

4-2023 Juli-August 8,90 €



Regional verkehr

Bahnen & Busse

Neue Straßenbahnen

Die Züge für Mannheim, Frankfurt (Main), Leipzig und Würzburg



Streckenreaktivierung
Bremervörde – Stade ab
2026 wieder am Netz

Alternative Antriebe
Mireo Plus B und Plus H
nehmen Fahrt auf

Großes Fahrzeugporträt
Im neuen KISS von der
Elbe an die Ostsee

Barrierefreier Umbau
Der Bahn-Bus-Knoten
in Ludwigslust

CAN A CITY FALL IN LOVE WITH A TRAM?



**YES, IT CAN.
JUST MEET OUR DESIGN.**

skodagroup.com/meetourdesign



Im Schneckentempo

Nicht elektrifizierte Strecken sind eine Wachstumsbremse für den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene.

Die Elektrifizierung des Schienennetzes in Deutschland geht weiterhin nur schleppend voran. Im vergangenen Jahr wurden hierzulande kaum mehr als 100 Kilometer des Streckennetzes neu elektrifiziert. Um die immer noch sehr großen Lücken zu schließen, braucht es aber deutlich mehr, da das Wachstumspotenzial der Schiene empfindlich ausgebremst wird. Das gemeinnützige Verkehrsbündnis Allianz pro Schiene fordert, den Bau von Oberleitungen deutlich zu beschleunigen.

Laut Koalitionsvertrag sollen bis 2030 75 Prozent des Bundesschienennetzes mit einer Oberleitung versehen sein – derzeit sind es nur 62 Prozent. Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, sagte am 24. Mai 2023: „Dieses Elektrifizierungsziel ist mit gleichbleibendem Tempo nicht mehr zu erreichen. Es müsste acht Mal so schnell gehen wie bisher.“

Im Vergleich der Bundesländer zeigen sich deutliche regionale Unterschiede bei der Ausstattung mit Oberleitungen: Die Stadtstaaten Bremen (89 Prozent) und Berlin (84 Prozent) sind Spitzenreiter, gefolgt vom Saarland (81 Prozent) und Hamburg (76 Prozent). Weit abgeschlagen sind Rheinland-Pfalz (42 Prozent) und Thüringen (34 Prozent). Schleswig-Holstein bildet mit 27 Prozent das Schlusslicht.

Die Lücken im Oberleitungsnetz werden immer wieder zum Problem, wenn elektrisch betriebene Regional-, Fern- und Güterzüge – etwa aufgrund von Bauarbeiten – mangels Elektrifizierung nicht umgeleitet werden können. „Nicht elektrifizierte Strecken sind

außerdem eine Verlagerungs- und Wachstumsbremse für den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene“, so Flege.

Um mehr Tempo bei der Elektrifizierung zu erreichen, hatte die Beschleunigungskommission Schiene, der Vertreter von Eisenbahnverbänden, DB AG, Bauindustrie und Bundesverkehrsministerium angehören, zahlreiche Vorschläge erarbeitet und 2022 an Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) übergeben. Laut Flege sollte alles Bürokratische beiseitegeschoben werden, um auch bei der Elektrifizierung das von Bundeskanzler Olaf Scholz ausgerufenen „Deutschland-Tempo“ zu erreichen. Flege: „Der Bundesverkehrsminister sollte nun schnell die Initiative für die notwendigen Gesetzesänderungen ergreifen.“

Andere europäische Länder sind da schon weiter und haben deutlich ambitioniertere Ziele: Das Schienennetz der Schweiz ist zu fast 100 Prozent mit Oberleitung ausgestattet, Österreich will den Anteil elektrifizierter Strecken bis 2030 von 73 auf 85 Prozent und bis 2035 auf 89 Prozent erhöhen.

Deutschlands Schlusslicht bei der Elektrifizierung wird die rote Laterne aber schon bald wieder verlieren, zumindest beim Einsatz von Elektrozüge im Regionalverkehr. Derzeit entstehen in Schleswig-Holstein mehrere Oberleitungsinseln, an denen Akkuzüge ihre Batterien während des Aufenthalts im Bahnhof nachladen können. Noch in diesem Jahr sollen die Speicherzüge auf vielen Relationen den Verkehr übernehmen. Emissionsfrei und elektrisch, auch auf nicht elektrifizierten Strecken. *(Tim Schulz)*

Auf dem Titel: Bei der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) fahren neue ForCity Smart von Škoda.



Seite 14 Im Siemens Prüf- und Validationcenter Wegberg-Wildenrath kommen die batterieelektrisch und mit Wasserstoff angetriebenen Triebzüge Mireo Plus B und Plus H ins Rollen



Seite 48 Der CatenaryCrafter 15.4 E³ Typ 1 von Plasser & Theurer ist Multitalent und Neubauspezialist zugleich ...



