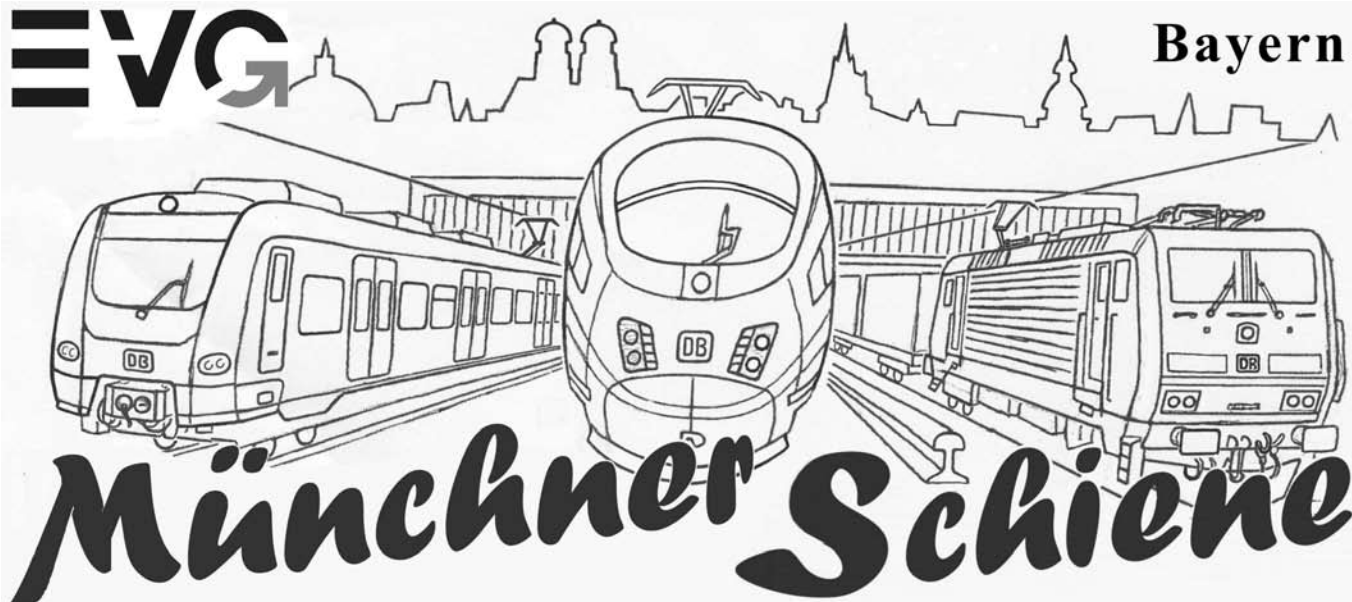




Information für Lokführer

EVG - Berufsgruppe Lokfahrdienst

Jahrgang 34 Nr. 94

Mai 2018

Soll Beamtinnen und Beamten das Streikrecht eingeräumt werden?

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

ob Beamtinnen und Beamten (im Folgenden wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit lediglich von „Beamte/n“ gesprochen) ein Streikrecht eingeräumt werden sollte, darüber ist jüngst wieder eine heiße Debatte – auch innerhalb des DGB – aufgeflammt.



Martin Burckert

Ausgangspunkt sind die seit Ende Januar 2018 vor dem Bundesverfassungsgericht anhängigen Klagen von verbeamteten Lehrern aus Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein. Diese hatten sich an Protesten bzw. Streiks der Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft (GEW) beteiligt, um den Tar

rifforderungen nach „equal pay“ Nachdruck zu verleihen und sich mit den nicht verbeamteten Kolleginnen und Kollegen solidarisch zu zeigen. So weit, so gut und auch verständlich.

Aber: Der Art. 33 Absatz 5 des Grundgesetzes (GG) schränkt die Versammlungsfreiheit nach Art. 9 Absatz 3 GG für Beamte ein. Es hat sich der Grundsatz entwickelt, dass Beamte zur Durchsetzung ihrer (oder anderer) Interessen nicht streiken dürfen, wobei mit Streik insbesondere die Arbeitsniederlegung gemeint ist (gleichwohl dürfen Beamte sich in ihrer Freizeit solidarisch zeigen und an Streiks teilnehmen).

Begründet wird das Verbot der Arbeitsniederlegung

einerseits damit, dass das Beamtenverhältnis gerade nicht durch Tarifverträge sondern durch Gesetze und Verordnungen geregelt wird. Andererseits sind Beamte ja nicht nur abhängig Beschäftigte, sondern auch Repräsentanten des Staates, welche die ihm (dem Staat) übertragenen Aufgaben auf allen Ebenen nach rechtsstaatlichen Grundsätzen, objektiv, neutral aber auch verlässlich und kontinuierlich und mit Hingabe zu erfüllen haben. Tun sie das nicht, drohen Sanktionen (wie bei den eingangs erwähnten klagenden Lehrern).

Das Streikverbot ist seither durch eine ständige Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts als Grundsatz des Berufsbeamtentums anerkannt; es hat damit Verfassungsrang! Entgegen immer wieder auftauchenden Meldungen hat sich an dieser Sach- und Rechtslage weder durch europäisches Recht oder europäische Entscheidungen noch durch sonstige Regelungen, etwa der internationalen Arbeitsorganisation, etwas geändert.

Das Bundesverfassungsgericht hat in einer grundlegenden Entscheidung vom 2. März 1993 aber auch festgestellt, dass der Einsatz von Beamten auf bestreikten Dienstposten nicht angeordnet werden darf, solange hierfür keine ausdrückliche gesetzliche Regelung vorliegt. Eine solche gesetzliche Grundlage besteht bisher weder im Bund noch in den Ländern. Ebenso wie die Teilnahme von Beamten an Streiks wäre umgekehrt auch die Anordnung von Dienstherren, auf einen bestreikten Arbeitsplatz Dienst zu leisten, rechtswidrig. Die Tätigkeit auf dem eigenen Dienstposten bleibt angesichts des beamtenrechtlichen Streikverbots hiervon selbstverständlich unberührt.

Bringt ein Streikrecht für Beamte nur Vorteile?

Bisher fand regelmäßig in Anlehnung an die Tarifergebnisse im öffentlichen Dienst eine inhaltsgleiche Anpassung bei der Besoldung (und Versorgung) statt. Mithin haben

Der beste Weg sich durchzusetzen EVG Mitglied werden

die Beamten prozentual die gleichen Einkommenssteigerungen verbuchen können wie die vergleichbaren Tarifbeschäftigten (im öffentlichen Dienst) - freilich um den Anteil der Sozialabgaben gekürzt. Ein Streikrecht für Beamte würde die Verhandlungsmacht der Gewerkschaften mit Sicherheit



stärken. Auch das Solidaritätsgefühl zwischen den Beamten und Tarifkräften würde durch ein ausgeweitetes Streikrecht beflügelt. Gerade auch im Bereich der Eisenbahner. Auch andere Forderungen

die Arbeitszeit oder Zulagen betreffend, ließen sich mit Sicherheit leichter durchsetzen.

Aber: Nach diesseitiger Auffassung birgt ein Streikrecht für Beamte mehr Gefahren als Nutzen. Sollte sich die Forderung nach einem Recht auf Streik für Beamte durchsetzen, so bewegen wir uns immer weiter in Richtung des „tariffähigen Beamten“. Es wird dann

mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die latent schwelende Forderung laut werden, bestimmte Berufsgruppen - vor allem jene ohne hoheitliche Aufgaben - vom Privileg des Beamtenstatus auszuschließen. Also auch die Eisenbahner!

Bereits in den 1990er Jahren wurde von Wirtschaftsliberalen immer wieder die Frage gestellt: Warum müssen beispielsweise Lehrer überhaupt noch verbeamtet werden?

Und kurz nach der Bundestagswahl im vergangenen Herbst wurde ganz unverhohlen ein „Ende der Privilegierungen für Beamte“ gefordert. Neben dem Verband junger Unternehmer warb hier allen voran der (selbsternannte) „Renten-Experte“ Prof. Bernd Raffelhüschen für die Einführung des Nachhaltigkeitsfaktors (radikale Absenkung) und die Riester-Reform auch im Bereich der Beamtenversorgung (WELT am Sonntag vom 19.11.2017).

Auch in „jüngster Zeit“ (Die Zeit online vom 17.01.2018) wird in Anlehnung an den oben beschriebenen Rechtsstreit gefragt: „Kann man das Beamtentum nicht generell reformieren?“ Das Onlinejournal berichtet dann über die

„Erfolge“ in der Schweiz, in der das Beamtentum 2002 weitgehend (mit Ausnahme von Richtern, Polizisten und Finanzbeamten) abgeschafft wurde mit der Rechtsfolge, dass die ehemaligen Beamten nun beispielsweise auch gekündigt werden können und aus der allgemeinen Rentenversicherung versorgt werden.

Insofern ist und bleibt das Streikrecht für Beamte ein zweiseitiges Schwert: es würde zwar einerseits die Durchsetzungsfähigkeit der Gewerkschaften stärken, aber andererseits den Bestrebungen für die Abschaffung des Beamtentums - enormen Vorschub leisten.

Ich bitte Euch deshalb, bei den Debatten um das Streikrecht für Beamte besonnen zu agieren und positive wie negative Aspekte gleichermaßen zu berücksichtigen.

Herzlichst, Euer Martin

Betriebsratswahl
Mitbestimmung
Mitgestaltung
Mit uns
Liste EVG wählen

Tarifverhandlungen bei der Länderbahn und bei agilis

Tarifverhandlungen und die Weiterentwicklung von Tarifverträgen sind ein ständiges Geschäft.



Derzeit finden unter anderem auch bei der Länderbahn und der agilis Tarifverhandlungen statt. Neben der Forderung nach mehr Entgelt,

stehen auch unsere Forderungen nach dem EVG Wahlmodell und der Zugang zu den Leistungen des Fonds soziale Sicherung für unsere Mitglieder im Vordergrund.

Bei EVG Wahlmodell geht es darum, dass die Mitglieder selbst entscheiden, ob sie mehr Entgelt oder mehr Urlaub oder eine Arbeitszeitverkür-

zung haben wollen.

Bei der Länderbahn verhandeln wir seit mehr als zwei Jahren. Die Schwierigkeit ist die Verschmelzung mehrerer Tarifverträge zu einem Gesamtwerk. Hinzu kommt, unterschiedliche Arbeitszeiten zu vereinheitlichen. Die letzten beiden Jahre wurden mit Einmalzahlungen abgegolten. Das kann auf Dauer so nicht bleiben. Wir brauchen die Fortentwicklung der Entgelttabellen. Wir hoffen bis Mitte des Jahres damit fertig zu sein.

