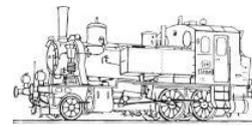


**AEF- Journal IV/ 2018**

**Juli & August**





## **Liebe Ansbacher EisenbahnfreundInnen,**

in den letzten beiden Jahren, seit unser AEF- Journal im erweiterten Format erscheint, hat es nicht annähernd so viel Berichtenswertes gegeben in der „Saure- Gurken- Zeit“ wie heuer. Lag es daran, dass wir den Dingen um uns herum in den Sommermonaten zu wenig Aufmerksamkeit schenkten? Vielleicht.

Mit unserem Sommerfest zu gewohnter Zeit an gewohnter Stelle und zwei Vortragsabenden fand das erste Halbjahr 2018 einen guten Abschluss.

Was sich sonst ereignete, ist bestenfalls Mitteilenswert bis negativ, positive Schlagzeilen gab es nur wenige. An erster Stelle sind die vielen Zugausfälle wegen Personalmangels zu nennen und es steht zu befürchten, dass diese Entwicklung, von der wir hier in der Region bislang weitgehend verschont blieben, auch vor Bayern nicht Halt machen wird. Zu sehr sind die Mitarbeiterzahlen seit Gründung der DB AG vor über 24 Jahren rasiert worden, zu sehr wurde das Netz so weit gestutzt, dass gerade mal ein Normalangebot gefahren werden kann und mehr nicht. Und auch beim rollenden Material wurde alles in den Schrott gefahren, was kurzfristig nicht mehr benötigt wurde. Unbedachte bis völlig irrwitzige Äußerungen ehemaliger und aktueller Bahnvorstände taten ihr Übriges.

Mit der dritten und letzten Folge geht in dieser Ausgabe auch der erste „Mehrteiler“ um die Wankproblematik bei den IC2 zu Ende. Was noch aussteht, ist ein Kurzporträt dieser Garnitur wie auch der ICE4 und TWINDEXX- Züge, die immer mehr in den Alltag bei Fernverkehr und Regio drängen. Mehr dazu unter den Rubriken „Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete“ und „Kurznotiert“.

Der Veranstaltungskalender ist gleich ab dem zweiten Septemberwochenende prall gefüllt und es gibt zahlreiche Gelegenheiten, sich bei anderen Vereinen in der Region umzusehen. Vielleicht resultiert daraus auch der umgekehrte Effekt, daß es für andere Vereine attraktiv wird, uns mal einen Besuch abzustatten – zum Beispiel bei unserem „Tag- der- offenen- Tür“- Wochenende.

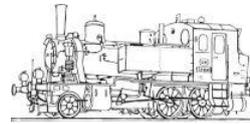
**Vorschau (1):** Das erste Adventswochenende **30.11./ 1.+2.12.2018** steht im Zeichen des „**Tag der offenen Tür**“. Thema ist „**90 Jahre Rheingold**“. Wir werden hierzu einen Themenabend gestalten (Freitag, 30.11.), sowie 2 offene Tage, wobei der Sonntag bundesweit „Tag der Modellbahn“ ist. Aktivitäten hierzu sind bereits im Gange, auch dank Reinholds Information vom ersten groben „Denkabend“.

Hier noch eine Bitte: Schickt mir bitte weiterhin Bilder und vielleicht auch kurze Texte (wann, wo) über Eure privaten Touren, von denen Ihr denkt, andere – und beileibe nicht nur – Vereinsmitglieder könnte das auch interessieren.

Das nächste Journal wird Anfang November erscheinen.

*Thomas Kootz und Frank Augsburg*

*Zum Titelbild.: (fa) Ob die Uhrenanzeige zufällig so ist oder ob gewollt, der Zeit unseres Besuches am 25. August bei der Gotthardbahn- Anlage in Reichelshofen entsprach sie jedenfalls nicht. Aber tatsächlich ist es für die gesamte Anlage fünf vor zwölf, denn Herr und Frau Köttgen bauen und betreiben dieses Kleinod seit mittlerweile 40 Jahren und suchen händelringend einen Nachfolger. Es bleibt zu hoffen, dass sich jemand aus der Umgebung findet, der die Anlage und den Besucherbetrieb übernehmen kann, alles andere wäre nicht nur schade sondern tragisch!*



\*\*\*\*\*

**An unsere Geburtstagskinder im August und September:**

ALLES GUTE, GLÜCK, UND VOR ALLEM GESUNDHEIT UND PERSÖNLICHES WOHLERGEHEN

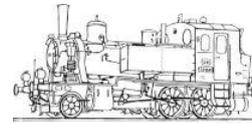
- Jörg BEHRENDT
- Erich BEZZEL
- Oskar BRÄUNLEIN
- Markus CONRAD
- Herbert FLESHNER
- Thomas KOOTZ
- Horst RAAB
- Helmut SAMHAMMER
- Peter WACH
- Frederik WERNER

\*\*\*\*\*

**Klang**  
und  
**VISION**  
Inh. Hans-Peter Krupp

**HiFi Surround HDTV BluRay 3D  
Flachbildschirme Projektoren Leinwände**

Gosbertstraße 35 ■ 91522 Ansbach-Brodswinden  
**FON: 0981-14872**  
**[www.klang-und-vision.de](http://www.klang-und-vision.de)**



## AEF – VEREINSGESCHEHEN IM JULI/ AUGUST 2018

### 1. Juli 2018: Kalender ist fertig!

Ja, das berichteten wir im letzten Journal auch schon. Nur: zum Sommerfest legte unser Vereinsfreund Peter Wach die ersten fertigen Exemplare vor, die auch reißenden Absatz fanden. Zumindest bis Exemplar 120 war Peter auch quasi unsere „Kalenderbinderei“. In vorigen Jahren fand das Binden immer dreigeteilt statt.

Wir finden: Peter – vielen Dank für Deinen Einsatz!!!

### 7. Juli 2018: Sommerfest der AEF

Nach dem vorjährigen Ausflug nach Marktbergel zu Michaela und Günter Opel – den wir keineswegs missen möchten und der allen, die dabei waren, bestimmt in bester Erinnerung ist – zelebrieren wir unser sommerliches Grillen wieder an gewohnter Stelle bei Dieter im Garten. Dank tatkräftiger Unterstützung durch Familie Fröhlich war alles bestens gerichtet. Die Modellbahn fuhr und zog über Stunden den Großteil der an die 35 Gäste in ihren Bann.

Das Wetter meinte es schon fast zu gut mit uns. Ab 17 Uhr brutzelten Steaks und Würstchen auf dem gut vorgeheizten Grill, viele hatten wieder ordentlich Salate, Desserts und Naschereien mitgebracht. Und gut gekühlte Getränke, mit oder ohne Alkohol, gingen den ganzen Abend. Ob an den Biertischgarnituren, unter dem Sonnenschirm oder hinten im Garten – überall wurde herumgealbert und gegessen, nach doch nicht ganz einfachen Fahrwassern der Wochen zuvor wieder eine erfrischend gelöste Stimmung.

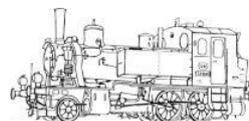
Leider sind in die Züge der Gartenbahn keine Kilometerzähler eingebaut, die Summe wäre möglicherweise heuer rekordverdächtig geworden. Andererseits kam es auch nicht zu Zwischenfällen wie in vergangenen Jahren schon (Schnecke totgefahren, Frosch totgefahren, Katze aus dem Tunnel verjagt...). Aber: Die Lokomotiven hielten durch, Ausfälle gab es nicht zu beklagen.

Eigentlich war es den ganzen Nachmittag und Abend über ein ständiges Kommen und Gehen und gemütliches Beisammensein, das sich erst gegen Mitternacht auflöste.

Wir möchten ausdrücklich den Familien Eschenbacher und Fröhlich unseren herzlichen Dank aussprechen für diesen wirklich gelungenen Tag!



*So ein Vereinsfest ist eine gute Gelegenheit, mal wieder Mitstreiter zu treffen, die lange nicht mehr da waren, ganz einfach aus beruflichen Gründen, oder weil sie weit weg sind. So zum Beispiel Daniel (Mitte, mit Hut)...*



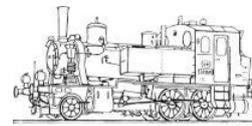
...oder Ecki aus München.



Einer weiß wie es geht, und alle anderen sprechen – nicht nur darüber, aber auch...



Brotzeit!



### 13. Juli 2018: Eisenbahn und Rotes Kreuz

Um die heutige Bedeutung des Roten Kreuzes schätzen zu können, muß man einen Blick auf die Anfänge vor 155 Jahren werfen, denn es begann eigentlich mit der Bewältigung einer Notwendigkeit und der Beantwortung der einfachen Frage, wer um Gotteswillen nach den – da Kriege in den Zeiten noch eher mehr als weniger zum Alltag gehörten – Schlachten die Toten und Verwundeten barg und sie einer Versorgung (bzw. gesitteten „Entsorgung“) zuführte.

Das Rote Kreuz wurde 1863 auf Betreiben des Schweizer Henri Dunant nach dessen Erfahrungen als Feldscher in der Schlacht von Solferino gegründet, hat seinen Sitz in Genf und hat weitgehend humanitäre Aufgaben. Es ist die größte und bedeutendste Nicht- Regierungsorganisation, gefolgt von dessen Pendant „Roter Halbmond“ in den islamisch geprägten Ländern. Der „Rote Löwe“ in Äthiopien hat dieselben Aufgaben und die gleiche Bedeutung, stellt aber angesichts des Größenunterschiedes zu den beiden anderen Organisationen eher eine Randerscheinung dar, allerdings eine, die gewiß nicht unterschätzt und daher an der Stelle geschätzt werden soll.

Dabei war die Arbeit derer, die heute anerkannt und weitgehend auch geschätzt werden ob ihres Einsatzes, eher eine Straftätigkeit. Ob das strafweise abkommandierte Soldaten waren, die die Toten und Verletzten bargen, oder die Mediziner in den Lazaretten, die auch mal Schreiner, Schlosser oder Metzger sein konnten. Alles von seinerzeit ist mit heutigen Standards nicht vergleichbar. Man bedenke: Wundeiterung war anerkannt als „gutes Zeichen der Heilung“, fünf Jahre vor Dunants „Erlebnissen“ von Solferino war erst die Anästhesie entdeckt worden und die erste schmerzfreie Operation lag gerade mal 13 Jahre zurück, die allerdings nicht irgendwo im (Schlacht-) Feld!

Sei an der Stelle noch vermerkt, daß Dunants Initiative 1864 zur Genfer Konvention über das Kriegsvölkerrecht führte.

Wenn es recht bald eine Verbindung zwischen der frühen Eisenbahn und dem frühen Roten Kreuz gab, so ging das auf Betreiben der Militärs vonstatten, und deren Motive waren (und sie sind es bis heute) alles andere als menschenfreundlich. Die Rechnung war ganz einfach: Wie lange dauern Verwundetentransporte über Land mit Pferden und einfachen Pritschenwagen? Und um wieviel schneller war das mit der Eisenbahn zu bewerkstelligen? Folglich beinhalteten die Klauseln zur Erteilung der Konzessionen für Bahnverkehr Auflagen über die Erbringung von Sonderleistungen, wie sie Verwundetentransporte nun mal darstellten. War seinerzeit im Militärjargon über die Verwundeten von „vorübergehend unbrauchbar gewordenem und reparaturbedürftigen Menschenmaterial“ die Rede, erinnert das teils an Formulierungen aus heutiger Zeit, in der von „Manpower“, „Humankapital“ und bei der Skizzierung des Heimatbegriffs als „Summe von Standortfaktoren“ die Rede ist. Im Unterschied zu damals werden letztere Begriffe von der sogenannten „bürgerlichen Mitte“ benutzt. Nein – besonders die Menschen wertschätzend ist das nicht.

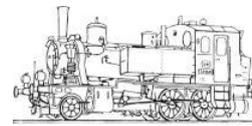
Erster Vorreiter ernst zu nehmender Lazarettzüge war Württemberg. Dabei bedienten sich die Württemberger bereits damals des Rot- Kreuz- Zeichens. Der Zug bestand aus 16 Wagen mit Platz für 128 liegende und 120 sitzende Verwundete bei 46 Personen als medizinische Begleitung.

Eine Weiterentwicklung erfolgte durch Preußen mit einem 38- Wagen Zug mit 80 Achsen, 26 Wagen waren für die Verwundeten eingerichtet.

Es soll hier aber nicht die Vorstellung entstehen, daß solche Krankentransportzüge auf dem Kontinent oder in der Welt allgemein zum Standard wurden. Vielfach wurde einfach alles genommen, was irgendwie auf Schienen fahrbar war.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges kam es in beiden deutschen Staaten zur Weiterentwicklung der Lazarettzüge, allerdings in verschiedenen Ausprägungen. Zunächst kam es mit der Entwicklung der 26,4m- Wagen (später UIC- Typ X) zur Anschlußentwicklung einer Militärvariante auf Betreiben der hier stationierten US- Streitkräfte. Gebaut wurden 65 Stück „Lazarettenschlafwagen“ (WLB4-üm 52, später Bymkre).

Von der Bundeswehr initiiert wurde zunächst ein Prototyp- Zug entwickelt, bestehend aus zwei silbernen und einem grünen Bn 724 („Silberling“), dazu Operationswagen und äußerlich gleichen Maschinen- und Wirtschaftswagen. Gedacht war einmal an bis zu 30 Züge in wesentlich erweiterter Ausführung. Da diese Züge vornehmlich über Nebenbahnen geleitet werden hätten müssen, kamen als Zugloks nur nebenbahntaugliche BR 211/ 212 infrage. Das wiederum hätte den Einsatz eines zusätzlichen Generatorwagens notwendig gemacht, dessen Leistung jedoch zur vollständigen Versorgung aller Wagen nicht ausgereicht hätte.



In der DDR wurden 10 sogenannte „Katastrophenzüge“ eingerichtet, die jeweils aus 5 Wagen der Bghw- Bauart bestanden: Generatorwagen, Küchenwagen, Operationswagen und zwei Bettenwagen. Die dienstliche Unterstellung dieser Züge ist nicht bekannt (Innenministerium = Katastrophenfall, Verteidigung = Konfliktfall).

Heute spielt die Eisenbahn bei zivilen oder militärisch bedingten Massentransporten Kranker/ Verwundeter keine Rolle mehr. Kraftfahrzeuge sind flexibler einzusetzen und noch haben wir in Deutschland ein relativ dichtes und flächendeckendes Netz an Kliniken.

(Quelle: Zusammenfassung aus Peter Wachs Vortragsskript)



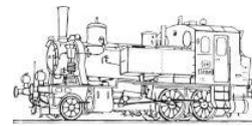
Vom Gründer des Roten Kreuzes (oben) bis in die jüngere Vergangenheit (unten) spannte Vereinsfreund Peter Wachs den Überblick über Rotes Kreuz und Eisenbahn.



## 27. Juli 2018: Mit der Kamera durch Thüringen

So wie in der Überschrift lautete der ursprüngliche Arbeitstitel, als ich den Abend bei „Programmchef“ Thomas anmeldete. Später wurde „Bahnen im Wandel der Zeit, Thüringen“ daraus und erschien als Ankündigung auch dankenswerterweise in der FLZ. Denn fürwahr – wir zeigten die Bahn(en) im Wandel am Beispiel Thüringens.

Mal der Reihe nach: Als ich auf die Idee kam, einen Abend über meine zahlreichen Reisen ins Thüringische in Mitte der 1990er Jahre zu gestalten, dachte ich an meine überquellenden Bilderkisten. Wie ich dann Filme zum Digitalisieren auswählte, war ich mir nicht mehr so sicher und nahm Ange-



bote unserer Vereinsfreunde Hans Peter Krupp, Dirk Sauer und Wolfgang Frank an, die ebenfalls Material zeigen wollten – und gezeigt haben.

Urlaubs- und ferienbedingt waren wir an jenem Freitag nicht viele, aber die dabei waren, hatten einen unterhaltsamen Abend.

Den Auftakt machte Hans Peter mit Aufnahmen aus dem Jahr 1983 in Saalfeld, nebst einer Mit- bzw. Verfolgungsfahrt eines Dampflok- geführten Güterzuges zwischen Saalfeld und Camburg/ Saale. Ob der 35 Jahre seit der Aufnahme war die Qualität des mit Super- 8 aufgenommenen Streifens – ob wegen oder trotz Digitalisierung, sei mal offen gelassen – einwandfrei. Viel ist von Saalfeld noch erhalten, aber Camburg... Es jammert einen Hund!

Danach war ich dran, meine ca. 260 Bilder inklusive Kartenmaterial zu zeigen. Es gab drei Schwerpunkte: Fotofahrt Sonneberg, Fotofahrt Zeitz – Beiern- Langenleuba und Rennsteig. Daneben gab es auch noch alte und aktuelle Bilder aus Altenburg und Gößnitz, von der Wismut, aus dem Museums- Bw Arnstadt, von Plandampffahrten zur Personalschulung zwischen Arnstadt und Großbreitenbach, von der Oberweißbacher Bergbahn, vom Thüringischen Teil der Fränkischen Höllentalbahn, vom Museums- Bw Weimar und von letzten Zügen auf der Strecke Gräfenroda – Gotha.

Danach war erstmal Pause angesagt, denn erstens präparierte Hans Peter, der sich dankenswerterweise wieder um die Technik gekümmert hatte, den Projektor und zweitens gab es an dem Abend eine totale Mondfinsternis, die auch bestaunt werden wollte. Gelegenheit dazu gab später, als wir den Mond beobachten wollten, zierte der sich noch hinter Wolken.

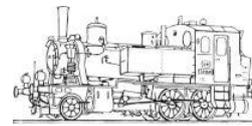
Weiter ging es zunächst mit zahlreichen Dias von Wolfgang aus den Jahren 1990 bis ca. 1994. Als erstes und wichtigstes – es waren Bilder von einer sicherlich maroden Deutschen Reichsbahn, an der gerade gewerkelt wurde für den „Weststandard“. Ob zwischen Gerstungen und Eisenach, zwischen Eisenach und Erfurt, ob auf der Saaletalbahn – überall eingleisiger Betrieb, darauf ausgerichtet, daß die Bahn fuhr und das alles war vorschriftsmäßig signalisiert. Wenn man sich die Bilder von vor über 20 Jahren betrachtet und gleichzeitig zur Kenntnis nimmt, daß wegen „dringender Arbeiten an Oberbau, Gleisen und Fahrleitungen“ auf der Ost – West- Strecke zwischen Hamm und Dortmund über 7 Wochen keine Züge fahren, kommen einem die Tränen.

