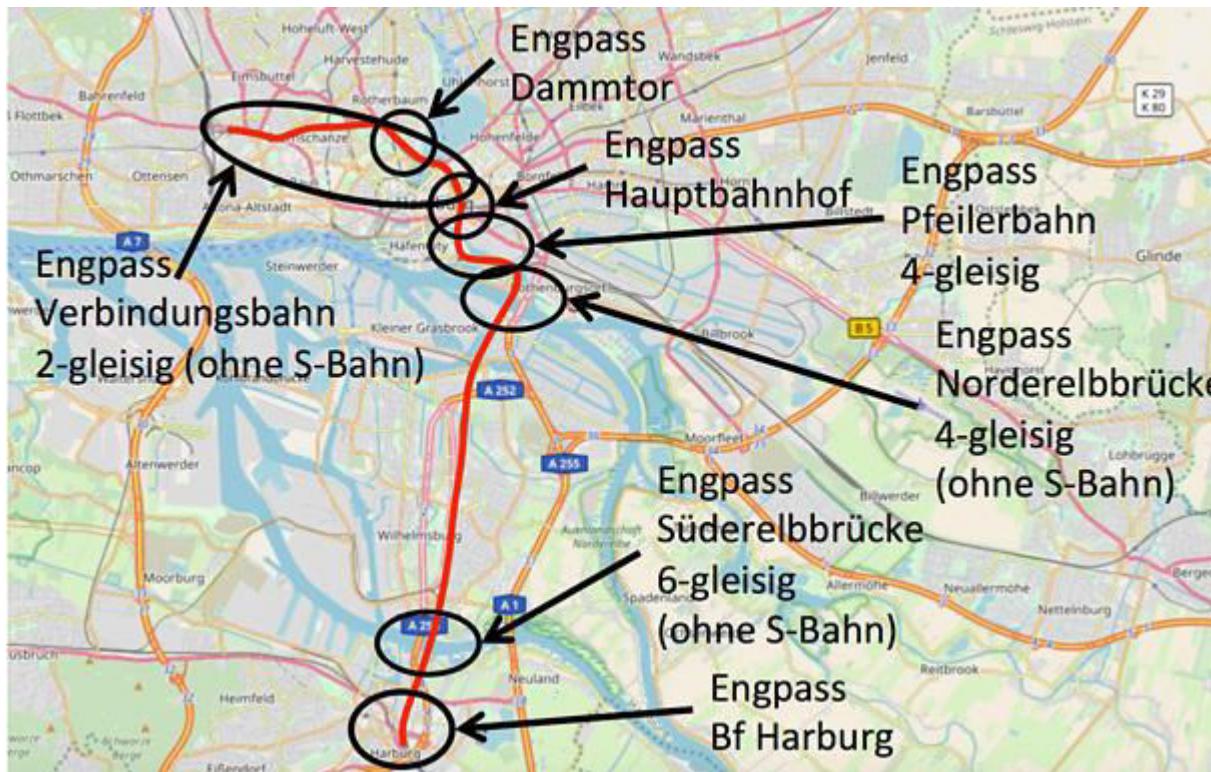
Noch vor 8 – 10 Wochen hatten wir für diesen Tag noch einen Plan A und einen Plan B. Thomas Kootz hatte bereits sehr bald heuer die Fahrt akribisch geplant, daß es mit dem BayernTicket paßt. Zusätzlich kümmerte sich Thomas Fenn darum, alternativ anlässlich unseres diesjährigen Jubiläums, uns an eine Dampfzugfahrt anzuklinken. Letzter Plan erfuhr einfach zu wenig Unterstützung, abgesehen davon fällt die Fahrt mit dem Dampfzug ohnehin aus, vermutlich aus Mangel an Interesse. Und angesichts nicht kalkulierbarer Risiken im Zusammenhang mit dem 9€- Ticket haben wir uns entschieden, die Fahrt mit eben diesem Angebot zu dem Zeitpunkt jedenfalls ganz sausen zu lassen später nachzuholen. Das Interesse an einem Besuch bei PIKO war eh gleich Null und die Alternative – Besuch der Stadt Lauscha – läuft uns nicht weg, so daß eine Durchführung der Fahrt im September aus heutiger Sicht realistisch ist. Die Begründung ist ganz einfach: Die Auslastung der Züge ist schlicht nicht kalkulierbar. Realistischerweise könnte die Fahrt nur mit Mitgliedern stattfinden, die in der Lage sind, zwei Stunden hinwärts und auch wieder retour im RE zu stehen. Mehr kann niemand garantieren.



WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALSEREIGNETE

Hamburg: Machbarkeitsstudien für Bahngroßprojekte ohne Konzept und Kontrolle

Der Senat, das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMVI) und die DB haben drei mehrere Millionen Euro teure Studien für potenziell milliardenschwere Bahnprojekte in Hamburg in Auftrag gegeben:



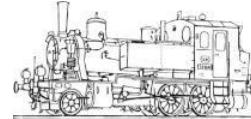
Grafik Prellbock Altona.

1. Studie zum Ausbau/Nutzung der Güterumgehungs bahn für den Schienenpersonenverkehr (Senat und DB)
2. Studie zu einer zweiten Eisenbahnquerung im Westen Hamburgs (BMVI)
3. Machbarkeitsstudie zum Bau des sogenannten Verbindungsbahn-Entlastungstunnels für die S-Bahn vom Hauptbahnhof bis nach Altona (BMVI und Senat).

Die Auftragsvolumina für alle drei Studien zusammen belaufen sich auf einen mittleren einstelligen Millionenbetrag. Das ist für Machbarkeitsstudien schon sehr viel Geld.

Die Vergabe für alle drei Studien zeichnet sich durch folgende gravierende Mängel aus:

- Hohe Intransparenz, obwohl zumindest eine Studie im EU-Amtsblatt ausgeschrieben wurde.
- Drei unterschiedliche Auftraggeber. Das bedeutet in der Folge keine Koordination der Studien mit- und untereinander, obwohl es zentrale Schnittstellen zwischen allen drei Projekten gibt. Ein intensiver Blick auf alle drei Herausforderungen ist für eine erfolgreiche Projektrealisierung unverzichtbar.
- Die detaillierte Aufgabenstellung für jede einzelne der drei Studien wird unter Verschluss gehalten! Die Auftragnehmer der einzelnen Studien wurden nicht einmal über die anderen beiden parallel vergebenen Studien informiert.
- Ein übergreifendes Konzept für die Entwicklung des Bahnverkehrs in Hamburg, in das die Einzelstudien eingepasst werden müssten, fehlt.



- Klimaschutzaspekte sind in den Aufgabenstellungen dieser Studien nicht enthalten.
- Die Auftragnehmer wurden verpflichtet, sich während der Erstellung der Studie nicht mit kritischen Initiativen und Bahnverbänden zu treffen.
- Das vielbeschworene Dialogforum wurde nur in die Erstellung der Studie Nr. 1 eingebunden.
- Die Studien wurden überhaupt nur nach langem Zögern und nur nach massivem Druck von Dritten vergeben. Es hat den Anschein, als arbeiteten Stadt, BMVI und DB eher lustlos die gestellten Aufgaben ab. Dabei können die Ergebnisse dieser Studien wegweisende Auswirkungen auf den Bahnverkehr in Hamburg in den nächsten 50 Jahren haben.

Angesichts der Bedeutung der Studien für den künftigen Bahnverkehr wird sich Prellbock aktiv in die Diskussion um die Erstellung der Studien und die Studienergebnisse einmischen.

Als erste Schritte fordert Prellbock:

- Veröffentlichung der detaillierten Aufgabenstellung für die drei Studien. Da der Zuschlag für alle Studien schon erteilt wurde, entstehen daraus für die im Vergabewettbewerb unterlegenen Ingenieurbüros keine Nachteile.
- Öffentliche Diskussion der Aufgabenstellung im Dialogforum.
- Vorlage und Veröffentlichung der Zwischenberichte der Studien.
- Einbindung der Studien in die Hamburger Klimaschutzziele.
- Erarbeitung eines Kriterienkataloges für die jetzigen und zukünftigen Studien. Die Abarbeitung dieser Kriterien muss ggf. als Zusatzauftrag an die Ersteller der Studien vergeben werden.

Prellbock wird in den nächsten Wochen einen Kriterienkatalog vorlegen, denen Studien unter heutigen Aspekten genügen müssen.

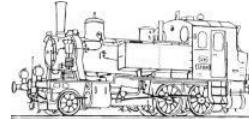
Dazu Michael Jung, Sprecher von Prellbock Altona e.V.: "Es ist schon erstaunlich, mit welch vorsätzlich mangelnder Professionalität von DB, BMVI und Stadt millionenschwere Studien für den weiteren Ausbau des Bahnverkehrs in Hamburg vergeben werden, deren Ergebnisse massive Auswirkungen auf die Entwicklung des Schienenverkehrs in Hamburg in den nächsten 50 Jahren haben. Bei allen Studien scheint bei der Vergabe die Berücksichtigung von Klimaschutzaspekten keine Rolle gespielt zu haben. Damit verfehlten diese Studien, bevor sie überhaupt fertiggestellt sind, schon jetzt die Klimaschutzzvorgaben durch das Bundesverfassungsgericht (Quelle: PM der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V., vom 03. März).

Letzte aktive Harzer „Mallet“-Dampflok geht mit 104 Jahren in den Ruhestand



Bildquelle: HSB/Heide Baumgärtner.

Sie prägen bereits seit dem Jahre 1897 den Verkehr auf dem Streckennetz der heutigen Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB), die Dampflokomotiven der Bauart „Mallet“. Im Mai schickt das kommunale Bahnunternehmen mit der 99 5906 nun die derzeit letzte noch einsatzfähige Vertreterin mit mehreren Abschiedsfahrten in den Ruhestand.



Die HSB beabsichtigt jedoch die Reaktivierung einer anderen Lok dieser markanten Gattung zum Jubiläum „125 Jahre Harzquer- und Brockenbahn“ im Jahre 2024.

Die im Jahre 1918 in Karlsruhe gebaute 99 5906 gehört mit ihren 104 Lebensjahren eigentlich noch zu den jüngeren Harzer Lokomotiven der Bauart „Mallet“. Sie wurde 1920 durch die damalige Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) erworben und im Nummernschema als NWE 41II eingereiht, nachdem sechs der 1914 an die Heeresfeldbahnen abgegeben „Mallets“ nach dem 1. Weltkrieg nicht mehr heimgekehrt waren. Insgesamt hatten die schmalspurigen Bahngesellschaften im Harz – dazu zählten neben der NWE auch die Gernrode- Harzgeroder Eisenbahn (GHE) sowie die Südharz-Eisenbahn (SHE) – 28 Lokomotiven der technisch besonderen Gattung zwischen 1897 und 1923 beschafft. Ihre spezielle Konstruktion mit dem vierzylindrischen und zweigeteilten Triebwerk war ideal für die bogenreichen Schmalspurstrecken im Harz geeignet. Namensgeber für die Bauart war der Schweizer Anatole Mallet, der die Antriebstechnik im Jahre 1884 entwickelt hatte.

Auf dem Streckennetz der heutigen Harzer Schmalspurbahnen verblieben nach dem zweiten Weltkrieg noch insgesamt sechs Exemplare der ehemaligen NWE-„Mallets“. Davon befinden sich mit den Lokomotiven 99 5901 (Bj. 1897), 99 5902 (Bj. 1897), 99 5903 (Bj. 1898) und der 99 5906 noch heute vier Exemplare im Bestand der HSB. Einsatzfähig ist derzeit allerdings nur noch die 99 5906. Aufgrund des bevorstehenden Fristablaufs mit anschließend umfangreich notwendigen Kesselarbeiten sowie der im Vergleich zu den übrigen HSB-„Mallet“- Lokomotiven geringen Leistungsfähigkeit sind ihre Tage im aktiven Dienst nun jedoch gezählt. Die 99 5906 wird künftig als museales Exponat in dem von der Interessengemeinschaft Harzer Schmalspurbahnen e. V. (IG HSB) betreuten Lokschuppen des Bahnhofs Hasselfelde zu sehen sein.

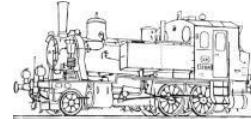
Um die derzeit letzte einsatzfähige „Mallet“ würdig in den Ruhestand zu schicken, gibt die HSB allen Fans der besonderen Bauart bei verschiedenen Sondereinsätzen noch einmal ausführlich Gelegenheit, sich zu von „ihrer“ 99 5906 verabschieden. So veranstaltet das Unternehmen am 5. Mai eine Fotofahrt mit vielen Unterwegshalten auf der alten Stammstrecke der Maschine von Nordhausen nach Wernigerode. Einen Tag später wird die Lokomotive dann den Traditionszug von Wernigerode zum Brocken bespannen und somit noch ein letztes Mal den höchsten Berg des Harzes erreichen. Eine weitere Fotofahrt veranstaltet die HSB am 7. Mai. Diesmal führt die Tour mit vielen Fotohalten von Wernigerode nach Gernrode. Und auch in den fahrplanmäßigen Verkehr wird die 99 5906 noch ein letztes Mal zurückkehren. Am 13. und 14. Mai wird die Lok auf der Selketalbahn jeweils ganztägig anstelle eines Triebwagens eingesetzt, wobei es dann auch zu Begegnungen mit der ebenfalls planmäßig im Selketal fahrenden Dampflok 99 6001 (Bj. 1939) kommen wird. Eine weitere Sonderfahrt führt der Freundeskreis Selketalbahn e. V. mit der Lokomotive am 8. Mai von Quedlinburg zum Brocken und zurück nach Wernigerode durch, während die endgültige Abschiedsfahrt dann am 15. Mai von der IG HSB von Nordhausen nach Hasselfelde veranstaltet wird.

Doch die zahlreichen Fans der „Mallet“-Bauart müssen im Harz nicht für immer auf die markante Loktype verzichten. Im Zuge des in zwei Jahren anstehenden Jubiläums „125 Jahre Harzquer- und Brockenbahn“ hat die HSB die Reaktivierung einer 1897 gebauten „Mallet“-Lokomotive vorgesehen, die noch zur Ursprungsausstattung der damaligen NWE gehört. Informationen und Tickets zu den von der HSB veranstalteten Abschiedsfahrten sind ab sofort auf der Homepage des Unternehmens unter www.hsb-wr.de sowie telefonisch unter 03943/558-0 erhältlich. Die beiden Vereine halten Informationen und Fahrkarten für ihre Sonderfahrten unter www.selketalbahn.de und www.ig-hsb.eu bereit (Quelle: PM der HSB, vom 04. März).

Rheinland-Pfalz/Grand Est: 25 Jahre Bahnverbindung Winden-Wissembourg

„Vor 25 Jahren wurde die erste grenzüberschreitende Bahnverbindung zwischen Winden und Weißenburg/Wissembourg reaktiviert. Sie wurde zu einer Erfolgsgeschichte, die immer weiter an Fahrt gewinnt und Maßstäbe für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik setzt“, sagte Ministerpräsidentin Malu Dreyer am 03.03.2022 anlässlich des Jubiläums der Bahnstrecke in Weißenburg.