Bei der agilis haben wir dem Arbeitgeber unserer Forderungsschreiben übergeben. Anfang Mai soll die Auftaktverhandlung stattfinden. Auch hier steht das EVG Wahlmodell und der Fonds soziale Sicherung ganz oben bei unseren Forderungen.

Bei jeder Tarifverhandlung gilt, je

besser man im Betrieb organisiert ist, umso mehr Druck kann auf den Arbeitgeber ausgeübt werden. Wenn dann noch die Bereitschaft der Mitglieder besteht, sich ggf. an Warnstreiks zu beteiligen, kann ein guter Tarifvertrag abgeschlossen werden.

Harald Hammer
Geschäftsstellenleiter
in Regensburg

Die EVG - ist für die Menschen da!

Unsere Bürozeiten:

Mo, Di, Mi, Do, 8.00 - 14.00 Fr - 12.00
telefonisch Mo-Do 8.00 - 16.00 Fr - 12.00

sowie wie bisher nach Vereinbarung

☎ 0821 / 54 37 40 50 Gst Augsburg
☎ 089 / 13 01 45 83 Gst München
☎ 0911 / 21 47 20 Gst Nürnberg
☎ 0941 / 46 52 38 40 Gst Regensburg
☎ 0931 / 26 08 01 20 Gst Würzburg
E-Mail: „Ortsname“@evg-online.org



Herausgeber EVG, Region Bayern,
Gst Nürnberg, Essenweinstraße 4-6, 90443 Nürnberg,
☎ 0911 / 214720 Fax: 0911 / 2147220 nuernberg@evg-online.org
Gst München, Marsstraße 21, 80335 München,
☎ 089 / 13014583 Fax: 089 / 13014588 muenchen@evg-online.org
© EVG - Region Bayern 2018

Redaktion: Isidoro Peronace, Geschäftsstellenleiter München (V.i.S.d.P.)
Bruno Adler, Sebastian Brust, Tino Buschhosen, Heiko Jaeckel,
Volker Kabisch, Peter Lehmann, Alfred Plöderl, Dietmar Schulz,
Eduart Seitz, Rolf Wittig.
Layout: Dietmar Schulz
Redaktion: MS 95: Artikelschluss 27.07.2018
Druck: DB Kommunikationstechnik GmbH, Medien- und Kommunikationsdienste,
Druck + Reprocenter München, Richelstr. 3, 80634 München, 089 1308-5109
Auflage: 1.000 Stück, gedruckt auf chlorfreiem Papier
Gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder!
Die aktuelle MS im Internet (ältere Ausgaben Info E-Mail ms@psmmuc.de)
http://www.evg-online.org/Vor_Ort/Bayern/Aktuelles/
<http://www.evg-online.org/Arbeitswelt/Personenverkehr/Publikationen>

DB Cargo AG Ingolstadt

Aktuell

Einjähriges Sonderzug Verbot bei DB Cargo

Bei Jubiläen gibt es normalerweise einen Grund zum Feiern, doch das einjährige Sonderzug Verbot bei DB Cargo löst das Gegenteil aus.



Durch das neue Produktionsmodell (P&D) wird das Al-leinstellungsmerkmal, das Cargo gegenüber seinen Mitbewerbern hatte, massiv in Frage gestellt. Zu viele Kunden z.B. aus der Mineralöl Industrie sind

schon verärgert. Sie wollen eigentlich mit uns fahren, bekommen aber immer wieder Absagen. Der Grund: fehlende Ressourcen. Einmal fehlt die Lokomotive, das andere Mal ein Lokführer. Einen kleinen Schritt nach vorne hat das Unternehmen mit der Einführung des Regionalen Zugdisponenten (rZD) gemacht, es sollte ja keine Lokleistungen in der ganzen Republik mehr geben. Das alles hat unser Vorstand nach massivem Druck durch die Betriebsräte unter einem neuen Namen wieder rückgängig gemacht. Aus Lok-leiter wurde Regionaler Zugdisponent also teilweise ein Schritt rückwärts. Seit dieser Zeit kommt es schon mal vor, dass entgegen der Logik ein Sonderzug eingelegt und auch gefahren wird. Das Team für Sonderzüge aus Hannover sucht den direkten Kontakt mit der Lokleitung und umgeht so das Thema Ressourcenmangel.

Produktivität Triebfahrzeugführer

Zum wiederholten Male steht das Thema Produktivität Tf auf der Agenda. Unser neuer Vorstand, Dr. Roland Bosch, hat anscheinend kein Vertrauen in seine Führungskräfte. Beim Projekt „Zukunft Bahn“ war z.B. unser damaliger Produktionszentrumsleiter, Herr Wolfgang Maier, mit dieser Aufgabe betraut. Sein damaliges Projektergebnis sah eine Produktivität von 67% vor. Das bis heute nie erreicht wurde, im Gegenteil. Durch unsere neue Produktionslogik rauscht die Produktivität in den Keller. D.h. der Fahranteil auf dem Triebfahrzeug sinkt laufend. Alles hausgemachte Probleme. Wie immer in solchen Situationen soll ein Beratungsunternehmen die Sache richten, diesmal die Boston Consulting Group. Die The Boston

Consulting Group ist einer der weltweit größten Unternehmensberatungen mit einem Jahresumsatz von ca. 5,6 Mill \$. Herr Bosch hat zu der Boston Consulting großes Vertrauen, da er doch am Anfang seiner beruflichen Werdegangs selbst für die o.g. Firma tätig war. Meiner Meinung nach, schmeißt unsere Firma zum x-ten Mal wieder viel Geld zum Fenster raus.

Schulung für Disponenten

Schon lange überfällig ist eine Schulung für Arbeitszeitrechtliche Regelungen für Disponenten die Triebfahrzeugführer disponieren. Zu den Inhalten gehören relevante arbeitszeitrechtliche und betriebsverfassungsrechtliche Regelungen. Geplant ist es, in einer Webkonferenz, die viermal angeboten wird, möglichst vielen Mitarbeitern die Teilnahme zu ermöglichen. Diese Veranstaltungen sind freiwillig und sollen zu allem Übel auch noch während der laufenden Schicht absolviert werden. Das alles in einer einstündigen Webkonferenz. Ich finde, das kann nur ein Anfang sein. Die Thematik ist so umfangreich, dass eine Stunde Webkonferenz nur ein Tropfen auf einem heißen Stein ist und niemals ausreichen wird.

DB Schenkel North Rail Express

Der North Rail Express gilt als Skandinaviens ungekrönter Frachtenkönig auf einer der längsten Güterzugstrecken Europas. Auf seiner 1.960 km langen Verbindung vom Terminal Alnabra bei Oslo über Schweden nach Narvik am Polarkreis. Die Verbindung verkehrt 7x wöchentlich. Mit seiner Fahrzeit von 26 Stunden besteht auch ein Zeitvorsprung gegenüber dem Lkw, das bei der sensiblen Fracht (fangfrischer kostbarer arktischer Fisch) einen Wettbewerbsvorteil darstellt. Schon öfters gab es in den Medien TV, YouTube und Mediathek mehrere Doko-Serien über den Zug. Die Firma Green Cargo erbringt die Traktionsleistung für den Zug. Die Firma Green Cargo hat zum Jahresende entschieden, dass sie das Joint Venture (Gemeinschaftsunternehmen) mit DB Cargo Skandinavien beendet. Green Cargo war hauptsächlich für den Transitverkehr durch Dänemark für seine Eigentümer Green Cargo und DB Cargo verantwortlich. Eigentümer von Green Cargo ist ein schwedisches Staatsunternehmen.

Allzeit gute Fahrt
Euer Edi Seitz

Inhalt

	Seite
Streikrecht für Beamte?	1-2
Tarifverhandlungen	2
Impressum	2
Railion Ingolstadt Aktuell	3
Berichtigung MS 93	3
FV München Geister!	4
FV München Zugbereitstellung	4
FV München Betriebsgruppe	5
FV München Personalzahlen	5
Mühdorf BSW Usedom	6
Einsatzplanung Tf Bereich	7
Rechtsecke	7
FV Nürnberg Erfurt - Schweinfurt	8-9
S-Bahn München Sorgenkind	9
FV Nürnberg Ausbau Bamberg	10
Regio Nürnberg BR 642	10
Cargo Nürnberg Neue Tfz	11-13
Menschen Rüdiger Wegwart	14
Fonsä © Rolf Wittig	15
München BR 445	15
Eisenbahnbrücken	15
DEVK	16

Ms 93 „FV Abschied Frankenrampe“ S 8-10

Berichtigung:

Seite 9 rechte Spalte letzter Absatz und Seite 10 linke Spalte erster Absatz und mittlere Spalte.

„Für die Bespannung der Fernzüge...“

Die in diesem Absatz erwähnten Lokbaureihen sind durch die Layoutgestaltung leider nicht korrekt wiedergegeben. S 3/6 (BR 184-5) S10 (BR 171-2) S 10 (170 bzw. 172), P 8 (BR 3810), P 10 (BR 390) Seite 10 BR 015

Hier die richtigen Bezeichnungen: Bw Nürnberg 1 (Hbf) seine bay. S 3/6 (BR 184-5) und das Bw Halle P seine pr. S10 (BR 171-2)

Dampflok der preußischen Typen S 10 (17⁰ bzw. 17²), P 8 (BR 3810), P 10 (BR 390) für den Reiseverkehr.

Für den Fahrplanabschnitt 1967/68 wurde die Reko BR 01⁵ mit sechs Stück für die Bespannung der Interzonenzüge Saalfeld vorübergehend zugeteilt. Ab 1973 folgte dann endgültig die Beheimatung von Erfurter 01⁵.

Hinweis in der PDF Ausgabe wurde vor Versand der Fehler berichtigt.

Dietmar Schulz
Redaktion
Layout
Organisation

DB Fernverkehr AG München

Herr, die Not ist groß! Die ich rief die Geister werd ich nun nicht los. Ja sind denn nun beim Fernverkehr die Geister los? Nicht ganz. Aber DSE



16 ist da. DS-Was? Die datierte Schicht und Einsatzplanung 2016. Das bedeutet eine tag-aktuelle Schichterstellung mit allen zum Zeitpunkt der Planung bekannten Baustellen und Abweichungen.