Es gab noch Bilder von Hockeroda – Blankenstein, von der Thüringen- Bahn zwischen Erfurt und Meiningen sowie von der Werratal- Bahn zwischen Eisenach, Wernshausen und Zella- Mehlis.

Zwischendurch zeigte sich dann doch der „Blutmond“ und Hans Peter, ausgestattet mit dem gesamten Foto- Equipment, fotografierte.



*Wer sich an unser AEF- Sonderheft zum 25- jährigen Jubiläum erinnern kann – das Bild war seinerzeit auf dem Rücktitel. Es zeigt den Sonderzug des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE) bei seiner Rückfahrt von Mengersgereuth- Hämmern nach Sonneberg kurz nach Überfahung des Viadukts Mengersgereuth- Hämmern im Winter 1995. Ja, damals gab es flächendeckend noch richtig Schnee. Die Fotofahrt ging über zwei Tage.*



*Nach Ankunft am Zielort in Eisfeld/ Thüringen wurde nochmal zurückgesetzt für eine Foto- Einfahrt. Anschließend erfolgte das Umsetzen der 95er und dann ging es zurück zum Ausgangspunkt des Spektakels in Sonneberg.*

Und dann kam Dirk und seine Thüringen- Dia- Sammlung. Und fürwahr, die hatte es in sich. Denn wir sahen Bilder von Strecken, die es bald nach Entstehen der Bilder nicht mehr gab: Schmalkalden – Kleinschmalkalden – Brotterode, Bad Salzungen – Dorndorf – Kaltennordheim, Georgenthal – Tambach- Dietharz, Ilmenau – Großbreitenbach, Mühlhausen – Ebeleben.

Kurzum: Alle Anwesenden haben es sehr genossen, Thüringen und den Blutmond. Es war der letzte Programmabend vor der Sommerpause, an dem sich die letzten Unentwegten gegen halb zwölf (abends) verabschiedeten in der Gewißheit, einen sehr interessanten Abend gehabt zu haben. Vielen Dank an Hans Peter, Wolfgang und Dirk zu dessen Gelingen.

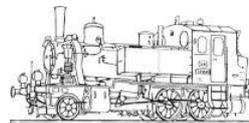
### **3. August 2018: Modellbauabend**

Ganz ehrlich: der Abend wurde ein Bißchen ein Opfer der lang anhaltenden Hitze bei uns. Markus reparierte die Halterung für den Heißluftballon, ich selber versuchte mich am Anzeichnen für eine Häuserfassade auf dem Bahnhofsmodule, und habe das auch geschafft (mittlerweile sind auch die Schnitte hierzu fertig). Aber wenn die Fenster weit geöffnet sind und dennoch in dem großen Raum gefühlt 35°C herrschen... Wenn der Seitenschneider für das Kürzen der Haltedrähte für die neue Ballonhalterung vielleicht zum 15. Mal an den Fingern kleben bleibt und der Pappkarton zum ebenso wievielten Mal am Arm, dann ist es Zeit aufzuhören. Und der Versuchung gaben wir uns hin. Zwischenzeitlich kamen noch Reinhold, Peter, Wolfgang Frank, Axel und Hans Peter. Aber sie konnten unsere verschüttete Bastellaune auch nicht wiederbeleben.

### **16. August 2018: Rheingold- Fotoshooting**

Seit 2015 gibt es den „Rheingold“ auch in TT, allerdings nur einmal, zumindest in dieser Konfiguration. Unser Vereinsfreund Markus Conrad entwickelte ihn aus verschiedenen Wagenbauteilen, denen dann die markante TEE- Hülle verpasst wurde. So läuft die Garnitur zu allen Vereinsveranstaltungen auf unserer Anlage.

Passend zum geplanten „Rheingold“- Wochenende Anfang Dezember stand der Zug, bestehend aus BR 103 und 6 Wagen Modell, uns Hans Peter pixilierte das Motiv hervorragend.



*Auch im Modell immer wieder ein Hingucker: Die 103er mit den TEE- Wagen, die die „Rheingold“- Leistungen mit führen.*

## 25. August 2018: Auf zum Gotthard!

Wer von Ansbach aus zum Gotthard aufbrechen will, sollte dafür mehr als nur eine Tagesreise einplanen – wenn das Original gemeint ist. Weniger bekannt sein dürfte, dass es ca. 90 km nordöstlich von Ansbach auch einen Gotthard- Tunnel (allerdings mit „t“ am Ende geschrieben) gibt, welcher jedoch im Gegensatz zu seinem großen „Bruder“ ganze 246 Meter Länge misst. Und dann ist da noch die H0- Anlage der Familie Köttgen in Reichelshofen, welche die Verhältnisse auf der Nordrampe zwischen Erstfeld und Göschenen sowohl in den Dimensionen als auch in der Fahrzeit annähernd realistisch treffen dürfte.

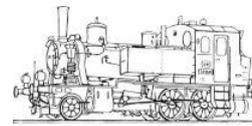
Die gestreckte Länge eines Umlaufes (landläufig „eine Runde“) beträgt 514 m, wovon geschätzt die Hälfte auf verdeckt verlegte Kehrschleifen und Schattenbahnhöfe entfällt. Somit wird die im Original ungefähr 30 km lange Strecke maßstäblich auf 11,1 km „gestaucht“, was ein sehr guter Wert ist! In dieser Dimension schafft das die Anlage im Verkehrshaus Luzern nicht annähernd. Die noch bestehende, aber aktuell nicht mehr ausgestellte TT- Anlage der Leipziger Gruppe „Medi“ (für Medizintechnik) bringt es mit einer Anlagengröße von 23 m x 2,5 m längst nicht auf die Dimensionen, allerdings besticht sie mit zwei anderen nicht zu unterschätzenden Vorteilen: Erstens schafften es deren Erbauer, verschiedene landschaftliche Konstellationen in Original wie Modell gleich aussehen zu lassen. Und zweitens und vor allem: Alles, aber auch wirklich alles an der Anlage war (zu DDR-Zeiten, als es die Anlage bereits gab) Eigenbau!

Zurück nach Reichelshofen: 930 m Gleise sind verbaut und 214 Weichen auf insgesamt 250 m<sup>2</sup> Anlagengrundfläche. Die gesamte Strecke ist begehbar und einsehbar und wer sich erst einmal einen Überblick verschaffen und hernach die identifizierten Hauptmotive nochmals in aller Ruhe genießen möchte, schafft es in der 500 m<sup>2</sup> großen Halle auch auf ein paar hundert Meter „Wanderung“. Was gleich impliziert: Genügend Zeit sollten die Besucher auch mitbringen, denn es gibt wirklich viel zu sehen.

Die Anlage „Faszination Gotthard“ hat geöffnet mittwochs und freitags von 14 – 17 Uhr sowie an den Wochenenden und an Feiertagen jeweils von 10 bis 17 Uhr.

Der Besuch in Reichelshofen war recht kurzfristig anberaumt, auch weil infolge der Diskussionen um eine Neuausrichtung des Vereins das Thema „Sommerausfahrt“ völlig in Vergessenheit geriet. Unser Vereinsfreund Peter Wach hatte dankenswerterweise die Anlage schon mal ausgekundschafft und wir folgten einfach dem Vorschlag. Treffen war 13.30 Uhr am Bahnhof. Bei gutem Wetter war eine Anreise mit dem Zug geplant, inklusive gut 4 km Wandern von Hartershofen (Bahnhof) nach Reichelshofen. So aber war das Wetter zunächst schlecht und wir sammelten uns in Fahrgemeinschaften mit Pkw.

Der Aufenthalt „am Gotthard“ betrug denn doch immerhin über drei Stunden, bevor in den nahegelegenen Landgasthof wechselten und mit einem zünftigen Abendbrot den Tag ausklingen ließen.



Alles in allem: Herzlichen Dank an Peter für die Organisation. Allen, die mit dabei waren, hat es gefallen.



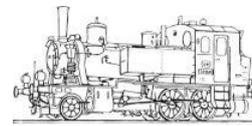
*Bahnhof Amsteg, mal von der Kulisse aus gesehen.*



*Bahnhof Amsteg, von der Besucherseite aus – fast wie in echt.*



*Aus der Einstellung werden die Größenverhältnisse bei der Reichelshofener Gotthardbahn vielleicht ein bisschen klar. Dabei handelt es sich hier „nur“ um den zweiten Teil. Im Vordergrund die Station Intschi, rechts oben hinter dem Berghang*



befinden sich Bahnhof und Dorf Gurtnehen. Wasen befindet sich links im Hintergrund und der Bahnhof Göschenen links im Mittelgrund. Hans Peter hat die Technik aufgebaut und wartet auf die Züge.



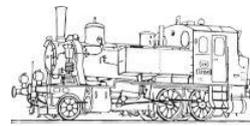
*Zeit für Kaffee und Kuchen nach der langen „Wanderung“ durch das Gotthard- Massiv!*

### **Letzte Meldung:**

Am letzten Augusttag besuchte uns Herr Biernoth von der FLZ zur Kalenderpräsentation. Herr Biernoth informierte sich über das Zustandekommen des Kalenders und dessen Besonderheit – den Rückseitentexten. Reinhold Fröhlich als maßgeblicher Redakteur informierte über den langen Vorlauf für Text- und Bildauswahl und die Tatsache, dass der Kalender bis auf den Druck komplett in Eigenarbeit entsteht. War der erste von unserem Vereinsfreund Heinz Bartelmeß geschaffene Kalender noch durch die Region Ansbach bzw. Mittelfranken geprägt, erweiterten wir ab der Ausgabe 2007 den Inhalt auf Region – Bayern – Deutschland – Welt. Seit 2012 ist auch die Modellbahn fester Bestandteil wenigstens der Bilder.

Wer den Anfangsteil des Vereinsgeschehens aufmerksam gelesen hat, weiß, dass unser Vereinsfreund Peter Wach die Fertigstellung der Kalender so ziemlich im Alleingang bewerkstelligt hat. Inzwischen sorgte er auch dafür, dass von den 150 gefertigten Exemplaren nur noch 80 im Vereinsheim verfügbar sind. Die übrigen 70 wurden bereits aufgeteilt auf die Ansbacher Buchhandlungen, auch eine Buchhandlung in Bad Windsheim hat sich für den Kalender interessiert. Und auch das ist Peters Wirken zu verdanken!

Also nochmals: Vielen herzlichen Dank!



## WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS EREIGNETE

### Transportsystem Bögl, oder – die Auferstehung des TransRapid

Die Magnetschwebebahn Transrapid war ein Prestigeprojekt der deutschen Wirtschaft: innovativ, umweltschonend, bis zu 500 Kilometer in der Stunde schnell. Den Durchbruch schaffte der Zug allerdings nie, auch wegen der extrem hohen Kosten.

Dieses Problem hat die Firma Max Bögl aus der Oberpfalz nun gelöst. Das mittelständische Bauunternehmen betreibt in Bayern eine 800 Meter lange Teststrecke für eine fahrerlos verkehrende Magnetschwebebahn. Anders als der Transrapid soll das "Transportsystem Bögl" (TSB) allerdings nicht auf großen Distanzen und mit hohen Geschwindigkeiten eingesetzt werden, sondern im Nahverkehr, auf Entfernungen von 5 bis 30 Kilometern. Nach Angaben des Unternehmens würden die Kosten durch die niedrigere Reisegeschwindigkeit von bis zu 150 Kilometern pro Stunde deutlich geringer ausfallen als beim Transrapid. Die Kosten für einen Kilometer Strecke taxiert das Unternehmen auf etwa 50 Millionen Euro.

Max Bögl war bereits als Zulieferer beim Bau des ursprünglichen Transrapids mit an Bord. Die neue Magnetschwebebahn könne bei der Anbindung von Flughäfen oder Messegeländen an die Innenstadt zum Einsatz kommen. Das Unternehmen plane in der Provinz Chengdu den Bau einer 3,5 Kilometer langen Teststrecke, zusammen mit einem chinesischen Partner.

"Ich bin mir sicher, dass die Magnetschwebetechnik angepasst auf den Personennahverkehr weltweit zukunftsweisend ist", zitiert das "Handelsblatt" Firmenchef Stefan Bögl. Ähnlich optimistisch waren allerdings auch die Entwickler des Transrapids.

*(Quelle: „Handelsblatt“, 8.7.2018)*

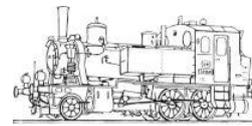
### Südkorea steigt zur dritten Magnetbahn-Nation auf

Als Erstes ist es China mit dem deutschen Hochgeschwindigkeitszug Transrapid gelungen, die Technik einzuführen. Kurz darauf wurde der Linimo in Nagoya als japanische Eigenentwicklung für Nahverkehrssysteme in den kommerziellen Betrieb versetzt. Und kurz nach Südkorea hat China eine Magnetschwebebahn-Eigenentwicklung in der 7-Millionen-Metropole Changsha als Nahverkehrssystem eingeweiht.

Damit arbeiten drei Länder an der praktischen Umsetzung mit Pilotprojekten, die beweisen oder schlimmstenfalls widerlegen, dass sich der Einsatz lohnt. Es sind nicht einfach simple Teststrecken wie das ehemalige Berliner M-Bahn-System oder die Emsländer Teststrecke. Hier werden echte Praxisszenarien erprobt - und das von Ländern mit extremen Ansprüchen an die Technik. Verwertbare Ergebnisse sind also zu erwarten. Südkoreas Ecobee-Projekt ist auf mehrere Jahrzehnte und für die zukünftigen Generationen angelegt und könnte die Zukunft des Schienennahverkehrs in Südkorea darstellen.

Erforscht werden soll auch die Zuverlässigkeit und damit die effektive Pünktlichkeit der Technik - und das ist bei den Ansprüchen in Südostasien nicht so einfach, wie ein Blick auf das Eisenbahnwesen in der Region zeigt. Es ist eine Region, in der eine Flughafen-U-Bahn (Taipeh-Taoyuan) nicht eröffnet wird, weil die Fahrt 36 Minuten für den Weg braucht statt der vereinbarten 35 Minuten. Es sind Länder wie Japan, die unterschiedliche Zuggattungen so eng vertakten, dass schon eine Verspätung von einer Minute den ganzen Fahrplan stören kann. Und die Ansprüche der Bevölkerung sind so extrem, dass das taiwanische Hochgeschwindigkeitssystem, basierend auf dem japanischen Shinkansen, stolz eine Pünktlichkeitsrate von 99,7 Prozent im Juli 2016 vorweisen konnte. Im Hightech-Land Deutschland freut man sich hingegen schon, wenn die Eisenbahninfrastruktur auf Herbstlaub vorbereitet ist.

*(Quelle: Golem, ohne Datum)*



## **Dieselfahrverbote in Stuttgart ab 1. Januar 2019 (?)**

Nach langem Hin und Her ist nun klar: Ab Anfang 2019 dürfen Dieselaufos mit Euro-Abgasnorm 4 und darunter nicht mehr ins Stuttgarter Stadtgebiet fahren. Bis zu 190.000 Wagen in der Region könnten davon betroffen sein.

In Stuttgart müssen sich die Besitzer bestimmter Dieselaufos auf Fahrverbote vom 1. Januar 2019 an einrichten. Dies gilt für Fahrzeuge der Euro-Abgasnorm 4 und älter, beschloss die grün-schwarze Koalition in Baden-Württemberg. Ein Fahrverbot für jüngere Diesel der Euronorm 5 soll zunächst vermieden werden.

Stuttgart folgt mit dem Verbot Hamburg, wo bereits Einschränkungen für Dieselwagen auf zwei Streckenabschnitten gelten. Die Details der Einigung will die Landesregierung noch am Nachmittag bekanntgeben.

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hatte im Februar dieses Jahres entschieden, dass Fahrverbote zur Luftreinhaltung grundsätzlich erlaubt sind, wenn die Verhältnismäßigkeit gewahrt wird. Seither stand die Regierung von Kretschmann unter großem Druck, die hohen Stickoxid-Werte in der Stadt zu senken.

Die CDU-Fraktion hatte mehrere technische Lösungen vorgestellt, die zu einem niedrigeren Stickoxid-Ausstoß in der Stadt beitragen sollen. Dazu gehören ein innovativer Straßenbelag, der die Gase aus der Luft bindet, sowie eine Lärmschutzwand, die sowohl Stickoxide als auch Feinstaub aus der Luft abbauen soll.

In der Region Stuttgart, Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und im Rems-Murr-Kreis sind insgesamt mehr als 530.000 Dieselaufos zugelassen. 34 Prozent davon sind mit Euro-5-Norm unterwegs, das entspricht etwa 183.000 Autos. Hinzu kommen noch rund 188.000 Dieselwagen, die mit den Euronormen 1 bis 4 registriert sind. Das entspricht einem Anteil von 35 Prozent aller Dieselaufos.

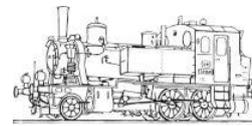
## **Zulassung für iLint in DE**

Alstoms Coradia iLint, der weltweit erste Wasserstoff-Brennstoffzellen-Personenzug, wurde vom deutschen Eisenbahnamt (EBA) für den Personenverkehr in Deutschland zugelassen. Am 11. Juli überreichte Gerald Hörster, Präsident der EBA, Alstom die Zulassungsbescheinigung beim Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur in Berlin. An der Zeremonie nahm Enak Ferlemann teil, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und Mitglied des Deutschen Bundestages.

"Eine Weltpremiere in Deutschland: Mit der Genehmigung des Deutschen Bahnamtes (EBA) schicken wir den ersten Personenzug mit Brennstoffzellen-Technologie auf die Schiene. Das ist ein starkes Zeichen für die Mobilität der Zukunft. Wasserstoff ist ein echtes emissionsarme und effiziente Alternative zu Diesel Insbesondere auf Nebenstrecken, wo Freileitungen unwirtschaftlich oder noch nicht verfügbar sind, stellen diese Züge eine saubere und umweltfreundliche Option dar. Deshalb unterstützen und fördern wir die Technologie, um sie zu erreichen die Oberfläche ", sagte Enak Ferlemann, der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr.

"Diese Zulassung ist ein wichtiger Meilenstein für die Coradia iLint und ein entscheidender Schritt in Richtung saubere und zukunftsorientierte Mobilität. Alstom ist immens stolz auf diesen wasserstoffbetriebenen Regionalzug, einen Durchbruch in der emissionsfreien Mobilität und die Tatsache, dass er nun in den regulären Passagierbetrieb gehen wird ", sagte Wolfram Schwab, Vice President of R & D and Innovation von Alstom.

