



Hallo
Winter



enno
von metronom



Liebe Fahrgäste,

lange Zeit lief es rund auf der Schiene in Niedersachsen. Und dann plötzlich: Winter.

Warum wir leider doch nicht „bei jedem Wetter“ fahren können, obwohl wir es gern wollen, erklären wir euch mit den folgenden, ehrlichen Antworten auf die häufigsten Fragen zum Wintereinbruch in Niedersachsen:

Was ist so schlimm, es ist doch einfach nur Winter??

Winter ist schön – auch wir lieben die besondere Stimmung von schneebedeckter Landschaft, bauen gerne Schneemänner und haben Spaß bei einer Schneeballschlacht.

aber...

Das Schienennetz in Deutschland, die Züge und Loks sind nicht für extreme Wettersituationen, viel Schnee und sehr harten Frost gebaut.

Die Eisenbahn in Deutschland soll vor allem sicher, komfortabel und (energie-) effizient sein, bei mitteleuropäischem Durchschnittswetter, welches hier ja über viele Jahre zu 98 % herrscht. Extremwetersituationen sind zum Glück sehr selten.

Deshalb fahren wir hier auch nicht die „Transsibirische Eisenbahn“ oder sind vergleichbar mit dem Zugverkehr in Skandinavien oder anderen Schwerwetter-Regionen.

*** Starker Schneefall/Schneeverwehungen**

Bei mehr als 20 cm Neuschnee, vor allem in kurzer Zeit, werden Gleise und Weichen vollständig mit Schnee bedeckt. Bei Wind verweht dieser Schnee an einzelnen Stellen teilweise sehr hoch.

- Unsere Fahrzeuge sind nicht mit einem Schneeschild ausgerüstet und können den Schnee vor einem Triebzug nicht einfach wegschieben.
- Schnee verklumpt unter den Rädern. Rad und Schiene haben eine sehr geringe Auflagefläche – bei größeren Schnee-/Eisklumpen kann es dadurch zu Entgleisungen kommen. Vor allem bei vergleichsweise leichten Triebzügen.
- Schnee zwischen den Zungen einer Weiche verklumpt und blockiert die Weiche.
- Hoher Schnee auf den Gleisen führt dazu, dass der Zug die Spur auf den Gleisen nicht halten kann, d. h., von den Gleisen abrutschen kann.
- Auf Bahnübergängen kann es zu extremer Eisbildung in den Schienenzwischenräumen zur Straße kommen. Auch hier ist die Gefahr einer Entgleisung bei leichteren Triebzügen sehr groß.

Für das Beseitigen größerer Schneemengen auf den Gleisen werden schwere Räumloks/Spurloks benötigt. Dies ist Aufgabe des Eigentümers der Gleise, DB Netz.

metronom, *erixx* und *enno* haben solche Loks nicht im Fuhrpark, DB Netz hat auch nur sehr wenige dieser Spezialfahrzeuge in Niedersachsen.



* Eisregen/Vereisung

Bei Eisregen, einem Wechsel von Tauwetter/Frost oder verfestigtem Schnee bildet sich sehr festes, kompaktes Eis.

- Wenn Eis die Oberleitungen umschließt, können die E-Triebzüge mit dem Stromabnehmer keinen Strom ziehen. Ohne Strom – keine Zugfahrt.
Bei starken Vereisungen kann der Stromabnehmer des Triebzuges beschädigt werden und es kann zu gefährlichen Lichtbögen kommen.
- Wenn Eis die Gleise umschließt, haben die Räder keinen direkten Kontakt zum Gleis (es ist ja Eis dazwischen). Dadurch fehlt die notwendige elektrische Erdung – ein E-Triebzug kann dann nicht fahren.
- Wenn Eis die Gleise umschließt oder bedeckt, besteht die Gefahr der Entgleisung, insbesondere bei Bahnübergängen.



* Eingefrorene Weichen

Das Streckennetz in Niedersachsen ist weit verzweigt und gut ausgebaut. Dafür braucht es an vielen Stellen Weichen. Unter anderem werden Weichen auch benötigt, damit ein Zug von gerader Strecke an einen Bahnhof fahren und dort halten kann. Im Regionalverkehr werden viel mehr Weichen benötigt als im Fernverkehr.

- Wenn Schnee verklumpt oder Schmelzwasser in der Weiche gefriert, blockiert das Eis die Weiche. Diese kann dann nicht mehr umgelegt werden und ein Zug darf nicht darüberfahren.
- Viele Weichen sind mit Weichenheizungen ausgerüstet, um sie frei von Eis und Schnee zu halten. Bei großen Mengen Schnee und Eis schaffen diese kleinen Heizungen es dann nicht mehr, Eis und Schnee zu schmelzen. In solchen Fällen werden die Weichen dann manuell mit einem Gasbrenner aufgetaut.

* Züge, Wagen, Türen, Klimaanlage

Im Nahverkehr werden hochmoderne Fahrzeuge eingesetzt. Viel fein abgestimmte Elektronik und Technik macht das Bahnfahren (normalerweise) komfortabel, bequem und sehr sicher. Das sind z. B. die automatisch schließenden Türen mit bequemen Trittbrettern zum Einstieg, hochleistungsfähige Klimaanlage und Lüftungssysteme, Bremshilfen, Geschwindigkeitssensoren und vieles mehr innen und außen am Zug. Bei der Fahrt durch Schnee und harten Frost kommt es an diesen empfindlichen Bauteilen manchmal zu extremer Eisbildung und die Funktionen werden blockiert, z. B.

- Mechanik zum Öffnen und Schließen der Türen. Mit offener Tür dürfen (und wollen) wir nicht fahren. Ein Zug, an dem die Türen nicht öffnen können, ergibt keinen Sinn.
- Klimaanlage. Die Be- und Entlüftung der Fahrgasträume erfolgt über Klimaanlage. Sind die außenliegenden Ansaugstutzen und Wärmetauscher zu stark vereist, gibt es keine Belüftung und Heizung der Innenräume.

enno Pressestelle

www.der-enno.de

<https://www.facebook.com/enno.nahverkehr>



enno
von metronom