Die Région Grand Est und das Land Rheinland-Pfalz engagieren sich mit Nachdruck gemeinsam mit den Nachbarn in Baden-Württemberg und im Saarland für die Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Personennahverkehrs. Im Rahmen dieses Projektes wird auch der grenzüber-



schreitende Verkehr zwischen Neustadt – Wissembourg und Strasbourg sowie zwischen Wörth - Lauterbourg und Strasbourg weiter intensiviert.



Bildquelle: Staatskanzlei Rheinland- Pfalz

„Die Voraussetzungen für nachhaltige und kundenorientierte Personennahverkehrsangebote sind gemeinsame Fahrzeuge, vertaktete Fahrpläne, digitalisierte Kundeninformationen und ein gemeinsames Tarifsystem. Diesem Ziel kommen wir immer näher. Im Juli 2021 konnten wir den Prototyp des ersten grenzüberschreitenden Fahrzeugs vorstellen, der ab dem Fahrplanwechsel 2024 für die umsteigefreien Direktverbindungen eingesetzt werden soll“, erläuterte die Ministerpräsidentin. Sie dankte allen Beteiligten, die sich für dieses umfangreiche Projekt engagieren und es auf einen europarechtlich sicheren Weg gebracht haben.

Der Ausbau der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen bringe in vielen Bereichen Verbesserungen und setze ein deutliches Signal für Europa. „Der verbrecherische Angriffskrieg von Putin führt uns deutlich vor Augen, wie wichtig es ist, dass die demokratischen Staaten Europas eng zusammenarbeiten und sich aufeinander verlassen können“, sagte Ministerpräsidentin Malu Dreyer.

„Die gemeinsame Arbeit zur Veröffentlichung der europaweiten Ausschreibung ist in der Endphase. Sie wird in wenigen Wochen im EU-Amtsblatt zu finden sein“, so der Beauftragte der Ministerpräsidentin für grenzüberschreitende Zusammenarbeit, Werner Schreiner. Nach seinen Aussagen sind die beteiligten Aufgabenträger derzeit am „Feinschliff“ der Unterlagen für die Betriebsausschreibung, so dass für die Unternehmen klare Rahmenvorgaben erkennbar seien. „Ein wesentliches Faktum für die Umsetzung des gesamten Angebotes ist die Berücksichtigung der noch notwendigen Bauarbeiten, die insbesondere auf der französischen Seite noch durchzuführen sind“, so der Beauftragte. Er bedankte sich zugleich bei den Mitarbeitern der Aufgabenträger, die sich gemeinsam trotz der Erschwernisse durch die Pandemie jede Woche zu mehreren Videobesprechungen treffen.

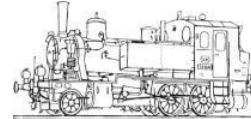
Marc Ehret, Standortleiter in Reichshoffen, wo die neuen grenzüberschreitend einsetzbaren Fahrzeuge produziert werden, wies in seinem Bericht über den Entwicklungsstand darauf hin, dass gegen Ende des Jahres 2022 auch am Grenzübergang bei Wissembourg die ersten Testfahrten des „Régiolis TFL“ vorgesehen seien (Quelle: PM Staatskanzlei Rheinland- Pfalz, vom 07. März, gekürzt)

Hessen: Viergleisiger Ausbau Frankfurt (West) – Bad Vilbel schreitet voran

Das Großprojekt „Eigene Gleise für die S6“ geht voran. Ende 2023 sollen die Fahrgäste mit der S-Bahn über eigene Gleise und damit getrennt von den Fernverkehrs- und Regionalzügen pünktlicher und in einem regelmäßigen 15-Minuten-Takt fahren.

Mittlerweile ist der [Bahndamm zwischen Frankfurt \(West\) und Bad Vilbel](#) auf zehn von 13 Kilometern so weit verbreitert, dass darauf zwei zusätzliche Bahngleise errichtet werden können. Außerdem hat die Deutsche Bahn (DB) in den letzten Jahren 1,5 Kilometer Stützwände gebaut, auf einer Länge von etwa 20 Kilometern die Oberleitungen erneuert, vier neue Hilfsbrücken eingehoben, drei Brücken fertiggestellt und bei weiteren fünf mit dem Bau begonnen.

Die ersten neuen Gleise sind ebenfalls schon in Betrieb: Zweieinhalf Kilometer Strecke zwischen Eschersheim und Frankfurt (Main) West hat die DB bereits im August 2020 fertiggestellt. Seitdem fahren die Züge dort nicht mehr auf dem alten, sondern auf einem neu gebauten, zusätzlichen



Gleis. Das erste der beiden bestehenden Gleise konnte so außer Betrieb genommen und umgebaut werden, damit Platz für den neuen Haltepunkt Ginnheim entsteht. Gleichzeitig begann die DB mit dem Bau des vierten Gleises. Diese Arbeiten sind seit Sommer letzten Jahres beendet.



Fotos DB Netz AG, veröffentlicht mit der PM

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse entlang der Bahnstrecke und um den laufenden Bahnbetrieb so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, verläuft nahezu der gesamte viergleisige Streckenausbau in komplexen Teilschritten. Schließlich errichtet die DB die neuen Gleise nicht nur auf engem Raum inmitten der Großstadt. Die Strecke wird vielmehr weiterhin täglich von rund 300 Zügen befahren. Um die Reisenden trotz des anspruchsvollen Baupensums möglichst wenig einzuschränken, ist es weiterhin Ziel der Deutschen Bahn, „unter dem rollenden Rad“ zu bauen und die Sperren der Strecke möglichst auf die Sommerferien zu konzentrieren.

Auch 2022 steht wieder eine Sommersperrpause an. Der Schwerpunkt der Arbeiten liegt in diesem Jahr auf dem Strecken-Abschnitt zwischen Frankfurter Berg und Bad Vilbel. Im Sommer baut die DB hier nicht nur den Bahndamm aus und errichtet die notwendigen Stützwände, sondern montiert auf einer Länge von zweimal rund acht Kilometern die beiden neuen Fernbahngleise. Außerdem stehen Oberleitungsarbeiten, der Rück- und Neubau von Weichen sowie der Bau von Schallschutzwänden auf dem Programm.

Hierzu ist es erforderlich, die Strecke vom 9. Juli bis zum 5. September acht Wochen lang komplett zu sperren. Während die Züge des Regional- und Fernverkehrs über Umleitungen fahren, richtet die S-Bahn für die Fahrgäste der S6 in dieser Zeit einen Schienenersatzverkehr mit Bussen ein.

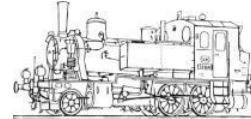
Einschränkungen aufgrund der Bauarbeiten erwarten die Reisenden bereits vier Wochen vor der Totalsperrung. Vom 13. Juni bis zum 9. Juli kann der Zugbetrieb nur eingleisig stattfinden. Die S-Bahn fährt dann weiterhin. Es wird aber Abweichungen vom gewohnten Fahrplan geben.

Der Baufortschritt fordert aber nicht nur Geduld von Reisenden und Pendlern, auch für Anwohner werden Veränderungen in der Verkehrsführung vor Ort spürbar. Am 18. März 2022 plant die DB die beiden beschränkten Bahnübergänge in der Berkersheimer Bahnstraße in Berkersheim und am Berkersheimer Weg am Frankfurter Berg endgültig zu schließen. In Eschersheim schließt der Bahnübergang am Lachweg voraussichtlich zum 10. Juli 2022 dauerhaft.

Um die Menschen vor Ort hierüber und über den weiteren Verlauf der Bauarbeiten zu informieren, bietet die DB am 10., 15. und 17. März digitale Infoveranstaltungen an. Die Veranstaltungen beginnen jeweils um 17 Uhr. Die Einwahldaten sind unter www.s6-frankfurt-friedberg.de abrufbar. Projektmitarbeiter der DB stellen den aktuellen Stand der Arbeiten vor, nehmen Hinweise auf und beantworten Fragen. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich.

Die Bauarbeiten für das Bahnprojekt „Eigene Gleise für die S6“ haben 2017 begonnen. Zwischen Frankfurt (West) und Bad Vilbel entstehen seitdem zwei neue zusätzliche Gleise für die S-Bahn. Gleichzeitig errichtet die DB acht neue Eisenbahn-, Straßen-, Geh- und Radwegüberführungen, einen komplett neuen Haltepunkt in Ginnheim und 19 Kilometer Schallschutzwände. Nach der Inbetriebnahme dieser ersten Baustufe Ende des kommenden Jahres folgt der Ausbau der Strecke zwischen Bad Vilbel und Friedberg. Für diesen zweiten Teil des Vorhabens läuft gerade das Genehmigungsverfahren.

Das Bahnprojekt „Eigene Gleise für die S6“ ist Teil des Infrastrukturrealisierungsprogramms Frankfurt RheinMainplus, das gemeinsam vom Bund, dem Land Hessen, der Stadt Frankfurt am Main,



dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und der DB AG für die Mobilitätswende vorangetrieben wird. Weitere Informationen unter: www.FRMplus.de (Quelle: PM der DB AG, vom 08. März).

Sachsen: DB Regio schreibt Schienenfahrzeuge für das Elektro-Netz Oberelbe aus

Die DB Regio AG hat im Amtsblatt der Europäischen Union die Beschaffung von Schienenfahrzeugen für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr im Elektro-Netz Oberelbe und ggf. dazugehöriger Dienstleistungen in zwei Losen ausgeschrieben ([2022/S 048-125584](#)).

Los 1: Elektrische Schienenfahrzeuge mit Sitzplatzkapazität von mindestens 475

Gegenstand der Vergabe ist ein Auftrag über die Herstellung, Lieferung, Inbetriebsetzung und Zulassung von sechs neuen elektrischen Schienenfahrzeugen mit einer Sitzplatzkapazität von 475 für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr einschließlich begleitender Leistungspflichten für Verkehre der Verkehrsausschreibung Elektro-Netz Oberelbe. Die elektrischen Schienenfahrzeuge können sowohl elektrische Triebzüge als auch Lok-Wagen-Kombinationen sein. Im Fall einer Lok-Wagen-Kombination bildet diese in Ihrer Gesamtheit von Lok und Wagen ein elektrisches Schienenfahrzeug. Es werden insbesondere für die Qualitätsüberwachung und -begleitung durch den Auftraggeber zusätzliche vom Auftragnehmer zu erfüllende Anforderungen vorgesehen, je nachdem, ob der Auftragnehmer ein neu entwickeltes Fahrzeug anbietet oder ein Fahrzeug aufgrund einer bestehenden Plattform gegebenenfalls mit wesentlichen Änderungen. Zusätzlich ermöglicht der Auftraggeber den Bieter, ein vom Auftraggeber vorgegebenes Finanzierungsmodell in Anspruch zu nehmen. Der Auftraggeber geht derzeit von einer Inbetriebnahme der Fahrzeuge zum Fahrplanwechsel Dezember 2026 aus. Die Vergabe steht unter dem Vorbehalt der Beauftragung der entsprechenden Verkehrsleistung durch die Aufgabenträger.

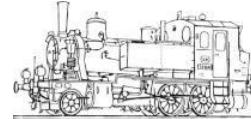
Los 2: Elektrische Triebfahrzeuge mit Sitzplatzkapazität von mindestens 190

Gegenstand der Vergabe ist ein Auftrag über die Herstellung, Lieferung, Inbetriebsetzung und Zulassung von neuen elektrischen Schienenfahrzeugen mit Sitzplatzkapazitäten von 190 für den öffentlichen Schienenpersonennahverkehr einschließlich begleitender Leistungspflichten für Verkehre der Verkehrsausschreibung Elektro-Netz Oberelbe. Fahrzeuge mit der Sitzplatzkapazität mind. 190 müssen elektrische Triebzüge sein. Es werden insbesondere für die Qualitätsüberwachung und -begleitung durch den Auftraggeber zusätzliche vom Auftragnehmer zu erfüllende Anforderungen vorgesehen, je nachdem, ob der Auftragnehmer ein neu entwickeltes Fahrzeug anbietet oder ein Fahrzeug aufgrund einer bestehenden Plattform gegebenenfalls mit wesentlichen Änderungen. Zusätzlich ermöglicht der Auftraggeber den Bieter, ein vom Auftraggeber vorgegebenes Finanzierungsmodell in Anspruch zu nehmen. Der Auftraggeber geht derzeit von einer Inbetriebnahme der Fahrzeuge zum Fahrplanwechsel Dezember 2026 aus. Die Vergabe steht unter dem Vorbehalt der Beauftragung der entsprechenden Verkehrsleistung durch die Aufgabenträger (Quelle: EU-Amtsblatt, vom 09. März).

Nachtzug.de: Nachtzug Report 2021 veröffentlicht

Das Portal Nachtzug-Urlaub.de hat über 200 Besucherinnen und Besucher im Dezember 2021 zu ihren Erfahrungen und Bewertungen mit Nachtzügen in einer Onlinesurvey befragt. Die Ergebnisse wurden nun in einem Report zusammengefasst und vorgestellt. Als Fazit zeigt sich, dass der Nachtzug bei den Reisenden sehr beliebt ist und der Wunsch nach weiteren Verbindungen groß ist. Über 85% der Befragten geben an, dass sie schon einmal mit dem Nachtzug gereist sind, allerdings haben nur 30% den Nachtzug im Corona-Jahr 2021 genutzt.

Als Hauptgründe für die Reisen mit dem Nachtzug wurde der Urlaub (49,38%), gefolgt vom Kurzurlaub (20%) genannt. Auch für den Besuch von Freunden und der Familie nutzen 13% der Befragten den Nachtzug. Immerhin 15% der Befragten geben an den Nachtzug für geschäftliche Reisen genutzt zu haben.



Nachtzug-Urlaub.de

Fotos Nachtzug-Urlaub.de

Hier zeigt sich, dass der Nachtzug auch Potenziale für Dienstreisen innerhalb Europas aufweist. Die Bequemlichkeit ist der meistgenannte Grund für die Reise mit Nachtzügen. Weitere Antworten sind die Umweltbilanz der Reise und die Dauer der Reise.

Auch nostalgische Gefühle und Hauch von Abenteuer wurden als weitere Gründe genannt. Interessant ist, dass angesichts der Corona Pandemie und der Sorge vor Infektionen auch die Sicherheit und Privatsphäre während der Nachtzugreise ein ausschlaggebendes Kriterium für einen Teil der Reisenden war. Hier stellen Nachtzüge mit separaten Abteilen eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln dar.

Hohe Kundenzufriedenheit & Wunsch nach weiteren Routen

Verbesserungspotenziale sehen die Umfrageteilnehmer beim vorhandenen Angebot an Nachtzugverbindungen und dem Preis-Leistungsverhältnis.

Rückblickend bewertet die überwiegende Mehrheit der Befragten ihre Nachtzugreise gut oder sogar sehr gut und sagen, dass es sich gut anfühlt das Fortbewegungsmittel zu nutzen. Weniger als 5% der Befragten bewerteten das Gesamterlebnis der letzten Nachtzugreise mit schlecht oder sehr schlecht.