Seite 62 Durch Ingelheim am Rhein surren acht emissionsfreie Elektrobusse des Typs Iveco E-WAY

Technik

- 8 **Meldungen** Verspäteter StromFahrer, ...
- ➔ 14 **Zukunft mit Plus** Die emissionsfreien Triebzüge Mireo Plus B und Mireo Plus H von Siemens Mobility kommen ins Rollen – 77 Einheiten sind bereits bestellt
- ➔ 20 **Im KISS an die Küste** Zwischen Hamburg und Lübeck-Travemünde haben neue Stadler-KISS die bisherigen Doppelstockwendezüge abgelöst
- 24 **Test | Absolut alltagstauglich** Der neue Mercedes-Benz eCitaro mit der dritten Batteriegeneration und vergrößerter Reichweite

Schwerpunkt

- ➔ **Neue Straßenbahnen** Für den Rhein-Neckar-Raum sowie Frankfurt am Main, Leipzig und Würzburg wurden neue Niederflurbahnen geordert. Während sich Mannheim, Leipzig und Würzburg für individualisierte Züge entschieden, feiert in Frankfurt der Citadis ein Comeback. In Darmstadt denkt man derweil über eine Entlastung des Fahrpersonals nach ...

- 30 **Positives Zwischenfazit** Die Rhein-Neckar-Tram von Škoda nahm zur Bundesgartenschau 2023 in Mannheim den Fahrgastbetrieb auf
- 34 **Mehr Platz und Komfort** Leipzig, Görlitz und Zwickau orderten die neue Sachsentram. Anfang Juni wurde ein erstes Mock-up präsentiert
- 36 **Gastbeitrag | Frankfurts neue T-Wagen** Alstom liefert 58 neue Niederflurbahnen des Typs Citadis SX05 in die Bankenmetropole
- 40 **Spezial-Fahrzeuge** HeiterBlick in Leipzig baut und liefert die nächste Straßenbahn-Generation GT-F für Würzburg
- 44 **Digital verbunden** Zur Entlastung der Fahrer erprobt HEAG mobilo den Einsatz von ferngesteuerten Straßenbahnen

Infrastruktur

- 46 **Meldungen** Retrofit für eine Stopfmaschine
- 48 **Außen rot, innen grün** Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) stellen einen Teil ihrer Instandhaltungsflotte auf Elektrotraktion um. Nun hatte das erste Fahrzeug von Plasser & Theurer Premiere
- 52 **Gastbeitrag | Grüne Gleise für die Tram** Rasengleise sorgen für zusätzliche Grünflächen in Städten und binden den Feinstaub

Mobilität

- ➔ 54 **Meldungen** Reaktivierung Bremervörde – Stade, ...
- ➔ 58 **Leichter umsteigen** Der Bahnhof Ludwigslust an der Strecke Hamburg – Berlin wird zu einer barrierefreien Verkehrsdrehscheibe ausgebaut
- 62 **Elegante Stromer** Als erste Kommune Deutschlands hat Ingelheim am Rhein den Busbetrieb in einem Schritt emissionsfrei gemacht

Rubriken

- 3 **Einstieg** Im Schnecken tempo
- 6 **Regionalverkehr im Bild** Berlin, BVG-Betriebshof Indira-Gandhi-Straße
- 45 **Impressum und Termine**
- 66 **Endstation (75): Rehna** Auf das Minimum reduziert

Die Autoren dieser Ausgabe:

Claus Bünnagel,
freier Journalist aus
Grafschaft

Bernd Conrads,
Leiter Unternehmens-
kommunikation,
Verkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main
mbH (VGF)

Stefan Heinz,
freier Autor aus
Mainz

Jürgen Lorenz,
freier Autor aus
Lentföhrden

Jochen Neu,
Verlagsleiter

Bernhard Schülein,
freier Autor aus
Schlehdorf

Tim Schulz,
Herausgeber und
Chefredakteur

Carola Schwankner,
Unternehmens-
redakteurin bei
KRAIBURG STRAIL

Achim Uhlenhut,
freier Journalist aus
Hannover

Verspäteter StromFahrer

Mit 30 neuen Solaris Urbino 18 electric steigt Dortmund in die E-Mobilität ein



Die Reichweite der Solaris-Elektrogelenkbusse, die ab November 2022 ausgeliefert wurden, liegt bei 200 Kilometern.

DSW21 | In diesen Wochen nehmen die Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21) 30 neue Elektrogelenkbusse des Herstellers Solaris Bus & Coach in Betrieb. Die 18 Meter langen Fahrzeuge des Typs Urbino 18 electric kommen auf der stark frequentierten Linienverknüpfung 470-440-437 zum Einsatz, die von Mengede nach Sölde einmal quer durch Dortmund führt. So können möglichst viele Fahrgäste die neue Elektromobilität hautnah erleben. Die 30 E-Busse, die das Dortmunder Verkehrsunternehmen im Jahr 2022 im Rahmen des Projekts „StromFahrer“ bei Solaris in Auftrag gegeben hat, sind ausgeliefert. Aufgrund von Lieferverzögerungen bei Teilen für die Ladeinfrastruktur musste der Start allerdings um ein paar Wochen verschoben werden – ursprünglich sollten die Busse bereits im Frühjahr 2023 den Betrieb aufnehmen.

Aufseiten von DSW21 läuft alles fahrplanmäßig. Die Mitarbeitenden im Fahrdienst und in der Werkstatt sind geschult. Auf dem Betriebshof in Brüninghausen wird

seit Monaten gebaggert und gebuddelt, um die Ladeinfrastruktur aufzubauen. Die Dortmunder Netz GmbH hat eine Acht-Megawatt-Stromanbindung hergestellt. Im Oktober 2022 schwebte eine fünf Megawatt starke und 150 Tonnen schwere Trafostation am Haken eines Krans ein und wurde im Boden versenkt. Am Ende gab es mit wenigen hundert Metern Spezialkabel Probleme – quasi also beim letzten Teilstück zu den Ladesäulen. Die Linienverknüpfung 470-440-437 führt direkt am Betriebshof vorbei, sodass die Busse hier einmal täglich gegen ein frisch aufgeladenes Fahrzeug getauscht werden können. Wegen der leistungsstarken Batterien ist keine Nachladung auf der Strecke notwendig.

