

Traktionswechsel ohne Halt wird kommen

Mehrkrafttriebfahrzeuge Derzeit ist in Deutschland ein Traktionswechsel bei Mehrkrafttriebfahrzeugen nicht während der Fahrt möglich. Wie Götz Walther, Fachbereichsleiter Eisenbahnbetrieb beim VDV, auf dem 5. „Eurailpress-Forum Alternative Antriebe im SPNV“ ankündigte, soll dies ab Herbst (wieder) möglich sein. Es gebe Gespräche, die DB Netz wolle vom 22.07.2022 bis zum 19.08.2022 ein Stellungnahme-Verfahren durchführen. Die neue Regelung soll dann am 12.09.2022 veröffentlicht werden und ab 12.10.2022 für alle Betriebsstellen gelten. Im Vorfeld hatte DB Netz im Bahnhof Vorsfelde von Mai bis Dezember 2021 einen Pilotversuch erfolgreich durchgeführt. Walther machte deutlich, dass ein Traktionswechsel auch im Bahnhof möglich sein muss.

Für den Traktionswechsel sollen „Hilfsbetriebsstellen“ eingerichtet werden, die auch in die Fahrplan-IT einzubauen sind. Die (Bügel-)Signale El 3 – 5 sind bei Aufstellung zusätzlich als Konstruktionspunkt dort zu hinterlegen, ein Traktionswechsel im Fahrplan ist aber auch ohne die EL-Signale möglich. Mit dem EBA gebe es noch Gespräche, die El-Signale analog zum Signal Zs3 bei Fahrwegverzweigungen mit Kennbuchstaben auszustatten. Letztlich ist angestrebt, den Traktionswechsel per ETCS-Balise anzusteuern. RB 11.7.22 (cm)

DAC4EU unabhängig von EDDP bzw. ERJU

Richtigstellung Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) prüft, den Forschungsauftrag zur Erprobung der Digitalen Automatischen Kupplung in dem Projekt DAC4EU über 2022 hinaus zu finanzieren. Das Projekt war ursprünglich bis Ende 2022 befristet. Derzeit beginnt die Phase II b mit unterschiedlichen Waggons. Parallel zu dieser Entwicklung wird das EDDP (European DAC Delivery Program), bisher Teil von Shift2Rail, nun Teil von ERJU (Europe's Rail Joint Undertaking). In *Rail Business* 27/22 stand fehlerhaft, dass das Projekt DAC4EU Teil von ERJU werden würde. Wir bitten dies zu entschuldigen. RB 11.7.22 (cm)

Erweiterung der Molli machbar



Die schmalspurige Molli lässt sich an beiden Enden mit Neubaustrecken erweitern.

Studie Die Mecklenburgische Bäderbahn Molli kann deutlich erweitert werden. Dies hat eine Studie der TU Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ (Professur für Bahnverkehr, öffentlicher Stadt- und Regionalverkehr, Professur für Gestaltung von Bahnanlagen und Professur für Verkehrssicherungstechnik) gezeigt. Dabei geht es um den Anschluss von Rerik und Warnemünde an die Schmalspurbahn, um die Bedeutung der Bahn im Tourismus wie im Pendler- und Schülerverkehr anzuheben. Bislang sind auf der 15,4 km langen Strecke nach Kühlungsborn nur Dampfzüge unterwegs – künftig sollen auch Triebwagen im Stundentakt verkehren. Die neuen Strecken sollen deshalb für 80 km/h ausgelegt werden.

Für die etwa 17 km lange Strecke nach Warnemünde müsste nördlich von Bad Doberan der neue Abzweighbahnof Rennbahn entstehen. In Warnemünde kommen alle Streckenvarianten von Süden herein und müssten möglichst in Höhe des DB-Bahnhofs Warnemünde enden, um die Kreuzfahrterminals und touristischen Ziele mit kurzem Fußweg anzubinden. Laut Gutachten hat die Nordvariante über Nienhagen und Lichtenhagen das größte Fahrgastpotenzial.

In Richtung Rerik verbleibt nur die rund 10 km lange Streckenführung über Kagsdorf, da Bastorf aufgrund

der starken Längsneigung nicht angeschlossen werden kann. In Rerik wird die Variante Mitte empfohlen, sollte die Schmalspurstrecke weitergeführt werden. Die Variante Süd würde allerdings das touristische Zentrum an der Strandpromenade anbinden.

Für beide Neubaustrecken müssten laut der Studie mindestens vier technisch zu sichernde Bahnübergänge und drei nichttechnisch gesicherte Bahnübergänge gebaut werden, was rechtlich nur als Ausnahmegenehmigung möglich ist.

Im Fahrplan sollte mindestens ein Stundentakt im SPNV angeboten werden, ergänzt um einzelne Dampfzüge. Für den SPNV im Gesamtnetz der Molli würde dies rund 400 000 Fahrplankilometer bedeuten, hinzukämen weitere 100 000 Fahrplankilometer unter Dampf. Es werden sieben bis acht Triebwagen und ein zusätzlicher Dampfzug benötigt.

Die Gesamtkosten schätzt die TU Dresden auf rund 105 Mio. EUR, davon rund 19 Mio. EUR für die Strecke nach Rerik und 35 Mio. EUR für die Warnemünder Strecke. Für die Fahrzeuge sind rund 39 Mio. EUR notwendig. Weitere Kosten fallen für die LST sowie bauliche Anlagen an. RB 11.7.22 (cm)

www.molli-bahn.de/die-zukunft-des-molli



Bisher prägen ausschließlich Dampfzüge die Molli