Beim Blick in die Zukunft waren sich 54% der Befragten sicher, dass sie im Jahr 2022 mit dem Nachtzug mindestens einmal verreisen möchten.

„Der Nachtzug Report 2021 soll dazu beitragen, mehr über die Bedürfnisse und Erfahrungen von Nachtzugreisenden zu erfahren,“ sagte Nachtzug-Urlaub.de Gründer Tim Euler. „Unser Nachtzug Report zeigt, dass der Nachtzug für einige Urlaubs- und sogar Geschäftsreisen als Fortbewegungsmittel eine echte Alternative zum eigenen PKW oder dem Flugzeug sein kann.“

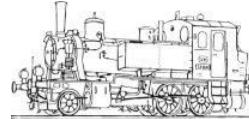
Über Nachtzug-Urlaub.de

Nachtzug-Urlaub.de ist das Portal für Reisen mit dem Nachtzug. Auf der Webseite werden alle Nachtzüge der verschiedenen Anbieter in Deutschland, Österreich und der Schweiz dargestellt. Unter dem Motto #EuropaÜberNachtErfahren bietet die Webseite seit April 2021 alle Informationen und Inspirationen zu Reisen mit dem Nachtzug (Quelle: PM von Nachtzug.de, vom 16. März).

Bayern: Junge Planer*innen bauen mit Lego Park & Ride-Anlagen für die Stadt-Umland-Bahn

Vom 1. bis 3. März 2022 veranstaltete der Stadtjugendring Erlangen gemeinsam mit dem Zweckverband Stadt-Umland-Bahn (ZV StUB) die sechste Planungswerkstatt für Kinder und Jugendliche im Medienzentrum Parabol in Nürnberg.

Der Fokus der Veranstaltung lag auf der Planung von Park & Ride-Anlagen für die StUB. Mit Lego setzten die jungen Planer*innen ihre eigenen Ideen um. Die dabei entstandenen Modelle zeigen,



was den Kindern und Jugendlichen bei der Gestaltung wichtig ist: Nachhaltigkeit, die Integration verschiedener Verkehrs- und Fahrgastströme sowie Digitalisierung.

Begrüßt wurden die Teilnehmenden am Faschingsdienstag vom Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg und Verbandsvorsitzenden des ZV StUB, Marcus König. Er erklärte den Kindern und Jugendlichen, warum Beteiligung bei diesem Projekt nicht nur Erwachsenensache ist: „Mit der StUB planen wir die Mobilität der Zukunft. Und die Zukunft unserer Gesellschaft seid ihr. Deshalb bauen wir schon heute auf eure Erfahrungen und möchten gerne wissen, was euch bei der Gestaltung der StUB wichtig ist.“

Zunächst hieß es für die Teilnehmenden: Informieren, Verstehen und Eindrücke sammeln. Auf einer Exkursion durch Nürnberg besichtigten die jungen Architekten Orte, die als Inspirationsquelle für die anschließenden Planungen dienen und gleichzeitig Probleme bestehender Park & Ride-Anlagen aufzeigen sollten. Danach begann die eigentliche Arbeit: Gemeinsam erarbeiteten die Kinder und Jugendlichen, worauf es ihnen bei der Planung künftiger Park & Ride-Anlagen ankommt.

Die Ergebnisse wurden mit Lego festgehalten. Besonders wichtig war den jungen Teilnehmenden das Thema Umweltschutz. Bei der Gestaltung achteten sie besonders darauf, möglichst wenig Fläche zu verbrauchen und ansässigen Tieren das Leben im gewohnten Lebensraum weiterhin zu ermöglichen.

Auch die für die Planung von Park & Ride-Anlagen bedeutsamen Fahrgastströme wurden von den Kindern und Jugendlichen berücksichtigt: Die Modelle zeigen neben der Anbindung der StUB auch Haltestellen für Busse und beinhalten ausreichend Fläche für Fahrrad- und PKW-Abstellplätze. In diesem Zusammenhang spielte auch die Integration von E-Mobilität eine wichtige Rolle. Weitere zentrale Punkte bildeten die Bereitstellung von Serviceeinrichtungen und das Thema Barrierefreiheit: Kiosks, Sanitäranlagen, Mülleimer, frei zugängliches WLAN, eine Self-Service-Fahrradwerkstatt und barriearame Zugänge sind nur einige der Ideen der jungen Planer*innen.

„Ich finde es erstaunlich, dass die meisten Themen, wie E-Mobilität, Fahrrad-Service oder integrierter Artenschutz, mit dem übereinstimmen, was wir als „große“ Planer*innen auch schon mitgedacht haben“, erklärt Corinna Gräßel, Teilprojektleiterin für Verkehrsanlagen beim ZV StUB. „Es kamen allerdings auch neue Ideen dazu, die uns zeigen, was der jungen Generation besonders wichtig ist, beispielsweise freies W-LAN.“

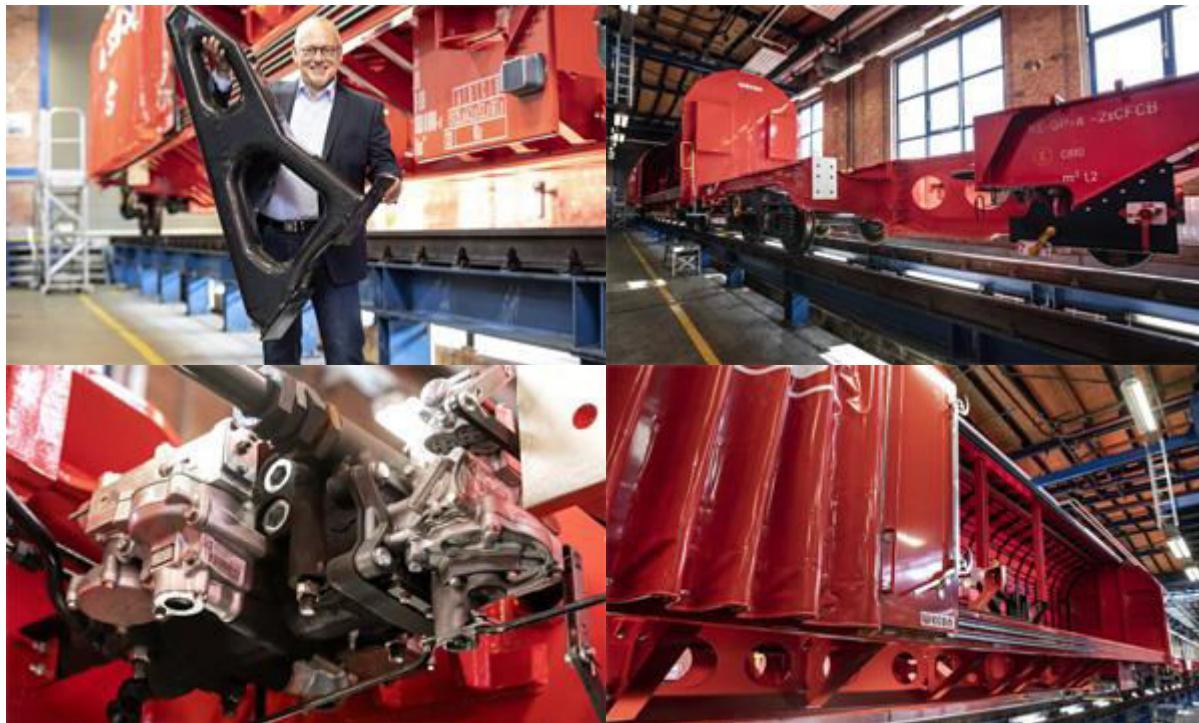
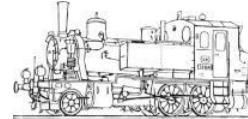
Die Ideen, Wünsche und Anregungen der Kinder und Jugendlichen werden aufbereitet, mit den zuständigen Planer*innen und Ingenieurbüros analysiert und fließen damit in die weitere Planung der StUB ein. Eine Ausstellung der Ergebnisse befindet sich derzeit in Planung. Sobald Termin und Ausstellungsort feststehen, werden sie auf der Homepage und der Facebook-Seite des ZV StUB veröffentlicht (Quelle: PM Zweckverband Stadt-Umland-Bahn, vom 16. März)

Deutsche Bahn: Serienreife für m²-Wagen



Links: Blick von der Fahrzeugmitte her auf das Endmodul und die Verbindungsstelle zum Mittenlangträger, die durch Schließringbolzen hergestellt wird. Rechts: Die 74,3'- Variante eines Wagens mit gedeckter Ladeeinheit (Fotos Deutsche Bahn AG / Pablo Castagnola, veröffentlicht mit der PM).

Ein neuer Typ Güterwagen wird für mehr Fracht auf der klimafreundlichen Schiene sorgen. DB Cargo und VTG haben in einer Forschungsgemeinschaft den modularen m²-Wagen (sprich: „m-quadrat“) entwickelt und nun grünes Licht für die Serienreife erhalten.



Oben links: Querträger, der an den Mittenlangträger angeschraubt und mit Außen- Zugbändern verbunden werden kann. – Oben rechts: 33'- Variante des Flachwagens. – Unten links: Die pneumatische Bremsausstattung befindet sich im Endmodul. – Unten rechts: Wagen mit geöffneter Ladeeinheit (Fotos: s. oben, Kurzbeschreibungen – fa).

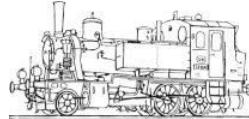
Der Wagen macht den Schienengüterverkehr deutlich wirtschaftlicher und flexibler – und er hat das Potenzial, zum neuen Rückgrat der großen Wagenflotten in der Branche zu werden. Endlich kann ein einziger Güterwagen beliebig in Länge, Verwendungszweck und Aufbau für ganz unterschiedliche Ladungen schnell umgebaut und neu „konfiguriert“ werden. Bislang ist die Zulassung eines Wagens an eine bestimmte Ladungsart gebunden und lässt sich nachträglich nicht ändern.

Herkömmliche Güterwagen haben bei ihrer Zulassung einen "lebenslangen" Verwendungszweck erhalten. Mit den neu entwickelten m²-Wagen entfällt diese Einschränkung. Sie sind anpassbar auf unterschiedliche Güter. Möglich wird dies durch modularen Aufbau. Abnehmbare Behälter und Aufbauten können ebenso wie die Länge variieren. Beispielsweise kann ein Wagen für grobe Baumstämme durch das Baukastensystem bei Bedarf ebenso nässeempfindliche Zellstoffe und Papierrollen transportieren. Der Wagen für fabrikneue Stahlcoils aus dem Stahlwerk kann ebenso als Schrott fahren und erlaubt klimafreundliche und sehr wirtschaftliche Kreislaufverkehre. Der Wechsel dauert je nach Einsatzszenario maximal einen Tag, teilweise sogar nur Minuten. Schon vor einiger Zeit gab die Agentur der Europäischen Union für Eisenbahnen (ERA) grünes Licht für das Vorhaben und erteilte DB Cargo die Zulassung für den einzelwagenfähigen Wagen. Seither treibt DB Cargo die Markteinführung voran und wird bei Neu- und Ersatzanschaffungen auf das innovative Güterwagensystem setzen. Damit könnten langfristig auch Ressourcen im Wagenpark eingespart werden: Derzeit hält DB Cargo allein in Deutschland rund 63.000 Güterwagen vor.

Entwickelt wurde der multifunktionale und modulare Güterwagen in einer Forschungspartnerschaft von DB Cargo mit dem Waggonvermiet- und Schienenlogistikunternehmen VTG.

„Die Zulassung eines Güterwagens als komplettes und flexibles System ist ein echter Meilenstein. Dabei profitieren vor allem unsere Kunden – und am Ende das Klima. Denn wir können so schneller und mehr Güter auf die Schiene setzen und unsere Züge besser auslasten. Die ersten Wagen fahren testweise im Kundeneinsatz – und wir freuen uns über das rundweg positive Echo“, sagt Pierre Timmermans, Vorstand Vertrieb bei DB Cargo.

Sven Wellbrock, Chief Operating Officer Europe & Chief Safety Officer der VTG AG sagt: „Das Baukastensystem m² adressiert passgenau die individuellen Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft. Gemeinsam mit der Digitalisierung eröffnet die Modularisierung im Schienengüterverkehr neue Wel-



ten und steigert die Verfügbarkeit der Flotte für die Kunden. So gewinnt die Schiene deutlich an Attraktivität dazu.“

Gefördert durch das Bundesprogramm "Zukunft Schienengüterverkehr" führt DB Cargo derzeit sukzessive eine Vorserie von 50 Güterwagen für unterschiedliche Güterarten in den Markt ein. Dafür hat sich DB Cargo Kunden und Kooperationspartner ins Boot geholt, die von Anfang an die Güterwagen der Zukunft mitgestalten und dabei die spezifischen Anforderungen ihrer Branchen im Blick haben. DB Cargo setzt die neuen Güterwagensysteme bereits in ersten Kundenverkehren ein.

Je nach Einsatzzweck können die Wagen mit einer Ladelänge zwischen rund 10 bis über 22 Meter Länge konfiguriert werden. Auch die Auswahl von Komponenten wie Drehgestelle, Radsätze oder Bremsen (Klotz- oder Scheibenbremsen) ist variabel. Damit lassen sich die Wagen je nach Kundenbedürfnissen anpassen, etwa nach Gewicht, Laufleistung oder Kosten (PM der DB, vom 17. März, gekürzt).

Allianz pro Schiene/VDV: Abkehr von langwieriger Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Elektrifizierung im Bedarfsplan gefordert

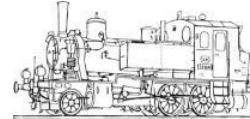


Fotos Allianz Pro Schiene, VDV.

Die gemeinnützige Allianz pro Schiene und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben eine Beschleunigung der Entscheidungsprozesse bei der Elektrifizierung von Bahnstrecken angemahnt. „Der Bund muss bei der Strecken-Elektrifizierung erheblich schneller werden, um die gesteckten Ziele zu erreichen“, sagte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene.

Bis 2030 sollen laut Koalitionsvertrag 75 Prozent des Bundesschienennetzes elektrifiziert sein. Derzeit ist das 33.400 Kilometer umfassende Streckennetz erst zu gut 61 Prozent elektrifiziert. In den letzten Jahren wurden im Schnitt nur 65 Kilometer jährlich neu mit Oberleitungen ausgestattet. „Um 75 Prozent zu erreichen, müssen nach unseren Berechnungen künftig jährlich 500 Kilometer neu elektrifiziert werden“, so Flege.





Dafür seien nicht nur mehr Gelder, sondern vor allem beschleunigte Entscheidungsprozesse auf der Bundesebene notwendig, sagte Martin Henke, VDV-Geschäftsführer Eisenbahnverkehr. Allianz pro Schiene und VDV fordern bei Elektrifizierungsmaßnahmen eine generelle Abkehr von der zeitraubenden einzelfallbezogenen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) bei Bedarfsplanprojekten, auf der der Bund bislang besteht, bevor ein Projekt in die Umsetzung gehen kann.