Im November 2017 haben Alstom und das niedersächsische Verkehrsunternehmen (LNVG) einen Vertrag über die Lieferung von 14 Wasserstoff-Brennstoffzellen-Zügen sowie 30 Jahre Wartung und Energieversorgung unterzeichnet. Die 14 Züge werden von Alstom für den Fuhrpark des LNVG produziert und werden ab Dezember 2021 Passagiere zwischen Cuxhaven, Bremerhaven, Bremervörde und Buxtehude befördern. Nach dieser Genehmigung durch die EBA gehen die beiden Prototypen von Coradia iLint im Elbe-Weser-Verbund in den Pilotbetrieb. Der Personenverkehr ist für den Spätsommer geplant.



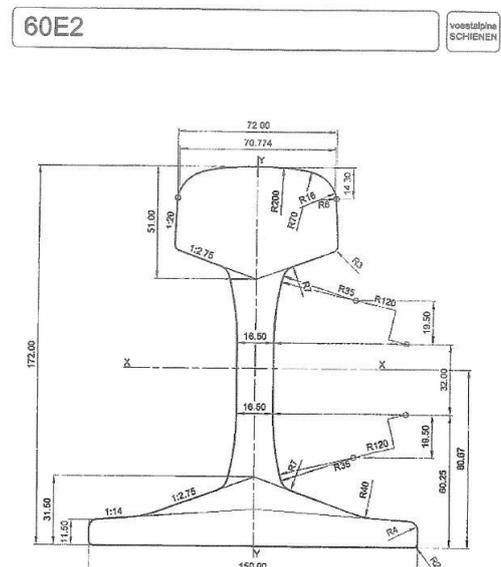
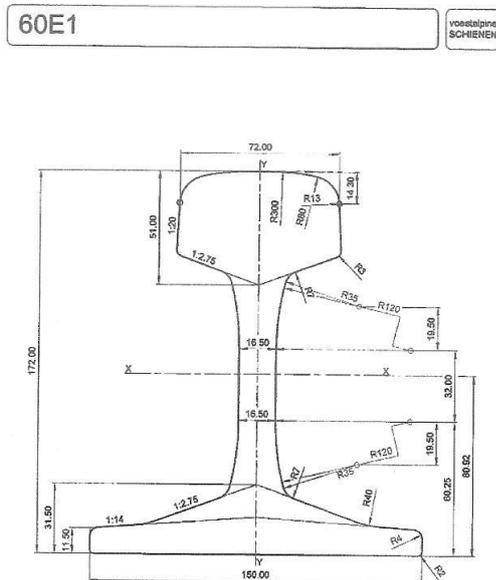
Coradia iLint ist der weltweit erste Personenzug, der von einer Wasserstoff-Brennstoffzelle angetrieben wird, die elektrische Energie für die Traktion produziert. Dieser emissionsfreie Zug emittiert geringe Geräuschpegel, wobei das Abgas nur Dampf und Kondenswasser ist. Der Coradia iLint zeichnet sich durch die Kombination verschiedener innovativer Elemente aus: saubere Energieumwandlung, flexible Energiespeicherung in Batterien und intelligentes Management von Traktionsenergie und verfügbarer Energie. Speziell für den Betrieb auf nicht elektrifizierten Strecken ausgelegt, ermöglicht es einen sauberen, nachhaltigen Zugbetrieb bei gleichzeitig hoher Leistungsfähigkeit.

Die Coradia iLint wurde von Alstom-Teams in Salzgitter (Deutschland), dem Kompetenzzentrum für Regionalzüge, und in Tarbes (Frankreich), dem Kompetenzzentrum für Traktionssysteme, entwickelt. Dieses Projekt profitiert von der Unterstützung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Mobilität. Alstoms Entwicklung des Coradia iLint wurde von der Bundesregierung im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) mit 8 Mio. € gefördert.

(Quelle: Pressemitteilung ALSTOM vom 12.07.2018)

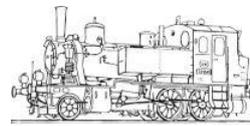
## IC2 – Ursache der Wankprobleme möglicherweise klar – aber wie weiter...? (Schluß)

Die zweite Maßnahme bestand in der Änderung des Schienenprofils. UIC 60 E1 gegen UIC 60 E2 zu tauschen klingt zunächst nach nicht viel. Die Änderung hat es aber in sich. Im vorigen Teil hatte ich beschrieben, dass es bei UIC 60 E1 zu Schäden an der Fahrkante kommt. Das geschieht, weil sich der hauptsächliche Überrollvorgang beim Schienenprofil E1 (offenbar) dort abspielt. Wie auch bereits festgestellt wurde, bedeuten Schadenskorrekturen an den Schienen- Fahrkanten Abtragungen, welche die Standzeit der Schienen erheblich einschränken. Was lag also näher, als durch eine recht einfache Veränderung des Schienenprofils die Überrollvorgänge auf die Oberseite des Schienenkopfes zu verlagern?



Der Unterschied in den Profilabmessungen zwischen UIC60 E1 (links) und E2 (rechts) ist scheinbar nicht groß. Er besteht in den beiden Ausrundungsradien des oberen Schienenkopfes, der 300mm bei E1 und 200mm bei E2 beträgt und daraus resultierend anderen Ausrundungsradien zur Fahrkante (R80 + R13 bei E1, R70 + R16 bei E2).

Der Unterschied zwischen beiden Profilen ist so riesig nicht auf den ersten Blick. Die Hauptmaße sind dieselben, lediglich der Kopfradius wurde reduziert und mit ihm veränderten die Übergänge zur Fahrkante und zur Außenseite. Wenn man sich zudem klar macht, daß die Entwicklung hin zu hö-



herfesten Schienenwerkstoffen und zur Änderung des Profils zeitlich in einer Linie liegen, wird einem die Hoffnung der Ingenieure und Techniker hauptsächlich bei der DB gegenwärtig, mit dieser relativ kostengünstigen Modifikation langfristig stabile Verhältnisse geschaffen zu haben.

Es dürfte Simulationsberechnungen gegeben haben, denn die gibt es schon lange. Es dürfte folglich eine Prognose gegeben haben, wie sich eine solche (gravierende) Änderung auswirkt. Und dennoch sagen auch heute noch so ausgeklügelte Simulationsrechnungen nicht alles.

Wer schon mal diffuse gesundheitliche Beschwerden hatte, also solche, die nicht recht einzuordnen sind („immer müde“, „mir ist öfter mal schlecht“, „tut alles weh“, usw.), geht zum Arzt des Vertrauens. Und ist überrascht, wie punktgenau dieser die Untersuchungen ansetzt, um am Ende ein potenziell niederschmetterndes Ergebnis mitzuteilen, versetzt mit dem Zusatz: „Ich habe gefunden, was ich gesucht habe. Bloß gut, daß Sie rechtzeitig gekommen sind...“

Im Klartext: Die Simulationsrechnungen „sagten“ vielleicht etwas über „Nebenwirkungen“ der Profiländerung, aber nicht über deren Qualität.

Hierzu ist die Erklärung eines Begriffes notwendig, mit dem das Laufverhalten klassischer Radsätze auf dem Gleis beschrieben wird: die äquivalente Konizität. Der Wellen- bzw. Sinuslauf der Radsätze im Gleis ist schon lange erkannt und beschrieben. Die äquivalente Konizität drückt dabei für die Rad-/ Schiene- Paarung einen Wert aus, der einer bestimmten konisch gestalteten Lauffläche (von Rad und Schiene gleichermaßen!) entspräche, obwohl diese nicht konisch ist. Der Bewertungsparameter hierfür ist die Wellenlänge des Sinuslaufes. Je größer die Wellenlänge, desto niedriger die Frequenz des Sinuslaufes und desto geringer die äquivalente Konizität. Das bedeutet: Wären das Schienenprofil wirklich eben und geneigt und das Radlaufflächenprofil flach konisch mit demselben Neigungswinkel wie das Schienenprofil, so würde sich eine große Wellenlänge ergeben. Je steiler die Neigung in der Ebene der Schienenlauffläche und folglich je steiler der Konus der Radlauffläche, desto geringer wird die Wellenlänge.

In der Fahrtechnik ist es so, daß höherfrequente Radsatzschwingungen (und daraus resultierend: Fahrwerksschwingungen und daraus wiederum folgend – Schwingungsanregungen in den Fahrzeugkasten) generell mit größeren Bauchschmerzen gesehen werden wie niederfrequente. Was wiederum bedeutet: Niedrige äquivalente Konizitäten sind eher unkritisch, höhere können kritisch werden bzw. sind ab bestimmten Grenzwerten kritisch. Wobei das Wort „kritisch“ sich hier auf das Potenzial für eine Entgleisung bezieht.

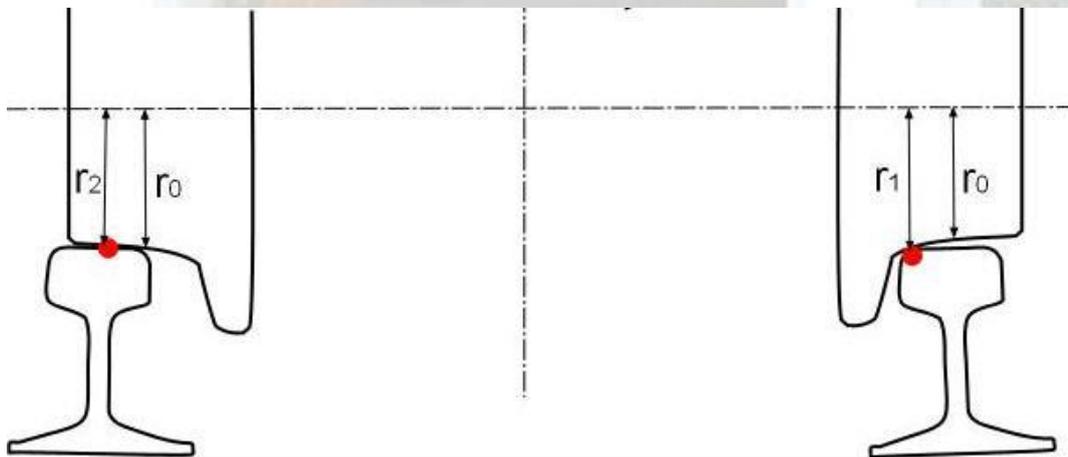
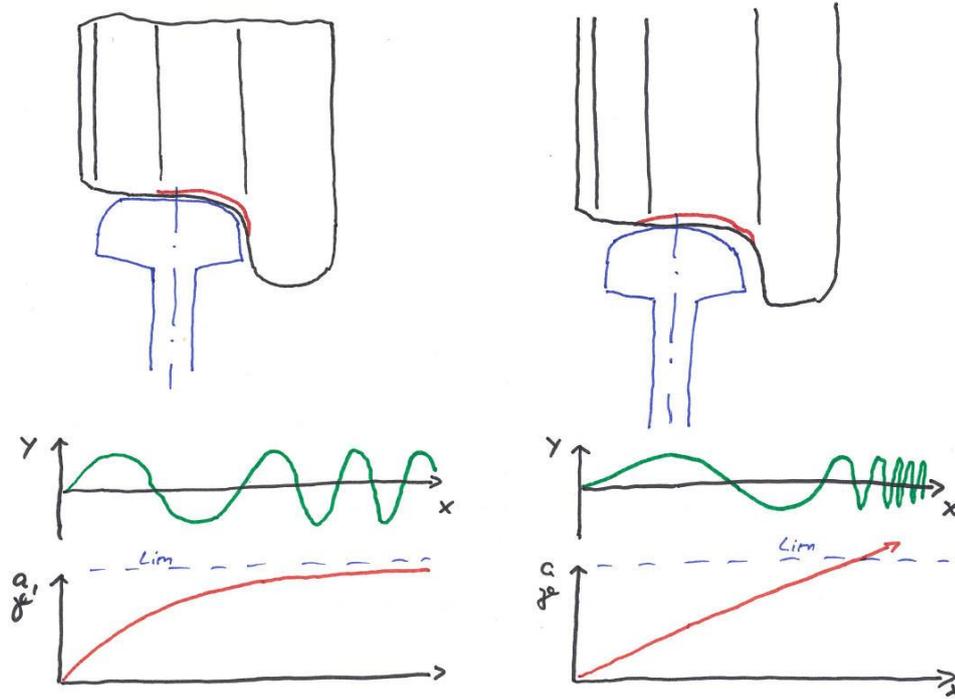
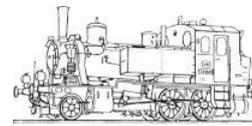


Bild eines Radsatzlaufes. Die unterschiedlichen Rollradien, hier mit  $r_1$  und  $r_2$  bezeichnet, sind gewollt und Folge der Differenz zwischen dem „Spurmaß“ des Radsatzes (in der Regel 1410 – 1425mm) und der „Spurweite“ des Gleises, die in der Regel 1435mm beträgt. Hierdurch begründet sich der Sinuslauf, mit dem es gelingt, den Verschleiß auf vorhersehbare Weise zu beeinflussen (s. auch Teil 1 im Journal II/2018).



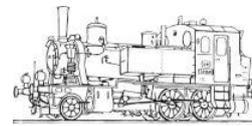
Hier der Versuch der zeichnerischen Darstellung, was mit der Profiländerung von E1 (links) zu E2 (rechts) passiert. Natürlich ist das Schienenkopprofil E1 übertrieben flach und E2 übertrieben rund dargestellt, das dient aber hoffentlich nur der Verdeutlichung. Wichtig für das Verständnis ist zunächst, daß sich bei der Paarung Rad – Schienenkopprofil E1 der Radlaufflächenverschleiß einigermaßen gleichmäßig von der Radmitte hin zur Spurkranzhohlkehle bis zur Spurkranzflanke entwickelt. Im fortgeschrittenen Stadium sind dann auch Bereiche links der Radmitte (also nach „außen“) betroffen, was aber nichts daran ändert, daß mit dieser Paarung sehr lange stabil gefahren werden kann und die Notwendigkeit der Reprofilierung von anderen Größen abhängig ist. In den unteren beiden Darstellungen sieht man die Entwicklung der Wellenlänge (grün) von lang bis stabil kürzer und die der Querschleunigung am Radsatz  $a$  und der äquivalenten Konizität  $v$  (beide rot), die einen degressiven Verlauf nehmen und ihr jeweiliges Limit (Blau) nicht oder nach langer Laufleistung erreichen.

Anders auf der rechten Seite bei E2: Hier spielen sich die Verschleiß an der Radlauffläche mehr zur Radmitte hin verschoben ab mit der Folge, daß der Spurkranz eigentlich gar nicht mehr betroffen ist, dafür die Radlauffläche eine Einwölbung erfährt. Anfangs ist die Wellenlänge des Sinuslaufes des Radsatzes anfangs sehr lang, erreicht dann den Bereich von E1 und verkürzt sich weiter, und das mit annähernd linearem Verlauf. Die Limits von  $a$  und  $v$  werden viel eher erreicht.

Damit ist man seit Mitte der 1980er Jahre sprichwörtlich sehr gut gefahren. Bei der Deutschen Bundesbahn hieß das Schienenprofil UIC 54 E1/ UIC 60 E1. Das Radprofil hieß schlicht DB II und fand unter der Bezeichnung „ORE S1002“ Eingang zu anderen Bahnen. Bezogen auf die eben eingeführte äquivalente Konizität bedeutet das: Ein „verschleißangepaßtes“ Profil wird als Neu- oder Neuprofilierungszustand auf die Räder gedreht. Der Gegenpart der Schienen bleibt dabei weitgehend unverändert – vom Verschleiß abgesehen. Zu diesem Zeitpunkt ist die äquivalente Konizität niedrig und die Wellenlänge des Radsatzlaufes entsprechend hoch. Natürlich verschleifen mit der Zeit sowohl Räder als auch Schienen. Die äquivalente Konizität steigt und die Wellenlänge des Radsatzlaufes im Gleis sinkt entsprechend. Zur Charakteristik der Paarung UIC 54/ 60 E1 zu ORE S1002 gehört, daß die äquivalente Konizität beginnend ab dem niedrigen Anfangswert degressiv steigt – also zunächst stärker, dann schwächer, bis eine gewisse Sättigung eintritt, also ein langzeitlicher stabiler Verlauf.

An der Stelle kommt die Frage auf: Wozu dann Reprofilierungen? Die Frage ist recht einfach zu beantworten. Neben der äquivalenten Konizität sind noch mehr Parameter am Schienenfahrzeugrad zu überwachen. Zwei davon sind die Spurkranzhöhe und die Spurkranzdicke, die maßgeblich zur Charakteristik des Wellenlaufs beitragen. Auf Schienenseite ist vor allem die innere Berührfläche maßgebend.

Allerdings stellen sich mit der Veränderung des Schienenprofils E2 ein paar Effekte ein, die vorher nicht so sehr im Fokus waren.



Der erste Effekt ist: Langfristig gesehen paßt das Radlaufflächenprofil ORE S1002 zu diesem Schienenprofil nicht mehr. Warum? Im Neu- oder Reprofilierungszustand der Räder ist die äquivalente Konizität zunächst niedriger als bei der Paarung UIC 60 E1/ ORE S1002. Was aus Sicht der Sicherheit gegen Entgleisen, aus Sicht des Fahrkomforts und aus Sicht des Verschleißes zunächst positiv ist. Aber: Entgegen zur Paarung mit dem Schienenprofil E1 entwickelt sich der Wert für die äquivalente Konizität nicht degressiv, sondern linear. Ein stabiler Zustand der Paarung Rad/ Schiene stellt sich folglich für einen weit kürzeren Zeitraum ein. Mehr noch: Nach Überschreiten der Sättigungslinie – also dem Zustand, bei dem die äquivalente Konizität und damit die Wellenlänge des Radsatzlaufes im Gleis sich dem kritischen Bereich nähern – gibt es keinen so langfristigen stabilen Bereich mehr. Das heißt: Die Reprofilierungszeiten für Schienen verlängern sich, dafür reduzieren sich die der Räder.