Da der Baustellenzeitblick von DB Netz generell etwas kurz ist, bleibt für den Tf ab April nur eine Monatsplanung übrig. DB Fernverkehr schneidet monatlich die Leistungspakete für alle Einsatzbereiche je nach Personal-, Urlaubs- oder Ausbildungsbedarf neu zu. Das heißt zwölf Planwechsel im Jahr. Mitte eines Monats kommt der neue Einsatzplan für den Folgemonat neu auf das Tablet. Die Voraussicht der geplanten Arbeit schrumpft so von sechs Wochen auf zwei Wochen. Ja sind Die denn von allen guten Geistern verlassen? Mitnichten, der Einsatzplan wird doch so wesentlich stabiler und hat fast keine Abweichungen mehr- sagt der Arbeitgeber. Bis auf den Schichtrahmen, der

Die Geister des Fernverkehrs

kommt mit DSE 16 auch noch dazu. Ein variables Zeitfenster wo sich der Dienstbeginn und Dienstende noch verändern kann. Spätestens vier Tage vor Gültigkeit der Leistung entfällt der Schichtrahmen und die Dienstschrift ist verbindlich. Toll. Wer lässt sich so etwas einfallen? Gebetsmühlenartig verweist der Arbeitgeber auf die Unbeherrschbarkeit der Baustellenplanung und die Überlastung der Planer im Service Center vor Ort. Beiläufig fällt auch der Hinweis auf die Verpflichtung durch den BuRa-Zug TV der GDL. Schicht und Einsatzplanung war seit jeher das Urgeschäft der örtlichen Betriebsräte. Sie kennen am besten die Sorgen und Nöte als auch die Vorlieben der Mitarbeiter und verhandeln örtlich über das Machbare. Tarifverträge waren die Rahmenlinien eines Spielfeldes von AG und Arbeitnehmervertretung. Mit der Monats- und Wochenplanung im BuRa TV werden für den Arbeitgeber tarifliche Grundlagen geschaffen, welche ihm sehr gelegen kommen. Getreu dem Motto: Ein gutes Pferd springt nie höher wie es muss. Nach den letzten Tarifaueinandersetzungen hätte man solch ein Entgegenkommen einer Gewerkschaft nicht vermutet. Selbst Goethes Zauberlehrling hat seine Fehlbarkeit bemerkt und nach dem



Münchner Kindl mit Heiko

Meister gerufen um diese zu bändigen. Vielleicht gelingt den Mitarbeitern beim Fernverkehr ja ähnliches bei der anstehenden Betriebsratswahl im Mai. Man muss die Möglichkeit nur nutzen.

Zauberfreie Fahrt wünscht
Heiko Jaeckel

Neues aus der Zugbereitstellung München

Die Personalzahlen in der Zugbereitstellung weisen zwischen Bedarf und Ist einen Unterbestand von zehn VzP aus. Das merkt man deutlich in der täglichen Arbeit der ZBS. Schichtausfälle, Personalmangel, verspätete Bereitstellung sind an der Tagesordnung. Selbst Planstart hat höchst statistisch die verspätete Bereitstellung dokumentiert. Die Arbeitsverdichtung der ZBS Schichten entspricht keinesfalls der produktiven Wirklichkeit und führt so täglich zu Konflikten die Zugverspätungen und Mitarbeiterfrustration zur Folge haben. Anstatt Reserven in den ZBS Schichten zu schaffen, die eine unvorhergesehene Störungsarbeit und pünktliche Bereitstellung zulassen,

erfindet der Arbeitgeber den Wachküsser. Ein fliegender guter Geist der ICE Eröffnungsfahrt



vor dem Zugbereitsteller aufgerüstet abgestellte Züge „aufweckt“ und so möglichst frühzeitig Störungen erkennen und abarbeiten soll. Anschließend übernimmt der ZBS'ler und bringt den Zug zum Bahnsteig. War früher ureigene Tätigkeit der Zugbereitstellung nur hatte man früher mehr Zeit eingeplant oder war schlauer. Wo die Reise hingeht bzw. wann und wie die Einsicht kommt, lässt sich bei der DB generell nicht sagen. Der Betriebsrat spricht offen die Mängel an und versucht für Abhilfe zu sorgen. Auch die Bereitschaft von Arbeitgeberseite Versäumnisse und Fehlentwicklungen einzuräumen und gemeinsam mit dem BR auf Verbesserungen hinzuwirken, hat noch Entwicklungspotential nach oben.

Heiko Jaeckel

Betriebsgruppe Fernverkehr München on Tour

Der Jahreszeit entsprechend war die Betriebsgruppe Fernverkehr München im Februar mit Ski und Rodel im Skigebiet Zauchensee im SalzburgerLand unterwegs. Unterfachkundiger Führung unsern beliebten Busfahrers und freundlicher Unterstützung von Autobus Oberbayern zog es die Winter-



ICE Eröffnungsfahrt

sportbegeisterten in die Weltcuparena Zauchensee. Mit erstklassiger Bewirtung während der Anreise konnte der Skitag gut gestärkt begonnen werden. Bei der Größe des Skigebietes war für jeden Geschmack und Altersklasse das entsprechende Angebot vorhanden. Die Sonne begleitete

Busfahrer
und Heiko

Betriebsgruppe FV München den Skitag angenehm und Dank Bus-tiefgarage konnte man den Pisten-schwung bis zum Ende genießen. Auf der Rückfahrt wurde Reiseproviant geleert und andere Entspannungen genutzt. Wohlbehalten kehrten alle unverseht und gut gelaunt zurück.

Ein besonderes Dankeschön an die Organisatoren, unserem Bus-fahrer und Autobus Oberbayern. Ein gelungener Tag der Nachahmung finden wird.

Oliver Gerns

Nicht was der Mensch ist,
nur was er tut,
ist sein unverlierbares Eigentum.
Christian Friedrich Hebbel



Personalzahlen 31.12.2017:

ZBS	
Plan:	96,3 VzP
Bedarf:	104,3 VzP
Ist:	94,6 VzP

Plan durchschn.:	96,3 VzP
Ist durchschn.:	97,5 VzP

JAZ:	
Stand Jaz:	7931 h
Jaz-Stunden/VzP:	83,8 h

TF München Freilassing

Plan:	189,8 VzP
Bedarf:	189,8 VzP
Ist:	186,2 VzP
Plan durchschn.:	189,8 VzP
Ist durchschn.:	188,5 VzP

BSW Usedom

Liebe Kolleginnen und Kollegen, vom 18. bis 24.1.2018 war ich im BSW- Hotel auf Usedom im Ostseebad Ahlbeck.

Richtung mit dem Zug bis Bansin und wieder zu Fuß zurück.

Fahrkarten in der UBB werden im Zug verkauft. Regiotickets von zu

Am Samstag wurde eine Busrundfahrt angeboten. Diese führte uns unter anderem nach Bansin, zu einem Gesteinsgarten, zu Karls Erlebnisdorf und zum Wasserschloss Melenthin. Der Busfahrer informierte uns sehr umfangreich. Ich hab die Tage auf Usedom sehr genossen.

Meine Rückfahrt erfolgte um 7.23, ich bekam schon früher Frühstück als erst um 7 Uhr. In Berlin erreichte ich so den Sprinter nach München und war um kurz nach 16 Uhr in München. Um 17.31 in Mühldorf.

Vor einiger Zeit machte ich in der MS Werbung für die EVG Gesundheitswochen. Jetzt will ich euch die Angebote des BSW empfehlen. Wer noch nicht Spender ist, sollte es werden. 3,50€ im Monat für eine gute Sache.

Mit kollegialen Grüßen,
Peter Mittermeier



Klappbrücke bei Wolgast

Meine Anreise erfolgte 4.29 ab Mühldorf, um in München den ICE Sprinter ab 5.56 Uhr zu erreichen. Vor Plan war der ICE in Berlin Gesundbrunnen. So bekam ich noch die S-Bahn nach Bernau und dort den Nahverkehrszug nach Stralsund bis Züssow. Wegen Bauarbeiten startete der Nahverkehr in Bernau. Ab Züssow ging es mit der Usedomer Bäderbahn bis Ahlbeck. Nach 20 min Fußweg traf ich im BSW Hotel um ca. 15 Uhr ein.

Das Hotel buchte ich kurzfristig vor Ort. Die Kosten für sechs Übernachtungen mit Halbpension betrugen 203€. Welches sehr lecker war.

Mit dem Wetter hatte ich Glück, wenig Wind, kein Niederschlag, das Meer war teilweise spiegelglatt. Am Anreisetag wurde durch Sturm der Eisenbahnverkehr in Deutschland Mitte eingestellt. Ich kam noch ohne Störung nach Usedom.

Meist waren so um die Null Grad. Ich bin viel gewandert, auch kombiniert mit der UBB (Usedomer Bäder Bahn eine „Tochter“ der DB AG). So fuhr ich nach Wolgast und wanderte bis Peenemünde. Zurück mit der UBB. Auch nach Swinemünde (Polen) nutzte ich die UBB mit Regioticket. Zurück am Strand entlang nach Ahlbeck. An einem anderen Tag in die andere



Seebrücke in Ahlbeck

Hause mitnehmen, es gibt keine Automaten. Auch den Fahrschein für die Rückfahrt hatte ich schon mit.

TF Südostbayernbahn
Mühldorf am Inn

Grenze zu Polen



Einsatzplanung im Tf. Bereich

Auf dem Punkt gebracht für Lokführer im Fernverkehr

Wer hat an der Uhr gedreht? Ist es wirklich schon so spät beim Fernverkehr? Soll das heißen, ja ihr Leut', Mit dem Zugfahren ist Schluss für heut'. DB, DB mach' doch weiter Jag' den Lokführer auf die Leiter, Säg' und pins'le bunt die Wände. Treibe Scherze ohne Ende Machst ja manchmal schlimme Sachen. Über die wir trotzdem nicht nur noch lachen.

Denn du bist, wir kennen dich. Doch nur der Arbeitgeber. Wer hat an der Uhr gedreht? Ist es wirklich schon so spät? Stimmt es, dass es sein muss: Ist für heute wirklich Schluss? Heute ist nicht alle Tage, Ich komm wieder, keine Frage. Dieses alt bekannte Lied aus einer Kindersendung ist ein Sinnbild für die Situation derzeit bei uns im Fernverkehr. Zugegeben ist das Lied leicht umgedichtet worden. Dennoch trifft es den Punkt wo es vielen nicht mehr ist zum Scherzen. Anscheinend hat der Arbeitgeber aus seinen Fehlern nicht gelernt seit Mainz.

Mainz ist mittlerweile überall.

