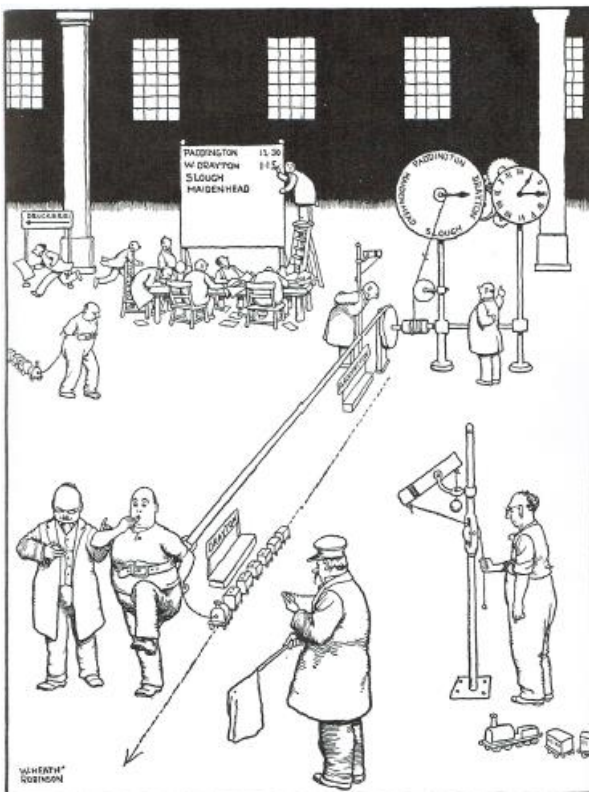


Fahrzeitermittlung bei der DB

Einem Bericht des Deutschen Fernsehens entnehmen wir: Auf der DB-Strecke Köln-Gummersbach soll zwischen den Betriebsstellen Overath und Engelskirchen eine neue Haltestelle Vilkerath errichtet werden.



Um die Auswirkungen auf das Fahrplangefüge zu studieren, lässt DB Regio nun jeden Regionalzug an der Stelle der zukünftigen Haltestelle anhalten und nach 0,7 Minuten weiterfahren, immerhin rund 30 Züge pro Tag.

Auf Anfrage erklärt DB Regio, man könne die Fahrzeiten natürlich auch rechnen, aber man wolle sie in der Realität studieren und den Fahrgästen vorführen.

Es hat den Anschein, dass bei DB Region die Fahrzeiten so ermittelt werden, wie es Josephine Heath Robinson in ihrer „Railway Ribaldry“ (entstanden 1935 zum hundertjährigen Jubiläum der Great Western Railway und wieder veröffentlicht von Kurt Rossa als „Lachende Eisenbahn-Vision, 2000“ bei Gerstenberg 1985) beschreibt.

Wir verraten DB Regio ein streng gehütetes Geheimnis: Es gibt doch tatsächlich

professionell nutzbare Software zur Betriebssimulation, wie zum Beispiel www.opentrack.ch, mit der die Auswirkungen eines zusätzlichen Haltes auf das Betriebsgeschehen ermittelt werden können, ohne Tag für Tag rund 30 Züge sinnlos mitten in Nirgendwo anzuhalten.



Verband der Eisenbahn - Akademiker

Termine:

14.09.2022 Gasthaus Bauer
29.09.-01.10.2022 Exkursion Koper
02.11.2022 Gasthaus Bauer
Näheres auf der Homepage

Mitteilungsblatt

70. Jahrgang

www.vdea.at

2/2022

Die Crux mit den Kapazitäten

Jetzt ist es passiert: Die explodierenden Spritpreise und externe Eingriffe in die Tarifstruktur haben zu einem Ansturm der Reisenden auf die Bahn geführt, den diese zeitweise nicht mehr bewältigen kann. Und die ÖBB wurden in den Medien arg gebeutelt, weil immer wieder Reisende, die keinen Sitzplatz mehr ergatteren konnten, aus den Railjets gewiesen wurden, manchmal sogar durch die Polizei.

Dazu muss man wissen: Personenbefördernde Fahrzeuge sind im Allgemeinen für 4 Stehplätze oder 300 kg je m² ausgelegt und zugelassen. Die 4 Personen je m² lassen sich, wie der Chronist aus eigener Erfahrung aus Evakuierungstests weiß, kaum erreichen, selbst, wenn man die Leute in das Fahrzeug hineinquetscht. Und das Argument, die Räumung sei notwendig, um den Zugbegleitern den ungehinderten Weg zu den Feuerlöschern zu ermöglichen, erscheint etwas dürftig. Den Zub, der sich nicht seinen Weg durch die Massen bahnen kann, gibt es wohl in der Realität nicht. Nicht umsonst hat der Fernverkehrs-Konkurrent den ÖBB via Pressemeldung süffisant ausgerichtet, bei der WESTbahn sei noch nie ein Zug geräumt worden, notfalls säßen die Leute eben auf den Stiegen der Doppelstöcker.