„Wir wissen, dass ab einer Mindestzahl von Zugfahrten die Elektrifizierung einer Strecke volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Das müssen wir nicht in jedem Einzelfall immer wieder neu rechnen, dazu reichen pauschale Schwellenwerte“, betonte Henke.

„Im Koalitionsvertrag ist festgehalten, dass der Ausbau elektrifizierter Bahntrassen im öffentlichen Interesse liegt und dass dies auch gesetzlich festgeschrieben wird“, sagte Flege. „Dies muss jetzt so rasch wie möglich umgesetzt werden, damit künftig die NKU entfallen kann, die uns jedes Mal mindestens ein bis zwei Jahre Zeit kostet“. Praktisches Beispiel: „Was soll eine Elektrifizierungs-NKU bei Strecken, wo intensiver Personen- oder Güterverkehr herrscht, die aber heute mangels Oberleitung noch mit Diesel betrieben werden?“, so Flege.

„Mehr Tempo bei der Elektrifizierung ist nicht nur aus Klimaschutzgründen sinnvoll“, so Flege weiter. Der Krieg in der Ukraine habe uns drastisch vor Augen geführt, dass wir unsere energiepolitische Abhängigkeit reduzieren müssen. Im Verkehrssektor komme der Verlagerung auf die Schiene eine Schlüsselrolle zu: Ein Transport auf der Schiene hat einen 5,5-mal geringeren Energieverbrauch als der Transport mit dem Lkw, so Flege. Um künftig deutlich mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, muss die Kapazität des Schienennetzes ausgebaut werden. Flege: „Auch dafür ist die rasche Elektrifizierung weiterer Strecken wichtig, denn sie macht das Schienennetz flexibler und damit leistungsfähiger.“

Um den Bau von Oberleitungen zu vereinfachen, hat der VDV zusätzlich eine Reihe von technischen Vorschlägen erarbeitet. So sollte die Bauart von Oberleitungen künftig besser an die jeweiligen Anforderungen der Betriebsführung von Strecken angepasst werden. „Nebenbahnen mit einer Streckengeschwindigkeit von 80 km/h müssen nicht zwingend mit Fahrleitungen elektrifiziert werden, die auch für 200 km/h geeignet sind“, sagte Henke.

Die Verbände halten die im Koalitionsvertrag bereits angekündigte Beschleunigungskommission Schiene für ein gutes Forum, um weitere Beschleunigungsmaßnahmen zu identifizieren. Leider stehe die Zusammenstellung der Kommission sowie Zeit- und Arbeitsplan noch aus. Flege und Henke: „Wir möchten so schnell wie möglich starten. VDV und Allianz pro Schiene stehen bereit.“

(Quelle: PM von Allianz pro Schiene und VDV, vom 18. März, gekürzt)

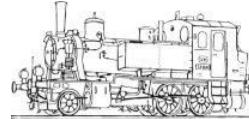
PJM: Zulassung des Systems der automatischen Bremsprobe und teilautomatisierten Zugvorbereitung

Die Innovation automatisierte Bremsprobe von Petschnig und Jade Meßtechnik (PJM) wurde vom TÜV begutachtet und ohne weitere Auflagen positiv beurteilt. Damit ist das PJM-System das erste in Europa, das sämtliche technische und formale Kriterien erfüllt und bereits in weitflächiger betrieblicher Erprobung ist.

Das System zur automatischen Überprüfung der Bremsen und zur teilautomatisierten Zug-Vorbereitung ist bei über 200 Güterwagen der SBB Cargo und bei 18 Wagen der DB Cargo im Rahmen des Projekts AmaBPro im Einsatz. Dank der Konzeption ist es auch möglich, das Bremsprobe-System um zukünftige, sicherheitsrelevante Anwendungen und automatisierte Prozesse zu erweitern: „Durch den modularen Aufbau unseres Systems ist die Kompatibilität mit der zukünftigen DAK mit überschaubaren Adaptierungen sichergestellt. Welcher europäischer Standard 2030 auch realisiert sein wird, unser System wird kompatibel sein. Dies ermöglicht die dringende nötige Ausrolung der Bremsprobe schon heute und nicht erst zum Ende des Jahrzehnts“, betont Günter Petschnig, CEO von PJM.

Als Basis für die automatisierte Bremsprobe fungiert das Waggon- Tracker-System. Das digitale Gesamtsystem kombiniert Monitoring-Funktionen und automatisierte Anwendungen wie Bremsprobe oder Ladegewichtsüberwachung.

Dank der In-Train-Kommunikation werden sicherheitsrelevante Daten auch während der Zugfahrt an den Lokführer übermittelt. Das Herzstück des WaggonTracker ist der Radnabengenerator, der



die Güterwagen autonom mit Strom versorgt und so leistungsstark ist, dass auch neue, zusätzliche Anwendungen ausgeführt werden können.

„In Zusammenarbeit mit der SBB Cargo und Rail Cargo Austria war die Vision, die aufwändige, manuelle Tätigkeit der Bremsüberprüfung durch einen automatisierten Prozess vollständig zu ersetzen. Zugleich bietet der modulare Aufbau des Systems eine einfache, skalierbare Digitalisierungslösung, die exakt an die wagenspezifische Anforderung adaptierbar ist. Heute haben wir ein funktionierendes und zuverlässiges automatisiertes Bremsprobe-System, das aber zugleich die Plattform für die neuen technischen Anwendungen von morgen ist“, führen Günter Petschnig und Martin Joch, CEO von PJM aus.

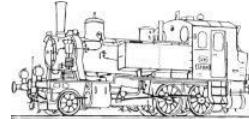
Im europäischen Schienengüterverkehr nimmt die Automatisierung Formen an. Das Interesse an der automatisierten Bremsprobe hat stark zugenommen, ebenso wie die Nachfrage nach der automatischen Ladegewichtsüberwachung. Die Motive sind längst bekannt: Der Mangel an Fachkräften und Rangierpersonal, der in den nächsten Jahren aufgrund der demografischen Entwicklung sich noch verstärken wird, der dringend benötigte Effizienzschub sowie die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, um die in vielen europäischen Ländern festgelegte Erhöhung des Bahntransports in den nächsten Jahren tatsächlich erreichen zu können. „Die hinlänglich bekannten Problematiken und Herausforderungen des Schienengüterverkehrs sind mittelfristig nur durch Automatisierung zu lösen und die reale Umsetzung kann zeitnah starten“, sagt Günter Petschnig.

Die automatisierte Bremsprobe im Überblick

- Die automatische Bremsprobe ist eine Innovation der Entwicklungsgemeinschaft von der SBB Cargo, PJM und Rail Cargo Austria. Die SBB Cargo integriert die automatisierte Bremsprobe gerade in den Realbetrieb und die RCG verfügt über einen Prototypenzug. Die DB Cargo hat im Rahmen des Projekts AmaBPro einen Pilotzug mit dem PJM-System ausgestattet, der gerade betrieblich erprobt wird. AmaBPro ist Teil des vom BMVI geförderten Programms Zukunft Schienengüterverkehr. Mercitalia Intermodal hat ebenfalls einen Pilotzug für den Intermodalverkehr eingesetzt.
- Für die SBB Cargo ist die automatische Bremsprobe ein wichtiger Bestandteil im Automationsprojekt „Ein-Personen-Betrieb“. Die anderen beiden Komponenten sind das Kollisionsfrühwarnsystem und die automatische Kupplung.
- Die automatisierte Bremsprobe erfüllt hinsichtlich Betrieb und Fahrzeug sämtliche sicherheitsrelevanten Vorgaben.
- Seit 08/2017 sind Pilotzüge im betrieblichen Einsatz. Bis zum Testende absolvieren die Wagen 1.000.000 Kilometer. Die Bremsprobe wird 500 Mal durchgeführt und die Bremsen aller Wagen werden 10.000 Mal geprüft.
- Mittlerweile hat die SBB Cargo rund 200 Wagen mit dem automatisierten Bremsprobesystem ausgestattet.
- 09/2021: Die Produktentwicklung ist fertiggestellt. 02/2022: Die Begutachtung ist abgeschlossen, das System wurde positiv und ohne weitere Auflagen beurteilt.
- Frühjahr 2022: SBB Cargo stellt die letzten Weichen für den Serienbetrieb. Die Betriebsprozesse an das neue automatisierte System werden angepasst, beispielsweise in den Bereich Schulung, IT oder Werkstatt.

PJM ist ein international renommierter System-Spezialist für den Schienenverkehr und hat Projekte in 30 Ländern auf 6 Kontinenten erfolgreich umgesetzt. PJ Messtechnik GmbH führt als akkreditierte Prüfstelle nach ISO/ IEC 17025 weltweit Tests für die Zulassung von Schienenfahrzeugen durch. PJ Monitoring GmbH ist mit zukunftsweisenden umfassenden Lösungen technologieführend in der Automatisierung des Schienengüterverkehrs.

PJM wurde 2006 gegründet. 60 Mitarbeiter am Grazer Standort sorgen für „100 % Made in Austria“: F&E, Hard- und Software-Entwicklung, Produktion & Administration kommen ausschließlich aus Österreich (Quelle: PM von PJM, vom 21. März, gekürzt)



Alstom: Über 100 Traxx DC3 verkauft, drei neue Aufträge für Vado Ligure



Foto Alstom.

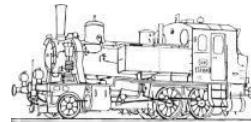
Alstom, Weltmarktführer im Bereich umweltfreundliche und intelligente Mobilität, baut sein Angebot an elektrischen Lokomotiven Traxx DC3 weiter aus. Alstom hat drei neue Lieferverträge für Traxx-Lokomotiven in der zweiten Hälfte des Monats Januar 2022 für insgesamt 13 Lokomotiven unterzeichnet:

- GTS Rail aus Bari kündigte eine Bestellung von fünf zusätzlichen Einheiten Last Mile (LM) an. Diese werden zu den 14 GTS Traxx DC2 (E.483) und den 8 Traxx DC3-Lokomotiven hinzukommen.
- Die italienische Niederlassung der Leasinggesellschaft Railpool bestellte fünf Traxx DC3 LM. Diese kommen zu den 10 bereits im Einsatz befindlichen Lokomotiven und zu den 5 Lokomotiven hinzu, die Railpool von LOCOITALIA übernommen hat.
- Der private Betreiber Medway Italia kaufte drei Traxx DC3. Die Flotte des Unternehmens wird auf neun Lokomotiven anwachsen, von denen drei bereits in Betrieb sind, drei in der laufenden Produktion und die letzten drei im Januar bestellt wurden.

Seit der ersten Bestellung von 40 Lokomotiven, die im Dezember 2017 von Mercitalia Rail (Ferrovie dello Stato Group) erhalten wurde, haben sich mehrere private Betreiber und Leasinggesellschaften für diese neuen, hochmodernen Triebfahrzeuge entschieden, um ihre Entwicklungspläne zu unterstützen. Die 101 Lokomotiven wurden von acht verschiedenen Kunden im Rahmen von achtzehn separaten Basisaufträgen oder Optionsausführungen erworben. Die jüngsten drei Aufträge, die im Januar erteilt wurden, sind ein Beweis für das Vertrauen der Kunden, die Nachbestellungen zur Erweiterung ihrer bestehenden Flotte erteilten. Die Auslieferung der 13 Traxx-Lokomotiven ist zwischen Mai 2022 und der ersten Hälfte des Jahres 2023 geplant.

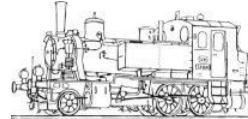
Von den insgesamt 101 Traxx DC3 verfügen 44 über die Last-Mile-Ausstattung: Diesel and Batterie- Ausrüstung, die den Einsatz der Lokomotive auf nicht elektrifizierten Strecken ermöglicht, die häufig in Häfen, Industriegebieten oder Terminals zu finden sind. Die Zahl der mit LM ausgerüsteten Lokomotiven nimmt zu, nachdem kürzlich im Alstom-Werk in Vado Ligure einige Nachrüstungen nach der Auslieferung durchgeführt wurden. Heute sind 85 Traxx DC3 auf dem italienischen Schienennetz im Einsatz, sowohl in Konfigurationen mit als auch ohne LM-Ausrüstung. Im Februar 2019 erhielt der Traxx DC3, der in Italien als Klasse E.494 bekannt ist, die Typenzulassung durch die nationale Sicherheitsbehörde.

Die Traxx 3-Plattform ist die modernste Plattform für vierachsige Lokomotiven in Europa. Die drei Modelle Traxx AC3, Traxx MS3 und Traxx DC bieten eine höhere Betriebsleistung und Zuverlässigkeit und sind energieeffizienter als frühere Versionen. Darüber hinaus wurden die Wartungsintervalle um 33 % verlängert, um die Verfügbarkeit zu erhöhen und den Wartungsaufwand zu verringern. In den letzten 20 Jahren wurden mehr als 2.400 Maschinen verkauft. Sie sind in 20 Ländern zugelassen und legen jährlich insgesamt mehr als 300 Mio. km zurück. Die drei Modelle Traxx AC3,



Traxx MS3 und Traxx DC3 bieten einen unterstützenden Dieselmotor zur Überbrückung nicht elektrifizierter Streckenabschnitte mit der optionalen LM-Funktion.

Alle für den italienischen Markt konzipierten Lokomotiven wurden und werden am Alstom-Standort Vado Ligure hergestellt. Das Werk, das über eine mehr als hundertjährige Erfahrung in der Konstruktion und dem Bau von Lokomotiven, einschließlich der neuesten Generation von Traxx-Elektrolokomotiven, verfügt, ist ein Zentrum für die Produktion und Wartung von Schienenfahrzeugen, Lokomotiven und Subsystemen. Ein historischer Standort, an dem mehr als 400 Mitarbeiter mit der Herstellung der neuesten Generation von Traxx-Elektrolokomotiven für italienische und europäische Güterverkehrsbetreiber sowie mit der Durchführung von Großreparaturen an Triebfahrzeugen beschäftigt sind (*Quelle: PM Alstom, vom 22. März*).