Aber mit Einführung des neuen Planungssystem im Fernverkehr zum 01.04.2018 hat sich für viele von uns die Welt dramatisch verändert. Man hätte dieser Planung im Rahmen der Mitbestimmungsprozesse des BetrVG nie zustimmen dürfen, weil hier willkürlich durch ein elektronisches Planungssystem (CAS Carmen) geplant wird, ohne Rücksicht auf eine individuelle Planung eines jeden einzelnen einzugehen. Durch die Umsetzung in dieser sogenannten PP (Planungsperiode)¹ sind extreme personifizierte Einsatzpläne in extremen Zeitlagen (Früh, Tages, Spät oder Nachtlage) entstanden teilweise über Wochen. Man kann sich bestimmt gut vorstellen das Anfangszeiten auf Dauer z.b. von 02:33 bis 04:30 oder über 4 Nächte aus Nacht in Nacht über Wochen nicht gerade förderlich für die Fitness sein wird, die ein jeder Lokführer für die Ausübung der Tätigkeit haben muss! Es kann jedem in jeder Planungsperiode so treffen das er extreme Schichten zugeteilt bekommt auch wenn er in dieser Planungsperiode vermeintlich gut davon weggekommen ist. Aber was wird damit erreicht der Krankenstand steigt und schreckt Neue/Quereinsteiger ab den Beruf des Lokführers zu ergreifen. Zu dem können auch

gefährliche Situationen durch Übermüdung entstehen bei einer Kette solcher geplanten Schichten in den persönlichen Einsatzplänen. Auch wird die Blockung von individuellen Wünschen durch den Arbeitgeber extrem eingeschränkt. Dies betrifft vor allen Blockungen an Wochenenden die so gut wie ausgeschlossen sind.

Hier wird auch dann die RKBV zur Vereinbarkeit von Familie, Beruf und Biografie unter § 2 zur individuellen Arbeitszeitgestaltung Ad ab surdum geführt. Gilt diese RKBV etwa nicht für Lokführer? Somit werden die Lokführer zum Spielball des Arbeitgebers und der desolaten Personalplanung im Tf. Bereich, die mit der Einschränkung von Blockungen so kaschiert werden soll. Dieses Planungssystem CAS Carmen kann man im Grunde nicht 1 zu 1 auf die Triebfahrzeugführer anwenden analog wie im Zub Bereich. Ein wesentlicher Faktor ist der unterschiedliche Ausbildungsstand der Triebfahrzeugführer in Fahrzeug- und Streckenkunde. Erschwerend wirkt sich aus, dass das Planungssystem CAS Carmen grundsätzlich auf den tariflichen Regeln des BuRa Zug TV beruht, somit werden die tariflichen Regeln der EVG Tarifverträge (FGR.4 + Demo TV Unterabschnitt III) im Grunde nicht berücksichtigt.

Fazit: Eine weitere Fortführung dieses Planungssystem CAS Carmen im Bereich der Lokführer bei der DB Fernverkehr AG unter diesen Rahmenbedingungen und der Nichteinhaltung von tariflichen Regelungen in der FGR.4 die im Konflikt zum BuRa Zug TV stehen wie u.a.:

- Schichthülsen von zwei Stunden
- die Müssregelung 40/120 Regelung mit einer anschließenden 48 Stunden Ruhe!

Sind nicht weiter fortzuführen.

Eine Rückkehr zum alten Planungssystem ist im Interesse der persönlichen Individualität alternativlos. Angepasst natürlich zur derzeitigen Schichtenplanung. Im Bereich des Bordservices hat man mit Einführung durch CAS Carmen seit Jahren schon eine große Mitarbeiterunzufriedenheit erzielt und dieser Fehler sollte nicht im Tf. Bereich weiter fort geführt werden. Die Leistungen der Lokführer aufgrund der Personalplanungsfehler, in den vergangenen Jahren ist nicht hoch genug zu bewerten. Aber diese Beschneidung der individuellen

Gestaltungsmöglichkeit wird sich auf Dauer im Tf. Bereich und in der Nachwuchsgewinnung auswirken. Auch wenn, es Betriebe geben mag die eine betriebliche Regelung haben!

Die Belastungen haben die Grenze der Zumutbarkeit erreicht und nicht nur bei den Lokführern sondern im gesamten Bereich der DB Fernverkehr AG. Man feiert sich für immer weitere Rekorde an Fahrgastzahlen und Umsätzen aber bei den Menschen die, die Leistungen erbringen kommt diese Honorierung nicht an.

Keiner macht sich Gedanken über die die Gewinne vor Ort bei den Kunden erwirtschaften und dabei ihre Freizeit opfern im Interesse unserer Fahrgäste. Die Belastungen und Entbehrungen im privaten Bereich sind enorm.

Wenn dann noch Äußerungen getätigt werden, das man es den Kolleginnen und Kollegen zeigen wird das man ihnen die Möglichkeit nehmen wird das sie Arbeit um die Ruhen planen. Dann sollte man sich schon fragen ob die die solche Äußerungen tätigen wissen wo von sie eigentlich reden oder ob durch die ständigen Rekordergebnisse die Objektivität verloren gegangen ist, wie die Realität vor Ort wirklich aussieht. Dann wundert man sich auch nach öffentlich getätigten Äußerungen das man in machen Berufen keinen Nachwuchs oder Quereinsteiger bekommt.

In diesem Sinne
Euer Karsten Ulrichs
(BG Vorsitzender)
Dortmund/Hamm
im März 2018

MS dankt für den Nachdruck

Unsere Rechts-Ecke

Schwerbehinderte

Arbeitgeber sind in der Pflicht Arbeitgeber sind verpflichtet, zu prüfen, ob sie freie Arbeitsplätze mit schwerbehinderten Menschen besetzen können. Um auch arbeitslose oder arbeitssuchend gemeldete schwerbehinderte Menschen zu berücksichtigen, müssen sie frühzeitig Verbindung mit der Agentur für Arbeit aufnehmen. Diese gesetzliche Pflicht trifft alle Arbeitgeber, nicht nur die des öffentlichen Dienstes.

Bundesarbeitsgericht,
13. Oktober 2011 - 8 AZR 608/10



DB Fernverkehr AG Nürnberg

Vor 25 Jahren: Erfolgreiche Wiederbelebung einer historischen deutschen Fernverkehrsverbindung



Begegnung mit RZD Militärzug
im Erfurter Hbf, 18.12.1992
Foto: Volker Kabisch

Unter Teilnahme von viel Prominenz aus Politik und Führungsetagen der RBD Erfurt sowie BD Nürnberg und Pressevertretern startet am 18.12.1992 der Nürnberger 614 023/24 am Erfurter Hbf zu einer Präsentationsfahrt nach Schweinfurt und zurück. Durch die am gleichen Tage wiedereröffnete Grimmthal - Ritschenhausen sollte es die erste direkte durchgängige Fahrt nach 47 Jahren sein. Auch im deutschen Fernverkehr hoffte man damit auf die Rückkehr zu alter Blüte auf dieser Relation.

Doch es kam anders.

Schon Heinrich Heine notierte 1843, als er den Schock durch die Eisenbahnen so beschrieb, in seinem Reisetagebuch:

„Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen. Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt nur noch die Zeit übrig.“

Wie recht er damit hatte und bis heute hat, wird so wie an keiner anderen Strecke auf der heutigen KBS 570/815 Erfurt - (Meiningen) - Schweinfurt deutlich, ist sie geradezu ein explizites Beispiel dafür, dass



Weltkrieges 1945 war es durch die Unterbrechung der Strecke zwischen Mühlfeld und Rentwertshausen mit dieser Herrlichkeit zu Ende. Während diese in der Folgezeit auf bayerischer Seite zu nur noch regionaler Bedeutung herabsank, ist auf der thüringischen Seite wieder ein beachtliches, hochwertiges Zugangebot (ab Meiningen), besonders zur Anbindung der Bezirksstadt Suhl an den Rest der

229 147 mit IR im Bf Ebenhausen (Ufr.) Foto: Jürgen Neller



Vor 25 Jahren!

im deutschen Fernverkehr heute nicht mehr die Entfernung eine Rolle spielt, sondern nur noch die Fahrzeit. Diese Strecke vermittelte einst die kürzeste Verbindung auf der Route Berlin - Mitteldeutschland - Stuttgart - Südwestdeutschland. So gab es im Fahrplan Sommer 1939 allein fünf D-Zugpaare in dieser Relation ab Berlin auf dieser Strecke, mit Zielen bzw. Kurswagen nach Stuttgart, Konstanz, Schaffhausen, Zürich, Mailand, Genua, Rom und Neapel. Dazu kam noch ein Zugpaar des FD-Zugnetzes (FD 7/8) mit Kurswagen nach Ventimiglia, welches die 158 km lange Strecke Erfurt - Schweinfurt mit einer Fahrzeit von 2:27 Std bzw. 2:17 Std. in der Gegenrichtung, nonstop durchfuhr. Ergänzt wurde dieses Angebot durch das überregionale Eilzugpaar E 389/390 München - Nürnberg - Meiningen - Eisenach u.z.

Nach dem Ende des zweiten

DDR, von der DR aufgebaut worden. Mit dem Lückenschluss (Mellrichstadt



Erfurt Hbf Abstellgruppe R -V-,
18.12.92 Fotor: Sammlung MS

– Rentwertshausen) am 29.09.1991 und der Wiedereröffnung der Grimmthal - Ritschenhausen am 18.12.1992 hoffte man im Fernverkehr ab dem Sommerfahrplanwechsel 1993 mit drei D-Zugpaaren, die später sogar zum Interregio aufgewertet wurden, wieder an die Vorkriegstradition anknüpfen zu können. Doch der Strom der Rei-

senden hatte sich dank der Anfang der 1990er Jahre eröffneten Neu- und Ausbaustrecken andere und vor allem schnellere, aber eben längere Routen via Frankfurt/M gesucht. So blieben die Fahrgastzahlen (im Durchschnitt 58 Personen/Zug) weit hinter den Erwartungen zurück. Dazu kam noch ein

nicht unerheblicher betrieblicher Aufwand durch zweimaliges Kopfmachen in Schweinfurt und Würzburg und zusätzlichen Lokwechsel in Erfurt bzw. Arnstadt wegen der fehlenden Elektrifizierung. Für den auf Gewinn getrimmten DB Fernverkehr standen somit diese InterRegio ganz oben auf der Streichliste beim Konzept MORA (Marktorientierte Angebotsanpassung). Schon ab dem Fahrplanwechsel im Juni 1996 wurde

das IR-Angebot auf nur noch ein Zugpaar (IR 2202/2203) zusammengestrichen. Dabei wurde diesem Zug sogar noch der renommierte, ehemalige Name des Städteexpress Ex 150/157 „Rennsteig“ verliehen. Es vergingen dann bis zum kleinen Fahrplanwechsel im

Juni 2001 noch sechs Jahre, bis der nach 1993 wiederbelebte, aber am
Halt eines IR in Ebenhausen Foto: Jürgen Neller



Sorgenkind S-Bahn

Die Pannenserie Ende Februar

Der S-Bahn geht es nicht gut. Sie kommt aus den Problemen nicht heraus. Man könnte sagen: 10 cm Schnee und schon bricht alles zusammen. Aber das ist es nicht allein. Zwar dürfte es auch nicht sein, dass eine eingefrorene Weiche den gesamten Ost- und Pasinger Bahnhof lahm legt. Da sollte jemand sofort mit dem Flammenwerfer vor Ort sein. Aber es sind ganz verschiedene Ursachen. Mal reißt der Fahrdraht, dann legt eine gestörte Tür die Stammstrecke lahm, dann ist wieder ein Bahnübergang in Feldmoching gestört und am 2. März waren gleich mehrere Züge auf der Stammstrecke defekt.