Die in einer ersten (Panik-)Reaktion angedachte generelle Reservierungspflicht im Fernverkehr wurde gottlob schnell wieder verworfen, hätte sie doch die Bahn eines ihrer essentiellen Systemvorteile beraubt: Der Möglichkeit des Spontan-Reisens.

Die Gründe für die Misere liegen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) einerseits im Niederfahren der Reserven während der letzten Jahre (wer bei der Raaberbahn oder bei der ČD mit einem Ex-ÖBB Z- oder Z1-Wagen gereist ist, weiß, was gemeint ist) und in der fehlenden Flexibilität der fixen Railjet-Garnituren, andererseits aber auch in den externen Eingriffen durch die Politik: Wer die Jahreskarten unter dem Mäntelchen „Klimaschutz“ stark verbilligt, ohne den Verkehrsunternehmen die nötigen Ressourcen zu geben, darf sich über das Ergebnis nicht wundern.

Dabei sind die Bahnen in Österreich noch mit einem blauen Auge davongekommen, ganz im Gegensatz zu unserem nordwestlichen Nachbarn. Dort hat das 9 Euro-Ticket (Gültig ein Monat für alle Züge des Regionalverkehrs im ganzen Bundesgebiet) der durch Jahrzehnte kaputtgesparten Deutschen Bahn chaotische Verhältnisse beschert. So musste am Nachmittag des ersten Samstages in Juni der Zutritt zum Kölner Hauptbahnhof für mehrere Stunden komplett gesperrt werden, da das Gedränge auf den Bahnsteigen lebensgefährliche Ausmaße angenommen hatte.

Medieninhaber und Herausgeber:

Verband der Eisenbahn-Akademiker, 1030 Wien, Rudolf von Altplatz 3/9

Redaktion:

BB-ZI i.R. Dipl.-Ing. Oskar Messerschmidt, 1140 Wien, Linzer Straße 412 Stg. 3

Druck:

Eigene Vervielfältigung

Blattlinie:

Angelegenheiten der Akademiker im Dienste der Eisenbahnen

Exkursion zur Grazer Tramway

Am 21. Mai 2022 konnte der VdEA seine lange geplante Exkursion nach Graz endlich durchführen. Der Vorteil der durch die Pandemie bedingten Verschiebung war, daß die mit einem Museumsbus geplante Besichtigung der Baustellen der beiden Neubaustrecken der Grazer Tramway nunmehr bereits auf der Schiene mit dem Museumstriebwagen 121 stattfinden konnte.

Der wunderschöne Museumswagen 121, Baujahr 1909, brachte uns zunächst vom Hauptbahnhof über die Neubaustrecke der Linie 4 nach Reininghaus. Von der Brauerei mit dem klingenden Namen ist leider wenig übrig. Nicht einmal der Braugasthof, von den Eisenbahnern „Stellwerk 3“ genannt, hat überlebt. Hoffentlich wird das im Sinne der künftig 10 000 Einwohner des neuen Stadtteils noch behoben.



Nach einem kurzen Aufenthalt in der Endstelle ging es daher weiter über die Neubaustrecke der Linie 6 nach

„Smart City“. Auf dem ehemaligen Werksgelände von Waagner-Biro sind ebenfalls große Wohnbauten im Entstehen. Daß die beiden Tramwaylinien schon fertig sind, ist ein Vorteil für die künftigen Bewohner, aber auch für Grazer Tramway. Denn damit gab es kaum Einsprüche gegen die Trasse. Von „Smart City“ brachte uns der Museumswagen, bestaunt und fotografiert durch die Passanten, via Innenstadt in die Remise Steyrergasse.