Die Kosten des Projekts StromFahrer belaufen sich auf 37,9 Millionen Euro. DSW21 hat öffentliche Fördergelder in Höhe von 13,6 Millionen Euro erhalten. Weitere 24,3 Millionen nimmt der Betreiber selbst in die Hand, um den Einstieg in die E-Mobilität zu finanzieren. (red/pr)



Mehr E für TüBus

MAN | Die TüBus GmbH, ein Tochterunternehmen der Stadtwerke Tübingen (swt), hat im April 2023 sechs Elektro-Gelenkbusse des Typs MAN Lion's City 18 E erhalten. Bei den 18-Meter-Fahrzeugen handelt es sich um die ersten voll-elektrischen Gelenkbusse, die bei TüBus auf Linie gehen. Ausgestattet sind sie mit je acht Batteriepacks und einer nachhaltigen CO₂-Klimaanlage. Mit einer Reichweite von bis zu 270 Kilometern schaffen die Lion's City 18 E ohne Probleme die täglichen Umläufe bei TüBus von rund 250 Kilometern. Die Energie dafür stammt aus den modularen Batterien, bei denen MAN auf die ausgereifte Lithium-Ionen-Batteriezelltechnologie (NMC) aus dem Konzernbaukasten zurückgreift. Der elektrische Antrieb macht sich auch im Innenraum der Busse bemerkbar: So konnte durch den Entfall des Motorturms die Gestaltung des Heckbereichs optimiert werden. Transluzente Faltenbälge bringen zusätzlich viel Helligkeit in den Fahrgastraum. Vier weitere vollelektrische Busse von MAN, diesmal in der 12-Meter-Variante, sollen bis Ende dieses Jahres folgen. (red/pr)

Bild: MAN Truck & Bus



EAO Baureihe 57. *Setzt den neuen Standard.*

EAO, der Leuchtdrucktasten-Pionier, präsentiert seine neue Baureihe 57 – die «all-in-one» Türöffnertaste mit vielen innovativen Eigenschaften:

- Erste Wahl, um die EN 14752 vollständig zu erfüllen
- Anwenderfreundliche, extra große Ø 74 mm Betätigungsfläche
- Zwei einzigartige, individuell ausleuchtbare Feedback-Ringe
- Erhabene Symbole erfüllen TSI PRM & ADA
- Integrierter Auffindeton hilft sehbehinderten Personen
- Leuchtmelder mit sehr gut sichtbarer Beschriftung
- Smarte, werkzeuglose Endmontage spart Zeit und Geld

eao ■

www.eao.de

Your Expert Partner for Human Machine Interfaces



Mit einer Brennstoffzelle als Range Extender hat der neue eCitaro fuel cell eine Reichweite von 350 Kilometern.

Der neue eCitaro fuel cell

Daimler Truck | Daimler Buses präsentierte auf dem UITP-Weltkongress vom 4. bis 7. Juni 2023 in Barcelona den ersten serienmäßigen Elektrobus mit Brennstoffzelle als Range-Extender: den Mercedes-Benz eCitaro fuel cell. Der emissionsfreie Gelenkbus verbindet eine hohe Reichweite mit hoher Fahrgastkapazität: Das seit Juni erhältliche Fahrzeug fährt rund 350 Kilometer weit und bietet Platz für bis zu 128 Fahrgäste – damit kann der eCitaro fuel cell Stadtbusse mit Verbrennungsmotor nahtlos ersetzen. Zugleich dient er als Ergänzung für Verkehrsbetriebe mit bestehendem batterie-elektrischem Fuhrpark, die lange Umläufe ohne Nachladen und ohne zusätzliche Busse bedienen wollen.

Basis des eCitaro fuel cell ist ein batterie-elektrischer Antrieb mit NMC 3-High-Performance-Batterien, wobei die Brennstoffzelle mit einer Leistung von 60 Kilowatt zur Verlängerung der Reichweite dient. Darüber hinaus ist der neue Stadtbus – im Unterschied zu einem reinen Wasserstofffahrzeug mit kleiner Pufferbatterie – deutlich besser in der Lage, die beim Bremsen zurückgewonnene Energie vollständig und nutzbringend in den großen Batterien zu speichern. Nicht zuletzt ermöglicht die große Batteriekapazität von maximal 392 Kilowattstunden zudem den Abruf hoher Antriebsleistungen über längere Strecken – etwa an Steigungen im Bergland –, ohne dass die Brennstoffzelle im oberen, ineffizienten Leistungsbereich arbeiten muss. Aufgrund der hohen Reichweite ist eine Zwischenladung nicht vorgesehen, geladen wird durchweg per Stecker im Depot. (red/pr)



Neben 56 zusätzlichen ICE L bestellt die Bahn 17 weitere ICE 3neo, die bis 2030 ausgeliefert werden sollen.