Der Chef, Herr Büttner ist um seinen Job wahrlich nicht zu beneiden.

Nicht Schuld der S-Bahn

Doch ist ja an den meisten Störungen die S-Bahn gar nicht schuld, überwiegend sind sie auf Fremdeinwirkung zurück zu führen.

Personen im Gleis führen fast täglich zu Verspätungen, wegen Notarzteinsätzen müssen wir durchschnittlich 5 Mal in der Woche den Betrieb anhalten, und fast jede Woche ist ein Suizid zu beklagen. Da dauert es selbst in der Stammstrecke an die 90 Minuten, bis der Betrieb wieder aufgenommen werden kann.

Dabei müsste, etwa wenn ein paar schwarze Männer am Leuchtenberg ring über unsere Gleise rennen, nicht gleich der ganze Ostbahnhof stillgelegt werden. Eigentlich könnte mit Vorsichtsbefehl 10 km/h weiter gefahren werden, aber das kann leider die Bahn nicht mehr selbst entscheiden. Das ordnet heute die Bundespolizei an.

Als ich 1975 mit dem 420er unterwegs war und zwischen Mpl und Hbf

plötzlich der Befehl erging: „Sofort alle Züge anhalten, Person im Tunnel!“ fuhr ich aber in Eigenverantwortung im Schrittempo weiter und entdeckte den Mann. Ich sprach ihn an und konnte ihn bewegen zum nahen Bahnsteig zurück zu gehen. Nach kurzer Meldung an die Zentrale konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden.

Zentralisierung oft hinderlich

Ein großes Problem scheint ja heute überhaupt die Zentralisierung. Immer mehr örtliche Fahrdienstleiter wurden eingespart, die Leitstelle sitzt nun weit entfernt vor ihren Monitoren und kann die Örtlichkeiten selbst nicht mehr einsehen, muss oft blind entscheiden. Sie kann daher auch etwa Schneeräumer und Reparaturleute nicht mehr leiten und sichern. Ein simpler Eisbrocken, der vom Zug zwischen Weichenzungen fällt, kann daher heute schon mal den Betrieb lahm legen. Die alte Gasheizung der Weichen wurde mit Winterproblemen offenbar besser fertig, als die neue elektrische Heizung.

Die Münchner S-Bahn wurde einst für 280.000 Fahrgäste gebaut, heute befördert sie 870.000 am Tag. Gleise und Weichen stammen aber noch aus den siebziger Jahren. Die überalterte Infrastruktur ist daher eine häufige Störungsquelle. Wenn in Langwied der Fahrdraht reißt oder in Pasing die Weichen eingefroren sind, dafür kann doch die S-Bahn nicht. Wenn bei plötzlichem Kälteeinbruch keine Schneeräumer mehr da sind, liegt es wohl am Personalmangel bei Netz.

Warten auf den Staatsanwalt

Dazu kommt das heute überaus umständliche, zeitraubende Notfallmanagement nach Suizid. Das kann oft Stunden dauern bis der Staats-

Ende erfolglose Fernverkehr auf dieser Strecke wieder Geschichte war.

Heute verbindet eine gut ausgelastete, durch DB Regio im 2 Std Takt betriebene RE Linie, mit einer Fahrzeit von 2:21 Std Erfurt mit Schweinfurt und Würzburg.

Zum Schluss soll nicht unerwähnt bleiben, dass es bei der eingangs erwähnten Präsentationsfahrt am 18.12.1992 im Erfurter Hbf. zur einzigen bekannten Begegnung eines DB 614er mit einem aus russischen Weitstreckenwagen im Breitprofil gebildeten Reisezug der SŽD/RŽD (Militärzug Erfurt – Brest) kam.

Volker Kabisch

anwalt an der Unfallstelle erscheint. Selbst wenn der Lokführer danach weiterfahren wollte, darf er das nicht mehr, er muss abgelöst werden. Früher konnte der Lokführer auch entscheiden, ob der Verletzte oder Entlebte, vom Zugpersonal bewacht, zurück gelassen wurde und sofort weitergefahren wurde. Oberste Maxime war: Den Betrieb schnellstmöglich wieder aufnehmen!

Bei Türstörungen wiederum fehlt es wohl auch an der Kommunikation zwischen Lokführer und Aufsicht. Die Aufsichtskraft könnte z.B. schnell sehen, wo sich die defekte Tür befindet und diese notfalls auch absperren wenn man sie dafür einweisen würde.

Baut Wohnungen!

Das größte Problem ist aber der andauernde Personalmangel. 50 Lokführer fehlen allein der S-Bahn. Um beispielsweise genügend Bereitschaftsloführer vorzuhalten, die wenn etwa Zugwendungen wegen Tunnelstörung notwendig werden, einspringen können, wenn dann kein Ablöser da ist. Personal aber bekommt man kaum noch nach München, weil es hier keine bezahlbare Bleibe mehr findet. Könnte ihnen die Bahn wie einst auch eine Wohnung anbieten, gäbe es da sicher weniger Probleme. Da wäre es hilfreich, wenn die Landesregierung, statt die Störanfälligkeit der S-Bahn zu beklagen, gemeinsam mit der Bahn nur mal 100 zweckgebundene Wohnungen bauen würde. Schließlich hat sie mit zu dem Wohnungsmangel beigetragen als sie 32.000 preisgünstige GBW-Wohnungen 2013 an die private Patrizia verscherbelt hat!

Für einen störungsfreien Betriebsablauf braucht man zuallererst mal genügend Personal! Rolf Wittig

Ausbau Bamberg

Einigung über den Ausbau der VDE 8.1 in Bamberg

Nach über sechs Jahren Verhandlungen zwischen der Stadt Bamberg und der Deutschen Bahn ist es mit Beschluss des Stadtrates zu einer Einigung zum weiteren Ausbau VDE 8.1 durch die Stadt Bamberg gekommen.

Nach einer kontrovers geführten, dreistündigen Sondersitzung des Stadtrates am 06.03.2018 gab dieser mehrheitlich die Empfehlung zum Ausbau der Bestandsstrecke mitten durch das Stadtgebiet. Damit endet vorerst ein Streit in der Weltkulturerbestadt Bamberg, der sich über sechs Jahre hinzog und für die Stadt mit einer Horrorvision begann.

Im Jahr 2012 präsentierte die DB AG ihre Pläne für den viergleisigen Ausbau der Strecke und der Flankierung der Gleise mit bis zu sechs

Meter hohen Lärmschutzwänden. Der Aufschrei war enorm, auch weil dadurch der Weltkulturerbe-Status gefährdet war.

Die Stadt forderte aus den oben genannten Gründen grundsätzlich den Verzicht von Lärmschutzwänden. Diese sind aber durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) bei Aus- und Neubauten dieser Art gesetzlich vorgeschrieben, so dass sich die DB AG nicht auf diese Forderung einlassen konnte.

Danach waren rund ein Dutzend möglicher Varianten für den Ausbau des Knotens Bamberg im Gespräch, darunter auch eine Tunnellösung oder die Umfahrung der Stadt entlang der BAB 73.

Ursprünglich wollte die Bahn als Bauherrin bereits 2013 das seit 1998 ruhende Planfeststellungsverfahren wieder aufnehmen und ab 2016 mit

dem Bau beginnen. Jetzt wird es wohl 2022 bis die Bagger rollen werden.

Das gefundene Ergebnis sieht eine ebenerdige Lösung im Bahnhof Bamberg und bis zu 3,50 m hohen Lärmschutzwänden vor, die die Sichtachsen auf das Weltkulturerbe nicht verstellen. Zusätzlich wird ein neuer S-Bahnhaltepunkt „Bamberg Süd“ errichtet. Auch der Abriss von denkmalgeschützten Gebäuden seien vom Tisch.

Frühestens 2030 soll der Ausbau fertiggestellt sein und mindestens 1,0 Mrd Euro kosten. Die Stadt Bamberg wird mit 45 Mio Euro an diesen Kosten beteiligt.

Aktuell sind Klagen einer Fraktion des Bamberger Stadtrates gegen den oben genannten Beschluss anhängig, der alles wieder in Frage stellen könnte.

Volker Kabisch

Redesign BR 642 und 648

Im Dezember 2015 erhielt DB Regio Bayern den Zuschlag für die Folgeausschreibung des im Jahr 2008 erstmals im Wettbewerb vergebenen Dieselnetzes Nürnberg.

Für die ab Juni 2019 zu erbringenden Leistungen (ca. 3,2 Mio Zugkilometer/jährlich) erhalten die in Nürnberg bereits vorhandenen Bestandsfahrzeuge der BR 642 und 648 neben einer neuen Hauptuntersuchung ein umfangreiches Redesign des Fahrgastraumes.

Bereits abgeschlossen sind die Hauptuntersuchungen bei den zehn in Nürnberg verbleibenden Triebzügen der BR 642, die im Werk Kassel durchgeführt wurden. Die anschließende Neulackierung erfolgte dann im Werk Nürnberg der DB Fahrzeuginstandsetzung, wobei der bisherige Schriftzug „Regio DB“ nach den neuen Richtlinien von DB Regio durch den Schriftzug „Mittelfrankenbahn“ ersetzt wurde.

Bei beiden Baureihen ist vorgesehen, durch Umbau der Sitzgruppen jeweils 130 Sitzplätze in der 2. Klasse zu erreichen (BR 642 bisher 123 Plätze, BR 648 bisher 137 Plätze). Sitzplätze der 1. Klasse sind bei der Mittelfrankenbahn nicht vorgesehen.

Weiterhin ist der Einbau eines neuen Fahrgastinformationssystems mit zweizeiligen FIS-Anzeigenmonitoren mit Echtzeitinfos in den Einstiegsräumen geplant.

Aufgrund von unternehmerischen

geforderten Sitzplatzzahlen von bis zu 510 Sitzplätzen erreichen zu können. Hierfür muss von Alstom eine neue Fahrzeugsoftware entwickelt und zugelassen werden, wobei die VT 648 auf Grund der neuen Software

ebenfalls eine neue Zulassung benötigen.

Um für den Umbau genügend Fahrzeuge freizusetzen, wurden bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 zwei zusätzliche 612er in Hof stationiert, die auf den Strecken Nürnberg - Simmelsdorf bzw.

