

lichen Beitrag für ein leistungsfähiges Nahverkehrsangebot vor Ort. Die Länder können so auch den Betrieb auf reaktivierten Strecken finanzieren.

### Bessere Information:

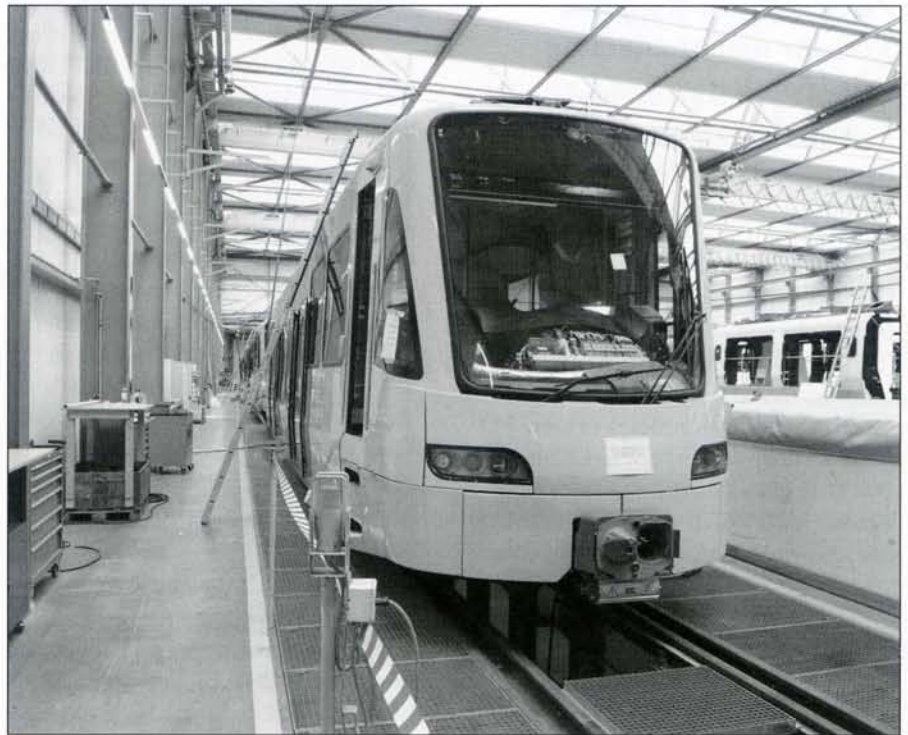
Reaktivierungen von Bahnstrecken sind komplex und brauchen neben einer langfristigen Wirtschaftlichkeit vor allem eine breite Akzeptanz vor Ort. Wichtig ist, frühzeitig alle Argumente öffentlich auszutauschen und zu diskutieren. Dies wird in zwei aktuellen Forschungsprojekten untersucht:

- Das Deutsche Zentrum für Schienenforschung (DZSF) entwickelt in dem Projekt „Begleitende Maßnahmen für die Reaktivierung von Schienenstrecken“ einen Leitfaden zur erfolgreichen Umsetzung von Reaktivierungsmaßnahmen. Damit sollen unter anderem Initiativen vor Ort besser unterstützt und tiefergehende Informationen bereitgestellt werden.
- Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) untersucht derzeit die Bedeutung von Reaktivierungen von Schienenstrecken für die ländlichen Regionen einschließlich deren Beitrag für gleichwertige Lebensverhältnisse.

### Interessante Exkursion in der Ostschweiz

Am 1. September 2021 führte eine von Kurt Metz organisierte Exkursion der Bahnjournalisten Schweiz in die Ostschweiz mit Besuchen von drei Unternehmen.

Am Hauptsitz der **Stadler Rail Group in Bussnang** präsentierte Peter Fehr, Leiter „Tailor Made“, diesen Geschäftsbereich, der für Rollmaterial in kleinen Serien (Wagen, Triebzüge und Lokomotiven) für Schmal-, Normal- und Breitspurbahnen weltweit sowie mit und ohne Zahnrad maßgeschneiderte Lösungen entwickelt und die Fahrzeuge in Bussnang anfertigt. Das Auftragsvolumen dieses Geschäftsbereichs liegt derzeit bei 1,2 Milliarden Schweizer Franken. Die Serien betragen 1 bis 22 Fahrzeuge, durchschnittlich etwa 4 bis 6. Im laufenden Jahr sollen insgesamt 34 Fahrzeuge ausge-



Die neue „Zackette“ für Stuttgart in der Fertigungshalle von Stadler Bussnang im Bau; Foto. Jürg Lütthard.

liefert werden. Dazu gehören auch die neuen Gelenktriebwagen für die Rigi-Bahn (siehe Folge 121 der GRV-Nachrichten, Seite 35) sowie drei Triebwagen für die Stuttgarter Zahnradbahn (siehe Foto sowie Folge 114 der GRV-Nachrichten, Seite 24) und ein Fahrradvorstellwagen. Ein ausführlicher Rundgang durch die Produktionshalle gab einen Eindruck von der Fahrzeugvielfalt der Stadler Rail ([www.stadlerail.com](http://www.stadlerail.com)).

In Frauenfeld wurde zunächst die **TR Trans Rail AG** ([www.tr-transrail.ch](http://www.tr-transrail.ch)) besucht. Ein sehr aktives Eisenbahnverkehrsunternehmen, das insbesondere historische Zugfahrten (zum Beispiel Suisse Train Bleu), Charterzüge und Überführungsfahrten organisiert. Im Güterverkehr ist das Unternehmen für den Zuckerrübenverkehr in der Schweiz verantwortlich und auch aktiv in der Baustellenlogistik.

Den Abschluss der Exkursion bildete die **Müller Frauenfeld AG** ([www.mueller-frauenfeld.ch](http://www.mueller-frauenfeld.ch)), die seit 50 Jahren besteht und sich mit rund 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern um verschiedene bahnahe Aktivitäten kümmert, wie Gleistiefbau, Kabelbau, Grünpflege, Sicherheit am Gleis. Die Firma baut auch angetriebene Bahnspezialwagen und unterhält, repariert

oder reinigt Bahnwaggons. In einem Modernisierungsprogramm werden gegenwärtig mehrere Baustellenloks der SBB (Am 841) umgebaut. Dabei wird die bisher reine Diesellok mit einem Stromabnehmer, einer Batterie und einem Elektromotor ausgestattet. Der vorhandene Dieselmotor wird durch einen kleineren, der neuesten Emissionsstufe ersetzt (neue Bezeichnung *Aeam 841*). Die ökologischen Vorteile sind: Fahrten von und zu den Baustellen können rein elektrisch zurückgelegt werden, auf der Baustelle ist der Dieselmotor im Einsatz, kurze Strecken und Arbeiten im Tunnel können im Batteriebetrieb zurückgelegt werden.



Müller Frauenfeld modernisiert gegenwärtig mehrere Diesel-Baustellenloks der SBB; Foto. Gunther Ellwanger