Neue Fernverkehrszüge

DB AG | In einem der größten Beschaffungsvorhaben der Unternehmensgeschichte kauft die Deutsche Bahn 73 neue ICE. Das Investitionsvolumen von rund zwei Milliarden Euro entfällt auf 56 ICE L des spanischen Herstellers Talgo und auf 17 ICE 3neo von Siemens Mobility. Die am 17. Mai 2023 bestellten Züge sollen ab 2026 ausgeliefert werden. Insgesamt investiert die DB rund zwölf Milliarden Euro in neue Fernverkehrszüge: Inklusive der jetzt bestellten Einheiten werden insgesamt 90 ICE 3neo und 79 ICE L beschafft. Aus den Rahmenverträgen mit den Herstellern sind jetzt alle ICE 3neo abgerufen, für den ICE L hat die DB noch eine Option über weitere 21 Einheiten.

Der 230 Stundenkilometer schnelle ICE L wird ab Oktober 2024 erstmals zwischen Berlin und Amsterdam unterwegs sein. Mit der zusätzlichen Bestellung wird der ICE L künftig überall in Deutschland zum Einsatz kommen. Highlight der Züge ist der niveaugleiche Ein- und Ausstieg an 76 Zentimeter hohen Standardbahnsteigen. Dank Mehrsystemlokomotiven ist zudem der Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr möglich, anvisiert sind die Ziele Kopenhagen und Wien.

Die ersten ICE 3neo sind bereits seit Dezember 2022 im Einsatz und bewähren sich außerordentlich gut. Mit seinem neuen Palfinger-Hublift bietet auch der ICE 3neo einen verbesserten Zustieg für Rollstuhlfahrer. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 300 Stundenkilometern ist der ICE 3neo vor allem für Verbindungen über die Schnellfahrstrecken vorgesehen. (red/pr)

Doppelt zuverlässig

HÜBNER | Mit einer neuen Doppelrampe bietet die HÜBNER Transportation GmbH (HTG) ein hybrides System an, das mobilitätseingeschränkten Menschen den Buseinstieg erleichtert. Der Vorteil: Verkehrsbetriebe müssen sich künftig nicht mehr zwischen Rampentypen entscheiden, die je nach Bauart entweder per Knopfdruck oder von Hand bedient werden. Denn im neuen Modul sind eine elektrische und eine manuelle Rampe zusammen verbaut. Deren wichtigster Vorteil: Bei einem Defekt der automatischen Komponente kann das Personal die Handklapprampe nutzen und die Fahrt ohne Einschränkungen fortsetzen. Auch Standzeiten bis zum Eintreffen von Ersatzteilen entfallen.

Die Doppelrampe besteht aus nur einem, fest verbauten Modul, das einfach und schnell montiert werden kann. Der Deckel der Rampe lässt sich aufgrund eines speziell designeten Rahmens abnehmen. Dadurch ist bei der Instandhaltung oder im Reparaturfall ein schneller und optimaler Zugang zu den wichtigsten Komponenten der elektrischen Rampe gewährleistet. Als Basis für die neue Doppelrampe dienen zwei erprobte Rampenmodelle: die innenliegende elektrische Rampe IL 2502, die ins Chassis integriert ist, sowie die Handklapprampe HK modular, die sich auf einem Niveau mit dem Fahrzeugboden befindet.

Die ersten 250 Doppelrampen sind seit Ende 2021 in Madrid in Solaris-Fahrzeugen unterwegs. Der Busersteller hat bereits 336 weitere Rampen für Gelenkbusse in Oslo bestellt: Jedes der 168 Fahrzeuge erhält zwei Doppelrampen, eine am vorderen und eine am hinteren Einstieg. Florian Klotz, Vertriebsleiter Einstiegssysteme der HÜBNER-Gruppe, berichtet, dass sich die Kunden sehr zufrieden über die neu entwickelte Doppelrampe äußern. Zudem hätten bereits weitere Busersteller Interesse an dem hybriden Einstiegssystem gezeigt. (red/pr)



InnoTrans 2024

24. – 27. SEPTEMBER · BERLIN

Internationale Fachmesse für Verkehrstechnik

THE FUTURE OF MOBILITY

**Anmeldeschluss für Aussteller:
22. September 2023**

KONTAKT

Messe Berlin GmbH
Messedamm 22 · 14055 Berlin
T +49 30 3038 3131
innotrans@messe-berlin.de

 **Messe Berlin**



Mit der InnoTram, die über Kameras und Sensoren verfügt, testet Darmstadts Verkehrsunternehmen HEAG mobilo das ferngesteuerte Fahren sowie diverse Assistenzsysteme für Fahrerinnen und Fahrer.

Schwerpunkt

Neue Straßenbahnen

Für den Rhein-Neckar-Raum sowie die Städte Frankfurt am Main, Leipzig und Würzburg wurden neue Niederflurbahnen geordert. Während sich die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) für individualisierte Züge des Typs ForCity Smart entschied, feiert in Frankfurt der Citadis ein Comeback. Maßgeschneiderte Bahnen gibt es auch für Leipzig und Würzburg. Beim Betreiber HEAG mobilo in Darmstadt denkt man derzeit über eine Entlastung der Fahrerinnen und Fahrer nach ...

Mehr Platz und Komfort

Leipzig, Görlitz und Zwickau bestellten gemeinsam die neue Sachsentram. Anfang Juni wurde in Leipzig ein erstes Mock-up präsentiert.

