

## Inhalt

DB AG - Elektroloks & ETs .....	2	Euregiobahn: Hochwasserschäden erst Ende 2024 ganz beseitigt .....	56
DB AG - Dieselloks & VT .....	12	Neuzugang bei der LDK in Leipzig .....	58
Europa - Österreich .....	13	Wagen .....	59
Europa - Schweiz .....	18	Private EVU - Dieselloks & VTs .....	61
Europa - Südeuropa .....	22	Neues von den Schwarzen .....	62
Lok-vogel 60 Min in Rotterdam-Lomardijen .....	28	Private EVU - Elektroloks & ETs .....	67
Europa - Frankreich & Benelux .....	32	Neues vom Vectron .....	76
Europa - Nordeuropa .....	40	Die Baureihe 182.9 der MWB/EBM Cargo .....	80
Europa - Osteuropa .....	43	Vorschau, Impressum, Feedback .....	89
Deutschland - Regionen & Infrastruktur .....	52		

## 40 Jahre Verspätung

Gut, dass die Bahn viel Verspätung hat ist bekannt, aber was da in den letzten Wochen so durch die Medien geisterte, hat dann doch eine ganz andere Qualität. Wie das ZDF und anschließend diverse andere Medien vermeldeten, soll sich der für 2030 geplante Deutschlandtakt auf 2070 verschieben! Das wären dann 40 Jahre Verspätung! Man fragt sich natürlich warum es in Deutschland so schwer ist, eine bessere und getaktete Vernetzung von Nah- und Fernverkehr zu erreichen. Als Grund wird wieder einmal das marode Schienennetz angeführt, dessen Wiederherstellung die zur Verfügung stehenden Mittel bei weitem übersteige. Doch auch wenn wir heute massiv mit dem rigorosen Sparkurs aus der Mehdorn-Ära kämpfen, so kann das nicht wirklich der Grund sein. Denn wo ein Wille ist, ist auch ein Weg. Doch anscheinend will den in Deutschland (noch) niemand gehen:

Die Bahn selber konzentriert sich aktuell erst einmal nur auf das Kernnetz und will das - mit monatelangen Sperrungen - sanieren. Dafür ist schon immens viel Geld notwendig und weil ja auch noch Prestige-Projekte wie Stuttgart 21 oder die zweite Stammstrecke in München mit wenig Nutzen aber viel Profilierung für Architekten und Politiker auf dem Geldbeutel lasten, bleibt für die restlichen Strecken kaum noch Geld übrig. Zwar dementierte das Bundesverkehrsministerium das Jahr 2070 und ließ verlauten, dass der Deutschlandtakt „wie von Anfang an geplant in Etappen“ ab 2030 kommen wird. Der Deutschlandtakt sei "ein fortlaufendes Projekt, das stetig weiterentwickelt werde". Doch genau da liegt ja das Problem. Was nützt ein gut ausgebautes Kernnetz, wenn die Züge aus der Fläche nicht fahren weil die Strecken marode sind? Es wird also wohl wieder mal eine Flickschusterei werden. Während andere Länder schon heute gut ausgebaute Taktsysteme haben, tut sich die Autolobby in Deutschland unverändert schwer, der Bahn endlich den Status zuzuweisen, den sie hinsichtlich Klimaerwärmung und steigender Lebenshaltungskosten haben sollte. Doch was soll man von Politikern erwarten, die ein Verbrenner-Aus für Neuwagen im Jahr 2035 - also in 12 Jah-

ren! - im EU-Parlament mit Begründung auf von vorneherein zum Scheitern verurteilten Techniken verhindern. Auch das viel gerühmte 49 Euro-Ticket wird wohl eher eine Lachnummer als ein sinnvolles Klima-Ticket. Jedes Land bastelt eigene Gültigkeiten um das künftige Deutschlandticket herum, man bekommt es nur als E-Ticket im Abo und eine baldige Preissteigerung ist auch schon so gut wie sicher. Einfach und günstig sieht anders aus! Und der Deutschland-Takt? Den könnte man schon heute haben, würde man sich endlich mal hinsetzen und alle Fahrzeiten synchronisieren und aufeinander abstimmen. Viele Züge fahren ja eh schon nach einem Stunden- oder Halbstundentakt. Dann muss man doch nur noch schauen, dass die Anschlüsse im Fern- und Nahverkehr aufeinander abgestimmt sind. Aber noch immer wartet man beispielsweise im SPNV in München Hbf nach der Ankunft aus Rosenheim gut 40 Minuten bis es mit dem RE in Richtung Nürnberg weitergeht, in Richtung Allgäu und Bodensee sind es fast eine Stunde. Da wird der Ausflug mit dem Bayern-Ticket schnell zu Qual, da es auf der Rückfahrt kaum besser aussieht. So lange man - einigermaßen pünktliche Züge vorausgesetzt - nicht für 20 Euro am Tag und Umsteigezeiten unter 20 Minuten im SPNV reisen kann wird man keine Autofahrer auf die Schiene holen. Die fahren einmal und nie wieder, zur Freude der Autolobby...

Herzlichst  
Ihr  
Hans Sölch



## Titelbild

*Wenn eine der aktuell neuesten Baureihen neben einer der aktuell ältesten noch im Einsatz stehen Baureihen nebeneinander stehen und beide Loks noch dem selben EVU gehören ist das schon was Besonderes. Zu sehen war dies am 05. März 2023 in Hamburg-Altenwerder. Die Protagonisten waren die 192 104 und die 140 876 der EGP. (Kees Sinke)*