Neuhaus eingesetzt wurden. Seit Planwechsel wurden die 648 von den Strecken Neustadt (Aisch) - Steinach-Rothenburg abgezogen und durch 642 ersetzt. Als zusätzliche Fahrzeugreserve erhielt DB Regio Franken aus dem Fahrzeugpool von DB Regio drei zusätzliche 642er.

Es bleibt zu hoffen, dass die ambitionierten Planungen bis zum Fahrplanwechsel im Juni 2019 abgeschlossen sind und die eingesetzten Fahrzeuge bis dahin alle umgebaut und dem Betrieb wieder zur Verfügung stehen.

Der Nahverkehrler



642 118 mit neuem Lack bei Langlaur Foto Sammlung MS

Entscheidungen von Regio Franken erfolgt in jedem Fahrzeug der Einbau eines Fahrkartenautomaten, eines Entwerfers und eines automatischen Fahrgastzählsystems. Im Gegenzug werden an den meisten Bahnsteigen im Dieselnetz die stationären Fahrkartenautomaten und Entwerfer abgebaut.

Eine besondere Herausforderung für das mit dem Umbau beauftragte Werk Kassel und die Firma Alstom dürfte der Umbau der BR 648 sein. Diese sollen zukünftig mit der neu von Alstom zu liefernden BR 622 (8 Stück) kuppelbar sein muss, um die vom Besteller BEG vor allem in der HVZ

Neue Triebfahrzeuge für DB Cargo in Nürnberg Rangierbahnhof

Ein Aspekt sei vorab gesagt, es handelt sich in folgendem Bericht nicht ausschließlich um neue Lokomotiven. Tatsächlich neu sind aber die Serienfahrzeuge der BR 187 vom Hersteller Bombardier. Seit der Anpassung im September rollen die Maschinen nun regelmäßig nach Nürnberg und weiter. Vorher fand ein Testbetrieb in der Achse Mannheim - Köln statt, damit lag die Servicestelle immer in Reichweite. In der Vergangenheit hatten die Lokomotiven aus Kassel jede Menge Kinderkrankheiten, die uns Tf doch mehr oder weniger ärgerten. Noch in schlechter Erinnerung ist die Katastrophenlok BR 186. Nach etlichen Fahrten ohne größere Störungen kann

Neue Triebfahrzeuge

187. Bei etwa gleich ausgelasteten Zügen benötigt die 187er im Vergleich zur älteren 152er rund ein Viertel weniger Energie. Warum die automatische Fahr- und Bremssteuerung (kurz AFB) noch nicht verwendet werden darf, darüber schweigen sich Hersteller und DB Cargo aus. Immerhin ist die Anwendung der V-Regelung als Funktion innerhalb der AFB gestattet. Sie arbeitet ähnlich wie die AFB nur mit Beschränkung auf Zugkraft und dynamischer Bremsen, eine Haltebremse ist hingegen bei der V-Regelung nicht aktiv. Die komfortable Wegmessung nach zweimaligen Niederdrücken des Fahrschalters ist wie bei der BR 185 mit Software 15.1 aktiviert, nach dem finalen Ablauf erzeugt sie ein optisches und akustisches Signal.



077 033 mit GM 60447 in Nürnberg Rbf Ausfahrt. Foto Sammlung MS

ich der neuen BR 187 ein widererwartend gutes Zeugnis attestieren. Nur beim Aufrüsten bockt die Lok manchmal und will nicht das tun, was sie soll. Als kleine Kinderkrankheit tritt fallweise der Ausfall eines oder mehrerer Displays auf. Ein Reset ist durch Ausschalten des betreffenden KS möglich und führt meist zur Behebung der Störung. Berichte von anderen Kollegen beschreiben Störungen bei denen die Lok ohne Meldung keine Traktionsleistung bringt. Das Senken des Stromabnehmers anschließender Aus- und Eingruppierung der Drehgestelle bringt Abhilfe. Laufruhe und Fahrverhalten der neuen Lok ist ohne Zweifel sehr ruhig und leise. Die ergonomisch gut gestalteten Führerräume fallen ebenfalls positiv auf. Einen Schlüssel zum Aktivieren des Führerstandes gibt es bei der 187er nicht mehr. Die Aktivierung und Deaktivierung des Führerstandes realisierte Bombardier durch entsprechende Taster an der Rückwand. Auffallend gering ist der Energiebedarf der BR

Die Bremskraft lässt sich manuell auf 150 kN erhöhen, im Automatikmodus errechnet sich die Lok die benötigte dynamische Bremskraft aufgrund der eingegebenen Zugparameter selbst. Die Quittierung einer Sifa-Zwangsbremse ist auch analog der BR 185 mit der Software 15.1 nur durch eine Doppelbedienung mit dem Taster am Fahrschalter möglich. Die Registrierung eines Wackelkontaktes infolge schneller Bedienung der Taster löst unsinnigerweise eine Zwangsbremse aus. Wer auf solchen Blödsinn kommt, ist garantiert kein Praktiker. Schon eine wechselnde Bedienung der verschiedenen Taster kann eine Sifa-Zwangsbremse bewirken, diese lässt sich nur durch kurzzeitige Betätigung des Störschalters im Stand aufheben. Schnell mal aufstehen und den Handtaster festgehalten kann unter Umständen zu einem ungeplanten Halt führen und das auf eine ziemlich unsanfte Art. Hingegen funktioniert die Klimaanlage sehr zuverlässig und vor allem kontinuierlich, ein andauerndes

manuelles Nachregeln ist Geschichte. Allgemein bereitet die 187er beim Fahren durchaus Freude, ein positives Feedback kann ich der Lok guten Gewissens ausstellen.

Leider hat man in Nürnberg wieder mal viel zu spät mit der Ausbildung auf der BR 187 begonnen, obwohl der vermehrte Einsatz der Lok zum Fahrplanwechsel bekannt gewesen ist. Durch diese fehlende Ausbildung gibt es jetzt natürlich Schwierigkeiten und zusätzliche Arbeit für die PED bei der Disponierung, die nicht sein müsste.

Das Schlagwort „Neue Lokomotiven“ darf man in Bezug auf die BR 266, die mehr unter dem Namen Class bekannt ist, nicht anwenden. Im südlichen Bayern fährt sie schon einige Jahre, in Nürnberg ist sie hingegen ein Neuzugang. Grob eingeschätzt ist es eine Diesellok mit alter Technik und einem zentralen Rechner als neue Komponente. Die Lok vom Typ JT42CWRM stammt aus Amerika, dadurch weicht sie von allen anderen Lokomotiven grundsätzlich ab. Schon von weitem fallen die Maschinen im nüchtern wirkenden Grau mit dem Schriftzug der Tochter „Euro Cargo Rail“ auf. Auch ihre lange und niedrige Form, die im kleineren englischen Lichtraumprofil ihre Ursache hat, ist sehr ungewöhnlich. Ihren lautstarken und herben Klang verdankt sie dem 12-Zylinder Zweitaktmotor von EMD, der eine Leistung von 2420 kW (3245 PS) abgeben kann. Die Kraftübertragung basiert auf dieselelektrischem Prinzip. Die einst für die französische Tochterfirma ECR bestellten Maschinen befinden sich heute im Eigentum von DB Cargo. Behalten haben sie zum Teil ihre Nummern und heißen dann 077, andere bekamen wiederum 247 angeschrieben. Offiziell spricht man bei Cargo hingegen von der BR 266, ein schönes Durcheinander. Eine Erklärung dafür würde hier den Rahmen sprengen. Mit einem Dienstgewicht von fast 128 t ist die sechssachsige Lok ein echtes Schwergewicht. Fehlende Zugheizung und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h klassifiziert sie zur reinen Güterzuglok. Ein Urteil über die Lok ist nicht einfach zu formulieren, es gibt bei ihr Vorteile aber auch weniger schöne Eigenschaften und natürlich auch Nachteile. Klare Pluspunkte verdient die Lok durch ihre enorme

Anfahrzugkraft sowie die gut wirkende Anti-Schlupfregelung in Verbindung mit einer automatischen Sandstreuung. Auch die Klimaanlage nimmt der Lokführer an heißen Sommertagen dankend an. Die Führerstandsheizung funktioniert bei der Lok rein auf elektrischer Basis und arbeitet nur bei laufenden Dieselmotor oder Hilfsmotor, beim zweiten Antrieb funktioniert sie auch nicht in allen Lokomotiven. Der Wankelmotor als Hilfsaggregat tritt bei Bedarf in Funktion und ist eine nachträgliche Ausrüstung, die erst während des Einsatzes in Deutschland auf die Lok kam. Die BR 266 besitzt ein Warmhaltegerät zur Vorwärmung des Kühlwassers, eine Einstellung der Einsatzzeit per Datenfernübertragung

bzw. nach Altenschwand. Samstags steht im Plan der schwere GM 60447 nach Sulzbach - Rosenberg Hütte. Früher bespannte den Zug ab Nürnberg immer eine Doppeltraktion der BR 232. Und damit ist schon der Grund zur Stationierung in Nürnberg Rbf genannt, die Class oder BR 266 hat wesentlich höhere Grenzlaster als die 232er bzw. 233er. Den Stahlknüppelzug GM 60447 zieht die Class nun alleine über die Rampe bei Hartmannshof und hat dabei offensichtlich keinerlei Probleme. Die planmäßige Zuglast der Übergabezüge zwischen Nürnberg und Schwandorf wurde auch gleich an die Grenzlast von DB Netz angepasst, wobei 2200 t schon sehr heftig sind. Wagen gibt es in Richtung

Kategorie. Konstruiert und erbaut von Siemens in München Allach (ehem. Kraus Maffei), der Name verrät es prinzipiell schon. Die Ellok „Vectron“ bzw. BR 193 ist seit ein paar Monaten leihweise bei DB Cargo im Dienst und wird nun mit 60 Stück direkt beschafft. Erste Lokomotiven im klassischen roten Outfit gibt es bereits. Ein kleiner Erfahrungsbericht über sie stand in der Münchner Schiene Ausgabe Nr. 86/2015. Schon die BR 193 fiel durch ihre solide Konstruktion positiv auf. Auch andere EVU oder Leasingunternehmen in Deutschland sowie im europäischen Ausland entscheiden sich vielfach für den Vectron bei ihren Neuananschaffungen. Die bereits im Einsatz stehenden hohen Stückzahlen unter-