Text: Tim Schulz Bild: Leipziger Gruppe

Die neue Straßenbahn ist rund: Anfang Juni 2023 stellte die Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB) auf einem Stadtfest ein Mock-up der kommenden Tramgeneration vor. Zu sehen war ein gefällig gestalteter Fahrzeugkopf in Gelb und Silber mit einer riesigen, weit herabreichenden Frontscheibe. Die Besucher konnten nicht nur das Äußere, sondern auch einen Teil des Fahrgastraums besichtigen und bewerten. Das Modell ist auch mit einem modernen Fahrerarbeitsplatz ausgestattet, der nach dem Feedback des LVB-Fahrpersonals bereits weiterentwickelt wurde.

Die Beschaffung der neuen Straßenbahnen erfolgt gemeinsam mit der Görlitzer Verkehrsbetriebe GmbH (GVB) sowie der Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH (SVZ) und ist Teil des Vorhabens „Sächsische Plattform – Straßenbahn der Zukunft“. Mitte Dezember 2021 hatten die drei Betreiber nach einer europaweiten Ausschreibung beim Herstellerkonsortium LEIWAG, bestehend aus der HeiterBlick GmbH (Leipzig) und der Kiepe Electric GmbH (Düsseldorf), bis zu 181 Fahrzeuge bestellt (➔ **Regionalverkehr** 3-2022). Die drei Lose setzen sich jeweils aus einer Festbestellung sowie einer oder mehreren Optionen zusammen. Durch die gemeinsame Bestellung konnten erhebliche Einsparungen bei der Entwicklung der Fahrzeugplattform generiert werden.

Die neue Straßenbahn für Sachsen wird in den zwei Grundversionen „L“ und „XXL“ geliefert. Während die L-Bahnen rund 30 Meter lang sind, kommen die XXL-Einheiten auf eine Länge von 45 Metern. Im L-Wagen ist Platz für 170 Fahrgäste, von denen 55 sitzen können. Die XXL-Bahn fasst rund 100 Fahrgäste mehr, 90 finden einen Sitzplatz. Für alle Versionen gilt eine maximale Radsatzlast von zirka zehn Tonnen und eine Fahrleitungsspannung von 750 Volt. Unterschiede gibt es vor allem bei der Spurweite und der Breite der neuen Sachsentram: GVB und SVZ fahren auf Meterspur, bei der LVB beträgt die

Spurweite 1458 Millimeter. Die Bahnen für Görlitz und Zwickau werden 2,3 Meter breit, Leipzigs Fahrzeuge 2,4 Meter. Bei der LVB sollen die L-Bahnen auch in Doppeltraktion verkehren und müssen elektrisch miteinander kuppelbar sein. Die Wagenkästen liefert das ehemalige Bombardier-Werk in Görlitz (heute Alstom) zu.

Zwischen Ende 2023 und 2025 werden jeweils drei Erstserien geliefert: Leipzig erhält 25 XXL-Bahnen, nach Görlitz werden sechs L-Bahnen geliefert, und Zwickau bekommt acht L-Bahnen. Optional sind weitere Einheiten bestellt, die zwischen 2025 und 2030 ausgeliefert werden sollen. Insgesamt wird die LVB 66 L-Bahnen und 89 XXL-Bahnen erhalten, während bei der GVB 14 und bei der SVZ zwölf L-Wagen rollen werden. Alle Bestellungen und Optionen zusammen haben eine Auftragssumme von rund 600 Millionen Euro.

Für die LVB ist das die umfangreichste Fahrzeugbestellung ihrer Geschichte. „Unsere Kunden bekommen mit den neuen Fahrzeugen aus Leipzig für Leipzig mehr Platz und Komfort, unsere Kollegen im Fahrdienst einen hochmodernen Arbeitsplatz,“ so Ronald Juhrs, Geschäftsführer Technik und Betrieb der LVB. Die neuen Straßenbahnen sollen in der Stadt ab Ende 2024 ausführlich getestet werden. Erste Einsätze im Fahrgastverkehr sind für 2025 geplant. Mit der „Straßenbahn der Zukunft“ werden erstmals 2,4 Meter breite Fahrzeuge in Leipzig verkehren. Dafür wurde das Leipziger Streckennetz mit finanzieller Unterstützung des Bundes und des Freistaats Sachsen seit den 1990er Jahren schrittweise angepasst. Vorgesehen ist zudem eine neuartige Fahrzeugsteuerung zur Senkung des Energieverbrauchs. Auch die Bedürfnisse bislang benachteiligter Nutzergruppen sollen besser berücksichtigt werden, zum Beispiel durch die Erfassung und Anzeige der Belegungsgrade von Rollstuhl- und Kinderwagenplätzen. Die ersten 25 XXL-Bahnen werden vom Freistaat mit 68 Millionen Euro gefördert. (red) ●

Veranstaltungen

Vom 3. bis 5. Juli 2023 wird in Freiburg (Breisgau) der **1. ÖPNV-Zukunftskongress** des Landes Baden-Württemberg ausgerichtet. Weitere Infos unter www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de

Vom 13. bis 15. September 2023 findet in Bonn der **11. VDV-Personalkongress** statt. Angesichts eines durch die Digitalisierung steigenden Qualifizierungsbedarfs sowie dem Arbeits- und Fachkräftemangel steht die Verkehrsbranche vor großen Herausforderungen. Die Veranstaltung lädt zu Vorträgen und zum Erfahrungsaustausch ein. Weitere Infos www.vdv-akademie.de