Dort wurden wir im Clubraum des Grazer Tramwaymuseums über die nächsten Projekte der Grazer Tramway bezüglich Streckenneubau, Fahrzeugbeschaffung und Ausbau der Remisen informiert. Mittlerweile ist ja der U-Bahnbau definitiv abgesagt. Ob bzw. wann der derzeit überlegte S-Bahntunnel kommt, ist noch unbekannt. Fix gebaut wird jedenfalls die zweite Innenstadtlinie der Tramway. Auch der zweigleisige Ausbau der Linie 5 nach Puntigam ist gesichert. Noch nicht endgültig fixiert ist der weitere zweigleisige Ausbau der Linie 1 zwischen Hilmteich und Maria Trost, da dort noch Grundstückverhandlungen abgeschlossen werden müssen. Für weitere Neubaustrecken bzw. Wiederaufbauten beidseits der Mur gibt es ein Konzept aber noch keine Beschlüsse.

Weit fortgeschritten sind die Vorbereitungen zur Fahrzeugbeschaffung. Im Oktober 2022 soll einer der beiden Bieter den Zuschlag für zunächst 15 Stück plus Option auf weitere 40 Stück bekommen. Mit einer Länge von 38m werden sie die „Cityrunner“ um 11m, die „Variobahnen“ um 10m übertreffen und die benötigte Kapazitätssteigerung bringen. Mit den Fahrzeugen aus der Option sollen dann zunächst die alten Fahrzeuge der Reihen 500 und 600 ersetzt werden, möglicherweise auch die 18 „Cityrunner“ wegen Ersatzteilproblemen. Die Fahrzeugbeschaffung erfordert auch die weitere Gleissanierung, um Probleme durch Erschütterungen in den historischen Gebäuden zu vermeiden. Mehr und längere Fahrzeuge erfordern auch den Ausbau der Remisen und Werkstätten. Zunächst sind zusätzliche Abstellgleise in der Remise „Alte Poststraße“ vorgesehen.

Nach dem Vortrag über das Neue in Graz folgte die Besichtigung der alten Halle in der Steyrergasse, in der fahrbereite Museumsfahrzeuge des Grazer Tramwaymuseums und



auch jene Museumsfahrzeuge hinterstellt sind, an denen gearbeitet wird. Einen Teil der Hallenfläche nehmen die Ersatzteile ein, ohne die ein Museumsbetrieb nicht möglich wäre. Anschließend fuhren wir noch mit dem Museumswagen über die Linie 1 bis Hilmteich und nach einem Fotohalt in die Radetzkystraße, wo in der Johanneumschleife die Museumsfahrt endete. Wenige Meter weiter fand dann der Abschluß der Exkursion im Gösser Bräu statt, direkt an der geplanten zweiten Innenstadtlinie gelegen. Nach Speis und Trank wurde dann die Heimreise

angetreten. Wir danken allen, die uns diese schöne Exkursion ermöglicht und zum Gelingen beigetragen haben.

Fotos: Weininger

Die Breitspurbahn

So schnell kann es gehen: Die Seite www.breitspur.com (wir berichteten im letzten Mitteilungsblatt) ist nur mehr für registrierte Benutzer mit Passwort zugänglich. Warum wohl?

Nun, weil die ÖBB im Mai ihren Austritt aus der Breitspurbahn-Planungsgesellschaft mbH (BPG) erklärt haben. Damit müssten entweder die verbleibenden drei Partner, nämlich die slowakischen, ukrainischen und russischen Staatsbahnen den österreichischen Anteil übernehmen, oder die Gesellschaft wird aufgelöst. Die Lust der Slowaken und Ukrainer, in einem Boot mit den Russen zu sitzen, dürfte wohl enden wollend sein.

Schöne, neue Bahn

Einer Pressemeldung entnehmen wir: „ÖBB prüfen Güterzustellung mit Personenzügen“. Und weiter: In einem Projekt mit Wissenschaftlern der TU Wien wird untersucht, welche organisatorischen, logistischen und rechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssen. In einem bereits abgeschlossenen Sondierungsprojekt habe man großes Potential ... festgestellt, erklärte Marcel Weber vom Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien. (Quelle: Die Presse, 14.06.2022)

Wir sind ergriffen ob so viel geballter Innovationskompetenz. Aber war da nicht in grauen, dunklen, vergangenen Staatsbahn-Zeiten so etwas? Da stand im Amtlichen Kursbuch (ja, so etwas gab es auch einmal!) bei manchen Zügen **oG** oder **bG**, und das hieß doch „ohne“ oder „beschränkte Gepäck- und Expressgutbeförderung“.

Richtig, Expressgut hießen die in Reisezügen beförderten Güter! Und eigene Wagen gab es dafür, sogenannte Dienstwagen (vulgo Packelwagen). Und manchmal sogar eigene Ladeschaffner. Aber das ist so lange her, dass man es jetzt erst neu erfinden muss.....