Der zweite – und aus dem ersten resultierende – Effekt betrifft die Doppelstockwagen der IC2. Und sie betrifft es auch nur im Neu- oder Reprofilierungszustand der Räder. Resultierend aus der deutlich geringeren äquivalenten Konizität der Paarung ergibt sich – wie bereits gesagt – eine geringere Schwingfrequenz der Radsätze. An der Stelle muß man sich mal die Ursache- Folge- Abläufe klarmachen. Der Sinuslauf des Radsatzes wirkt auf das Drehgestell, und der Lauf des Drehgestells regt das Schwingungsverhalten des Wagenkastens an. Es gilt als einigermaßen gesichert, daß der langwellige Radsatzlauf der Doppelstockwagen IC2 auf den Schienenprofilen UIC 60 E2 das Wankverhalten der Wagen anregt. Das ist nicht gefährlich, aber für sensible Fahrgäste unangenehm. Die gute Nachricht: Das Problem löst sich selber innerhalb der ersten 100.000 km. Dann ist der Wellenlauf der Radsätze unter den Wagen der IC2 im bekannten Bereich. Die schlechte Nachricht ist: Der Effekt wird immer wieder auftreten.

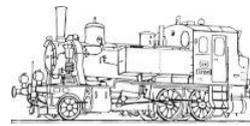
*Versuch eines Fazits:* Durch Parameteränderung an den Querdämpfern und an den Wankstützen der Doppelstockwagen der IC2 hat die DB sich beholfen, wenigstens für die neuen InterCity- Züge das Problem in den Griff zu bekommen. Dabei muß man allerdings sagen, daß es sich bei dem „Wankproblem“ lediglich um ein Komfortmerkmal handelt, das gelöst wurde. Gelöst ist das eigentliche Problem – das eines Verschleißverhaltens Rad/ Schiene, das mittelfristig zu Instabilitäten im Fahrzeuglauf führen kann und folglich aufwendiger überwacht und instandgehalten werden muß – damit noch lange nicht. Denn von dem Effekt der weniger degressiv bis linear steigenden äquivalenten Konizität sind alle Fahrzeuge betroffen – mehr oder weniger. Und vor allem: Der Effekt tritt auch auf, wenn keine für den Fahrgast spürbaren oder gar als unangenehm empfundenen Wankbewegungen bei niedrigen äquivalenten Konizitäten auftreten.

## Strecken- Reaktivierungen in Hessen geplant

Es gilt auch für das hessische Schienennetz: Totgesagte leben länger. Das Land will stillgelegte Strecken wieder in Betrieb nehmen. Davon könnte auch das Rhein-Main-Gebiet profitieren. Das läßt sich die Landesregierung einiges kosten: Von 2020 an werden pro Jahr 100 Millionen Euro für kommunale Verkehrsprojekte bereitgestellt, von denen 50 Millionen für die Infrastruktur von Bus und Bahn reserviert sind.

Zu den vier Strecken gehört die 1983 stillgelegte Aartalbahn von Bad Schwalbach nach Wiesbaden, die als Teil der City-Bahn wieder genutzt werden soll. Die City-Bahn wird von Mainz über Wiesbaden nach Bad Schwalbach führend eine Gesamtlänge von mehr als 30 Kilometern aufweisen. Während die Streckenführung in Wiesbaden komplett neu erstellt werden muss, kann von der Landeshauptstadt bis nach Bad Schwalbach die alte Aartalbahn-Trasse genutzt werden. Mitte 2019 könne für die Trasse das Planfeststellungsverfahren starten. Das Projekt soll den an seine Grenzen gelangten Busverkehr entlasten, den Rheingau-Taunus-Kreis besser anschließen und die Nahverkehrssysteme der beiden Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden effizienter verknüpfen.

Als Teil der Regionaltangente West (RTW) soll die seit 2006 nicht mehr befahrene 2,6 Kilometer lange Güterstrecke vom Neu-Isenburger Bahnhof in die Innenstadt genutzt werden. Sie wird damit sozusagen zum Teilstück der Strecke, die von Bad Homburg über den Frankfurter Flughafen nach Neu-Isenburg und Dreieich führen soll. Alle vier Teilstrecken der RTW, die eine Art S-Bahn-Ring rund um Frankfurt legen, befinden sich derzeit entweder im Planfeststellungsverfahren oder stehen kurz davor.



Der Nutzen dieses Projektes besteht unter anderem darin, dass sich die Fahrzeiten um 15 Minuten verkürzen, das Frankfurter S-Bahn-Netz entlastet wird und weitere Direktverbindungen zwischen Bad Homburg, dem Flughafen, Dreieich und Eschborn geschaffen werden. Die Reaktivierung der Horloffalbahn von Wölfersheim nach Hungen im Landkreis Gießen verspricht ein besonders gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Kosten für die rund zwölf Kilometer lange Strecke werden derzeit auf 20 Millionen Euro geschätzt. Als Projektnutzen wird neben der direkten Schienenverbindung von Friedberg nach Hungen die schnellere Erreichbarkeit des Rhein-Main-Gebietes aufgeführt. Etwa 30 Minuten, so die Prognosen, würden Fahrgäste aus Hungen auf dem Weg nach Frankfurt sparen.

## Halbjahresbilanz der Deutschen Bahn

Der Trend zur Schiene ist in Deutschland ungebrochen. So stieg die Zahl der Reisenden im Fernverkehr im Vergleich zu den ersten sechs Monaten 2017 um 3,8 Prozent. Damit nutzten bis Ende Juni 70,9 Millionen Passagiere die Fernverkehrszüge der DB – ein neuer Rekord. Positiv entwickelte sich der Umsatz des DB-Konzerns. Im ersten Halbjahr erhöhte sich der bereinigte Umsatz um 2,3 Prozent auf 21,5 Milliarden Euro, auf vergleichbarer Basis (also unter Berücksichtigung von Wechselkurs- und Konsolidierungskreisveränderungen) sogar 3,8 Prozent. Für das gesamte Jahr 2018 erwartet die DB ein Umsatzplus in vergleichbarer Größenordnung auf rund 44 Milliarden Euro.

Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr legte im ersten Halbjahr deutlich zu – sie erhöhte sich im Vergleich zum ersten Halbjahr 2017 um 6,0 Prozent auf 20,6 Milliarden Personenkilometer. Im Schienengüterverkehr ging die Verkehrsleistung dagegen um 6,7 Prozent zurück. Die ersten sechs Monate waren für DB Cargo alles andere als einfach. Das Unternehmen will auch hausgemachte Schwächen nachhaltig angehen.

Erhöht hat sich erneut die Nutzung der Infrastruktur. Die Trassennachfrage stieg um 1,1 Prozent auf 540 Millionen Trassenkilometer. Gleichzeitig erhöhte sich der Anteil DB-externer Eisenbahnverkehrsunternehmen weiter und lag im ersten Halbjahr bei 31,9 Prozent (im ersten Halbjahr 2017: 30,8 Prozent).

Die Bilanz bei den Neueinstellungen ist ebenfalls positiv. In den ersten sechs Monaten hat der DB-Konzern in Deutschland 13.300 neue Mitarbeiter rekrutiert. Gut 19.000 neue Kolleginnen und Kollegen sollen es bis Ende des Jahres sein. Damit waren Ende Juni bei der DB in Deutschland rund 202.500 Mitarbeiter beschäftigt (Vorjahreszeitraum: rund 196.500 Mitarbeiter); weltweit waren es 329.600 (Vorjahreszeitraum: 319.700 Mitarbeiter).

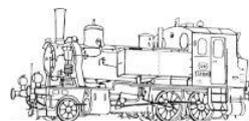
Vorrangiges Ziel sei es, die Digitalisierung voranzutreiben und neue Mobilitäts- und Serviceangebote für die Kunden auf den Markt zu bringen. Die DB arbeite derzeit intensiv an entsprechenden Ideen und Konzepten, um bis zum Ende des Jahres eine weiterentwickelte Konzernstrategie vorzustellen, erläuterte DB-Chef Dr. Lutz.

*(Quelle: Pressemeldung Deutsche Bahn vom 25.07.2018)*

## Nutzung der Regionalisierungsmittel in den Ländern

Mit Bundestagsdrucksache 3395/19 unterrichtete die Bundesregierung den Bundestag über die Verwendung und die Entwicklung der Regionalisierungsmittel in den Ländern. Demnach stiegen die zur Verfügung gestellten Mittel in 2016 gegenüber 2015 um ca. 800 Mio. Euro bzw. 10,7% (Bayern: 99 Mio. Euro bzw. 8,9%). Absolut stiegen die Auszahlungen des Bundes an die Länder von 7,408 Mrd. Euro auf 8,2 Mrd. Euro (Bayern: 1,109 Mrd. Euro 2015 auf 1,208 Mrd. Euro 2016).

Im gleichen Zeitraum stiegen die Ausgaben um knapp 60 Mio. Euro von 7,3 Mrd. auf 7,36 Mrd. Euro. In Bayern war sogar ein leichter Rückgang von 1,066 Mrd. auf 1,055 Mrd. Euro zu verzeichnen (-1,1%).



Land	Auszahlung 2015 in Euro	Auszahlung 2016 in Euro	Anstieg in %	Summe Ausgaben 2015 in Euro	Summe Ausgaben 2016 in Euro	Anstieg in %
Baden-Württemberg	773.417.624,45	850.696.000,00	10,0	773.400.000,00	850.696.000,00	10,0
Bayern	1.109.750.576,08	1.208.720.000,00	8,9	1.066.058.145,59	1.055.043.203,00	-1,0
Berlin	404.488.527,73	436.709.000,00	8,0	398.657.532,00	445.136.944,00	11,7
Brandenburg	423.009.064,72	481.039.400,00	13,7	412.765.948,76	404.763.032,26	-1,9
Bremen	40.745.181,36	44.960.000,00	10,3	32.580.666,96	27.987.113,69	-14,1
Hamburg	142.978.545,52	157.360.000,00	10,1	138.576.484,89	142.186.226,00	2,6
Hessen	548.948.716,21	593.032.000,00	8,0	541.648.516,95	572.555.530,00	5,7
Mecklenburg-Vorpommern	245.952.731,15	290.588.200,00	18,1	221.488.100,00	224.205.975,50	1,2
Niedersachsen	636.365.650,77	689.088.000,00	8,3	609.009.443,42	575.746.129,10	-5,5
Nordrhein-Westfalen	1.167.534.651,47	1.286.640.000,00	10,2	1.179.104.053,11	1.143.902.976,00	-3,0
Rheinland-Pfalz	388.190.455,19	419.112.000,00	8,0	411.882.081,96	410.076.078,83	-0,4
Saarland	97.788.435,28	105.640.000,00	8,0	97.859.559,57	95.517.512,60	-2,4
Sachsen	530.428.179,22	607.266.000,00	14,5	549.205.667,50	579.867.403,56	5,6
Sachsen-Anhalt	372.633.204,12	438.793.400,00	17,8	344.753.597,03	330.330.377,47	-4,2
Schleswig-Holstein	230.395.480,08	251.840.000,00	9,3	244.559.143,88	225.817.816,60	-7,7
Thüringen	295.587.770,27	338.516.000,00	14,5	282.347.376,90	276.506.841,60	-2,1
Summe	7.408.214.793,62	8.200.000.000,00	10,7	7.303.896.318,52	7.360.339.160,21	0,8

Über drei Viertel der ausgegebenen Gelder fließen in die Leistungsbestellung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), 13 % wurden für Leistungen außerhalb des SPNV ausgegeben (Busse, Anruftaxis usw.), 4,9% für Infrastrukturmaßnahmen und 1,6% für Managementaufwand.

Mit Reserven aus den Vorjahren in Höhe von 541,4 Mio. Euro standen dem Freistaat Bayern 2016 insgesamt 1,75 Mrd. Euro für den SPNV zur Verfügung. 941,1 Mio. Euro wurden für den SPNV ausgegeben zur Ableistung von 119 Mio. Zug- km (bestellt: 123 Mio. Zug- km), dazu rund 100 Mio. für Baumaßnahmen an Verkehrsanlagen des SPNV. 12,8 Mio. Euro wurden für das Management ausgegeben.

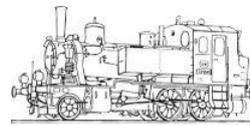
Noch nicht eingerechnet in die Bilanz ist die kurzzeitige Deckelung der Regionalisierungsmittel sowie deren Öffnung für die Verwendung von Maßnahmen außerhalb des SPNV.

## Flächendeckende Mangelscheinungen, krasse Fehleinschätzungen

Zugausfälle, Zugausfälle und immer wieder Zugausfälle. Nicht (aber auch) durch Klimaanlagen, nicht (aber auch) durch extrem auf Kante geprügelte Fahrzeug- und Personalumläufe. Vor allem haben die Bahnen – und nicht nur die Deutsche Bahn – ein massives Problem mit Personal, Fahrzeugen und Infrastruktur.

Immer wieder fallen wegen Personalmangels Züge aus, zuletzt beispielsweise auf der DB-Strecke zwischen den hessischen Städten Gießen und Hanau oder bei der nordhessischen Privatbahn Cantus. Aber auch in Berlin- Brandenburg, Mecklenburg- Vorpommern oder NRW wird der Fahrplan immer auf Nebenstrecken immer wieder auf ein Grundangebot rasiert, weil schlicht die Leute fehlen. Güterzüge stehen samt Lok tagelang in Nebengleisen größerer Bahnhöfe (so auch in Ansbach zu beobachten)

Für die dünne Personaldecke hatte unter anderem der frühere Bahnchef Rüdiger Grube gesorgt, der den stolzen Beruf zum Auslaufmodell erklärte. Grube hatte vor zwei Jahren in einem Interview gesagt, dass er spätestens im Jahr 2023 die ersten vollautomatisch fahrenden Züge erwarte. Daraufhin suchten sich nicht wenige Lokführer ein neues Betätigungsfeld, außerhalb der Bahn. Wer will denn schon seine Brötchen im Schleudersitz verdienen?



Der ehemalige Vorstandsvorsitzende hatte diese Äußerung in einem Moment des Zornes über streikende Lokführer getätigt, was nicht zum ersten Mal zeigt, daß Zorn der realistischen Beurteilung der Lage entgegensteht. Realistisch ist allenfalls die Aufnahme des automatischen Betriebes auf Nebenstrecken und Netzen von Nebenstrecken im avisierten Zeitraum. Wobei die Betonung auf „allenfalls“ liegt. Neben allen rechtlichen und auch – ja: ethischen! – Fragen wird es vor allem darauf ankommen, in welchem Umfang an den End-/ Knotenbahnhöfen die Spurpläne angepasst und gegen Fehlinterpretationen durch die Computertechnik resistent gemacht werden müssen und wie lange das wohl dauert. Erfahrungsgemäß gehen Infrastrukturausbauten überhaupt nicht schnell in Deutschland, und vor allem nicht bei der Deutschen Bahn.

Die Deutsche Bahn steuert gegen den Fachkräftemangel und will allein in diesem Jahr rund 1000 neue Lokführer einstellen und 500 Lehrlinge in eine dreijährige Ausbildung schicken. Im vergangenen Jahr waren es 400 Auszubildende und 800 neue Lokführer. Auch in den kommenden Jahren wird der Bedarf hoch bleiben, denn bis 2022 gehen auch noch rund 2200 Lokführer in den Ruhestand. Die Gewerkschaft EVG kritisiert die aus ihrer Sicht ungenügenden Ausbildungsbemühungen der zahlreichen Eisenbahnunternehmen. Ausnahmen wie die SBB Cargo oder die in Niedersachsen aktive Metronom-Bahn änderten nichts an dem Befund, dass eigentlich nur die Deutsche Bahn ausbilde und die anderen sich dann aus deren Fundus bedienen. Um den einzelnen Beschäftigten kann so schon mal ein heftiges Gezerre entstehen, etwa wenn Strecken neu vergeben werden und das Personal nicht zum neuen Betreiber wechseln will.

Für Fahrzeugengpässe dürfte neben vielen anderen Problemen auch eine Weisung der DB Fernverkehr sorgen, wonach bei schadhafte Wagen in IC- Zügen der alten Generationen die betreffenden Wagen nicht mehr ausrangiert, repariert und dann wieder eingereiht werden. Nein, viel einfacher: Die ganze Garnitur bleibt künftig stehen und geht erst nach Schadensbehebung wieder auf die Strecke. Sofern kein Reservezug zur Verfügung steht, fallen die entsprechenden Züge eben aus. Na und?

Damit noch nicht genug sorgte DB- Infrastruktur- Vorstand Pofalla Anfang August für „Furore“, indem er die bestehende Infrastruktur der Deutschen Bahn für ausreichend erklärte, um bis zu 20% mehr Züge hindurchschleusen zu können. Die Lösung hierfür sieht Herr Pofalla in ETCS – und möchte dafür gleichmal alle Signale und Stellwerke weg haben, um den Bahnverkehr kostengünstiger zu machen.

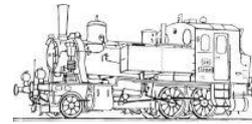
Die digitale Technik ETCS habe entscheidende Vorteile gegenüber herkömmlichen Anlagen: ETCS kommt ohne Signale an den Strecken aus. Das spart viel Geld bei Installation und Instandhaltung. Zudem kann ETCS bis zu 20 verschiedene Zugsicherungssysteme in Europa ersetzen, sodass grenzüberschreitender Verkehr einfacher wird. Was dabei nicht gesagt wird: Die Rückfallebene im Störfalle liegt im ETCS selber begründet. Hierzulande ist es Level 1, was nach konventioneller Lesart „Fahren nach ortsfesten Signalen mit PZB“ entspricht. Ein wirklich unabhängiges, autarkes System der Zugsicherung gibt es dann nicht mehr.

Um seinen Plan voranzubringen, will Pofalla jetzt erst einmal mit drei Vorzeigeprojekten dafür werben. Knapp drei Milliarden Euro hat er allein dafür schon veranschlagt. Realisierung bis 2025. Wichtig: Die ausgewählten Referenzstrecken müssen voll ausgelastet sein, um zeigen zu können, dass ETCS mehr Leistung auf die Schiene bringt.

Bereits ausgesucht ist eine S-Bahn-Linie in Hamburg. Als Demonstrations-Knotenpunkt soll zudem Stuttgart mit ETCS ausgerüstet werden. Eine wichtige Nord-Süd-Achse für den Fernverkehr wird derzeit gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium bestimmt; zur Auswahl stehen entweder die Magistrale Rotterdam-Genua (Rheinstrecke) oder Stockholm-Neapel (SFS Hannover - Würzburg).