247 903 mit EZ 51724 in Kirchenlaibach Foto Sammlung MS

ist nicht vorhanden. Schon ab 10°C KW Temperatur darf der Dieselmotor gestartet werden und er springt auch dabei mühelos an. Die seitlichen Fenster sind zumindest dichter als die klapprigen und verschlissenen der BR 232. Nachteile der Class sind ihr sehr enger Innenraum, ihre gewöhnungsbedürftigen Führerstände, in denen der Lokführer links seinen Platz hat und damit verbunden mit eingeschränkter Sicht nach vorn. Die Geräuschkulisse ist ziemlich laut und das auch bei geschlossenen Fenstern. Mir persönlich gefällt der bullige Sound des Zweitaktmotors, jedoch nervt es schon bei langen Fahrten unter Volllast. Ebenso nachteilig sind ihr sehr geringes Bremsgewicht und das Fehlen einer dynamischen Bremse. Seit Sommer 2017 gibt es für die Class mindestens eine planmäßige Leistung pro Tag. Vorerst betrifft es die Züge EK 68491 (außer Mo), KT 50315, T 77334 und EK 68495 (Mo - Fr) und 68493 (So) zwischen Nürnberg Schwandorf

Schwandorf reichlich seit der Zugbildung für Papierwagen nach Kufstein. Neuerdings sammelt DB Cargo auch mit Stammholz beladene Wagen für Plattling und Schwandorf. Weiterhin zieht die 266er schwere Militärzüge, wenn es aufgrund der Last notwendig ist. Im alltäglichen Betrieb ist die Class ganz gewiss kein Sparschwein. Ihr Kraftstoffverbrauch ist ähnlich hoch wie bei der einer 232er. Durch die starren Zeitfristen steht die Lok spätestens alle 14 Tage zur Nachschau bzw. kleinen Frist an, egal ob sie viel oder wenig gefahren ist. Es ist nicht selten vorgekommen, dass eine Lok nur eine Hand voll Betriebstage bis zur nächsten Frist schaffte. Benötigte Ersatzteile müssen vielfach zu sündhaft teuren Preisen aus Übersee beschafft werden. Ob die Lok nun wirklich die erwünschte Lösung im Dieselloksektor von DB Cargo darstellt, ist schlecht vorstellbar.

Vectron DE: der Test einer wahrhaft neuen Lok, war hingegen eine andere

mauern diese offensichtlichen Vorteile der Lok. Die Diesellok „Vectron“ hat nicht nur einen ähnlichen Kasten wie die Ellok, auch ihre Führerstände sind ziemlich baugleich wie bei der 193. Die Drehgestelle sind eine Weiterentwicklung der ER20 bzw. 2016. Im gut isolierten Maschinenraum befindet sich neben dem Dieselmotor samt angeflanschem Generator auch die Leistungselektronik, Sicherungen und Motorschutzschalter und das Druckluftgerüst. Die Kühlerkammer ist durch eine Zwischenwand vom Motorraum getrennt. Entsprechende Erwartungen hinsichtlich einer äußerst zuverlässigen und wirtschaftlich sparsamen Lok haben sich durch den Einsatz der 247 903 zwischen 16. und 26. Oktober in Nürnberg bestätigt. Man muss vorab betonen, dass die vier befristet an DB Cargo vermieteten Maschinen noch dem Hersteller gehören. Siemens bot DB Cargo vier 247er zurecht günstigen Konditionen für einen Testbetrieb von zwei Jahren

an. Nur die ehemalige Niederlassung Südost in Halle/S ging auf das Angebot ein. Sie setzt die vier Lokomotiven im schweren Güterzugdienst in Mitteldeutschland ein. Ohne gravierende Störungen fuhr die 247 903 im genannten Zeitraum zwischen Hof und Nürnberg mit leichten und schwereren Güterzügen. Vorab mussten noch drei Kollegen auf der Lok entsprechend unterwiesen werden. Die Lok ist sehr leise im Betrieb und hinsichtlich der Bedienung steht sie einer modernen Ellok nicht viel nach. Ihr Antriebsaggregat ist der bewährte 16-Zylinder Motor MB 16V 4000 R84 von MTU mit 2400 kW Leistung. Dieser Dieselmotor treibt auch andere Diesellokomotiven wie zum Beispiel die BR 218 oder der

„Altersschwäche“ geplagten 232er bzw. 233er herum. Nur Kompetenz und Können der Werkstatt hält die Flotte überhaupt am Laufen. Um nicht eines Tages ganz ohne Streckendiesellokomotiven dazustehen, bekommen sie zum Teil noch ihre fälligen Hauptuntersuchungen. Bislang sind bei diesen Untersuchungen nur die geforderten und notwendigen Teilarbeiten ausgeführt worden. Nach der Rückkehr einer untersuchten Lok aus dem Werk Cottbus erfolgt meistens schon nach wenigen Wochen die Rückkehr zwecks Nacharbeiten. Weil auch die Hauptuntersuchung in Cottbus scheinbar zu teuer ist, schickt sie DB Cargo in Zukunft quer durch Europa ins lettische Daugavpils. Das

fuhr jahrelang wegen dem engen Profil des alten Schwarzkopftunnels zwischen Aschaffenburg und Nürnberg über Lauda und Crailsheim. Der Ersatz der als teuerste Lok von DB Cargo gebrandmarkten Lok erfolgte in Form der Baureihe 294. Nun hat sich das Nadelöhr Schwarzkopftunnel infolge der neuen Strecke ab Laufach geöffnet. Somit fährt das Zugpaar dreimal pro Woche über Würzburg. Normalerweise könnte das eine Ellok übernehmen. Das sieht die Planung aus unklaren Gründen nicht so und die 232er rollt auf neuen Wegen durch Unterfranken und pustet ihre Abgase gegen die Oberleitung. Andererseits propagiert die Obrigkeit eine Olympiade zur Einsparung von Energie unter den Lokführern und preist den neuen Leader als das Non plus Ultra an. Passt denn das zusammen?

Ausbildung und Streckenkenntnisserwerb ist gut und notwendig, bei DB Cargo stellt sich die Frage wie zweckmäßig beide Maßnahmen durchgeführt werden. Vor drei Jahren hieß es, Nürnberg Rbf fährt nach Hannover, nach zwei Jahren mit überwiegend reibungslos verlaufenden Diensten dahin verschwanden die Leistungen ohne Ersatz. Nur durch die hartnäckige Initiative eines Kollegen bekam Nürnberg Rbf diese Leistung seit 05.02. wieder.

Dann hieß es Streckenkenntnis nach Engelsdorf erwerben, nur eine Schicht gab es pro Woche, ebenfalls mit Übernachtung im Hotel. Nach ein paar Monaten ist diese Schicht schon wieder Geschichte. Kurz vor Fahrplanwechsel stand mit einem Mal Halle/S auf dem Programm. Zum Glück bemerkte die Planung diesen Unsinn, weil es die Schicht kein einziges Mal in der Realität gab. Trotzdem wurden zwei Kollegen zum Erwerb der Ortskenntnis nach Halle/S geschickt. Zwischendurch noch ein paar Lehrgänge für Kollegen aus Nürnberg und Würzburg für den ÖBB Grenzbetrieb nach Kufstein und Salzburg. Das gab es alles schon einmal vor ein paar Jahren. Hat man da überhaupt einen Plan? Durch derartige Aktionen, die meist nur von kurzer Dauer sind und damit wenig Nutzen bringen, benötigt die Firma viel mehr Personal.

Die betroffenen Mitarbeiter, die sich zu solchen Aktionen freiwillig bereit erklären, fühlen sich da zu Recht verschaukelt.

Friedemann Schüler



232 703 EK 56902 in Luitpoldhütte Foto Sammlung MS

ER20 an. Natürlich ist er inzwischen durch den Hersteller weiterentwickelt worden und erfüllt in der BR 247 sogar die neuste Abgasnorm III b. Alle wichtigen Daten in Bezug auf Verbrauch und Last haben die Kollegen genau erfasst. Nun gilt es diese Ergebnisse auszuwerten. Das Fazit der Kollegen, die mit ihr in diesen 14 Tagen zu tun hatten, fällt klar positiv aus. Ob es jemals zu einem erneuten planmäßigen Einsatz oder gar einer Beschaffung der schönen Lok kommt, ist derzeit ein Wunschdenken.

Warum gerade in Bayern dieses Angebot von Siemens ausgeschlagen wurde, ist aus meiner Sicht absolut nicht nachvollziehbar. Die Elektrifizierung des Dieselnetzes im nordöstlichen Bayern ist zwar prinzipiell vorgesehen, eine Realisierung ist aber in den kommenden Jahren aus vielerlei Gründen nicht absehbar. Einmal mehr hat man den Neuanfang verschlafen. Stattdessen laboriert man in Nürnberg mit den altersschwachen und nunmehr von permanenter

ist wahrhaft neu, bislang ließ DB Cargo versuchsweise ein paar Dieselmotoren dort aufarbeiten. Ob sich dieser Aufwand inklusive der Verwendung von Hilfsdrehgestellen und Mittelpufferkupplung ab der östlichen Grenze Polens lohnt, wird sich nach Rückkehr der ersten Lokomotiven zeigen. Dem einen ist es leid, andere Menschen nehmen diese Fakten wohlwollend zu Kenntnis. So sind Eisenbahnfreunde und Fans der einst massenhaft durch die Deutschen Reichsbahn von der Sowjetunion importierten Lokomotiven sehr glücklich, dass sie ihre Lieblinge auch noch weitere acht bis zehn Jahre auf den nicht elektrifizierten Strecken im östlichen Bayern täglich erleben dürfen. Neuerdings fährt der GM 60447 nach Sulzbach - Rosenberg Hütte dienstags mit zwei 232er. Hat sich DB Cargo schon wieder von den Class verabschiedet oder stehen nicht genug Lokomotiven zur Verfügung? Einsparung sieht anders aus. Das Zugpaar EZ 52046/52045 mit dauerhafter Anordnung für Lü

Rüdiger Wegwart

Wir stellen diesmal vor: Rüdiger Wegwart, Lokführer bei DB Fernverkehr Nürnberg. Rüdiger ist einer



der Kollegen, die nach der Wende aus Ostdeutschland zu uns kamen, um die Bundesbahn vor dem Personaldester zu bewahren. Geboren 1969, ging er nach der 10. Klasse zur Bahn, im BW Hoyerswerda in die Lehre. Ausbildungsberuf: natürlich Lokführer. Etwas anderes kam für ihn nicht in Frage. Denn auch sein Vater war ja schon Lokführer, bevor er sein Ingenieurstudium begann.

In Hoyerswerda sind ja die großen Braunkohletagebauten mit den gewaltigen Baggergiganten, die ihn als Jungen so faszinierten. Natürlich die mächtigen Dampfloks, denn das Bw hatte damals viele lange Kohlezüge zu befördern und zu rangieren. Nach der Ausbildung fuhr er dann selbst, allerdings auf E+V-Lok, die Strecke war damals bereits zum Teil elektrifiziert. Leipzig, Cottbus, Dresden und Wegliniec in Polen waren die Ziele.