KURZ NOTIERT

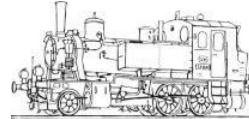
Ronald Pofalla verlässt die Deutsche Bahn: Vorstandsmitglied Ronald Pofalla verlässt die Deutsche Bahn AG Ende April auf eigenen Wunsch. Der 62-jährige Jurist kam im Januar 2015 zur DB und ist seit 2017 zuständig für die Infrastruktur. Aufsichtsratsvorsitzender Michael Odenwald würdigte am Dienstag in Berlin seine Leistungen: „Ich bedanke mich ausdrücklich für die sehr gute Zusammenarbeit mit Vorstand und Aufsichtsrat in den zurückliegenden Jahren. Die Beweggründe von Herrn Pofalla kann ich gut verstehen. Dennoch ist seine Entscheidung bedauerlich. Wir wünschen ihm für die Zukunft alles erdenklich Gute.“ Der Vorstand dankt ihm sehr für sein unermüdliches Engagement für eine bessere Eisenbahn. Früh hat er die Chancen der Digitalisierung für die Schiene erkannt und wichtige Weichen gestellt. Für sein künftiges Leben wünscht er ihm nur das Beste.“ (Quelle: PM DB, vom 01. März)

Zum Abschied von Ronald Pofalla von der Deutschen Bahn äußert sich Matthias Gastel, Mitglied der grünen Bundestagsfraktion und Mitglied im Verkehrsausschuss, wie folgt: "Dass Herr Pofalla das Unternehmen freiwillig und damit ohne eine Abfindung verlässt, verdient Respekt. Dieser Schritt erleichtert die schnelle Neuausrichtung des Konzerns, wie wir es in der Koalition vereinbart haben. Wir werden die Infrastruktur-Sparten zusammenlegen, um konzernintern kürzere Wege und mehr Schlagkraft für den Ausbau einer leistungsfähigen Infrastruktur herzustellen. Wir werden die Infrastruktur gewinnfrei stellen, wie es die Autobahn schon längst ist, und diese besser finanzieren. So ermöglichen wir einen verlässlicheren und attraktiveren Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und schaffen sichere Arbeitsplätze in der gesamten Bahnbranche. Die Bahn wird zur wesentlichen Säule der Verkehrswende, des Ausstiegs aus dem fossilen Verkehrszeitalter und des Klimaschutzes." (Quelle: PM Bündnis 90/Die Grünen, vom 01. März)

Zum angekündigten Rückzug von Ronald Pofalla, Vorstand Infrastruktur des DB-Konzerns, erklärt Ludolf Kerkeling, Vorstandsvorsitzender des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE), als Vertreter der Güterbahnen: "Die Bundesregierung muss nun die eklatanten Probleme bei der deutschen Schieneninfrastruktur entschlossen und gründlich angehen. Die Schieneninfrastruktur gemeinwohl- und kundenorientiert zu betreiben, ist eine der zentralen Stellschrauben für die Verkehrswende. Wir hoffen, dass der Bund als Eigentümer des Konzerns nach dem Rückzug von Herrn Pofalla nicht einfach eine Nachbesetzung des Konzernvorstands-Ressorts Infrastruktur vornimmt. Er muss stattdessen zunächst darlegen, mit welcher Strategie und Struktur er die Schieneninfrastruktur zum Eckpfeiler eines zukunftsfähigen Verkehrssystems machen will. Alle Eisenbahnunternehmen sind essenziell auf Bestleistungen, Wachstumsorientierung und Preiswürdigkeit der Infrastruktursparten des DB-Konzerns angewiesen, die dieser für den Bund betreibt. (Quelle: PM NEE, vom 01. März)

Die DB Cargo AG mietet 6 EuroDual von European Loc Pool (ELP): Noch im Jahr 2021 unterzeichneten die beiden Unternehmen einen Full-Service Leasingvertrag für sechs EuroDual Lokomotiven. Die DB-Cargo AG mit ihrem Netzwerk von europäischen Landesgesellschaften bietet flächendeckend Güterverkehrsleistungen in ganz Europa an. Die EuroDual Lokomotiven von European Loc Pool bieten als Ergänzung zur bestehenden Flotte die Möglichkeit auch auf noch nicht vollständig elektrifizierten Relationen eingesetzt zu werden. Nach der Inbetriebnahme der ersten vier Lokomotiven bei der DB Cargo-Tochter Mitteldeutsche Eisenbahngesellschaft (MEG) in Schkopau im Jahr 2021 hat sich nun auch die DB Cargo AG zur befristeten Anmietung von EuroDual Lokomotiven entschieden. Die DB Cargo stellt hohe Anforderungen an seine Lieferanten und ELP hat mit der Vergabe dieses weiteren Auftrages bewiesen, dass sie diese hohen Anforderungen erfüllen kann. Bereits im Juni 2022 werden die ersten zwei Lokomotiven von ELP an DB Cargo übergeben, die restlichen vier Lokomotiven folgen bis zum Ende des Jahres (Quelle: PM ELP, vom 09. März).

Weniger Feinstaub durch Bremsen: Viele Städte leiden unter schlechter Luftqualität und hoher Feinstaubbelastung. Das französische Start-up Tallano Technologie entwickelte ein Bremssystem für Autos und Züge, das die Feinstaub-Emission um 90 Prozent reduziert. Wie das funktioniert, erzählt CEO Christophe Rocca-Serra im Podcast. „Man muss 100 Prozent sicher sein, dass das, was man macht, wichtig ist. Nur so kann man jeden Tag aufwachen und versuchen, etwas Neues in der Industrie einzuführen“, beschreibt Christophe Rocca-Serra, CEO und Gründer von Tallano, seine Motivation. Vor zwölf Jahren begann er, an einer Lösung für ein Problem zu arbeiten, das bisher noch wenig im öffentlichen Gesundheitsbewusstsein präsent ist: die Feinstaub-Emission, die Brem-

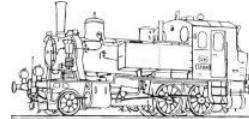


sen in Autos und Zügen verursachen. „Bremsen setzen kleinste Metallpartikel frei, die die Größe von Viren haben. Je kleiner diese Partikel sind, desto gefährlicher sind sie, weil sie tief in den Körper eindringen“, erklärt der CEO. Damit die Feinstaubpartikel erst gar nicht in die Umgebung gelangen, setzt Tallanos Bremssystem direkt an der Quelle an. „Wir modifizieren die Bremsbeläge und saugen den Feinstaub dort ab, wo er entsteht am Bremsbelag“, erklärt Christophe Rocca-Serra. „Gleichzeitig messen wir Temperatur und Druck der Bremsbeläge und können eine Prognose abgeben, wann die Bremsbeläge gewechselt werden müssen“. (Quelle: PM Messe Berlin, vom 14. März, gekürzt).

ICE kollidiert bei Langwied mit Granitblock: Unbekannte legten am Montagnachmittag, 14. März, einen großen Steinquader auf die Gleise. Ein Zug mit 180 Menschen an Bord wird bei dem Zusammenstoß beschädigt. Der Lokführer hatte noch eine Schnellbremsung des mit 130 Kilometer pro Stunde fahrenden Zuges eingeleitet, konnte die Kollision jedoch nicht mehr verhindern. Von den rund 180 Fahrgästen wurde niemand verletzt, wie die Bundespolizei am Dienstag mitteilte. Sie ermittelt nun wegen eines gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr und sucht nach Zeugen, um Hinweise auf die Täter zu bekommen. Der auf dem Weg nach Berlin befindliche ICE 594 wurde bei dem Zusammenstoß gegen 14.45 Uhr so stark beschädigt, dass er nicht mehr weiterfahren konnte. Die Passagiere wurden nach Pasing zurückgebracht. Die Schadenshöhe war zunächst unbekannt. Der 82,5 Zentimeter lange, 67,5 Zentimeter breite und 15 Zentimeter hohe Block zersplitterte in mindestens vier größere Teile. Die Bahnstrecke von Pasing nach Lochhausen musste in beide Richtungen für etwa drei Stunden gesperrt werden. Der Fernverkehr zwischen Augsburg und München war erheblich gestört (Quelle: PM der Bundespolizei, vom 15. März, gekürzt).

Unterlagen für Planfeststellungsverfahren Tunnel Offenburg sollen Mitte des Jahres eingereicht werden: Die Planungen der Deutschen Bahn (DB) für den Tunnel Offenburg schreiten voran. Der Tunnel Offenburg ist Teil der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel und soll die Stadt vom Lärm durchfahrender Güterzüge entlasten. Zur Mitte des Jahres will die DB ihre Pläne für den Tunnelbau beim Eisenbahn-Bundesamt zum Planfeststellungsverfahren einreichen. An dessen Ende steht der Planfeststellungsbeschluss, der einer Baugenehmigung entspricht. Da die Unterlagen im Rahmen des Verfahrens wohl erst 2023 offengelegt werden, stellt die DB ihre Planungen im Sommer noch einmal öffentlich vor. Bürger:Innen können sich bei mehreren Veranstaltungen in Offenburg über das Tunnelprojekt informieren. Die Veranstaltungen sind für Juni und Juli geplant und werden von digitalen Informationsangeboten begleitet. Das Planfeststellungsverfahren ist ein formelles, amtliches Verfahren. Dabei gilt es, alle von dem Bauvorhaben betroffenen Belange und widerstreitende Interessen abzuwägen. Hierzu reicht die DB ihre Planungen beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ein. Das EBA prüft die Unterlagen und legt sie anschließend öffentlich aus, schätzungsweise im 1. oder 2. Quartal 2023. Betroffene können dann Einwendungen einreichen, die im weiteren Verfahren mit den Beteiligten erörtert werden. Das EBA erteilt abschließend den Planfeststellungsbeschluss (Quelle: PM der DB AG, vom 15. März, gekürzt).

Vertrag für ersten Wasserstoffzug der BRB unterzeichnet: Der erste Wasserstoffzug für Bayern nimmt Kontur an. Am 15. März unterzeichneten Vertreter von Siemens Mobility und der Bayerischen Regiobahn (BRB) in Anwesenheit von Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger und Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter den Leasing-Vertrag für den innovativen Prototyp. Die Vertragsunterzeichnung folgte auf eine Absichtserklärung, die im Juli 2021 zwischen allen Beteiligten geschlossen wurde. Der zweiteilige Wasserstoff-Triebzug der neusten Generation wird im Frühjahr 2022 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Zug soll ab Mitte 2023 unter anderem auf der Strecke Augsburg - Füssen in den Testbetrieb gehen. Die Einsatztests im Netz der Bayerischen Regiobahn (BRB) sind auf zunächst 30 Monate angelegt. Ab Januar 2024 wird das Fahrzeug den offiziellen Fahrgastbetrieb aufnehmen. Der Wasserstoffzug wird auf Basis der Mireo Plus Plattform von Siemens Mobility entwickelt. Die Hauptkomponenten der Wasserstofftraktion sind auf dem Dach montierte Brennstoffzellen. Komplettiert wird das System von Unterflurbatterien neuester Generation der Firma Saft. Neben einer Version mit Wasserstoff, ist der Mireo auch mit herkömmlichem Elektroantrieb oder als Batteriezug erhältlich. Die Entwicklung von alternativen Antrieben im Schienenverkehr ist Teil der Nachhaltigkeitsstrategie der Siemens Mobility. Das Unternehmen ist ein Vorreiter in Sachen nachhaltiger Mobilität (Quelle: Gemeinsame PM von Siemens Mobility, Bayerische Regiobahn GmbH, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, vom 16. März, gekürzt).

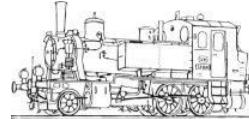


Freistaat Bayern unterstützt ÖPNV bei gestiegenen Treibstoffpreisen: Die hohen Treibstoffkosten belasten auch die Verkehrsunternehmen im allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Hier sind rasche Maßnahmen zur Unterstützung erforderlich, um die Unternehmen in dieser Lage zu unterstützen. Daher reicht der Freistaat bereits jetzt 60 Prozent der ÖPNV-Zuweisungen an die Kommunen aus. Mit über 55 Millionen Euro können die Kommunen die Verkehrsunternehmen kurzfristig in der aktuellen Situation unterstützen und ein verlässliches Angebot für den Fahrgäst bereitstellen. Eigentlich wäre die Abschlagszahlung erst im Mai fällig gewesen. Angesichts der hohen Treibstoffpreise werden die ÖPNV-Zuweisungen an die Landkreise und kreisfreien Städte in diesem Jahr nicht nur vorgezogen, sondern die Abschlagsquote auch von 50 auf 60 Prozent gegenüber der Abschlagszahlung des Vorjahres erhöht. Die Landkreise und kreisfreien Städte sind als Aufgabenträger für die Finanzierung des allgemeinen ÖPNV zuständig. Mit der kurzfristigen Unterstützung des Freistaates können diese die Verkehrsunternehmen vor Ort schnell unterstützen und das Verkehrsangebot weiter aufrechterhalten (*Quelle: PM des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, vom 16. März, gekürzt*).

Sicherung des Felshangs Kestert (Rheinland-Pfalz) seit Ende 2021 abgeschlossen: Das Gelände oberhalb der Gleise bei Kestert kann bereits 2023 wieder von Straßenfahrzeugen erreicht werden. Die Deutsche Bahn (DB) verbreitert dafür ab Oktober den bestehenden Fußgängerdurchgang von derzeit 1,5 auf künftig drei Meter und passt die Höhe für den motorisierten Verkehr an. Die Spezialisten errichten die neue Eisenbahnüberführung dabei zunächst neben der Bahnstrecke. Voraussichtlich vom 25. bis 30. März 2023 tragen die Bauteams dann das alte Bauwerk ab, schieben die neue Eisenbahnüberführung ein und stellen Gleise, Schwellen und Weichen wieder her. Die DB setzt die Arbeiten in Kestert gebündelt mit anderen Brückenprojekten entlang der Strecke um. Für die Fahrgäste entstehen so keine zusätzlichen Einschränkungen. Nach dem Felsabgang bei Kestert hatte die DB umfangreiche Sicherungsarbeiten für Schiene und Bundesstraße umgesetzt. Für eine dauerhafte Befestigung des Gesteins errichteten Spezialisten einen Schutzwall, installierten Netze und bauten Technik zur Überwachung des Felsens ein. Die Arbeiten wurden Ende 2021 abgeschlossen. Parallel hatte die DB die Parkplätze sowie Feld- und Wirtschaftswege aufgearbeitet und freigeschnitten sowie mit der Hangbegrünung mit Samen und Pflanzen aus der Region begonnen. Die Vegetation hat sich inzwischen gut entwickelt und verbreitet. Einige letzte Ausbesserungen an der Straße und die Aufarbeitung einer angemieteten Fläche führt die DB in den nächsten Wochen durch, sobald es die Witterung zulässt (*Quelle: PM der DB AG, vom 16. März, gekürzt*).

Neue Eurocity-Verbindung zwischen Flensburg und Prag: Ab 12. bzw. 13. Juni 2022 bietet die Deutsche Bahn (DB) eine neue nahezu täglich schnelle und umsteigefreie Fahrt mit dem Eurocity (EC) zwischen Flensburg und Prag an. Der erste EC startet ab Montag, 13. Juni, um 8:31 Uhr in Flensburg nach Prag. Aus der tschechischen Hauptstadt kommt der EC erstmalig am Sonntag, 12. Juni, um 19:07 Uhr in Flensburg an. Von Berlin nach Flensburg ist die EC-Direktverbindung mit rund 4 Stunden Fahrzeit ähnlich schnell wie die stündlich angebotenen ICE-Umsteigeverbindungen via Hamburg. Die zusätzliche Eurocity-Verbindung eignet sich zum einen für Reisende aus Schleswig-Holstein, die bequem ohne Umstieg z.B. in die Metropolen Berlin, Dresden und Prag fahren möchten; der Zug hält dabei u.a. auch im mecklenburgischen Ludwigslust mit seinem schönen Schlosspark sowie in Bad Schandau, mitten in der Sächsischen Schweiz mit dem spektakulären Elbsandsteingebirge. In der Gegenrichtung reisen Touristen z.B. aus Berlin und Dresden künftig direkt nach Rendsburg, in die Wikingerstadt Schleswig und an die Flensburger Förde. Die neue Direktverbindung wird realisiert, indem ein bestehendes EC-Zugpaar Prag–Hamburg weiter von/nach Flensburg verlängert wird. Das komfortable, mit WLAN ausgestattete Zugpaar lohnt sich auch wegen seines tschechischen Speisewagens mit einem abwechslungsreichen Angebot tschechischer Spezialitäten. In den EC-Zügen ist die Fahrradmitnahme von bis zu acht Rädern möglich. Neben den neuen Direktverbindungen realisiert der zusätzliche EC für Schleswig-Holstein zudem neue, bessere Anschlüsse in Hamburg Hbf an diverse ICE-Züge nach Süddeutschland. Ab sofort sind die aktuellen Fahrzeiten für die neue Verbindung in allen elektronischen Medien abrufbar (*Quelle: PM der DB AG, vom 16. März*).