Was an der Stelle auch nicht gesagt wird: Außerhalb von Knotenpunkten, und derer gibt es im deutschen Eisenbahnnetz reichlich, mag die neue Technik funktionieren und auch tatsächlich die erwarteten Steigerungen bringen. Sobald jedoch einer der zahlreichen Knotenpunkte erreicht wird, ist es Essig mit der schönen Steigerung. Das wissen die Fahr- und Fahrdienstleiterpersonale vor Ort, und eigentlich wissen es alle, aber Herr Pofalla weiß es nicht.

Um nicht falsch verstanden zu werden: Die Signal- und Zugsicherungssysteme der Deutschen Bahn haben ihre Stärken, sie haben aber vor allem auch ihre Grenzen. Eine der wesentlichen Grenzen ist der feste Raumabstand, den zu unterschreiten die LZB mit sehr viel Aufwand zuläßt,



die anderen Systeme hissen da die weiße Flagge. Die Lösung ist, letztendlich, ETCS. Aber dann bitte mit dem Ausbau der Infrastruktur und nicht mit deren weiterer Rasur!

## BÜ- Unfälle um 77% zurückgegangen seit 1994

Infolge der Modernisierung von Bahnübergangsanlagen (BÜ- Anlagen) aber auch deren Beseitigung ist die Zahl der BÜ- Unfälle im Zeitraum 1994 bis 2017 um 77% gesunken. 90% der aktuellen Unfälle gehen auf menschliches Versagen zurück, die übrigen 10% verteilen sich auf fehlerhafte Technik und ungeklärte Ursache.

Bei den 140 BÜ- Unfällen in 2017 (siehe nachstehende Tabelle) kamen 29 Menschen ums Leben, 157 wurden zum Teil schwer verletzt.

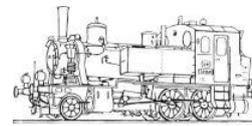
Sicherheitsberichte des Eisenbahn- Bundesamtes (EBA) gibt es erst seit 2007 und folglich auch Erfassung und Veröffentlichung der Unfallzahlen. Die Zahlen der Europäischen Eisenbahnagentur sind mit Vorsicht zu genießen, eine Fehleinschätzung der Behörde ist gar nicht so selten. Die Europäische Eisenbahn- Agentur (ERA) kommt auf folgende Zahlenreihe für technisch nicht gesicherte BÜ in Deutschland:

2010: 7.080  
 2011: 5.595  
 2012: 4.407  
 2013: 4.176  
 2014: 4.139  
 2015: 4.357  
 2016: 4.279

Anzahl Unfälle nach Art der Sicherung						
Jahr	Schranken	Halbschranken	Blinklichter	Lichtzeichen	Ohne technische Sicherung	Gesamt
1993	25	126	129		502	782
1994	13	117	136		362	628
1995	9	106	140		348	603
1996	19	111	138		295	563
1997	14	94	106		214	428
1998	19	110	98		256	483
1999	8	120	68	17	199	412
2000	6	99	67	21	180	373
2001	14	99	52	10	153	328
2002	9	71	52	24	138	294
2003	8	80	52	15	103	258
2004	7	81	45	8	106	247
2005	8	66	41	7	109	231
2006	8	81	37	9	96	231
2007	6	89	37	5	94	231
2008	12	65	37	9	84	207
2009	5	73	30	8	87	203
2010	1	88	38	5	92	225
2011	6	65	29	10	92	202
2012	6	70	27	12	78	193
2013	9	68	17	6	51	150
2014	8	69	22	1	71	171
2015	5	62	22	3	62	154
2016	7	66	23	2	42	140

Quelle: DB AG

(Quelle: BT Drucksache 19/3254, veröffentlicht im Internet)



## Entwicklung der Verspätungen

Verspätungen bei der Deutschen Bahn sind ein Reizthema in Deutschland. Mit Bundestagsdrucksache 19/3247 gab das Gremium Auskunft über eine kleine Anfrage von Linken und Bündnis 90/ Die Grünen zur Pünktlichkeit im Schienenpersonen- Fernverkehr (SPFV). Nachfolgend Auszüge:

### Gesamtentwicklung

Zeitraum	2012 Gesamtjahr	2013 Gesamtjahr	2014 Gesamtjahr	2015 Gesamtjahr	2016 Gesamtjahr	2017 Gesamtjahr	2018 Jan-Apr
Verspätungs- minuten	3.146.978	3.655.139	3.300.650	3.593.196	3.175.481	3.306.154	1.113.208
Pünktlichkeit	79,1%	73,9%	76,5%	74,4%	78,9%	78,5%	78,6%

*Die Verbesserung der Pünktlichkeit ist eines der obersten Ziele der DB Fernverkehr AG. Daher unternimmt die DB Fernverkehr AG seit Jahren große Anstrengungen auf diesem Gebiet, u. a. im Rahmen des konzernweiten Qualitätsprogramms Zukunft Bahn. Dadurch konnte die Pünktlichkeit von unter 75 Prozent im Jahr 2015 auf fast 79 Prozent in den Jahren 2016 und 2017 gesteigert werden.*

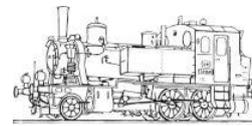
*Für 2018 sind weitere Maßnahmen geplant, um die Pünktlichkeit zu steigern. Eine Ursache für die schwankende Pünktlichkeit im Fernverkehr sind externe Ereignisse, die in verschiedenen Jahren einen unterschiedlich starken Einfluss auf die Betriebsqualität haben. 2017 haben beispielsweise die negativen Pünktlichkeitseffekte der Sturmtiefs Xavier und Herwart dazu beigetragen, dass trotz einer Vielzahl von Aktivitäten das Pünktlichkeitsziel verfehlt wurde.*

Im Folgenden wurden verschiedene Verspätungsursachen abgefragt, so z. B. netzbedingte Ursachen allgemein, davon wiederum Langsamfahrstellen (La), Baustellen (wobei es hier eine Überlagerung mit den La geben kann), Weichenstörungen, Signalstörungen, Stellwerksstörungen usw. Weiterhin wurden betriebliche Ursachen abgefragt: Warten auf Anschlusszüge, verspätete Bereitstellung und Zusatzhalte für den Zustieg/ Ausstieg von Reisenden und Personal, Schäden an Zügen, Loks und Wagen. Eine Einzelaufstellung erfolgt an dieser Stelle nicht.

## VAG Nürnberg: Gastspiele und neue Straßenbahnen

(fa) Seit 2016 lässt die Verkehrs- Aktiengesellschaft (VAG) Nürnberg ihre ältesten Straßenbahnmodelle bei dem in Leipzig ansässigen Unternehmen IFTEC generalüberholen. Wir berichteten im Journal V/2016 darüber. Inzwischen kann man vor allem auf der Linie 5 zwischen Worzeldorfer Straße und Tiergarten vermehrt die Neufahrzeuge gleichen Modelle der GT6N (Gelenk- Triebzug mit 6 Achsen, Normalspur) bewundern. Allerdings: Auf besagter Linie reichen die Platzkapazitäten der GT6N längst nicht mehr, vor allem im Wochenendverkehr. Und auch Pläne für die Netzerweiterung – Stichwort: Stadt- Umland- Bahn – sind mit dem vorhandenen Park an Straßenbahnzügen nicht mehr realisierbar. Also wird bei der VAG über eine Neubeschaffung von Straßenbahnfahrzeugen nachgedacht (Pressemitteilung „Tramreport“ vom 21.08.2018). Wie praktisch ist es da, derzeit am Markt erhältliche Fahrzeuge nicht nur zu präsentieren, sondern dem Straßenbahn- Publikum auch im Fahrgasteinsatz zugänglich zu machen. Gedacht getan: Die VAG lieh sich kurzerhand zwei Modelle aus – den Avenio T1 von Siemens, der seit vier Jahren in München unterwegs ist, und den Flexity- Classic aus dem polnischen Krakow.

Beiden Fahrzeugfamilien gleich und eigen ist ihre enorme Anpassungsfähigkeit an die Bedürfnisse des jeweiligen Betreibers, und das bezieht sich keineswegs nur auf die Zuglänge, sondern auch das Konzept selber. So ist der Avenio T1 München eine moderne Weiterentwicklung des in Nürnberg fahrenden GT8N. 38 ähnliche Garnituren werden in den nächsten Jahren auch in Bremen zum Einsatz kommen. Der Avenio Ulm weicht davon ab und ähnelt eher einer Niederflur- Version der Due-



wag- Züge: Herkömmlicher Drehgestellwagen in der Mitte, ergänzt um zwei Endmodule auf einem Drehgestell als Auflieger.

Den Flexity von Bombardier gibt es nicht in der GT- Ausführung, dafür in den Varianten mit Fahrwerksmodulen und Sänften (wie Combino) oder gleichfalls als klassische Duewag- Adaption in Niederflur. Zudem werden je nach Erfordernis beim Betreiber die Fahrwerke in der klassischen Drehgestellvariante mit herkömmlichen Radsätzen angeboten, aber auch als längsgekoppelte Doppelradpaare wie bei Siemens oder mit Einzelradantrieb wie bei der Stadler- Variobahn.

Beide Züge erreichten am Morgen des 14. August die Frankenmetropole und wurden auf einem nicht mehr genutzten und nur für solche Zwecke noch vorgehaltenen Stumpfgleis am Trafowerk in der Südstadt abgeladen. Während der Flexity umgehend den Weg ins Depot St. Peter antrat, erfuhr der Avenio einige Tests zur Bremse, Funknetzabdeckung, Weichensteuerung und vor allem zum „Lichtraum“ – worin die Kollisionsfreiheit des Fahrzeugs mit bestehender Infrastruktur und entgegenkommenden Fahrzeugen getestet wird. Dabei geht es nicht um das gesamte Nürnberger Netz, sondern nur um eine Teststrecke zwischen der Wendeschleife Gibitzenhof und der Wendeschleife am Dutzendeich.

Die in Ansbach ansässige TAB (Technische Aufsichtsbehörde) der Regierung Mittelfranken und das in Nürnberg ansässige Unternehmen LogoMotive begleiteten den Vorgang. Die TAB schickte am Vormittag des 24. August 2018 die Genehmigung für den Probetrieb des Avenio 2801 an die VAG. Für drei Stellen wurde aufgrund einer Unterschreitung des Lichtraums eine Geschwindigkeitsbeschränkung ausgesprochen.

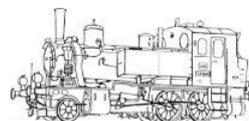
Am Samstag, 25. August 2018, konnten die beiden Gastfahrzeuge im Straßenbahn- Depot St. Peter besichtigt werden. Nach Fahrerschulungen nahm die VAG am Sonntag, 26. August, den probeweisen Fahrgastbetrieb auf der Teststrecke auf.



*Am frühen Samstagmorgen, 18. August 2018, präsentiert sich der Münchner Avenio 2801 am Abzweig der Wendeschleife Gugelstraße an der Christuskirche vor der Begegnung mit der Nürnberger Vario- Bahn zur Lichtraummeßfahrt. In der Nacht und der Nacht zuvor wurde die gesamte Teststrecke abgefahren, um mögliche Engstellen selbst auf der Teststrecke zu identifizieren. Resultat: Außer den bereits bekannten Stellen gab es keine neuen Einschränkungen (fa).*

## Bahnsteighöhen – eine Übersicht

Die FDP interessiert sich für die Bahnsteighöhen in Deutschland (Bundestagsdrucksache BT\_1903246). Dankenswerterweise gab es eine Übersicht.



Bundesland	Bahnsteighöhen							
	< 38 cm	38 cm	55 cm	76 cm	85 cm	96 cm	103 cm	Gesamt
Baden-Württemberg	241	253	381	322	7	79		1.276
Bayern	391	395	232	394		157		1.576
Berlin	0	2	6	37		118	47	210
Brandenburg	142	28	128	175		28	11	512
Bremen	1	4		22				27
Hamburg	0	1		19		61		81
Hessen	173	148	161	236	1	70		789
Mecklenburg-Vorpommern	61	42	161	18				282
Niedersachsen	59	72	157	358		1		647
Nordrhein-Westfalen	96	219	43	633		181		1.172
Rheinland-Pfalz	183	126	143	165				717
Saarland	46	8	45	20				119
Sachsen	226	96	305	26				653
Sachsen-Anhalt	97	124	212	68				501
Schleswig-Holstein	3	42	34	128		9		216
Thüringen	127	93	220	13				453
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.846</b>	<b>1.653</b>	<b>2.328</b>	<b>2.634</b>	<b>8</b>	<b>704</b>	<b>58</b>	<b>9.231</b>

Tabelle 1: Anzahl der Bahnsteige nach Bahnsteighöhen je Bundesland  
(Stand: 30. November 2017)

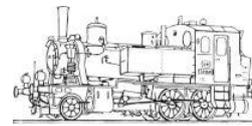
Insgesamt beinhaltet die Anfrage der FDP an die Bundesregierung 14 Fragen, auf die auch Antworten gegeben werden, aber die hier alle abzuhandeln würde den Rahmen sprengen. Aus dem Grunde entfällt an der Stelle auch eine Auflistung der Verspätungsentwicklung. In beiden Themengebieten gehen die Fragestellungen derart am Ziel vorbei, daß ich mir eine Niederschrift bzw. Kurzfassung schlicht und einfach schenke.

### Anteil DB und NE- Bahnen am Schienengüterfernverkehr (SGV)

SGV Betriebsleistung in Mio. Trkm	2012	2013	2014	2015	2016	2017	per April 2018
DB Cargo	167	159	154	148	141	140	45
NE-Bahnen	80	89	95	106	110	117	41

„Trkm“ steht hier für Trassenkilometer, wobei die tatsächlich erbrachten Kilometer hier angenommen werden, wozu man auch Zugkilometer sagen könnte. Leider wird mit dieser Größe nichts über die beförderten Tonnenkilometer ausgesagt.

(Quelle: Auch eine BT- Drucksache, die ich aber nicht mehr wiederfinde...)



## WOANDERS GELESEN

(fa) Irgendwo in Deutschland, im Sommer 2034 – aber es könnte ebenso ein anderes Jahr oder eine andere Jahreszeit sein. ICE 881 rollt, gezogen von zwei putzigen Rangierloks (mehr war halt nicht verfügbar), gegen Mitternacht in Nürnberg Hbf auf Gleis 9 ein und endet vorzeitig, die geplante Weiterfahrt nach München Hbf findet gar nicht mehr statt. Eigentlich hätte der Zug hier über vier Stunden vorher Station machen müssen. Es dauert noch ein paar Minuten, bis irgendjemand endlich die Türfreigabe trifft. Und dann spielen sich in den Einstiegsräumen und auf dem Bahnsteig unglaubliche Szenen ab: Hunderte Fahrgäste, überhitzt, dehydriert und mit knallroten Gesichtern, purzeln aus dem Zug. Fertig, am Ende ihrer Kräfte. Rasch zusammengetrommelte Helfer verteilen Wasser. Irgendwo findet sich auch medizinisches Personal, denn einigen wenigen Menschen geht es nicht so gut.

Die Irrfahrt des ICE 881 liest sich wie aus Murphys Tagebuch, oder: Wenn die Katastrophe einmal ihren Lauf nimmt, gibt es nichts, was sie aufhält. Ein Triebkopf gab komplett den Geist auf. Bei über 35°C Außentemperatur war der verbleibende Triebkopf nicht in der Lage, die Klimaanlage sicher zu versorgen, so daß diese dann ebenfalls versagten. Wegen der entstandenen Verspätung mußte die Fuhre immer wieder auf den „Rand“ (also auf ein Überholgleis) und kurz hinter Markt Einersheim war es dann soweit: Der zweite Triebkopf fiel auch noch aus, damit brach auch die bordeigene Energieversorgung endgültig zusammen und bis zwei Abschlepploks gefunden waren – war es dunkel, in jeder Hinsicht...

Was dem geneigten Leser auf merkwürdige Weise bekannt anmutet, findet ein (für heutige Verhältnisse) vollkommen unerwartetes Presseecho am nächsten Morgen! Menschen auf dem Krankenbett in der Beobachtungsstation des Klinikums Nord – erschöpft, aber glücklich. Menschen in der Hotellobby – gut gelaunt beim Frühstück und das Versprechen abgebend, sich in Deutschland nur noch mit genügend Wasservorräten in einen Zug zu trauen...

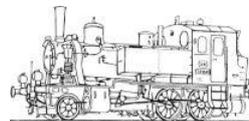
Was der geneigte (heutige) Leser nicht weiß: Die Fahrgäste des gestrandeten ICE881 wurden Zeuge eines einzigartigen Zeugnisses aus dem UNESCO- Weltkulturerbe – der Verspätung bei der Deutschen Bahn!

Streng genommen handelt es sich bei den Verspätungen um ein sogenanntes „Immaterielles Kulturerbe“, deren Liste allein für Deutschland nicht ohne ist. Bei immateriellem Kulturerbe handelt es sich laut UNESCO- Definition um ein traditionelles Brauchtum, das sich regional und überregional entwickelt hat, einmalig ist, von den Menschen gepflegt und über die Generationen weitergegeben wird.

Liebe Freunde der Sonne – die Verspätungen der Deutschen Bahn und ihrer beiden Vorgänger Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn haben vor allem meine Generation und höher ausgiebig gepflegt. Wir haben uns immer wieder in die Züge gestürzt, sind einen eher gefahren und waren trotzdem nicht pünktlich zum Termin, haben auf zugigen Bahnsteigen herumgehungen. Dabei sind durchaus regionale Besonderheiten zu beobachten: Sichtanschlüsse in Treuchtlingen, Stehen an der „Klagemauer“ zu Leipzig, warten an der grundsätzlich gesperrten Einfahrt in Augsburg Hbf und dergleichen mehr. Und weil diese Form der Zeitgestaltung wenigstens für entwickelte Industrieländer einmalig ist und über die Generationen mit Hingabe weiter gepflegt wird, weil Menschen anderer Länder mit funktionierender Eisenbahn sich so etwas beim besten Willen nicht vorstellen können... Deshalb mußte die Verspätung bei der Deutschen Bahn Weltkulturerbe werden!

Den ursprünglichen Denkansatz gibt es hier zu lesen:

<https://www.sueddeutsche.de/muenchen/verkehr-stau-sollte-als-immaterielles-unesco-weltkulturerbe-gelten-1.4072909>



## KURZ NOTIERT

152 Millionen: VAG befördert immer mehr Fahrgäste - Plus von zwei Millionen: Die städtischen Verkehrsbetriebe meldeten am 02. Juli 2018, dass sie die Zahl ihrer Fahrgäste im vergangenen Jahr um zwei auf 152 Millionen steigern konnten. Das geht aus dem neuen Geschäftsbericht 2017 hervor. Die Verkehrserlöse erhöhten sich demnach um 4,4 Prozent auf 147,2 Millionen Euro.