MS Wie kamst Du auf die Idee, dann Deiner Heimat den Rücken zu kehren?

Ja, '91 machten wir Urlaub in Bayern, in Regensburg, da ging ich auch mal ins Bw, weil mich das natürlich interessierte und fragte, mehr so im Spaß, ob sie nicht Lokführer bräuchten. „Ja, dringend sogar!“ Da haben die mich gleich eingestellt. So begann ich also 91 bei der Deutschen Bahn (West). Besonders war ich angetan von der Diesellok der BR 218, die dort beheimatet war und an der ich nun ausgebildet wurde. Auch von den vielen neuen Ellok, sogar die einst berühmte Schnellfahrlok E 18 durfte ich als Lotse begleiten.

MS Hast Du es je bereut diesen Beruf gewählt zu haben?

Nein, ich habe das nie bereut. Obwohl der Beruf früher doch interessanter

Menschen bei der Bahn

war. - Ach, das war eine schöne Zeit, damals durfte man ja noch alles fahren, vom Güter- über den Regionalzug bis zum IC, sowohl mit E- wie auch Diesellok. Heute, wo wir nur noch auf einen Geschäftsbereich beschränkt sind, kann das über die Jahre auch ziemlich eintönig werden, um nicht zu sagen geisttötend! Die Bahn hat uns (und sich!) Lokführern die Flexibilität genommen.

MS Lokführer bedeutet ja aber auch Wechseldienst?

Im Juli werden es nun 30 Jahre, daß ich Lokführer bin. Ja, das sind auch 30 Jahre unregelmäßiger Wechseldienst. Das zehrt doch mit den Jahren an der Gesundheit. Man kriegt da ja eigentlich nie genug Schlaf. Der menschliche Körper gewöhnt sich einfach kaum daran, heute um 21:12 Uhr, morgen kurz vor dem Mittagessen und übermorgen um 3:45 Dienstbeginn zu haben und dazwischen am helllichten Tag schlafen zu müssen.

MS Rüdiger, was fährst Du denn am liebsten?

Na, ja, Streckenkenntnis habe ich von Nürnberg bis Berlin, München, Hannover und Frankfurt. Meine Lieblingsstrecke ist aber die ins Allgäu. Schön gemütlich mit der 218 den IC von Augsburg nach Oberstdorf zu befördern, das ist so eine wunderbare Strecke. Immer nur ICE und immer dieselbe Strecke das wird auf die Dauer doch ermüdend. Man hätte mich damals gerne in Regensburg in der Lokleitung gehabt, aber das wollte ich nicht, auch nicht Ausbilder werden, sondern ich wollte im Fahrdienst bleiben. Aber ich wurde für 7 Jahre Aushilfe als Abnahmelokführer in die Versuchsanstalt München abgestellt. Das war eine tolle Zeit mit reichlichen Erfahrungen.

MS Ist es nicht schwierig auf der neuen Thüringer Wald Strecke mit dem ETCS System zu arbeiten?

Ach nein, darauf haben wir uns schon ganz gute eingespielt. Im Normalbetrieb läuft das einwandfrei. Wenn allerdings eine Störung auftritt, dann kann es stressig werden: Dann soll man plötzlich all die Sonderbestimmungen parat haben, die dann zu beachten sind.

MS Rüdiger Du bist sicher in der Gewerkschaft?

Natürlich in der EVG, seit 1990. In Regensburg war ich eine Zeit lang VPI, also Vertrauensmann, und habe dafür einige Seminare besucht. So

auch eine Bildungsreise nach Polen in die Gedenkstätte Auschwitz. Eine unvergeßliche Sache, die sich mir tief ins Gedächtnis eingeprägt hat. Mit meiner Frau bin ich später nach Israel gereist, wo wir auch Bethlehem besucht haben und die berühmte Klagemauer in Jerusalem sowie das Tote Meer. Besonders beeindruckt hat uns aber wie freundlich die Menschen zu uns waren, obwohl wir doch als Deutsche erkennbar waren. -

MS Du bist auch Familienvater?

Ja, meine Frau arbeitet als Kinderbetreuerin und mein Sohn, der Emil, wurde nun 3 Jahre.

MS War es schwer eine Wohnung zu finden im Ballungsraum Nürnberg?

Wir haben im Umland eine schöne Wohnung gefunden, die ist mit 600€ für 100 m² auch noch bezahlbar für uns. Von da bin ich ja auch in einer halben Stunde in Nürnberg.

MS Was machst Du so in Deiner Freizeit?

Bewegung ist mein Hobby, Jogging und ich bin leidenschaftlicher Bergsteiger. Gerade trainiere ich wieder für einen Halbmarathon. - Ja, man braucht doch in diesem sitzenden Beruf unbedingt einen Ausgleich! Ich hatte ja schon mal einen schmerzhaften Bandscheibenvorfall und dagegen hilft nur Bewegung. Das Schöne ist, dass auch meine Frau gern läuft. Aber die meiste Zeit beansprucht mich der dreijährige Emil, mit dem muß der Papa immer was unternehmen, wir gehen auch mal ins Verkehrsmuseum oder in den Zoo.

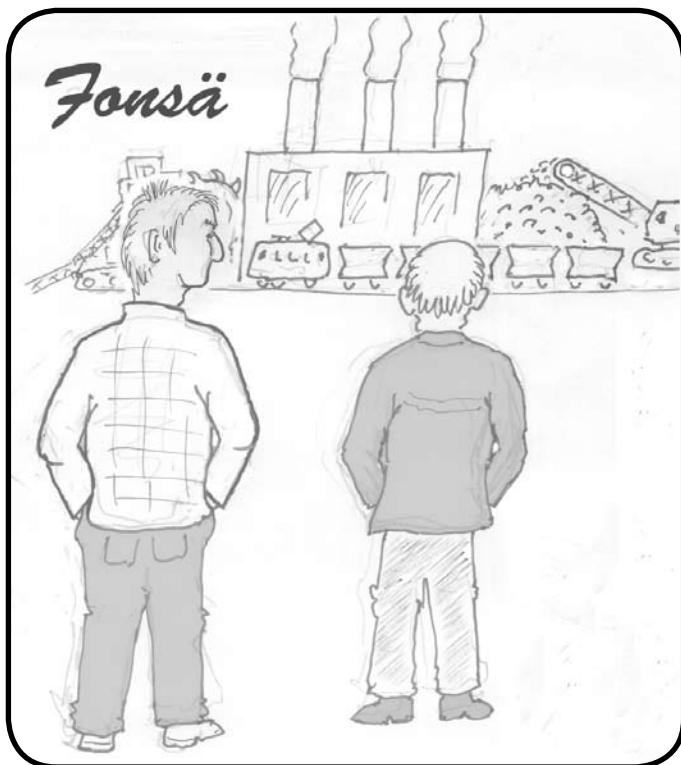
MS Rüdiger, wir danken für das Gespräch und wünschen Dir auch weiterhin gute Fahrt!

Rolf Wittig



ICE 4 bei der Ausfahrt München Hbf

Drei leben friedlich,
wenn zwei nicht daheim sind.



Neue Züge im Hbf BR 445

Eigentlich hätten schon die neuen Doppelstock Triebzüge ab Dezember 2016 eingesetzt werden sollen. Um die lokbespannten Dostozüge abzulösen. Dazu hatte Regio 3 vier- und 15 sechsteilige Twindexx Triebzüge für 216 Millionen Euro bei Bombardier bestellt. Mit jeweils zwei Triebwagen und zwei oder vier Mittelwagen. Seit März 2018 sind die Züge nun endlich zwischen Nürnberg - Ingolstadt / Treuchtlingen - München unterwegs. Die Fahrzeuge verfügen über eine Einstiegshöhe von 73 cm über SO, damit ist an Hochbahnsteigen ein niveaugleicher Einstieg möglich.



Die neuen Triebzüge weisen gegenüber den Lokzügen eine erheblich stärkere Beschleunigung auf. Ein weiterer Vorteil sind die Scharfenbergkupplungen an den Enden, womit Zugteile schnell und einfach gekuppelt oder unterwegs geteilt (geflügelt) werden können.

Twindexx laufen auch als Intercity 2 bereits seit Dezember 2015 auf der Linie Cottbus - Leipzig - Hannover - Norddeich. Technische Störungen an den Türen und der Fahrzeugsteuerung, sowie ein unangenehmes Wanken auf bestimmten Strecken machten aber Nachbesserungen nötig. Zur Verringerung der Wankbewegungen wurden die Schwingungsdämpfer modifiziert und die Radsätze erhielten ein mehr konisches Profil. Daher musste der für Februar 2016 geplante Einsatz der Züge auf der IC-Linie Dresden – Hannover - Köln auf den Dezember verschoben werden. Züge der Twindexx Familie laufen seit einiger Zeit auch als IC in der Schweiz.

Rolf Wittig

Na, nun wird ja endlich wieder regiert in Berlin, jetzt werden die Probleme endlich angegangen.

Ja, vielleicht - aber das drängendste aller Probleme hat leider überhaupt keiner erwähnt!

So, welches meinst du da?

Na, die gewaltige Luftverschmutzung die wir noch immer verursachen! Zum Beispiel durch die Braunkohlekraftwerke in Sachsen und Rheinland. Die heiße Kartoffel traut sich keiner anzufassen! So wird das aber nix mit der Erreichung der Klimaziele bis 2020, liebe Volksvertreter!

Eisenbahnbrücken

In loser Folge wird MS Eisenbahnbrücken vorstellen. Die Fotos stammen tw. aus der DB AG Mediathek. Wer Fotos der MS zur Verfügung stellen möchte. Zusendung an MS siehe Impressum.



Frühling in Niederbayern Vilshofen Donau-Isar
BR 440 Donau-Isar-Express Fahrt München nach Passau
DB AG Uwe Mieth



Über die Autobahn bei Nürnberg ICE T BR 411
DB AG Claus Weber

Daten BR 445 Triebwagen

Hersteller:	Bombardier
Baujahr(e):	ab Ende 2013
Länge:	25.9 m
Leermasse:	66 t
Nutzmasse:	72 t
Vmax:	160 (189) km/h
Kurzzeitleistung:	2.300 kW
Anfahrzugkraft:	181 kN
Sitzplätze:	91
Stehplätze:	ca. 160
Leistung (4 Wg):	19,8 kW/t
Beschleunigung:	1,2 m/s ²
Mittelwagen	

Länge	26.8 m	Höhe:	4.6 m
Breite:	2.8 m	Leermasse:	50 t
Sitzplätze:	121		