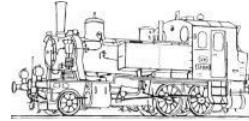
Komplexe Arbeiten in Wiederitzsch: Die Eisenbahninfrastruktur im Leipziger Ortsteil Wiederitzsch wird in mehreren Baustufen modernisiert. Unter anderem erhält der Bahnhof Wiederitzsch ein Elektronisches Stellwerk, um den Zugverkehr effektiver zu steuern und mehr Kapazitäten auf der Schiene zu schaffen. Erste Arbeiten begannen bereits im Juni 2020. Voraussichtlich Mitte 2023 werden



alle Arbeiten der Baustufe 0 abgeschlossen. Im Rahmen der Baustufe 1 werden voraussichtlich ab 2025 die Gleisanlagen umgestaltet, um den Schienengüterverkehr im nördlichen Leipziger Güterring zu optimieren. Weiterhin werden drei Eisenbahnüberführungen teilweise bzw. komplett erneuert. Der Bahnhof Wiederitzsch befindet sich im Norden der Stadt Leipzig. Er ist ein wichtiger Bestandteil des Leipziger Güterringes. Die Wirtschaft in der Region ist stark von einem funktionierenden Schienengüterverkehr abhängig. Ein zuverlässiger europäischer Güterverkehr ist die Grundlage für die Ansiedlung von Unternehmen in der Region. Durch den Bahnhof führen die Strecken in Richtung Magdeburg, Halle (Saale), Leipzig Messe Süd, Engelsdorf und Leipzig Messe Nord. Es ist geplant, die Station zu modernisieren sowie die drei Eisenbahnüberführungen „Wiederitzscher Viadukt“, „Viaduktweg“ und „Delitzscher Landstraße“ teilweise bzw. komplett zu erneuern. Durch die Optimierung der Gleisanlagen im Bahnhof wird der Schienengüterverkehr im nördlichen Leipziger Güterring künftig reibungsloser geführt. Dazu sind jedoch umfangreiche Vorarbeiten notwendig. Unter anderem wird ein Elektronisches Stellwerk (ESTW) errichtet. Das ESTW ersetzt unter Beibehaltung der bestehenden Gleisanlagen die alte Leit- und Sicherungstechnik aus den 1960er Jahren. Dies ist notwendig, da Stellwerke die Grundlage eines sicheren Schienenverkehrs sind. Nach der Umrüstung auf ein ESTW wird der Zugverkehr effektiver gesteuert und es werden mehr Kapazitäten auf der Schiene geschaffen. Der Schienenverkehr ist eine klimafreundliche Mobilität, denn im Güterverkehr reduziert der Zug die CO₂-Emissionen gegenüber dem Lkw um den Faktor 4,5 (Quelle: PM der DB AG, 18. März).

Bahn streicht 3G-Zugangsregel: Fahrgäste der Deutschen Bahn können die Züge ab Sonntag, 20. März, wieder ohne 3G-Nachweise als Geimpfte, Genesene oder Getestete nutzen. Der Konzern setzt damit die neuen Vorgaben zum Infektionsschutz um, wie ein Sprecher auf Anfrage der Nachrichtenagentur dpa sagte. In Fern- und Nahverkehrszügen gilt demnach aber weiter die Pflicht, FFP2-Masken oder medizinische Masken zu tragen. In der Bordgastronomie bleibt die 3G-Regel zudem bundesweit bestehen. Das Ende der 3G-Zugangsregel für Züge gehört zu den Änderungen des Infektionsschutzgesetzes, die der Bundestag am Freitag beschlossen hat. Bundesweit festgelegt wird darin weiterhin, dass im Fernverkehr mit ICE und Intercity wie auch in Flugzeugen Maskenpflicht gilt. Für den Nahverkehr mit Bussen und Bahnen können dies die Länder weiter anordnen. Falls dies noch nicht geregelt ist, gilt die Maskenpflicht auch dort in einer bis 2. April laufenden Frist über die Bundesregel (Quelle: tagesschau.de, vom 19. März).

Neuer Zeitplan für das Ausbauprojekt München – Mühldorf – Freilassing (ABS 38): Neue Rahmenbedingungen beim Ausbauprojekt München – Mühldorf – Freilassing führen zu einem neuen Zeitplan. Darüber informierte der DB-Konzernbevollmächtigte Klaus-Dieter Josel in der Sitzung des Projektbeirates in Mühldorf. Zum einen greift ein neues Gesetz (Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz/MgvG) und zum anderen wird der Bau einer Eisenbahnbrücke bei Weidenbach als Ersatz für einen Bahnübergang in das Projekt integriert. Die Inbetriebnahme verzögert sich daher um mehrere Jahre. Das Projekt hat in den vergangenen zwei Jahren große Fortschritte erzielt. Das Projektteam führte erste Abschnitte erfolgreich und im Zeitplan bis zur Genehmigungsreife. Die Planungen für die Abschnitte Ottenhofen – Wörth, Schwindegg – Obertaufkirchen und Ampfing – Mettenheim stellte das Projekt 2021 der Öffentlichkeit vor und übergab diese zur Vorprüfung an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die breite Öffentlichkeitsbeteiligung führt das Projekt dieses Jahr fort. Die Planungen für mehrere Informationsveranstaltungen laufen. Ein Fokus liegt beim Austausch mit Grundstückseigentümer. Anders als im ursprünglichen Zeitplan vorgesehen, konnten einige Verfahrensschritte nicht parallel vorgenommen, sondern sie mussten zeitlich gestaffelt werden. So zum Beispiel das Scoping-Verfahren, bei dem der Untersuchungsrahmen für die Umweltverträglichkeitsprüfung festgelegt wird. Dieses Verfahren muss nach dem neuen Gesetz, anders als im Planfeststellungsverfahren, vor dem Einreichen der Genehmigungsunterlagen durchgeführt werden. Hierfür war eine zusätzliche Öffentlichkeitsbeteiligung mit Online-Konsultation gefordert. Die 145 Kilometer lange Ausbaustrecke 38 von München über Mühldorf nach Freilassing und Burghausen wird durchgehend elektrifiziert und in weiten Teilen zweigleisig ausgebaut, um den künftigen verkehrlichen Anforderungen gerecht zu werden. Der Bund hat die DB Netz AG mit den Planungen beauftragt. Nach Ende des Ausbaus ist eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf bis zu 200 Kilometer pro Stunde möglich. Nicht zuletzt verringert mehr Verkehr auf der Schiene sowie der Einsatz von Elektroloks den Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase. Weitere Informationen unter: www.abs38.de (Quelle: PM der DB AG, vom 21. März, gekürzt).

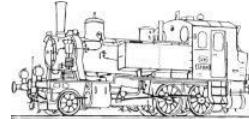


Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft (SDG) bis 2037 auf schmaler Spur unterwegs: Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) und der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) haben am 21. März den neuen Verkehrsvertrag mit der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft (SDG) unterzeichnet. Für die nächsten 15 Jahre, bis zum Dezember 2037, bestellen die beiden Zweckverbände den Eisenbahnverkehr auf der Fichtelbergbahn, der Lößnitzgrundbahn sowie der Weißeritztalbahn. Entsprechend der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs erhalten die beiden Verbünde derzeit jährlich rund sieben Millionen Euro für die drei Bahnen aus dem Landeshaushalt. Die SDG betreibt mit historischen Fahrzeugen täglich Verkehr unter Dampf auf der Fichtelbergbahn (Cranzahl – Oberwiesenthal), der Weißeritztalbahn (Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf) sowie auf der Lößnitzgrundbahn (Radebeul Ost – Radeburg). Das Unternehmen beförderte im vergangenen Jahr 455.000 Fahrgäste und beschäftigt 121 Mitarbeiter. Neben dem täglichen Planverkehr bietet die SDG gemeinsam mit zahlreichen Akteuren pro Jahr rund 200 Veranstaltungen auf den Bahnen an (Quelle: PM von Verkehrsverbund Mittelsachsen und Verkehrsverbund Oberelbe, vom 21. März, gekürzt).

Bahn- Strecke nach Sylt – Schleswig- Holstein geht beim elektrischen Ausbau in Vorleistung: Mit 3,6 Millionen Euro will Verkehrsminister Bernd Buchholz (FDP) die Planungen für die Elektrifizierung der Marschbahn für die Deutsche Bahn vorfinanzieren. Nicht nur da will das Land Projekte auf die Schiene bringen Ein bisschen riskant ist das schon was Bernd Buchholz da verkündet hat: Das Land wird die Planung der Elektrifizierung der Marschbahn von Itzehoe nach Sylt mit 3,6 Millionen Euro vorfinanzieren, so der Verkehrsminister. Aber in Zeiten des Wahlkampfes geht der FDP-Politiker wohl bewusst diesen Schritt. Die Ausschreibungen für die ersten Planungen würden jetzt vorbereitet. Geplant ist, dass der Bund die auf 400 Millionen Euro veranschlagte Elektrifizierung bis 2029 mit 90 Prozent bezuschusst, das Land muss „nur“ den Ausbau auf Sylt vorfinanzieren und will auch beim zweigleisigen Ausbau auf Sylt finanziell in Vorleistung treten. Denn der Bund kümmert sich zwar um die neuen Gleise zwischen Niebüll und Klanxbüll, der Ausbau zwischen Morsum und Tinnum ist bisher aber noch nicht im Bedarfsplan für Bundesschienenwege enthalten. Der gesamte zweigleisige Ausbau soll laut DB 221 Millionen Euro kosten. Die Elektrifizierung der Marschbahn hätte viele Vorteile. So würde bei den Fernzügen der zeitraubende Lokwechsel in Itzehoe wegfallen und die Regionalbahnen könnten von Hamburg umsteigefrei bis Heide fahren. Die elektrischen Züge wären nicht nur klimafreundlicher, sondern auch wesentlich leiser als die Dieselloks, die jetzt noch auf der Strecke unterwegs sind (Quelle: Nordschleswiger, vom 22. März, gekürzt).

Die Digitalisierung des Stuttgarter Bahnknotens startet in Hennigsdorf: Die erste S-Bahn der Baureihe 423 für die Ausrüstung mit neuester Signaltechnik ist planmäßig aus Stuttgart in Hennigsdorf eingetroffen. Die Übergabe des Fahrzeugs durch die Deutsche Bahn (DB) erfolgte am 21. März 2022. In diesem Prototyp wird Alstom für die S-Bahn Stuttgart das Fahrzeugdesign für die Implementierung des Europäischen Zugsicherungssystems (ETCS) testen, validieren und zulassen. Am Standort Hennigsdorf wird die Umrüstung realisiert. Parallel dazu beginnt die Umrüstung eines Neubaufahrzeuges der Baureihe 430, das brandneu aus der Fertigung kommt. Alstom hatte im Juni 2021 einen Vertrag mit der DB Regio AG (DB) zur Ausrüstung von 215 Stuttgarter S-Bahnen mit ETCS und dem automatisierten Zugbetrieb (Automatic Train Operation, ATO) unterzeichnet. Als Teil des wegweisenden Bahnprojekts Stuttgart 21 wird Alstom im Rahmen des Vertrags die Züge der BR 423 und BR 430 umrüsten, die auf den S-Bahn- und konventionellen Bahnstrecken im Großraum Stuttgart verkehren. Zusätzlich rüstet Alstom auch 118 Fahrzeuge der SFBW für den Regionalverkehr im Raum Stuttgart mit derselben Technik aus. Die komplett umgerüsteten Triebfahrzeuge mit der neuesten ETCS-Signaltechnik werden ab 2025, pünktlich zum Betriebsstart des Digitalen Knotens Stuttgart, Deutschlands erstem digitalisiertem Bahnknotenpunkt für alle Zugfertigstellungen, den Betrieb aufnehmen. Die Implementierung von ETCS Level 2 bzw. 3 und ATO im Automatisierungsgrad 2 (GoA 2) sorgen für einen nachhaltigeren Betrieb, kürzere Fahrzeiten und eine dichtere Zugfolge sowie die damit einhergehende Entlastung einzelner Züge. Durch einen insgesamt reibungsloseren Ablauf des Bahnverkehrs können sich die Fahrgäste auf häufigere Verbindungen und schnellere Anschlüsse freuen (Quelle: PM Alstom, vom 22. März, gekürzt).

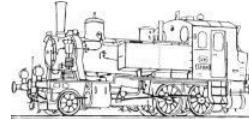
Bahn senkt Verlust offenbar deutlich und schafft Umsatzrekord: Die Deutsche Bahn hat sich vom Rekordverlust zu Beginn der Corona-Krise besser erholt als erwartet. 2021 verringerte sich der Fehlbetrag deutlich und der Umsatz stieg sogar auf ein Rekordniveau, wie mit den Zahlen Vertraute am Dienstag der Nachrichtenagentur Reuters sagten. Die entscheidende Rolle spielte dabei die



internationale Logistik-Tochter Schenker mit ihrem Milliarden-Gewinn. Der Gesamtkonzern verzichtet so unterm Strich nur noch ein Minus von etwa 910 Millionen Euro nachdem dieses 2020 noch bei 5,7 Milliarden Euro gelegen hatte, wobei auch eine Sonderabschreibung eine Rolle spielte. Auch der Umsatz profitierte von Schenker: Er kletterte um gut 18 Prozent auf 47,2 Milliarden Euro, den höchsten jemals erreichten Stand. Die Bahn wollte sich nicht zu den Zahlen äußern und verwies auf ihre Bilanzpressekonferenz Ende März. Den Konzernvertretern zufolge verbesserten sich die Zahlen des Staatsunternehmens nicht nur im Vergleich zum Corona-Jahr 2020, in dem die Passagierzahlen zeitweise komplett einbrachen. Die Bahn konnte auch im Vergleich zu den eigenen Planungen zulegen. Dabei hatte das Unternehmen 2021 unter anderem mit der Flutkatastrophe im Ahrtal und in Nordrhein-Westfalen sowie den Streiks der Lokführer-Gewerkschaft GDL zu kämpfen. Dennoch seien die Verluste selbst im Passagier- und Güterverkehr nicht ganz so hoch ausgefallen wie zunächst befürchtet. Auch hier half in erster Linie die Logistik-Tochter Schenker. Das Unternehmen hatte schnell auf die Probleme bei den Lieferketten während der Coronakrise reagiert und profitierte von den hohen Tarifen vor allem bei der Luft- und Seefracht. Schenker konnte so einen operativen Gewinn von 1,2 Milliarden Euro erzielen, was die Verluste des Gesamtkonzerns deutlich dämpfte (*Quelle: Handelsblatt, vom 22. März*).