Am 19. und 20. September 2023 wird in Frankfurt am Main unter der Leitung des VDEI-Arbeitskreises Junges Netzwerk Bahn das **Symposium BahnBasic plus** veranstaltet. Es verbindet anhand von Modulen die Vermittlung von Wissen zu Grundlagen diverser Teilbereiche des Eisenbahnsystems mit der Möglichkeit, neue Kontakte zu knüpfen. Weitere Infos www.vdei-akademie.de

Am 28. September 2023 findet in Berlin die **19. Fachtagung Konstruktiver Ingenieurbau** statt. Schwerpunkt sind in diesem Jahr Eisenbahnbrücken: Die Fachvorträge widmen sich beispielsweise dem digitalen Zwilling von Brücken oder dem Neubau der Levensauer Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal. Eine Fachaustellung rundet die Tagung ab. Weitere Infos www.vdei-akademie.de

Dieses Heft wurde klimaneutral auf Recycling-Papier gedruckt. Die hierbei entstandenen CO₂-Emissionen werden durch ein Klimaschutzvorhaben ausgeglichen: Wir haben uns für das Projekt „Deutschland Plus Rhön“ entschieden, das zum Erhalt der Rhön als Biosphärenreservat beiträgt.



Impressum

Regionalverkehr Verlag GmbH

Rohrdommelweg 10, 81249 München
Tel. (0 89) 86 48 73-44, Fax -33
redaktion@regionalverkehr.de
www.regionalverkehr.de

Abo-Service + Heftnachbestellungen:

vertrieb@regionalverkehr.de

Geschäftsführer: Tim Schulz

Verlagsleitung: Jochen Neu

Herausgeber: Tim Schulz (v. i. S. d. P.)

Amtsgericht München HRB 176726

ISSN: 1615-7281

Postvertriebskennzeichen: C 49169

26. Jahrgang 2023

Regionalverkehr erscheint 6× jährlich und ist erhältlich im Zeitschriftenhandel sowie in Bahnhof- und Flughafenbuchhandlungen. Das Abo kostet 46 Euro (im Ausland zzgl. 9 Euro Portoanteil). Bei Störung oder Ausbleiben durch höhere Gewalt oder Streik können keine Ersatz- und Rückzahlungsansprüche geltend gemacht werden. Alle Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Ein Nachdruck ist nur mit schriftlicher Genehmigung der Redaktion gestattet. Das gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken sowie für Vervielfältigungen auf Datenträgern. Namentlich gekennzeichnete Artikel stellen nicht unbedingt die Ansicht der Redaktion dar. Eine Haftung für unverlangt eingesandte Texte und Bilder wird nicht übernommen. Die Arbeiten werden nach den Sätzen des Verlags honoriert. Eine Abgeltung von Urheberrechten oder anderen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender.

Druck: Druckhaus Gera GmbH, www.druckhaus-gera.de

Vertrieb: PressUp GmbH, Hamburg

Inserate:

S. Fahr Verlags- und Pressebüro

Breitenbergstraße 17, 87629 Füssen

Tel. (0 83 62) 5 05 49-96, Fax -92

E-Mail: anzeigen@regionalverkehr.de



Nach einem Retrofit durch Plasser Robel Services strahlt die Stopfmaschine 08-16/90 „BEAVER II“ im Mai 2023 wie neu.

Wieder im Einsatz

Im Rahmen eines Retrofits wurde bei PRS eine beschädigte Stopfmaschine runderneuert

PRS | Die Plasser Robel Services GmbH (PRS) übergab im Mai 2023 eine runderneuerte Stopfmaschine des Typs 08-16/90 „BEAVER II“ an die Schweizer Gleisbaufirma Scheuchzer AG in Bussigny bei Lausanne. Der Maschine sind weder ihr Baujahr 1989 noch die zuvor erlittenen schweren Betriebsschäden anzusehen. Der Auftrag für das Retrofit war im November 2021 an PRS in Freilassing gegangen. Die Instandhaltungsarbeiten am Hauptrahmen der Maschine und an der Deichsel des Anhängers erforderten einen Rückbau von Kabine, Bedienpulten, Pflügen und Kehranlagen zur Aufarbeitung und Wiederverwendung. Zudem entschied sich Scheuchzer für eine Vielzahl neuer Komponenten, unter anderem für einen neuen Hauptrahmen, moderne Stopfaggregate sowie einen Caterpillar-Motor, um die Maschine nach aktuellen Arbeits-, Umwelt- und Sicherheitsstandards aufzurüsten. Die Kabinen bekamen Klimaanlage, ferner installierte man eine

neue Nivellier- und Richtmessenrichtung sowie eine Bremsanlage für die Gesamtmaschine. Die Projektlaufzeit betrug 16 Monate, davon sieben Monate für das Retrofit. Bernhard Aebi, bei Scheuchzer verantwortlich für die Stopfmaschinen, freute sich auf die erneute Inbetriebnahme des bewährten Fahrzeugs: „Wir sind sehr zufrieden mit dem Endergebnis. Die Maschine steht da wie neu, bietet optimale Arbeitssicherheit, viel mehr Komfort und ist gerüstet für mindestens 15 weitere Jahre Einsatz.“

Seit 2022 bilden die ehemalige Deutsche Plasser mit Standorten in München und Opladen sowie der Robel Service & Kundendienst in Freilassing die PRS GmbH. Beim BEAVER-Retrofit stellte Freilassing die Infrastruktur inklusive Zertifizierungen und Prüfverfahren, während die Konstruktion durch Plasser & Theurer sowie PRS Technik erfolgte. Das Retrofit-Personal kam von PRS in Opladen sowie von Plasser & Theurer in Linz. (red/pr)