Mit der VAG-Tarifreform von 2016 und der Einführung eines Stadttarifs, womit vor allem treue Kunden (also Zeitkartenbesitzer) belohnt werden sollten, konnte somit mehr auch für eine preisliche Attraktivität des innerstädtischen SPNV getan werden. So wurde der Preis für das 9-Uhr-Abo im Stadtgebiet um zehn Euro (oder 21 Prozent) auf 37 Euro im Monat gesenkt. Schülerkarten kosteten derzeit 26,70 (Sekundarstufe I) oder 36,80 Euro (Sekundarstufe II).

Anderen Kommunen folgend, hat der VGN nun auch ein Semesterticket. Es ist solidarfinanziert (über eine Abgabe von derzeit 72 Euro aller Studierenden plus freiwilliges Zusatzticket für 202,50 Euro) und ermögliche Mobilität im gesamten Verbundgebiet für 46,75 Euro pro Monat. Der Preisvorteil bei einem Firmen-Abo betrage 23 Prozent gegenüber dem Jahres-Abo.

Die Zahl der Abonnenten habe sich seit 2016 um 26,6 Prozent oder 10 550 neue Nutzer verbessert. Vor Jahresfrist hatte sich der Streit vor allem um die deutliche Erhöhung der Einzelfahrscheine entzündet, darüber wurde aber vergessen, daß es neben dieser zahlreiche günstigere Fahrkarten auch für Wenig- und Spontanfahrer gibt.

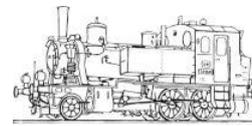
Das Jahresergebnis fiel besser aus als geplant, wies aber noch 69,8 Millionen Euro (Vorjahr: 58,9 Millionen Euro) Verlust aus. Die VAG beschäftigte 2017 1758 Mitarbeiter (Vorjahr: 1769) und 31 Auszubildende (32).

Gute Nachricht für Fahrgäste im Bahnland Bayern: Der Freistaat Bayern finanziert an sieben kleineren bayerischen Knotenbahnhöfen der DB Station&Service AG die Ausrüstung mit dynamischen Fahrgast-Informationsanlagen. Es handelt sich dabei um die Bahnhöfe Eichstätt, Gunzenhausen, Hergatz, Mindelheim, Neuenmarkt-Wirsberg, Neufahrn (Niederbayern) und Siegeldorf. „Der zufriedenste Fahrgast ist der, der auch bestens informiert wird“, begründet Bayerns Verkehrsstaatssekretär Josef Zellmeier, der auch Aufsichtsratsvorsitzender der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) ist, das freiwillige Engagement der Staatsregierung. „Gerade an Knotenbahnhöfen ist der Informationsbedarf besonders hoch, weil sich hier neben den Ein- und Aussteigern auch die Umsteiger orientieren müssen“, so der Staatssekretär. Für das Informations-Upgrade im bayerischen Bahnnetz rechnet Zellmeier mit einem Investitionsbedarf im unteren einstelligen Millionenbereich. Das Bayerische Verkehrsministerium wird hierfür Mittel aus dem gestern beschlossenen Zusatzprogramm zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs im Freistaat bereitstellen.

Böschungsbrand mit Folgen: Ein Böschungsbrand südlich des Bahnhofes Siegburg/ Bonn hinterließ am Nachmittag des Dienstag, 07. August 2018, in der nahegelegenen Siedlung „Am Brückberg“ eine Schneise der Zerstörung. Aus bisher ungeklärter Ursache hatte sich die infolge der wochenlang anhaltenden Hitzewelle in Deutschland staubtrockene Vegetation am östlichen Bahndamm entzündet. Begünstigt durch dicht und hoch stehende Bäume hatte das Feuer rasend schnell auf die in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Grundstücke und Häuser übergegriffen. Bis zu 9 Häuser brannten teilweise bis vollständig aus, 32 Menschen wurden teils schwer verletzt. Feuerwehr und Rettungskräfte waren mit einem Großaufgebot vor Ort und brachten den Brand erst in den späten Abendstunden zum Erlöschen.

Die ICE- Strecke konnte am Mittwochmorgen wieder für den Betrieb freigegeben werden, auf der Hauptstrecke Köln – Siegen konnte der Betrieb erst am Freitag wieder aufgenommen werden. Erste Meldungen, Funkenflug eines vorbeifahrenden ICE hätte das Feuer verursacht, wurden später relativiert. Brandermittler und Staatsanwaltschaft suchen nach wie vor nach der Ursache. Die Deutsche Bahn stellte eine Soforthilfe von 500.000 Euro zur Verfügung.

Zugausfälle im Norden durch „Nadine“: Gewittertief "Nadine" ist mit orkanartigen Böen im Laufe des Donnerstag, 09. August 2018, über Deutschland hinweggefegt. Menschen wurden durch umgestürzte Bäume verletzt. Es kam zu Ausfällen beim Bahnverkehr. Windgeschwindigkeiten bis zu 140 Stundenkilometern, gesperrte ICE-Trassen und ausgefallene Flüge - Gewittertief "Nadine" ist mit orkanartigen Böen über Deutschland hinweggefegt. Mehrere Menschen wurden durch umgestürzte Bäume verletzt. Zentrale Verkehrsstrecken waren betroffen. Besonders heftig war der Sturm am



Donnerstag im Raum Hannover und an der Nordsee. An der Küste seien Windgeschwindigkeiten von bis zu 140 Stundenkilometern gemessen worden.

Bis zum Freitagmorgen waren die ICE-Trassen Hannover-Hamburg-Kiel, Bremen-Hamburg sowie Osnabrück-Löhne gesperrt. Wie lange die Störungen andauern würden, war zunächst noch unklar. Auf den übrigen Fernverkehrsstrecken würden die Züge teilweise umgeleitet. Auch im Regionalverkehr sollten sich Fahrgäste auf Ausfälle und Verspätungen einstellen.

Für gestrandete Zugreisende stellte die Deutsche Bahn in der Nacht an mehreren Bahnhöfen wie Dortmund, Hamm/Westfalen, Hannover, Braunschweig und Berlin Aufenthaltzüge bereit. Auch die Strecken des Bahnbetreibers Metronom waren von dem Unwetter betroffen. Am Freitagmorgen sei zumindest die Strecke des RE 2 (Göttingen-Hannover-Uelzen) wieder komplett freigegeben worden.

In der Region war vor allem die S4 zwischen Nürnberg und Ansbach betroffen. Gegen 18.30 war ein Baum bei Heilsbronn auf die Strecke gefallen und hatte die Oberleitung eingerissen. Zwei Stunden später war der betroffene Abschnitt wieder eingeschränkt befahrbar.

Verlängerung des Probebetriebs Gotteszell – Viechtach: Die Linie Gotteszell – Viechtach wurde am 12.9.2016 für einen Probebetrieb reaktiviert. Der Probebetrieb war zunächst für eine Dauer von 2 Jahren vorgesehen und sollte ursprünglich am 11.9.2018 enden. Dieser Probebetrieb soll nunmehr jedoch durch das hier veröffentlichte Verfahren ab dem 12.9.2018 für 1 Jahr bis zum 11.9.2019 fortgeführt werden.

*Die BEG beabsichtigt, die Leistungen auf der o.g. Strecke für die Dauer des verlängerten Probebetriebs vom 12.9.2018 bis zum 11.9.2019 im Rahmen einer Notmaßnahme im Sinne des Art. 5 Abs. 5 der VO 1370/2007 an. Die Länderbahn DLB / Regentalbahn GmbH, Bahnhofplatz 1, 94234 Viechtach, zu vergeben. Diese Vorgehensweise ist nach Auffassung der BEG zulässig, da ohne die Notmaßnahme eine unmittelbare Gefahr einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes bestünde. (Quelle: [ted.europa.eu] 2018/S 152-348430)*

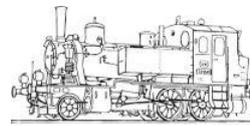
Der ursprünglichen Planung, den Probebetrieb um drei Jahre über den 11. September 2018 hinaus zu verlängern steht diese Mitteilung nicht entgegen. Nur werden die übrigen 2 Jahre Verlängerung in ein ordentliches Vergabeverfahren eingebunden.

Stellwerk Lohr wird wieder besetzt: Nach einer Meldung auf DSO wird das Fahrdienstleiterstellwerk in Lohr wieder besetzt. Der Zeitpunkt steht noch nicht fest.

Mal wieder – Reaktivierung der Fränkischen Höllentalbahn ins Auge gefaßt: Auf Initiative der Thüringischen Landesregierung wird derzeit beim südlichen Nachbarn Bayern zum wievielten Male eigentlich um eine Reaktivierung des reichlich 8 Kilometer langen Abschnittes der Fränkischen Höllentalbahn zwischen Blankenstein (Thüringen) und Marxgrün (Oberfranken) ersucht. Die Anliegergemeinden reagierten vorsichtig positiv. Bayerns neuer MP Söder verwies darauf, daß DB Netz „das wohl nicht wolle“. Was im Prinzip den Unwillen der Bayerischen Staatsregierung an einer sinnvollen Reaktivierungsmaßnahme unterstreicht. Was aber auch angesichts der inzwischen geschaffenen Fakten völlig nachvollziehbar ist. Die ehemalige Anschlußstelle Marxgrün ist heute nur noch ein Haltepunkt. Jegliche Aktivitäten zur Rückführung in den alten Zustand kosten einfach nur Geld und der Erfolg ist ungewiß.

ICE4- Probeeinsatz auf der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/ Main: Zwischen Mitte September und Anfang November 2018 wird es Meldungen auf DSO zufolge zu einem Probebetrieb einer ICE4-Garnitur auf der Schnellfahrstrecke zwischen Köln und Frankfurt kommen. Dabei sind die Testbetriebe festen Zugumläufen zugeordnet – ICE 913 Dortmund – Stuttgart (Dortmund ab 5:50 Uhr/ Köln- Deutz Tief ab 7:13 Uhr/ Frankfurt Flughafen Fern ab 8:09/ Stuttgart Hbf an 9:24 Uhr) und ICE 914 Stuttgart – Dortmund (Stuttgart Hbf ab 10:41 Uhr/ Frankfurt Flughafen Fern ab 11:55 Uhr/ Köln-Deutz Tief ab 12:51 Uhr/ Dortmund an 14:03 Uhr).

Mehrwertsteuersatz für Bahnfahrkarten von 19% auf 7% senken! Das ist ein Wunsch der Partei „Bündnis 90/ Die Grünen“ vom 23.08.2018. Hintergrund ist die Steigerung auch der preislichen Attraktivität des Bahnverkehrs vor dem Hintergrund der Einhaltung der Klimaschutzziele bis 2020 und darüber hinaus. Wie konkret der Ansatz ist, z. B. ob es hierzu bereits einen Entschließungsantrag im Bundestag gibt, ist nicht bekannt. Der normale Mehrwertsteuersatz in Deutschland beträgt 19%. Es gibt Artikel und Dienstleistungen, die einen reduzierten MwSt-Satz von 7% haben (diese 7% sind historisch bedingt: Bei der Einführung des (aktuellen) reduzierten MwSt.-Satzes lag der volle MwSt.-Satz bei 14%, 7% sind also eine Steuererleichterung um die Hälfte). Diese Artikel und Dienstleis-

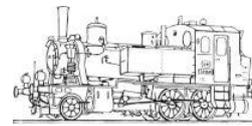


tungen beinhalten unter anderem Ackerbau und Viehzucht, kulturelle und gemeinnützige Dienstleistungen, Schwimmbäder, ÖPNV innerhalb einer Gemeinde oder unter 50 km, Hotel-Logis, und die damit verbundenen Waren. Fernverkehr ist nach Meinung des Finanzministers kein förderungsfähiges Grundbedürfnis. Hierdurch würde Fernverkehr steuerlich mit dem ÖPNV und anderen Gütern der Grundversorgung gleichgestellt. Damit besteht die mehr als nur theoretische Möglichkeit, dass die öffentliche Hand hier in eine Garantenstellung gelangt. Mit anderen Worten: Fahrgastverbände, Regionen und einzelne Orte könnten vom Bund und seinen untergeordneten Strukturen verlangen, die Grundversorgung auch dort zu garantieren, wo die Bahn sie aus finanziellen oder praktischen Gründen nicht realisiert. Den Finanzminister würde das etwa eine halbe Milliarde kosten.

Zugausfälle wegen Personalmangels: Auf den Strecken Northeim – Bodenfelde und Goslar – Bad Harzburg kommt es zwischen dem 1. September und Mitte Oktober an Wochenenden und in den lastschwachen Zeiten zu Zugausfällen und Einrichtung von Ersatzverkehren mit Bussen. Grund: Personalmangel.

Go-Ahead erhält Zuschlag im Vergabeverfahren E-Netz Allgäu: Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) und das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg haben am 3. August den Zuschlag an die Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH erteilt. Der Auftrag umfasst etwa 2,6 Millionen Zugkilometer im Jahr, davon rund 2 Millionen in Bayern. Mit dem Betreiber wird ein Verkehrsvertrag über 12 Jahre geschlossen – von Ende 2021 bis Ende 2033. Ursprünglich war die Betriebsaufnahme zeitgleich mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs im Dezember 2020 vorgesehen; im Verfahrensablauf kam es allerdings zu Verzögerungen. Go-Ahead betreibt zukünftig Strecke München – Buchloe – Memmingen – Kißlegg – Hergatz – Lindau Insel – Lindau-Reutin / Wieder Direktverbindung München – Memmingen – Lindau. Die Relation München – Memmingen wird sich infolge der Elektrifizierung um 30 Minuten beschleunigen. Zum Einsatz sollen vierteilige Flirt3 von Stadler kommen.





**BOCKERLAS TIPP:**

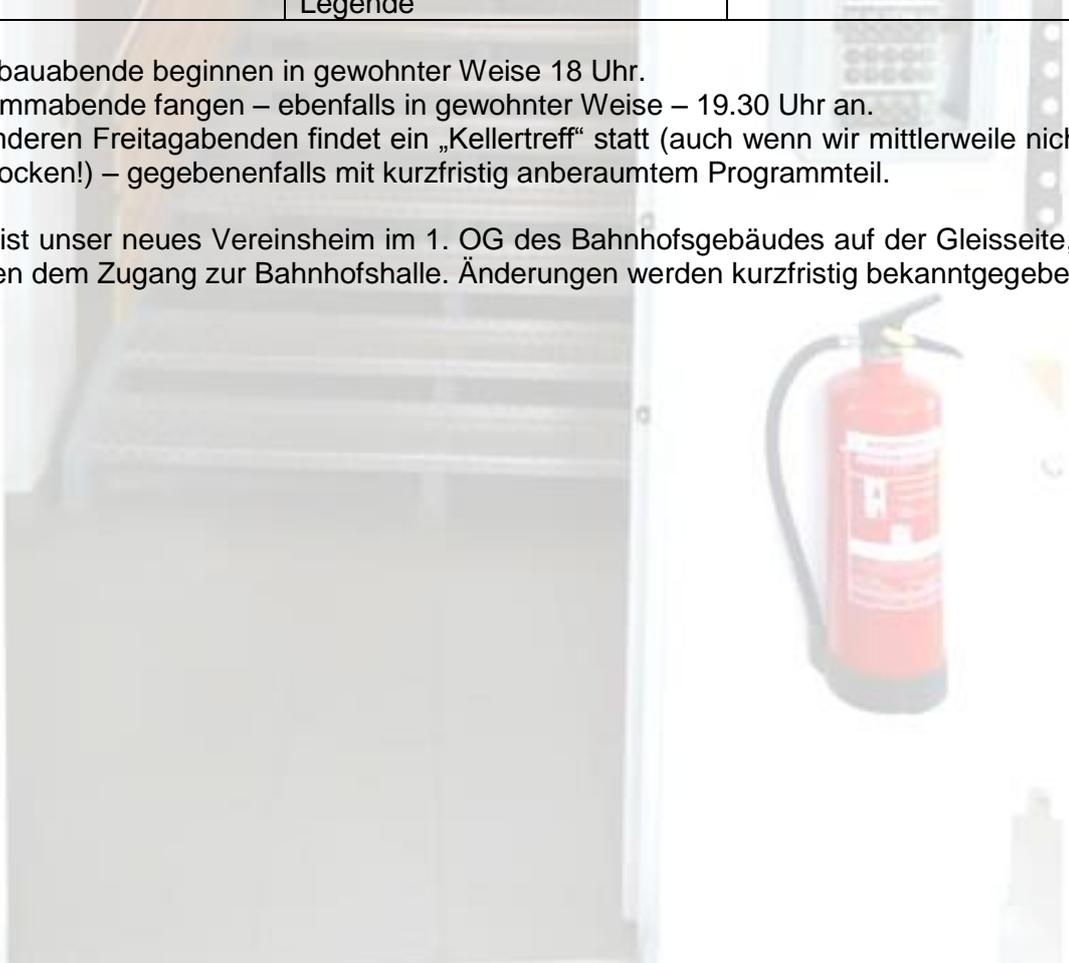
„Bockerla“ – das ist unser Maskottchen, das ist die 70 083, welche hier in Ansbach und Umgebung über viele Jahre treu ihren Dienst tat. Und diesmal empfiehlt es – das Maskottchen – in allererster Linie kundzutun, was wir selber in den kommenden Wochen und Monaten vorhaben. Wohlan, so sei es, gehen wir also mit gutem Beispiel voran und zeigen, was wir bis Ende Oktober so bieten:

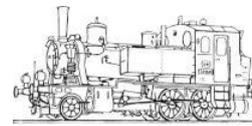
# Ansbacher Eisenbahn-Freunde e.V.

Freitag, 07. September 2018	<i>Modellbauabend</i>	
Freitag, 14. September 2018	3. Vorbereitungsabend zum Tag der offenen Tür	Reinhold Fröhlich
Freitag, 21. September 2018	<i>Modellbauabend</i>	
Freitag, 28. September 2018	Bilder des Jahres 2018	Hans Peter Krupp
Freitag, 05. Oktober 2018	Kellertreff + Modellbau (Vorbereitung TdoT)	
Freitag, 12. Oktober 2018	Bilder (nicht nur) von der Inno-Trans 2018	Frank Augsburg
Freitag, 19. Oktober 2018	<i>Modellbauabend</i>	
Freitag, 26. Oktober 2018	„Die E18“ – Porträt einer Ellok-Legende	Thomas Fenn

Die Modellbauabende beginnen in gewohnter Weise 18 Uhr.  
 Die Programmabende fangen – ebenfalls in gewohnter Weise – 19.30 Uhr an.  
 An allen anderen Freitagabenden findet ein „Kellertreff“ statt (auch wenn wir mittlerweile nicht mehr im Keller hocken!) – gegebenenfalls mit kurzfristig anberaumtem Programmteil.