Zweite S-Bahn-Stammstrecke München – Am Marienhof wird gebuddelt: Die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München ist ein Mammutprojekt für die Landeshauptstadt. Sie soll die störungsanfällige erste Stammstrecke entlasten. Jahrelang wurde über den Verlauf, die Kosten und die Lärmbelastung gestritten – politisch wie juristisch. Schon seit Längerem wird im Untergrund gegraben – etwa am Marienhof in der Innenstadt, wo gerade ein unterirdischer Bahnhof entsteht. Noch ist die Baugrube gerade einmal viereinhalb Meter tief. Dort, wo einmal das Zwischengeschoss sein soll, halten provisorische Stützen die 4.800 Quadratmeter große Betondecke, unter der sich die Bagger immer tiefer in den Untergrund graben. Bis in zwei Monaten soll das Stockwerk sieben Meter tief sein. Es ist die erste von insgesamt fünf Ebenen. Anschließend wird die nächste Betondecke eingezogen, darunter die nächste Ebene gebuddelt. Ende 2024 werde man schließlich in 40 Metern Tiefe angekommen sein. Parallel dazu müsse der enorme Grundwasserdruk, der dort unten auf die Baugrube ausgeübt würde, gesenkt werden. Dafür betreibt sie auf der Baustelle eine sogenannte Bauwasserhaltung. Mithilfe von mehr als 130 Brunnen werden pro Sekunde 20 bis 25 Liter Wasser an die Oberfläche befördert. Auf der rund zehn Kilometer langen zweiten S-Bahn-Stammstrecke zwischen Laim im Westen und Leuchtenbergring im Osten soll es insgesamt drei neue unterirdische Bahnhöfe geben: Hauptbahnhof, Marienhof und Ostbahnhof. Sie sollen durch einen rund sieben Kilometer langen Tunnel miteinander verbunden werden. Ob die Stammstrecke allerdings, wie von der Bahn angekündigt, im Jahr 2028 in Betrieb gehen kann, ist derzeit noch fraglich. Kritiker beklagen zudem seit Jahren, dass die Münchner S-Bahn mit der zweiten Stammstrecke nicht attraktiver werde. Wer etwa umsteigen will, müsse weite Wege in Kauf nehmen, viele Umsteigemöglichkeiten würden wegfallen, und das Untergeschoss des Hauptbahnhofs könnte überlastet werden, so einige Kritikpunkte der Stammstrecken-Gegner (*Quelle: BR24, vom 23. März, gekürzt*).

Vorplanung Streckenausbau Mannheim-Friedrichsfeld – Heidelberg Hbf abgeschlossen: Die Deutsche Bahn (DB) erweitert den Abschnitt zwischen Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf von zwei auf vier Gleise und baut die Bahnhöfe entlang der Strecke Mannheim-Friedrichsfeld–Heidelberg Hbf barrierefrei aus. Durch den Bau eines zusätzlichen Kreuzungsbauwerkes werden die Verkehre zusätzlich entflechtet und erhöhen damit die Streckenkapazität. Mit dem Ausbau zwischen Mannheim und Heidelberg können mehr Menschen aus der Region ihre Ziele im Nah- und Fernverkehr bequem mit der Bahn erreichen. Die Vorplanung ist abgeschlossen. Das Vorhaben startet nun in die Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Das beinhaltet die Vorplanung: Ein zweites Kreuzungsbauwerk im Bereich Edingen-Neckarhausen ermöglicht, dass die Züge auf den Abschnitten Darmstadt–Heidelberg und Mannheim–Heidelberg künftig kreuzungsfrei verlaufen. Zudem erweitert die Bahn den Abschnitt zwischen Heidelberg Hbf und Heidelberg-Wieblingen von zwei auf vier Gleise. Zum Teil werden hier die Flächen einer bislang stillgelegten Strecke für den Ausbau genutzt. Mit dem barrierefreien Ausbau der Bahnsteige an den Bahnhöfen entlang der Strecke Mannheim-Friedrichsfeld–Heidelberg Hauptbahnhof können künftig noch mehr Menschen auf die umweltfreundliche Schiene umsteigen. In der Region Rhein-Neckar sind verschiedene Arbeiten an der Infrastruktur vorgesehen. Die DB macht die etwa 10 Kilometer lange Strecke zwischen Mannheim-Friedrichsfeld und Heidelberg Hauptbahnhof fit für mehr Verkehr auf der Schiene. Dabei ist der

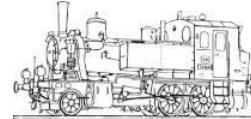


Ausbau der Strecke zwischen Heidelberg-Wieblingen und Heidelberg Hauptbahnhof das umfangreichste Vorhaben. Der drei Kilometer lange, zweigleisige Abschnitt soll auf vier Gleise ausgebaut werden. Züge des Personen- und Güterverkehrs in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung können künftig auf eigenen Gleisen fahren (*Quelle: PM der DB AG, vom 25. März, gekürzt*).

Forschungsprojekt über zukunftsfähigen Ersatzbrennstoff für Dampfloks: In Zeiten von Kohleausstieg, explodierenden Preisen und Versorgungsschwierigkeiten mit Steinkohle in geeigneter Qualität, stellt sich bei den Museums- und Touristik Eisenbahnen die Frage, wie der Betrieb des historischen Kulturguts Dampflokomotive auch in Zukunft noch planbar und bezahlbar sein kann. Dieser Frage hat sich nun in pragmatischer Weise das Ingenieurbüro Steam-Technologies und die Eisenbahnfreunde Hasetal Haselünne e.V. angenommen. Unter dem Titel „Entwicklung einer für Dampflokbetrieb geeigneten Hochleistungsfeuerung für nachwachsende Rohstoffe“ wird die Feuerung der 100 Jahre alte Dampflok „Niedersachsen“ (Henschel Typ Bismarck) von Kohle auf Holzpellets umgestellt. Dabei bleibt es bei der klassischen Handbeschickung. Im Rahmen von Standversuchen und Messfahrten mit Leistungsmessung soll die Anwendbarkeit bestätigt und Parameter wie Leistung und Verbrauch erfasst werden. Vom Versuchsträger (1,6 m² Rostfläche) aus soll sich später die Feuerung gut auf kleinere und größere Kessel skalieren lassen. Für Maschinen kleiner und mittlerer Leistung und bei geeigneten Betriebsbedingungen (Reichweite) soll der umweltfreundliche und gut verfügbare Brennstoff künftig eine Alternative bieten. Das Forschungsprojekt für die Verwendung des als CO₂ neutral anerkannten Brennstoffes wird durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt gefördert. Auf der Facebook Seite von Steam-Technologies wird über den Fortschritt des Projektes informiert werden. Bereits im Sommer sollen erste Ergebnisse vorliegen (*Quelle: PM von Steam Technologies, Eisenbahnfreunde Hasetal Haselünne e.V., vom 25. März*).

Problemfall Bahn – „Stau auf der Schiene“: Seit dem 12. Dezember pendeln die markanten blau-weißen Züge zwischen München, Memmingen und Lindau. Go Ahead hatte sich – Premiere in Bayern – gegen die Deutsche Bahn durchgesetzt und die Ausschreibung gewonnen. Anders als bei Betreiberwechseln in der Vergangenheit sind größere Pannen ausgeblieben. Im sogenannten E-Netz Allgäu sind 90 Prozent der Züge pünktlich, das heißt, sie haben weniger als sechs Minuten Verspätung. Weniger als ein Prozent der Züge sei ausgefallen. Auch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) des Freistaats, die Go Ahead beauftragt hat und bezuschusst, ist zufrieden: Die neuen elektrischen Triebfahrzeuge laufen stabil, wird BEG-Chef Thomas Prechtl in einer Mitteilung von Go Ahead zitiert. Die Pünktlichkeit nennt er „ausbaufähig“. Das mag auch an Problemen liegen, die Go Ahead ziemlich ungeschickt benennt: Die Infrastruktur sei „viel zu knapp bemessen“ und „auch zu störanfällig“. Zum einen fahren seine Züge auf vielen eingleisigen Abschnitten. DB Netz hat zwar die Strecke München-Memmingen-Lindau nach jahrelangen Verzögerungen elektrifiziert und auch modernisiert. Doch zwischen Hergatz im Allgäu und Buchloe gibt es auf 107 Kilometern Länge nur ein Gleis. Das ist fast typisch für die Bahn im ländlichen Bayern. 3000 von 6000 Kilometern Bahnstrecke in Bayern sind eingleisig: München-Garmisch-Partenkirchen: 40 von 100 Kilometer eingleisig. München-Mühldorf: 60 Kilometer lang nur ein Gleis. Selbst 31 Prozent des Münchner S-Bahn-Netzes ist eingleisig. Im Allgäu muss oft ein Go Ahead-Regionalzug im Bahnhof warten, bis der schnellere Schweizer Eurocity (ECE) vorbei ist. Es gibt noch ein zweites Problem: der Flaschenhals München. Ab Geltendorf stadteinwärts ist die Strecke zwar zweigleisig, dafür muss sich Go Ahead die Gleise mit der S-Bahn teilen – und natürlich auch mit weiteren Regionalzügen der DB, mit dem ECE und Güterverkehr. In München fehlen zudem Abstellgleise. Die sogenannte Vorstellgruppe Nord – das sind Abstellgleise zwischen Laim und Hauptbahnhof – ist oft voll. Daher fährt Go Ahead am späten Vormittag meist mit einer Dreier-Traktion – drei aneinander gekuppelten Triebzügen – nur spärlich besetzt zurück ins Allgäu und parkt die Züge in Buchloe oder Memmingen. Das sei wegen des höheren Stromverbrauchs „pure Umweltverschmutzung“, sagt der Geschäftsführer. Ein Ausbau sei überfällig. Er ist indes nicht in Sicht. Stattdessen wird es wohl noch voller, da ab April auch die Westbahn ihre Züge parken will. Wenn Go Ahead Ende 2022 auch den Zugverkehr München-Augsburg – heute als Fugger-Express von der DB betrieben – übernimmt, werde das Problem der Leerfahrten noch akuter, sagt Amini (*Quelle: Münchner Merkur, vom 25. März, gekürzt*).

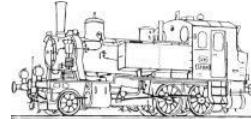
Neue Linie S 7 der "Bodensee Bahn": Der Bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter hat am 26.03.2021 gemeinsam mit Betreibern der Turbo AG, der ÖBB sowie weiteren Vertretern aus Bayern, Österreich und der Schweiz an der offiziellen Eröffnungsfahrt der Linie S 7 von Lindau-



Reutin nach Bregenz teilgenommen. Im Dezember 2021 ist ein neuer und stark ausgeweiteter Fahrplan in der Region Allgäu/Bodensee in Betrieb gegangen. Dazu gehört auch die neue S-Bahn-Linie S 7 von Lindau über Bregenz nach Romanshorn. Die Linie ermöglicht attraktive Reiseketten, zum Beispiel von Bayern über Vorarlberg in die Schweiz. So entsteht auch in den Stunden ohne Fernverkehr eine schnelle Verbindung über die Ländergrenzen hinweg. Die Linie verkehrt vorerst nur an Wochenenden, eine Erweiterung ist geplant. Die heutige Fahrt ist gleichzeitig auch der Auftakt zum 50-jährigen Jubiläum der Internationalen Bodensee-Konferenz (IBK). Der Freistaat Bayern hat vor allem in den vergangenen Jahren sehr viele Bahn-Investitionen im Raum Lindau gefördert, um den Schienenverkehr vor Ort noch attraktiver zu machen. Dabei handelte es sich vielfach um freiwilliges finanzielles Engagement. Neben dem zentralen Knotenbahnhof in Lindau- Reutin betrifft dies beispielsweise die Beiträge zur Elektrifizierung der Bahnstrecke München – Lindau oder auch die kürzlich erfolgte provisorische Anhebung des Bahnsteigs am Haltepunkt Lindau- Aeschach (Quelle: PM des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, vom 27. März, gekürzt)

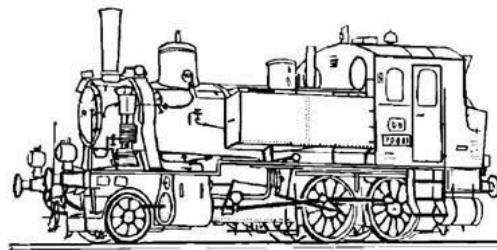
Grenzkostenrechnung bei den Trassenpreisen im Eisenbahnverkehr gefordert: Der Deutsche Bahnkunden- Verband (DBV) hat auf seinem Bundesverbandstag am 26. März 2022 in Probstzella seine Forderung erneuert, die Trassenpreise im Eisenbahnverkehr auf Grenzkostenniveau ("unmittelbare Kosten einer Zugfahrt"; uKZ) abzusenken. Im Koalitionsvertrag ist festgelegt, dass DB Netz und DB Station & Service zu einer "gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft" innerhalb des DB-Konzerns zusammengefasst werden. Diese Gemeinwohlorientierung müsse sich auch in einer Abkehr vom Vollkostenprinzip niederschlagen. Durch die Abkehr von der Vollkostenrechnung wird der Personen- und Gütertransport der Straßennutzung in etwa gleichgestellt und die Benachteiligung der Bahnverkehrs abgebaut. So würde zum Beispiel der Trassenkilometer im Segment "Standard Schnell" statt 3,57 Euro nur noch 1,496 Euro kosten (Quelle: PM DBV, vom 27. März, gekürzt).

Weiterer Großauftrag für Schienenbefestigungssysteme in China für Vossloh: Vossloh, ein traditionsreicher und weltweit führender Anbieter von Produkten und Dienstleistungen im Bereich der Bahninfrastruktur, konnte seine hervorragende Positionierung im chinesischen Markt für Hochgeschwindigkeitsstrecken weiter festigen. Bereits zum dritten Mal innerhalb der letzten vier Monate wurde Vossloh damit beauftragt, Schienenbefestigungssysteme für den Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zu liefern. Dabei handelt es sich um die Verbindung zwischen den Millionen-Metropolen Weifang und Yantai, in der ostchinesischen Provinz Shandong. Der Auftrag hat ein Volumen in Höhe von umgerechnet rund 50 Mio.€ und wird von der Tochtergesellschaft Vossloh Fastening Systems China Co. Ltd. mit Sitz im chinesischen Kunshan abgewickelt. Planungsgemäß sollen die Auslieferung in den Jahren 2023 und 2024 erfolgen (Quelle: PM Vossloh, vom 28. März, gekürzt).



