



Am Vormittag des 28. Februar 2011 brachte die Raildiox 232 103 Leerwagen von Niedergörne zum Beladen mit Stammholz nach Eberswalde und passierte dabei den Berlin – Spandauer Schifffahrtskanal in Berlin Wedding (Foto: S. Schrader).

an der Leittechnik, den elektrischen und mechanischen Kupplungssystemen sowie am Bremssystem werden an den Fahrzeugen Inspektionsarbeiten am Wagenkasten durchgeführt, eine neue Lackierung aufgebracht, die Drehgestelle instandgesetzt und die Radreifen ersetzt. Pro Zugkomposition schlagen die Umbauarbeiten mit etwa 120 000 Euro zu Buche. (pd/rp)

232 103 für Raildiox

Im November 2010 hatte das EVU Raildiox über eine Internethandelsplattform die seit dem Jahr 2001 für die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe – Weser (EVW) fahrende, bereits 1994 bei der Deutschen Bahn ausgemusterte 232 103 erworben. Die in Lugansk in der ehemaligen Sowjetunion im Jahr 1974 gebaute Grossdiesellokomotive wurde nach dem Verkauf beim Thüringer Eisenbahnverein in Weimar blau-orange lackiert und erhielt einen weissen Latz an den Stirnseiten, um das bisher dort befindliche EVW-Logo zu kaschieren. Im Fahrzeugregister ist die Lokomotive als 92 80 1 232 103-2 D-RDX verzeichnet. Raildiox setzt die 232 103 vornehmlich im Holztransport ein. (schr)

Spatenstich in Weil

In Weil am Rhein hat am 18. März der Spatenstich für die von Basel kommende grenzüberschreitende Strassenbahnlinie stattgefunden. Neben Politikern beider Städte wohnte dem symbolischen Akt auch die baden-württembergische Verkehrsministerin Tanja Gönner bei. Auf Basler Seite hatten die Bauarbeiten bereits Anfang 2010 begonnen. Der Betrieb auf der grenzüberschreitenden Verlängerung soll mit einem Jahr Verspätung gegenüber den ursprünglichen Planungen Ende 2013 aufgenommen werden. Für Komplikationen sorgt in erster Linie der Bau einer für die Tramlinie benötigten neuen Brücke

über das 170 Meter breite Gleisfeld der Deutschen Bahn. Mit knapp 64,3 Millionen Euro übernimmt die Schweizer Seite den Löwenanteil des insgesamt 81,5 Millionen Euro teuren Projekts.

Auf deutscher Seite sind die Stadtwerke von Weil am Rhein Bauherr und Eigentümer der Strecke. Betrieb und Unterhalt werden die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) besorgen. Der deutsche Streckenabschnitt muss mit Strom aus Weil versorgt werden; andernfalls wäre für den „importierten“ Schweizer Strom die deutsche Mehrwertsteuer zu entrichten. Die Strassenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) verlangt zwingend einen Betriebsleiter. Über einen solchen Fachmann verfügen weder die BVB noch die Stadtwerke Weil. Als Glücksfall konnten die BVB den ehemaligen Betriebsleiter der Freiburger Verkehrs AG gewinnen. Auf die sonst übliche Benennung eines Stellvertreters verzichtet die in Stuttgart ansässige Technische Aufsichtsbehörde für Strassenbahnen und Omnibusse. (pd/lüt)

Neue VDEI-Geschäftsführerin

Die studierte Juristin und Diplom-Verwaltungswirtin Yvonne Theilen ist seit 1. April neue Geschäftsführerin des Verbands Deutscher Eisenbahningenieure (VDEI). Sie übernimmt damit die Nachfolge von Hartmut Jeschke, der in den Ruhestand tritt. Theilen wird schwerpunktmässig die Leitung der VDEI-Geschäftsstelle sowie die internationalen Beziehungen zur Union des Associations Européennes des Ingénieurs Ferroviaires übernehmen. (pd)

Zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke kommt

DB-Infrastruktur-Vorstand Volker Kefer und der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil haben am 8. April den Bau- und Finanzierungsvertrag für die zweite Münchner S-Bahn-Stammstrecke unterzeichnet. Der Vertrag regelt die Finanzierung des Projekts und die Aufteilung möglicher Projektrisiken. Finanziert wird die etwa zehn Kilometer lange, in zwei je sieben Kilometer langen einspurigen Tunneln unter der Münchner Innenstadt hindurchzuführende, rund 2 Milliarden

Euro teure Neubaustrecke auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Dieses sieht vor, förderungsfähige Projekte zu 60 Prozent aus der Bundeskasse zu finanzieren. Mit Verweis auf den unterzeichneten Bau- und Finanzierungsvertrag wird die DB AG die Aufnahme der zweiten Münchner Stammstrecke in die Kategorie A des GVFG-Bundesprogramms beantragen.

Die ersten Vorbereitungsarbeiten sollen bereits im April auf dem Marienhof hinter dem Münchner Rathaus beginnen. Der Zeitplan des Projekts ist äusserst sportlich: Die Eröffnung ist bereits für Dezember 2017 vorgesehen, also ein Jahr vor Eröffnung der Olympischen Winterspiele 2018, für die München sich bewirbt.

Im Zusammenhang mit der Neubaustrecke entstehen insgesamt drei neue unterirdische Bahnhöfe unter dem Hauptbahnhof, unter dem Marienhof und am Ostbahnhof. Eine erste Baugenehmigung liegt mit dem Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 2 (Münchner Innenstadt zwischen Hauptbahnhof und Isar) bereits vor; für die restlichen beiden Abschnitte laufen derzeit noch die Planfeststellungsverfahren. (pd)

422 mit Indusi-Problemen

Im Bereich der S-Bahn Rhein – Ruhr kommt es seit Anfang April zu betrieblichen Einschränkungen, da DB Regio die Höchstgeschwindigkeit bei den 84 elektrischen Triebzügen der Baureihe 422 auf 100 km/h begrenzen musste – offiziell wegen einer „Softwarestörung“. Wie die Redaktion aus zuverlässiger Quelle in Erfahrung bringen konnte, hat das EBA festgestellt, dass die eingesetzte Version der Indusi-Software für diese Fahrzeuge nicht zugelassen ist. Aus diesem Grund müssen die 422 bis auf weiteres nicht nur mit verminderter Höchstgeschwindigkeit, sondern auch mit zwei Triebfahrzeugführern verkehren, was zur Aufbietung von 80 zusätzlichen Mitarbeitern zwang. Die DB AG hat den Fahrzeughersteller Bombardier aufgefordert, die Störung „unverzüglich“ zu beheben. Um den Fahrplan einigermaßen stabil zu halten, setzt DB Regio auf der stark nachgefragten Linie S1 Dortmund – Solingen lokomotivbespannte Züge ein. (db/rp)