Treffpunkt ist unser neues Vereinsheim im 1. OG des Bahnhofsgebäudes auf der Gleisseite, ca. 10 Meter neben dem Zugang zur Bahnhofshalle. Änderungen werden kurzfristig bekanntgegeben.





## AEF- VORAUSSCHAU

Ansbacher  
Eisenbahn-Freunde e.V.



**Freitag, 30. November 2018**  
19.30 Uhr Vortrag: 90 Jahre Rheingold

**Samstag, 1. Dezember 2018**  
10.00 Uhr bis 17.00 Uhr  
Tag der offenen Tür

**Sonntag, 2. Dezember 2018**  
10.00 Uhr bis 17.00 Uhr  
Tag der offenen Tür

Vereinsheim der Ansbacher Eisenbahn-Freunde e.V.  
im Bahnhof Ansbach  
(Zugang von der Gleisseite durch die Glasür ca. 10m rechts neben dem  
Eingang zur Bahnhofshalle – Eingang ist beschildert)

[www.eisenbahnfreunde.ansbach24.de](http://www.eisenbahnfreunde.ansbach24.de)

## MODELLBAHNAUSSTELLUNG FÜRTH



### MODELLBAHNAUSSTELLUNG

in Zusammenarbeit mit  
infra fürth - DB Museum - Museum für Kommunikation Nürnberg  
Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn



**Fürther Eisenbahnclub e.V.**  
Fuchsstraße 33 • 90768 Fürth  
Mail: [fec.ev@gmx.de](mailto:fec.ev@gmx.de) • [www.fec-fürth.de](http://www.fec-fürth.de)



**Wir bedanken uns für die Unterstützung bei:**

Stadt Fürth • infra fürth verkehr gmbh • DB Museum Nürnberg

Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn

Museum für Kommunikation Nürnberg

Lehneis Kutschfahrten • BRK-Katastrophenschutzzentrum Fürth

**Samstag, 22. September, von 10 bis 18 Uhr**

**Sonntag, 23. September, von 9 bis 17 Uhr**

im Omnibusbetriebshof der infra fürth verkehr  
Humblerstraße 21 • 90763 Fürth

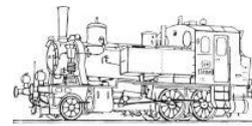


Diverse fränkische Modellbahnanlagen • der original Adler • Café • historischer MAN-Bus  
Pendelverkehr mit zwei historischen Bussen vom HBF Fürth zur Halle  
Rundfahrten mit der historischen Postkutsche durch die Südstadt



Eintritt: Erwachsene 5 € • Kinder (bis 16 Jahre) 2,50 € • Familienkarte (2 Erw. + Kinder) 10 €

Fürther Eisenbahnclub e.V. • Fuchsstraße 33 • 90768 Fürth • Mail: [fec.ev@gmx.de](mailto:fec.ev@gmx.de) • [www.fec-fürth.de](http://www.fec-fürth.de)



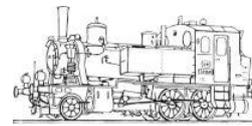
## DGEG WÜRZBURG



Mittwoch, 3. Oktober  
Türöffnertag mit der Maus



Am Tag der Deutschen Einheit 2018 veranstalten das Würzburger Eisenbahnmuseum und „Die Sendung mit der Maus“ einen Türöffnertag. Alle kleinen und großen Freunde der Eisenbahn wie auch der Maus, des Elefanten und der Ente oder der Sendung sind herzlich eingeladen. Das Eisenbahnmuseum Würzburg befindet sich ungefähr 500 m nordöstlich der Station Würzburg- Zell.



## DAMPFBahn FRÄNKISCHE SCHWEIZ



*Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V.*  
*Museumsbahn Ebermannstadt - Behringersmühle*

Betriebstage 2018			
Datum	Zugart	Datum	Zugart
1. Mai	Dampf	1. August	Dampf
6. Mai	Diesel	5. August	Dampf
10. Mai	Dampf	8. August	Dampf
13. Mai	Diesel	12. August	Dampf
20. Mai	Dampf	15. August	Dampf
21. Mai	Dampf	19. August	Diesel
27. Mai	Diesel	26. August	Dampf
31. Mai	Diesel	2. September	Diesel
3. Juni	Dampf	9. September	Dampf
10. Juni	Diesel	16. September	Diesel
17. Juni	Dampf	23. September	Diesel
24. Juni	Diesel	30. September	Dampf (Erntedankfest)
1. Juli	Diesel	3. Oktober	Dampf
8. Juli	Dampf / Bahnhofsfest	7. Oktober	Diesel
15. Juli	Diesel	14. Oktober	Diesel
22. Juli	Diesel	21. Oktober	Diesel
29. Juli	Dampf	28. Oktober	Diesel

Erläuterung zu den Betriebstagen:

An den Dampfbetriebstagen verkehren die ersten beiden Zugpaare mit einer Dampflok (Bauart ELNA 6 oder Floxemam). Das letzte Zugpaar (Zug 25/26) am Nachmittag wird in der Regel mit einer historischen Diesellok der Baureihe V36 bespannt. Die Züge bieten Ihnen bis zu 400 Sitzplätze. Im Buffetwagen der Dampfzüge bieten wir kleine Speisen und Getränke an.

An Dieseltagebetriebstagen kommt bei allen Zügen eine Diesellok der Baureihe V36 (Baujahr 1939/40) oder Köf II (Baujahr 1954) zum Einsatz. Der Buffetwagen wird an diesen Tagen nicht bewirtschaftet.

An diesem Tag Sonderveranstaltung mit erweitertem Betrieb, erweitertem Fahrplanangebot mit zusätzlicher Fahrt um 12 Uhr ab Ebermannstadt und 13 Uhr ab Behringersmühle. Über weitere Details informieren Sie rechtzeitig in der Presse und online sowie über unseren Newsletter, zu dem Sie sich unter "Kontakt" anmelden können.

© Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V.

### Abfahrtszeiten der Züge:

Zug 9	Zug 19	Zug 25		Station		Zug 12	Zug 22	Zug 26
10.00	14.00	16.00	ab	Ebermannstadt	an	11.45	15.45	17.45
10.05	14.05	16.05	an	Gasseldorf (*)		11.27	15.27	17.27
10.10	14.10	16.10	an	Streitberg	an	11.22	15.22	17.22
10.17	14.17	16.17	an	Muggendorf	an	11.15	15.15	17.15
---	---	---	an	Burggailenreuth (x)	an	---	---	---
10.27	14.27	16.27	an	Goßweinstein	an	11.05	15.05	17.05
10.45	14.45	16.45	an	Behringersmühle	ab	11.00	15.00	17.00

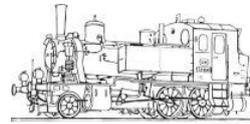
(\*) Bedarfshaltestelle Gasseldorf: Halt nur auf Verlangen, bitte machen Sie sich dem Zugpersonal bemerkbar

(x) Haltepunkt Burggailenreuth wird aus betrieblichen Gründen derzeit nicht bedient

Hinweis: Die genannten Abfahrtszeiten gelten nur an normalen Betriebstagen. Bei Sonderveranstaltungen können geänderte Abfahrtszeiten gelten. An den Unterwegsstationen Gasseldorf, Streitberg, Muggendorf und Goßweinstein kann sich die Abfahrtszeit um bis zu 10 Minuten verzögern.

© Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V.

(Quelle: Internetauftritt der DFS)



## MAINSCHLEIFENBAHN SELIGENSTADT – VOLKACH

# Mainschleifenbahn Fahrplan 2018

Fahrkarten nach DB/VVM/VGN Tarif werden in der MSB nicht anerkannt. Es gilt ein besonderer Fahrpreis.  
 Fahrkarten sind an den Betriebstagen im Zug und am Bahnsteig in Volkach-Astheim erhältlich. Kein Vorverkauf Stand: 31.10.2017  
gültig vom 01. Mai bis 28. Oktober 2018

Zubringerzüge:	MSB 01	MSB 03	MSB 05	MSB 07
Würzburg Hbf ab	10:07	12:07	14:07	16:07
Seligenstadt DB an	10:19	12:19	14:19	16:19
Schweinfurt Hbf ab	10:19	12:19	14:19	16:19
Seligenstadt DB an	10:37	12:37	14:37	16:37
Übergang vom DB-Bahnhof Seligenstadt zum MSB Haltepunkt				
Seligenstadt MSB	10:45	12:45	14:45	16:45
Prosselsheim	10:50	12:50	14:50	16:50
Elsenheim	10:57	12:57	14:57	16:57
Escherndorf-Vogelsburg	11:00	13:00	15:00	17:00
Volkach-Astheim	11:10	13:10	15:10	17:10

jeder Sonntag und gesetzliche Feiertag in Bayern vom 01. Mai bis 28. Oktober	MSB 01 bis MSB 08
zusätzlich jeden Samstag vom 15. September bis 27. Oktober	MSB 03 bis MSB 08

gesetzliche Feiertage 2018 in Bayern:  
01.05, 10.05, 21.05, 31.05, 15.08, 03.10,

	MSB 02	MSB 04	MSB 06	MSB 08
Volkach-Astheim	12:00	14:00	16:00	17:45
Escherndorf-Vogelsburg	12:10	14:10	16:10	17:55
Elsenheim	13:14	14:14	16:14	17:58
Prosselsheim	12:20	14:20	16:20	18:05
Seligenstadt MSB	12:25	14:25	16:25	18:10
Anschlusszüge: Übergang vom MSB Haltepunkt zum DB-Bahnhof Seligenstadt				
Seligenstadt DB ab	13:19	15:19	17:19	18:19
Würzburg Hbf an	13:37	15:37	17:37	18:37
Seligenstadt DB ab	12:37	14:37	16:37	18:38
Schweinfurt Hbf an	12:51	14:51	16:51	18:51

Wir sind auch in der App DB Navigator zu finden!  
www.bahn.de/navigator

Alles Weitere erfahren Sie bei unserem Personal sowie unter:  
[www.mainschleifenbahn.de](http://www.mainschleifenbahn.de)

### vorläufiger Fahrplan!

Eisenbahnverkehrsunternehmen:  
Pfalzbahn GmbH, Frankenthal

Es gelten die Beförderungsbedingungen und Tarife der Mainschleifenbahn.

## Mainschleifenbahn Fahrpreise

gültig ab 01.05.2018

Fahrkarten nach DB/VVM/VGN Tarif werden in der MSB nicht anerkannt. Es gilt ein besonderer Fahrpreis.  
 Fahrkarten sind an den Betriebstagen im Zug und am Bahnsteig in Volkach-Astheim erhältlich. Kein Vorverkauf

		Normalpreis	DB-Ermäßigung***
<b>Hin- und Rückfahrt</b> <i>Hin- und Rückfahrt auf gesamter Strecke</i>	Familie*	19,00 €	17,00 €
	Erwachsener	8,00 €	7,20 €
	Kind **	4,00 €	3,60 €
<b>Einzelfahrt</b> <i>einfache Fahrt auf gesamter Strecke</i>	Familie*	11,00 €	10,00 €
	Erwachsener	4,50 €	4,00 €
	Kind **	3,00 €	2,70 €
<b>Kurzstrecke</b> <i>bis zu 2 Stationen in eine Richtung</i>	Familie*	6,50 €	5,90 €
	Erwachsener	3,00 €	2,70 €
	Kind **	1,50 €	1,30 €

Informationen zu Reservierungen und Sonderfahrten für Reisegruppen ab 20 Personen haben wir auf unserer Homepage für sie zusammengestellt.

Fahrräder werden in unserem Gepäckabteil kostenfrei transportiert.  
Fahrradmitnahme begrenzt möglich

#### Hinweise zu unseren Tarifen:

*Familie	2 Erwachsene und eigene Kinder und Enkelkinder bis einschließlich 14 Jahre (Familienkinder).
**Kind	Den ermäßigten Fahrpreis erhalten Kinder von 7 bis 14 Jahre sowie Schwerbehinderte ab 50%GdB gegen Vorlage des SB-Ausweises, es erfolgt keine kostenlose Beförderung der Begleitperson. Diese zahlt den Normalpreis. Kinder bis 6 Jahre fahren frei.
**DB-Ermäß.	DB-Ermäßigung erhalten Fahrgäste gegen Vorlage einer tagesaktuellen Fahrkarte (DB/VVM/VGN) zu einem Halt der Mainschleifenbahn (Anreise mit dem ÖPNV zur MSB).

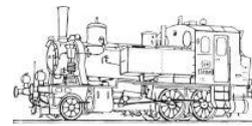
Unseren aktuellen Fahrplan finden Sie in unserem Flyer sowie unter:  
[www.mainschleifenbahn.de](http://www.mainschleifenbahn.de)

Wir sind auch in der App DB Navigator zu finden!  
www.bahn.de/navigator

Es gelten die Beförderungsbedingungen der Mainschleifenbahn.

Eisenbahnverkehrsunternehmen:  
Pfalzbahn GmbH, Frankenthal

(Quelle: Internetauftritt der Mainschleifenbahn)



## KULTURBAHNHOF OTTENSOO

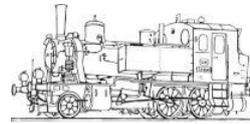


(Quelle: Internetauftritt des Kulturbahnhofs Ottensoo)

### BEM NÖRDLINGEN

<b>Fahrt 812S</b>	<b>Sa., 22.09.2018</b>	<b>“Deutsches Museum”</b>
100 Jahre nach dem die S 3/6 3673 in den Werkhallen von J.A. Maffei in der Münchner Hirschau gebaut wurde kehrt die Maschine auch im Jubiläumsjahr in die Landeshauptstadt zurück. Ziel ist das Verkehrszentrum des Deutschen Museums, wo die 18 451 ausgestellt ist. Zudem werden 2 Rundfahrten um München angeboten, die ebenfalls im Fahrpreis enthalten sind		
Fahrpreise:	ab Nördlingen, Donauwörth ab Augsburg	Preisstufe 6 Preisstufe 5
<b>Fahrt 813S</b>	<b>Mi, 03.10.2018</b>	<b>“Lokwelt”</b>
Die letzte Fahrt im Rahmen der Jubiläumsreihe verläuft noch einmal über München und dann weiter nach Freilassing. In der Lokwelt des Deutschen Museums werden im Rahmen der großen Fahrzeugsammlung auch die Reste der 18 427 ausgestellt.		
Fahrpreise:	ab Nördlingen, Donauwörth, Augsburg ab München Ost ab Rosenheim	Preisstufe 7 Preisstufe 6 Preisstufe 5

(Quelle: Internetauftritt des BEM Nördlingen)



## EISENBAHNFREUNDE RODACHTALBAHN e. V.

### 12829 Nordhalben – Steinwiesen Rodachtalbahn 12829

*gültig vom 1. Mai bis 28. Oktober 2018*

Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e. V., Krögelsmühle 1, 96365 Nordhalben  
Tel. 09267 8130, Fax: 09267 914862, E-Mail: [info@rodachtalbahn.de](mailto:info@rodachtalbahn.de)

km	Rodachtalbahn		8772	8774	8776	8778
25	<b>Nordhalben</b>	ab	10:00	12:00	14:00	16:00
23	Dürrenwaid	ab	10:05	12:05	14:05	16:05
19	Mauthaus	ab	10:15	12:15	14:15	16:15
14	<b>Steinwiesen</b>	an	10:30	12:30	14:30	16:30

### 12829 Steinwiesen – Nordhalben Rodachtalbahn 12829

*gültig vom 1. Mai bis 28. Oktober 2018*

Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e. V., Krögelsmühle 1, 96365 Nordhalben  
Tel. 09267 8130, Fax: 09267 914862, E-Mail: [info@rodachtalbahn.de](mailto:info@rodachtalbahn.de)

km	Rodachtalbahn		8773	8775	8777	8779
14	<b>Steinwiesen</b>	ab	10:45	12:45	14:45	16:45
19	Mauthaus	ab	11:00	13:00	15:00	17:00
23	Dürrenwaid	ab	11:15	13:15	15:15	17:10
25	<b>Nordhalben</b>	an	11:20	13:20	15:20	17:15

#### Betriebstage:

An Sonn- und allgemeinen Feiertagen (Bayern) vom 1. Mai bis 28. Oktober, nicht am 31. Mai (Fronleichnam) und 15. August (Mariä Himmelfahrt).

Fahrkarten sind im Zug erhältlich, Fahrradbeförderung im Rahmen der Platzkapazität kostenlos.

#### Fahrpreise Erwachsene

Teilstrecke einfache Fahrt	2 €
Gesamtstrecke einfache Fahrt	4 €
Hin-/ Rückfahrt Teilstrecke	4 €
Gesamtstrecke Hin-/Rückfahrt	8 €

#### Fahrpreise Kinder 7-14 Jahre

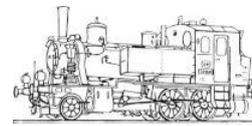
Teilstrecke einfache Fahrt	1 €
Gesamtstrecke einfache Fahrt	2 €
Hin-/ Rückfahrt Teilstrecke	2 €
Gesamtstrecke Hin-/Rückfahrt	4 €

#### Fahrpreise Familien

Teilstrecke einfache Fahrt	5 €
Gesamtstrecke einfache Fahrt	9 €
Hin-/ Rückfahrt Teilstrecke	9 €
Gesamtstrecke Hin-/Rückfahrt	18 €

- **Teilstrecken** sind alle Strecken, die nur einen Endbahnhof berühren.
- **Die Fahrpreise für Familien** gelten für Eltern mit bis zu drei eigenen Kindern.
- **Freifahrt für Schwerbehinderte mit Wertmarke oder Ermäßigungen auf BahnCards** oder andere Tarife der Deutschen Bahn AG werden **nicht** gewährt. Fahrscheine der Deutschen Bahn AG und der Busgesellschaften OVF und RBO haben in den Zügen der Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e.V. **keine** Gültigkeit!
- Gäste mit Mobilitätseinschränkung oder Rollstuhlfahrer, die auf fremde Hilfe beim Ein- und Aussteigen angewiesen sind, werden gebeten sich drei Tage vor dem Fahrttermin unter den Vereinskontakten anzumelden.
- **Es gelten die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e.V.**

(Quelle: Internetauftritt der Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e. V.)