Bild: Plasser Robel Services GmbH

Kompakt

Seit dem 11. Juni 2023 ist Seifhennersdorf wieder auf der Schiene zu erreichen: Nach achtjähriger Pause wurde der zwei Kilometer lange Abschnitt vom tschechischen Varnsdorf in den sächsischen Ort wieder in Betrieb genommen. Er gehört zur Linie L 7 Zittau – Großschönau – Varnsdorf – Seifhennersdorf, die von der Länderbahn GmbH bedient wird. Zwischen Großschönau und Varnsdorf verlaufen die Gleise durch Tschechien, weiter bis Seifhennersdorf gehören sie der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH (DRE). 2015 mussten die grenzüberschreitenden Züge nach Seifhennersdorf wegen einer neuen Norm im EU-Recht zur Genehmigung des Eisenbahnbetriebs eingestellt werden. Diese Normierung auf die private DRE zuzuschneiden, erwies sich als sehr langwierig.

Die DB hat den 24 Kilometer langen Abschnitt Kyllburg – Gerolstein der Eifelstrecke, die bei der Flut 2021 zerstört worden war, instandgesetzt: Seit dem 17. April 2023 fahren hier wieder Züge. Schon im Februar und Juni 2022 war auch der Abschnitt von Trier-Ehrang über Auw an der Kyll bis Kyllburg wieder in Betrieb genommen worden. Nun folgt noch das Teilstück Gerolstein – Kall, weiter nach Köln fahren ebenfalls schon Züge. Die Bahn möchte die gesamte Eifelstrecke bis Ende 2023 reaktivieren.

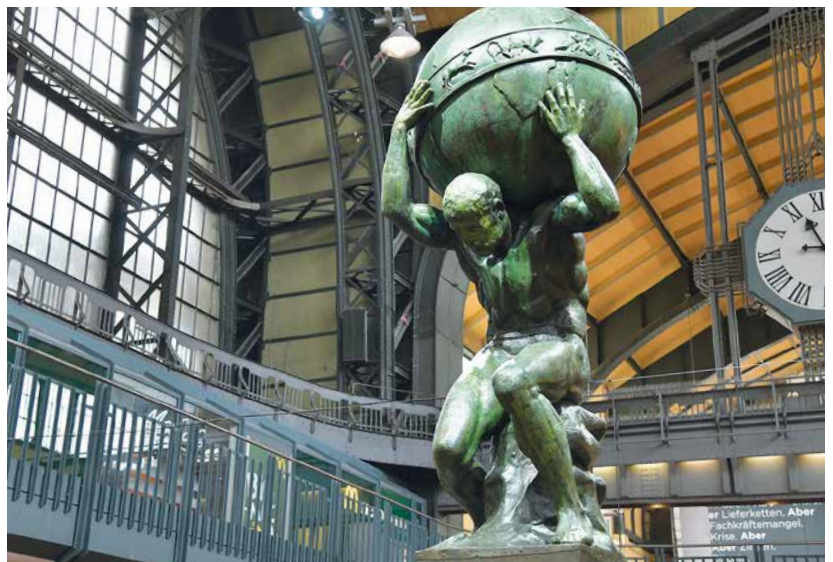
Nach einem europaweiten Wettbewerb hat der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) die Leistungen auf der S-Bahn-Linie S7 (Wuppertal – Remscheid – Solingen) an die Transdev Rhein Ruhr GmbH vergeben. Der Verkehrsvertrag startet Ende 2023 und läuft bis Ende 2028. Die bisherigen Coradia Lint, die dem VRR gehören, fahren weiterhin. Der Fahrplan bleibt unverändert. (red/pr)

Restaurierte Atlas-Skulptur kehrt zurück

DB | Ein Wahrzeichen des Hamburger Hauptbahnhofs kehrt an seinen Heimatort zurück: Die 2,8 Meter große und 270 Kilogramm schwere Atlas-Skulptur, die einst auf dem Dach der Station stand. Bis September 2023 wird die Figur aus der griechischen Mythologie in der Wandelhalle ausgestellt, damit Reisende sie aus der Nähe besichtigen können. Im Herbst soll sie nach knapp 80 Jahren zurück auf den Giebel des Bahnhofs am Ausgang Glockengießerwall gebracht werden.

Zuletzt stand der Atlas auf einem kleinen Podest in einem Teich in einer ehemaligen Eisenbahnersiedlung in Hamburg-Wilhelmsburg, die mittlerweile dem Wohnungsunternehmen Vonovia gehört. Eine Recherche ergab, dass es sich um ein historisch besonderes Denkmal handelte. Vonovia entschied daraufhin, die Skulptur restaurieren zu lassen und sie der Bahn zurückzugeben – am 22. Mai 2023 wurde der Atlas offiziell an die DB AG übergeben. Bernd Koch, Vorstandsvorsitzender der DB Station & Service AG, enthüllte die Figur mit Vonovia-Vorstandsmitglied Arnd Fittkau in der Wandelhalle.