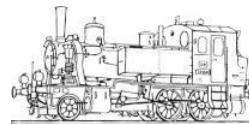
BOCKERLAS TIPP

**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 Juni 2022 so bieten:

Donnerstag, 05. Mai 2022	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 06. Mai 2022	12. Workshop „40 Jahre AEF“	Zoom- Meeting
Donnerstag, 12. Mai 2022	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 13. Mai 2022	Präsenz- Kellertreff	
Donnerstag, 19. Mai 2022	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 20. Mai 2022	Was kann nicht alles Eisenbahn sein	Peter Wach
Donnerstag, 26. Mai 2022	Christi Himmelfahrt – keine Veranstaltung	
Freitag, 27. Mai 2022	Präsenz- Kellertreff	
Donnerstag, 02. Juni 2022	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 03. Juni 2022	13. Workshop „40 Jahre AEF“	Präsenz- Vereinsabend
Donnerstag, 09. Juni 2022	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 10. Juni 2022	Präsenz- Kellertreff	
Donnerstag, 16. Juni 2022	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 17. Juni 2022	Der Maßstab	Martin Schneider
Samstag, 18. Juni	Vereinsausflug nach Sonnenberg fällt aus!	
Donnerstag, 23. Juni 2022	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>
Freitag, 24. Juni 2022	Kellertreff	
Donnerstag, 30. Juni 2022	Modellbau	<i>Bitte in Absprache mit Markus Conrad</i>



Vereinsabende und Kellertreffs:

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

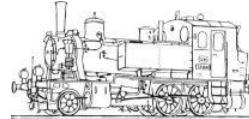
An dem jeweiligen Freitag ist das virtuelle Meeting ab 19.15 Uhr geöffnet. Alle sind herzlich willkommen!

Generell gelten keine Beschränkungen mehr im Vereinsheim!

Bis auf weiteres behalten wir die Praxis der hybriden Veranstaltungen (Präsenz, virtuell) bei, um auch Mitgliedern, die nicht in Ansbach wohnen, zu der Zeit noch auf Dienstreise sind, Bereitschaft haben usw., eine Teilnahme an Vereinsabenden zu ermöglichen. Über die Fortführung entscheiden wir im letzten Quartal, bis dahin ist zoom sowieso bezahlt.

Modellbau:

Modellbauabende beginnen 18.00 Uhr. Nach wie vor wird gebeten, vorher Markus Conrad zu kontaktieren, damit er die Arbeiten ein wenig planen kann.



PRIVATour

Tag der offenen Baustelle bei „Stuttgart 21“

(fa) Am Osterwochenende luden die Projektverantwortlichen von „Stuttgart 21“ nach zweijähriger Unterbrechung wieder zur Besichtigung der Baustelle am entstehenden Stuttgarter Tiefbahnhof ein. Im Vorfeld waren die direkten Zugänge zwischen den Bahnsteigen und dem Empfangsgebäude abgebaut und durch eine aufwendige und sehr lange Umgehung ersetzt worden.

Die Informationen zum Bauvorhaben waren umfassend und für Eisenbahn- Laien ausreichend, was im Prinzip auch der Zweck der ganzen Veranstaltung ist. Der Ansturm war enorm, aber die Organisation war es auch, so daß es nirgendwo zu nennenswerten Staus kam. Zu ebener Erde waren das Catering und einige Spielstationen für Kinder eingerichtet. Die Besucher, die wirklich Interesse an der Baustelle hatten, wurden in einem sehr weitläufigen Rundgang durch diese geleitet. Der Rundgang begann mit einem Treppenabstieg bis auf ca. 10 Meter Tiefe, wo heute und quer zur heutigen Ausrichtung des Stuttgarter Hbf der neue Tiefbahnhof im Entstehen ist.

Unten im Tiefbahnhof verliefen sich die Massen dann, weil das Areal ziemlich umfangreich ist. Im wesentlichen konnten die Kelchstützen bewundert werden, welche zum größten Teil fertiggestellt sind und künftig sowohl das Dach der neuen unterirdischen Station bilden und gleichzeitig für natürliches Licht auf den Bahnsteigen sorgen werden, sofern die Glashäuben regelmäßig gereinigt werden und diese Reinigung nicht auch dem allgemeinen Einsparwahn zum Opfer fällt. Beeindruckend sind die Stützen ob ihrer Form ganz ohne Frage, aber sie nehmen dort, wo sie stehen, auf den Bahnsteigen erheblich viel Platz weg. Und weil die Dimensionierung des gesamten Tiefbahnhofs sowieso auf Kante genäht ist, muß man nicht lange rechnen, um zu erkennen, was das bedeutet.

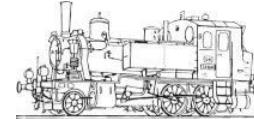
Ohne fertig ausgeformte Bahnsteige, ohne Bahnhofsgleise, Bahnsteigeinrichtungen und Züge macht die unterirdische Station zunächst einen sehr geräumigen Eindruck. Ist erstmal alles installiert und gefüllt, dürfte sich sehr bald ein Gefühl des Unbehagens ob der ganz und gar nicht vorhandenen Großzügigkeit einstellen. Ohne daß ich selber im Tiefbahnhof mit einem Bandmaß umher gerannt wäre – jeder Bahnsteig der U- Bahn Nürnberg ist von der Breite her großzügiger angelegt, vor allem in Bereichen, wo sich notwendige Deckenabstützungen befinden. Hier sind die „Bahnsteigverengungen“ erheblich breiter als das heute geltende Mindestmaß von 1,80 Metern.

Noch nicht zu erkennen, weil noch nicht gebaut, waren die Zugangsmöglichkeiten zu den Tiefbahnsteigen, aber wo schon die Bahnsteige eben am Breitenlimit sind, werden die Zugänge nicht breiter sein, das ist eine ganz einfache Logik. Zudem hören sich 10 Meter Höhenunterschied zunächst nach nicht viel an. Mal zum Vergleich: Steht man vor dem Hauptgebäude des Ansbacher Bahnhofs, so müßte man vom Boden aus Treppenstufen hinauf bis zum Dachfirst bewältigen. Die immer wieder thematisierte Längsneigung der Bahnsteige, die sich aus einerseits der Überfahrung der S-Bahn und andererseits der Unterfahrung der Stadtbahn ergibt, ist hier mal noch nicht betrachtet, sie macht die Bewältigung weder einfacher noch besser.

Einen guten Eindruck, was solche signifikanten Höhenunterschiede in einem Hauptbahnhof einer nicht ganz unbedeutenden deutschen Stadt bedeuten, bekommt man auf dem Berliner Hauptbahnhof. Auch wenn das unmittelbare Geschehen dort auf den ersten Blick verwirrend erscheint, die Übersichtlichkeit ist alles in allem gut. Zuvor der sind dort Zuwegungen und Bahnsteige recht ordentlich dimensioniert. Es darf mit einer gewissen Berechtigung befürchtet werden, daß in Stuttgart die Verhältnisse erheblich schlechter, zumindest jedoch nicht besser als Berlin, sein werden.

Eingang zur und Ausgang von der Baustelle waren räumlich so entzerrt, daß sich noch eine ungefähr 100 Meter lange Strecke ergab, wo sich verschiedene DB- Teams mit sehr vielen Informationsständen aufgebaut hatten. Neben allem, was man schon kannte, bestand der zentrale Punkt in der Präsentation des beabsichtigten „Digitalen Knoten Stuttgart“. Die Stuttgarter Stammstrecke und einige Außenäste der S- Bahn sollen bis 2024 ETCS Level 2 Baseline 3 erhalten, die entsprechende Nachrüstung der Fahrzeuge hat bereits begonnen. Das Besucherinteresse war erfreulich gut und beschränkte sich nach eigener Beobachtung keineswegs nur auf Allgemeinplätze.

Nachfolgende Bilder sollen eine Übersicht über das Geschehen geben.



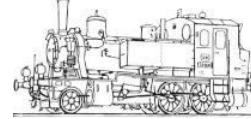
Zugang zum Veranstaltungsgelände, zur kurzen Orientierung: Hintergrund, Mitte mit dem viel zitierten Bonatz- Baus und dem markanten Turm, in dem auch über viele Jahre eine Daueraustellung zu „Stuttgart 21“ eingerichtet war und noch ist. Die Bahnsteighalle befindet sich rechts, ganz weit im Hintergrund und die Blickrichtung ist ziemlich präzise quer zu den jetzigen Gleisen.



Blick auf den Bereich, wo später einmal Bahnsteige und Gleise sein werden. Durch die versetzte Anordnung der Kelchstützen täuscht die Ansicht etwas, aber ihr Querabstand, der auf dem Bild ungefähr quer zur Blickrichtung verläuft, entspricht dem Abstand zweier Bahnsteigmitten! Dazwischen befinden sich noch zwei Gleise!



Die Besuchermassen verliefen sich im Tiefgeschoß sehr deutlich, weil eben die ganze Fläche zur Verfügung stand, außer dort, wo sich Gerüste befinden. Wenn erst Gleise und Bahnsteige gebaut sind, wird sich das erheblich ändern.



Das Bild gibt ansonsten nicht viel her, verdeutlicht aber die Längsneigung der Bahnsteige. Die gelbe Linie ist ausgerichtet am Mauerwerk, das gegenüber der ebenen Erde parallel sein dürfte und somit die Referenz darstellt. Keine gute Referenz, aber eine bessere gab es nicht, stellt der Bauzaun dar, der auf dem geneigten Tiefgelände steht und so etwas wie eine Parallele zum dortigen Boden bildet. Man sieht die 15,6 mm/ m recht deutlich.

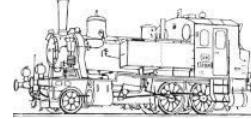
Stimmungen von Dirk Sauer und Thomas Fenn



Untergang der Märzsonne mit Bahnstrecke, aber ohne Zug, zwischen Heilsbronn und Raitersaich (?), (ds)



Selbe Stelle, ohne Sonne, aber mit Zug, den eine BR 187 befördert (ds)



Es ist schon ein paar Tage her, daß die RE Nürnberg – Stuttgart noch aus BR 111 und Rotlingen bestanden. Man kann den 111ern nachweinen, den Stuttgarter Wagengarnituren aber nicht, denn diese waren regelmäßig versofft, dreckig und auch nicht besonders heile (tf)

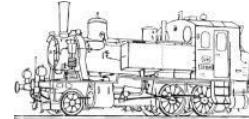


Zeitlich noch länger her sind die Einsätze der Lufthansa- Airport- Expreß- Züge, die aus Loks der BR 103 und 111 und drei IC- Wagen bestanden. Markant und gelungen war die Farbgebung, die besonders bei regelmäßiger Reinigung zur Geltung kam. Aber das war damals noch üblich... (tf)

Osterspaziergang Richtung Lehrberg



Zwischen Ansbach und der Bk Wasserzell schleppt eine RAILPOOL- Vectron ihren 1800 t Kesselwagenzug nordwärts (fa)



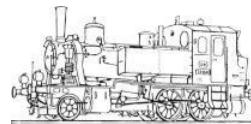
Einen Spazierkilometer weiter kam eine Doppeltraktion Vectron von ELL (European Locomotive Leasing) mit einem bunten Gemischtzug vorbei, auch auf der Fahrt nordwärts (fa)



Außer einer Zugbegegnung zwischen Doppeltraktion BR 425 und BR 101 mit geschobenem IC (irgendein Umleiter?) eigentlich nichts besonderes zu sehen. ABER: Wie lange werden wir die 101er noch auf unseren Strecken sehen. Die ersten gehen bereits in die Abstellung.



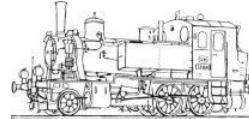
Bis zum Einfahrtsignal Lehrberg bei km 58,4 bin ich gekommen, allein die Ausbeute war miserabel. Schon wieder auf dem Weg zurück ungefähr auf Höhe km 54,6 wartete ich auf den Flixtrain, aber der hatte Verspätung. Da tut es auch ein umgeleiteter ICE- T ... (fa)



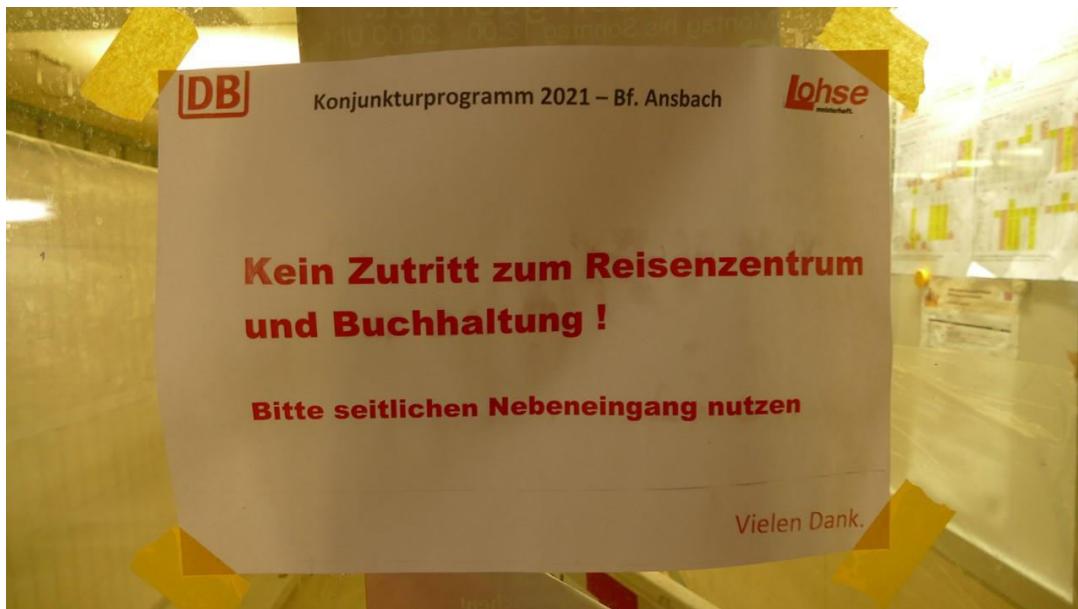
Ebenfalls umgeleitet wurde am Ostersonntag diese ÖBB- EC- Garnitur, die sonst zwischen Nürnberg und Würzburg den direkten Weg nimmt (fa).



Und dann kam er doch noch – der Flixtrain, ohne Halt in Ansbach (Frechheit!), zum fototechnisch ungünstigsten Zeitpunkt und mit gut 45 Minuten Verspätung. Aber wie sagt man so schön: Besser spät als gar nicht (fa)



DAS BESTE ZUM SCHLUSS



Konjunktur schwächt wohl – Synonym für den Zustand des selbsternannten Mobilitätsdienstleisters Nr. 1 in den Jahren 2021/ 22. Der DB Keks ist nicht ganz vollständig, das Ganze wurde schief kopiert und dann ist der Hinweis nicht nur grammatisch, sondern auch inhaltlich falsch. Kann sein, daß es im Bahnhof Ansbach einst eine Buchhaltung gab, heute ist hier nur noch die Buchhandlung Eckert. Ein kleiner, aber feiner Unterschied... (fa)

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: Birgit und Hans Peter Krupp (hpk), Thomas Fenn (tf) Dirk Sauer (ds) 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