## FREILANDMUSEUM FLADUNGEN

### Rhön-Zügle Fladungen - Mellrichstadt

#### Fahrtage 2018

<b>April</b>
Sonntag, 01.04.18 Diesel
<b>Mai</b>
Dienstag, 01.05.18 Dampf
Sonntag, 20.05.18 Dampf
Sonntag, 27.05.18 Diesel
<b>Juni</b>
Sonntag, 03.06.18 Dampf
Sonntag, 17.06.18 Dampf
<b>Juli</b>
Sonntag, 01.07.18 Dampf
Sonntag, 08.07.18 Diesel
Sonntag, 15.07.18 Dampf
Sonntag, 22.07.18 Diesel
Sonntag, 29.07.18 Dampf

<b>August</b>
Sonntag, 05.08.18 Diesel
Sonntag, 12.08.18 Dampf
Sonntag, 19.08.18 Diesel
Sonntag, 26.08.18 Dampf

<b>September</b>
Sonntag, 02.09.18 Diesel
Sonntag, 09.09.18 Dampf
Sonntag, 16.09.18 Dampf
Sonntag, 23.09.18 Dampf

<b>Oktober</b>
Sonntag, 07.10.18 Dampf
Sonntag, 14.10.18 Dampf

#### Fahrzeiten 2018

<b>FLADUNGEN - MELLRICHSTADT (DAMPFBETRIEB)</b>			
Fladungen <i>ab</i>	10:02	13:02	15:02
Nordheim v. d. Rhön <i>ab</i>	10:11	13:11	15:11
Ostheim v. d. Rhön <i>ab</i>	10:27 <i>(an)</i>	13:28	15:27
Stockheim <i>ab</i>	10:35	15:35	
Mellrichstadt <i>an</i>	10:45	15:45	

<b>FLADUNGEN - MELLRICHSTADT (DIESELBETRIEB)</b>			
Fladungen <i>ab</i>	10:02	13:02	15:02
Nordheim v. d. Rhön <i>ab</i>	10:11	13:11	15:11
Ostheim v. d. Rhön <i>ab</i>	10:27	13:27	15:27
Stockheim <i>ab</i>	10:35	13:35	15:35
Mellrichstadt <i>an</i>	10:45	13:45	15:45

<b>MELLRICHSTADT - FLADUNGEN (DAMPFBETRIEB)</b>			
Mellrichstadt <i>ab</i>	11:10	16:10	
Stockheim <i>ab</i>	11:20	16:20	
Ostheim v. d. Rhön <i>ab</i>	11:33	13:33	16:33
Nordheim v. d. Rhön <i>ab</i>	11:45	13:45	16:45
Fladungen <i>an</i>	11:55	13:55	16:55

<b>MELLRICHSTADT - FLADUNGEN (DIESELBETRIEB)</b>			
Mellrichstadt <i>ab</i>	11:10	14:10	16:10
Stockheim <i>ab</i>	11:20	14:20	16:20
Ostheim v. d. Rhön <i>ab</i>	11:33	14:33	16:33
Nordheim v. d. Rhön <i>ab</i>	11:45	14:45	16:45
Fladungen <i>an</i>	11:55	14:55	16:55

#### Fahrpreise 2018

<b>EINFACHE FAHRT (GESAMTSTRECKE)</b>	
Normal	8,00 Euro
Ermäßigt	6,00 Euro
Familien	16,00 Euro

Fahrkartenverkauf in Fladungen nur an der Museumskasse, ansonsten auch im Zug

Der ermäßigte Fahrpreis gilt für: Schüler, Studenten, Menschen mit Behinderung, Bundesfreiwilligendienstleistende, Inhaber der bayerischen Ehrenamtskarte (JEWEILS MIT GÜLTIGEM AUSWEIS) und Mitglieder von Gruppen (AB 15 PERSONEN) sowie für Inhaber eines am selben Tag gültigen Bayerntickets.

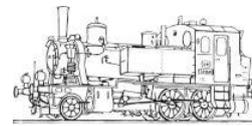
<b>HIN- UND RÜCKFAHRT (GESAMTSTRECKE)</b>	
Normal	13,00 Euro
Ermäßigt	8,00 Euro
Familien	26,00 Euro

#### HIN- UND RÜCKFAHRT (AB/BIS OSTHEIM V. D. RHÖN)

Normal	8,00 Euro
Ermäßigt	6,00 Euro
Familien	16,00 Euro

Bei Vorlage der Zugfahrkarte erhalten Fahrgäste am gleichen Tag ermäßigten Eintritt in das Fränkische Freilandmuseum Fladungen.

(Quelle: Internetauftritt des Freilandmuseum Fladungen e. V.)



## FRÄNKISCHE MUSEUMSEISENBAHN – NÜRNBERG NORDOST

**22./23. September**

(Samstag / Sonntag)

**Stadt(ver)führungen der Stadt Nürnberg**

An diesen drei Tagen nehmen wir an der Veranstaltung der Stadt Nürnberg „Stadt(ver)führungen“ teil. Hierbei besteht die Möglichkeit unser Betriebsgelände bei Führungen zu besichtigen. Die Öffnungszeiten und weitere Informationen zu dieser Veranstaltung gibt es ab Juli 2018 im Programmheft der Veranstaltung oder auf unserer Homepage, speziell zu unseren Führungen.

**06. Oktober**

(Samstag)

**Dampfzug ins historische Bahnbetriebswerk Arnstadt**

Von Fürth Hbf geht es über die Frankenwaldrampe ins thüringische Saalfeld und über Rottenbach nach Arnstadt. Dort angekommen können Sie die Stadt erkunden oder direkt mit unserem Zug weiter ins Museums-Bahnbetriebswerk fahren, wo auch der Aus- und Zustieg möglich ist. Im Museum können Sie die ausgestellten Fahrzeuge besichtigen oder an einer Führung teilnehmen. Die Rückfahrt des Zuges erfolgt über Oberhof, dort passieren wir vor dem Bahnhof Oberhof den Brandleitetunnel. Von dort geht es über Schweinfurt weiter nach Bamberg, wo wir die Rundfahrt abschließen und wieder zurück nach Fürth Hbf fahren.

**27. Oktober**

(Samstag)

**Weinfahrt nach Wertheim**

Die Fahrt mit unserem historischen Dampfsonderzug führt uns von Fürth Hbf über Nürnberg Hbf nach Crailsheim. Von dort aus fahren wir in das liebeliche Taubertal hinab. Auf der Hinfahrt ist im Zug eine Weinverkostung vorgesehen. Zur Mittagszeit erreichen wir Wertheim, eine romantische Stadt in alten Mauern. Dort haben Sie die Möglichkeit an einer Stadtführung teilzunehmen oder eine gemütliche Schifffahrt auf dem Main zu unternehmen.

(Quelle: Internetauftritt der FME e. V.)

## EISENBAHNFREUNDE SONNEBERG e. V.



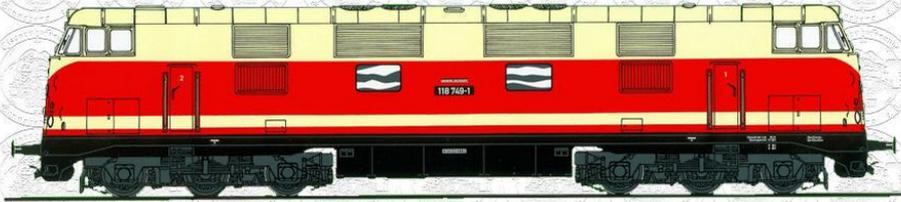








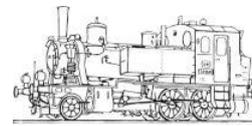
**Home**   **News**   **Über Uns**   **Termine**   **Events**   **Anfahrt**   **Gästebuch**   **Links**   **Kontakt**



**Sonderfahrt mit 112 565 zu  
den Meininger Dampfloktagen  
1. September 2018  
Anmeldung unter : **Events****

**Ausstellung zum Stadt - und Museumsfest**  
Samstag 22.09.2018 --- 13.00 - 17.00 Uhr  
Sonntag 23.09.2018 --- 13.00 - 17.00 Uhr

(Quelle: Internetauftritt der Eisenbahnfreunde Sonneberg e. V.)



## EISENBAHNFREUNDE REGENSTAUF e. V.

### 3. Ponholzer Modelbahntage

mit 5 Modellbahnanlagen, Modellbahnbörse, Airbrush usw.

Samstag 08.09.2018

Sonntag 09.09.2018

10.00 - 17.00 Uhr

Geflügelhalle Ponholz

Amberger Str. 4

93142 Maxhütte-Haidhof

im Ortsteil Ponholz-Birkenzell

**INFO: Eisenbahnfreunde Regenstau**

Spindlhofstr. 1

93128 Regenstau

Tel. 0941 / 46 10 54 05

Fax. 0941 / 46 10 54 01

(Quelle: Internetauftritt der Eisenbahnfreunde Regenstau e. V.)

## EISENBAHNFREUNDE MELLRICHSTADT



### Modellbahn- Ausstellung

**Sa. 29. und So. 30.  
September 2018**

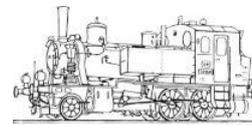
**Mellrichstadt  
Oskar-Herbig-Halle**

Öffnungszeiten: Sa. von 10:00 – 18:00 Uhr

So. von 10:00 – 17:00 Uhr

Kinder bis 12 Jahre: Eintritt frei

(Quelle: Internetauftritt der Eisenbahnfreunde Mellrichstadt e. V.)



## ERZGEBIRGISCHE AUSSICHTSBAHN



### 15. & 16. September „Eisenbahn trifft Wanderwoche“

Im Einsatz: Dampflok und Museumszug

Entlang der Eisenbahnstrecke gibt es wirklich viel Sehenswertes zu entdecken! Lernen Sie bei geführten Wandertouren die herrliche Mittelgebirgslandschaft kennen – zurück zum Ausgangspunkt geht es dann ganz gemütlich im historischen Dampfzug.

#### Abfahrten

ab Bf Schwarzenberg: 9.10 Uhr, 14.10 Uhr

ab Annaberg-Buchholz unter Bf: 11.17 Uhr, 16.10 Uhr

#### Wandertouren im Rahmen der Herbst-Wanderwoche "echt Erzgebirge"

• 15.09.2018

Wanderung von Annaberg-Buchholz über Frohnau nach Schlettau und Scheibenberg und zurück mit der EAB

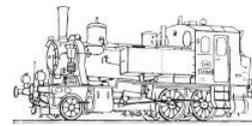
Ansprechpartner: Tourist-Info Schloss Schlettau, Tel. 03733 66019

• 16.09.2018

Wanderung von Schwarzenberg über den Emmlerweg nach Scheibenberg und zurück mit der EAB

Ansprechpartner: Schwarzenberg-Information, Tel. 03774 22540

(Quelle: Internetauftritt der EAB)



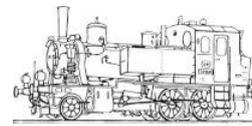
## IM BAHNHOF ANSBACH GESEHEN



Mitte August machte 147 557 mit einer fünfteiligen Doppelstockzug-Einheit als IC2 Station in Ansbach. Offenbar wurden Testfahrten auf der IC- Linie 61 Nürnberg – Karlsruhe durchgeführt, denn in den Tagen zuvor war die Garnitur im Stuttgarter Raum beobachtet worden (wf).



Zwar nicht in Ansbach, aber in Nürnberg, konnte am Morgen des 29. August die frisch beklebte 146 245 „100 Jahre Freistaat Bayern“ vor dem eingefahrenen RE 59294 aus Regensburg abgelichtet werden. Mein Dank geht an Franz Tischler in München für den Tipp! (fa)



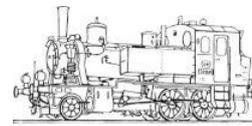
## PRIVATour



*(fa) Mehr und mehr ersetzen die TWINDEXX-Züge BR 445 diejenigen lokbespannten Garnituren zwischen Nürnberg und München auf der traditionellen Strecke über Treuchtlingen – Ingolstadt. Positiv hervorzuheben sind das erweiterte und vor allem in der zweiten Klasse bequeme Platzangebot in den 6-teiligen Triebzügen und die leistungsfähigen Klimaanlage.*



*(fa) Am Samstag, dem 14. Juli, veranstaltete der Bayerische Localbahnverein eine Sonderfahrt mit dem VT98 von München über Kempten – Reutte – Garmisch-Partenkirchen zurück nach München. Einer Fehlinformation bei der Organisation geschuldet war, daß die ursprünglich vierteilige Einheit nur als dreiteilige auf dem ÖBB-Abschnitt fahren durfte. Im Bild zu sehen ist der VT bei der Ausfahrt in München Hbf abends in die Abstellung.*



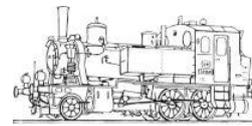
*(hpk) Ein Museumsbahn- Sonntag bei der Dampfbahn Fränkische Schweiz (DFS) wurde für eine Mit- und Fotofahrt genutzt. Die von der V36 gezogene Garnitur konnte bei der Einfahrt in Gasselsdorf abgelichtet werden.*



*(hpk) Ein beliebtes Motiv auf der Strecke ist immer die Burgruine Neideck bei Streitberg*



*(fa) Wieder München: Am Samstag, den 18. August, heiratete ein Mitarbeiter, der bei Siemens- Krauss- Maffei in München- Allach arbeitet, ganz „standesgemäß“ – Zu- und Abfahrt zum und vom Ort der Trauung erfolgten auf Normalspur durch Locomotion und Bayerischen Localbahn- Verein.*



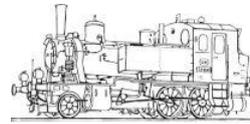
(fa) Am Wochenende 25./26. August veranstaltete das Bayerische Eisenbahnmuseum Nördlingen seine Sommerdampftage – wobei das mit dem Dampf nicht so verbissen zu sehen war. 194 092 als ausgewiesene E- Lok war auch dabei. Die im Bild befindliche Lok „Füssen“ übernahm während der beiden Tage weitgehend alle Rangierarbeiten im Bw. Überschattet wurden und werden diese Veranstaltungen durch das beharrliche Bestreben einer in Nördlingen ansässigen Bürgerinitiative zur Verhinderung solcher Veranstaltungen. Deswegen wurden wir beim Einlaß gefragt, ob wir uns für Dampfveranstaltungen einsetzen. Und das taten wir – ganz ohne schlechtes Gewissen!



(fa) Am Nachmittag rückte 194 092 mit einem Sonderzug nach Harburg aus. Im Bild festgehalten ist die Rückfahrt ungefähr 3 km vor Erreichen des Bahnhofes Nördlingen.



(fa) Fotofahrt im Allgäu am 29. August: Beim Aitranger Weiher legt sich dieser ALEX von Lindau nach München fotogen in die Kurve. Ungefähr eine Stunde später begann alles schiefzugehen, so daß wir nur drei Fotostandorte schafften – mit zufallsgenerierter Motivwahl...



## DAS BESTE ZUM SCHLUSS

### Schwerter zum Zufahren

*Im Streit um die Höhe der Verteidigungsausgaben hat sich der frühere Kommandeur der US Army in Europa, Generalleutnant Ben Hodges, für eine Anrechnung von Investitionen in die Infrastruktur auf die Verteidigungsausgaben ausgesprochen. "Die Nato sollte Anreize dafür schaffen, dass die Mitgliedstaaten mehr Geld in ihr Verkehrsnetz stecken. Am besten, indem Staaten wie Deutschland, Belgien und die Niederlande solche Investitionen auf ihre Militärausgaben anrechnen können", sagte Hodges der "Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung".*

*Washington pocht auf Einhaltung des Zwei-Prozent-Ziels der Nato. Es sieht vor, dass die Verbündeten zwei Prozent ihres Bruttoinlandsprodukts (BIP) für Verteidigung ausgeben. Doch was das heißt, ist umstritten. Nach Lesart der USA und vieler anderer Länder ist damit gemeint, dass alle Alliierten spätestens 2024 zwei Prozent des BIP für Verteidigung ausgeben. Aus deutscher Sicht ist jedoch höchstens eine Annäherung an das Ziel vorgesehen.*

*Auch da würde sich Deutschland allenfalls mit Trippelschritten bewegen. Im vergangenen Jahr lagen die deutschen Verteidigungsausgaben nach Nato-Vergleichszahlen bei rund 36 Milliarden Euro, was 1,24 Prozent des BIP entsprach. Obwohl Deutschland seine Verteidigungsausgaben erheblich steigert, stagniert der prozentuale Anteil am BIP, das wegen der guten Konjunktur kräftig steigt.*

*Hodges, der bis Ende 2017 im Dienst war, erklärte, dass es um Investitionen gehe, die der Mobilität von Streitkräften in Europa zugutekommen. "Wir müssen uns auf unserem Boden mindestens so schnell bewegen können wie die Russen auf ihrem", sagte er. Aus seiner Sicht könnten Nato-Staaten sich zum Beispiel Flachwagen wieder selbst anschaffen, die für den Transport von Kampfpanzern per Bahn geeignet sind. Sie könnten aber auch Verträge mit den Bahngesellschaften schließen, die ihnen jederzeit den Transport einer bestimmten Menge Ausrüstung garantieren.*

Anmerkung FA: Na ja, bei letzterem würde ich nicht zu sehr auf DB Cargo setzen...

(Quelle: ntv.de vom 13. Mai 2018)

### Impressum:

Ansbacher Eisenbahn-Freunde e. V.  
Weiherfeldstraße 2  
91598 Colmberg

Vertreten durch André Suhr und Frank Augsburg

Kontakt:  
Telefon: 09803/1328  
E-Mail: a-e-f@gmx.de

Eintragung im Vereinsregister.  
Registergericht: Ansbach  
Registernummer: VR 440

Bild- und Textbeiträge von: Hans Peter Krupp, Thomas Fenn, Reinhold Fröhlich, Thomas Kootz, Wolfgang Frank und Frank Augsburg.

Quellenangaben für die verwendeten Bilder und Grafiken: Siehe direkt bei dem jeweiligen Bild!

Betreffs der Haftungsausschlüsse wird hiermit auf das Impressum unserer Vereinsseite verwiesen:  
[www.eisenbahnfreunde.ansbach24.de](http://www.eisenbahnfreunde.ansbach24.de)