Der Atlas thronte bis Mitte der 1940er Jahre mit einer weiteren, baugleichen Figur auf der historischen Achse der Wandelhalle. Bombenangriffe zerstörten den Hauptbahnhof im Zweiten Weltkrieg – auch die Skulpturen wurden beschädigt, konnten aber in Sicherheit gebracht werden. In den 1960er Jahren fertigten Eisenbahner aus beiden Figuren eine und brachten den Atlas in die damalige Eisenbahnersiedlung in Wilhelmsburg. Später wurde die Siedlung an Vonovia verkauft. Ein Experte für Metall- und Schmiedehandwerk in Berlin restaurierte die kupfergetriebene Skulptur. Wann genau und von wem die beiden Atlanten einst gefertigt wurden, ist unklar. Sie stammen aber aus dem frühen 20. Jahrhundert. (red)



Noch bis September kann der restaurierte Atlas in der Wandelhalle des Hamburger Hauptbahnhofs besichtigt werden.



Lesezeit!

Regionalverkehr kommt mit in den Urlaub! Ganz klassisch als Printausgabe (klimaneutral gedruckt auf Recycling-Papier) oder als E-Paper für Tablet und Smartphone.

Print- und E-Paper-Abo bieten Ihnen zahlreiche Vorteile:

- ✓ Sie verpassen keine Ausgabe mehr.
- ✓ Jedes Heft landet pünktlich im Briefkasten oder als PDF im E-Mail-Eingang.
- ✓ Das Print-Abo kostet nur 46 Euro pro Jahr – gegenüber dem Einzelkauf sparen Sie 13 Prozent. Beim E-Paper-Abo sind Sie mit nur 38 Euro dabei.
- ✓ In Deutschland erfolgt die Lieferung des Print-Abos frei Haus.
- ✓ Außerdem erhalten Sie den großen Regionalverkehr-Wandkalender 2024 geschenkt, einen farbigen Planer für das ganze Jahr im repräsentativen Format DIN A1, der exklusiv für Abonnenten mit Ausgabe 6-2023 geliefert wird.

Einfach den unten stehenden Abo-Bestellschein ausfüllen, scannen oder mit dem Smartphone fotografieren und an vertrieb@regionalverkehr.de mailen.

Oder den ausgefüllten Abo-Bestellschein abtrennen und per Brief oder Fax einsenden an Regionalverkehr, Rohrdommelweg 10, 81249 München, Fax (0 89) 86 48 73 33.

Ihr Abo-Bestellschein:

Ja, ich möchte Regionalverkehr abonnieren.

Zutreffendes bitte ankreuzen:

Print-Abo: Schicken Sie mir Regionalverkehr ab Ausgabe 5-2023 im Print-Abo zu. Ich erhalte jährlich 6 Hefte zum Preis von 46 Euro (7,67 Euro pro Ausgabe statt 8,90 Euro im Einzelkauf). Innerhalb Deutschlands erhalte ich Regionalverkehr frei Haus geliefert, im Ausland zzgl. 9 Euro Portoanteil.

E-Paper-Abo: Schicken Sie mir Regionalverkehr ab Ausgabe 5-2023 als E-Paper zu. Ich erhalte jährlich 6 Hefte als PDF zum Preis von 38 Euro an meine E-Mail-Adresse gesendet.

Regionalverkehr erscheint alle 2 Monate und kommt immer zum Ende der geraden Monate heraus. Abos, die im Lauf eines Jahres beginnen, werden zunächst nur bis zum Jahresende berechnet. Der Mindestbezugszeitraum beträgt ein Jahr. Das Abo verlängert sich automatisch auf unbestimmte Zeit. Es kann nach einer Laufzeit von einem Jahr jederzeit mit einer Frist von einem Monat gekündigt werden, eine kurze Mitteilung an Regionalverkehr genügt.

Mit der Angabe meiner E-Mail-Adresse stimme ich der Kontaktaufnahme per E-Mail rund um mein Abonnement zu.

Ich bin damit einverstanden, dass mich die Regionalverkehr Verlag GmbH per E-Mail über Vorteilsangebote informiert. Diese Zustimmung kann ich jederzeit ohne Angabe von Gründen widerrufen.

Wir benötigen Ihre persönlichen Daten zur Einrichtung und Verwaltung des Print- bzw. E-Paper-Abonnements. Ihre Daten werden ausschließlich zu diesem Zweck genutzt. Es gilt die Datenschutzerklärung der Regionalverkehr Verlag GmbH.

Vorname, Name

Firma

Straße und Hausnummer

PLZ und Ort

E-Mail

Ihre USt-IdNr. (nur für Geschäftskunden aus dem EU-Ausland)

Datum und Unterschrift des Bestellers

Diesen Aboauftrag kann ich innerhalb von 2 Wochen durch eine kurze Nachricht an Regionalverkehr, Rohrdommelweg 10, 81249 München, widerrufen. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung. Die Kenntnis hiervon bestätige ich durch meine

zweite Unterschrift.

**Die 150. Ausgabe
mit 100 Seiten Umfang!
Nicht verpassen!**



Vorschau

In **Regionalverkehr 5-2023** berichten wir über diese Themen:

Technik: Digitalisierung – WLAN-Angebote, Apps, On-Demand-Verkehre

Messen: Große Vorschau auf die Busworld Europe 2023

Schwerpunkt: Erfolgreiche Strecken-Reaktivierungen in Deutschland

Infrastruktur: Der EM 120 VT zur digitalen Weichenvermessung

Mobilität: Der neue Desiro HC für das Netz Franken-Südthüringen

Das neue Heft erscheint am 25. August 2023!