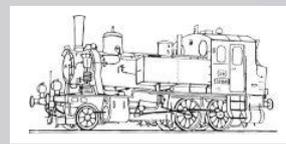


## **AEF- Journal VI/ 2018**

**November/ Dezember**





## **Liebe Ansbacher EisenbahnfreundInnen,**

*für das neue Jahr wünschen wir Euch, Euren Familien und Freunden allen alles erdenklich Gute, vor allem bleibt gesund, denn ohne Gesundheit ist alles nichts. Gehen wir gemeinsam die neuen Aufgaben im neuen Jahr an, mit der notwendigen Ernsthaftigkeit, aber auch einer Prise Gelassenheit!*

VORSCHAU: Tag der Modellbahn im BrückenCenter Ansbach, 12. Januar, 9.30 Uhr bis ca. 18 Uhr.

Wir hatten ein wirklich erstaunliches Ergebnis unserer Tage der offenen Tür. Wir hatten drei Themenabende, die nicht einfach bloß interessant waren, sondern auch außerhalb der AEF ordentlich Publikum zogen. Wir hatten auch Modellbauabende, deren Erfolge vielleicht von den Meisten nicht hinreichend gewürdigt werden und wurden, weil möglicherweise nicht klar ist, dass ein Problem besteht. Eine Erklärung hierzu bildet die Einleitung zum Vereinsteil.

Eine Nachlese des gesamten Jahres 2018 gibt es sowohl im Vereinsjahrbuch, das in den ersten Januartagen in altbewährter Weise wieder im Vereinsheim zur Verfügung steht. Die Zusammenfassung der beiden letzten Monate müsste zwei Seiten oder mehr umfassen. Daher wurde das Ganze in den Vereinsteil verschoben.

Die DB AG hält uns ordentlich in Atem, nicht nur durch Verfehlung der Pünktlichkeitsziele im Fernverkehr, sondern ganz allgemein. Ein Kommentar hierzu bildet quasi das „Intro“ zum allgemeinen Teil. Ob und was sich ansonsten tut oder nicht, ist derzeit nicht recht absehbar. Es gibt viele Erklärungen und Bekenntnisse, aber zu wenig Greifbares. Das im Vorfeld hart an der Grenze zur Hysterie beschworene Chaos zum Fahrplanwechsel blieb aus, was allerdings kein Qualitätsmerkmal für die Deutsche Bahn ist. Vielmehr hielten sich die Zugverspätungen und –ausfälle an dem Tag im üblichen Rahmen. Mehr nicht. Darüber hinaus kommt hier die angekündigte Nachlese zum Unfallbericht Bad Aibling, es werden die neu aufgenommenen Maßnahmen zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 vorgestellt und wir zeigen die Aufarbeitungen zwei legendärer Oldtimer. Veranstaltungshinweise fallen diesmal spärlich aus, schlicht weil woanders „nix los“ ist.

WIR SUCHEN: Referenten und Themen für Vortragsabende. Also, liebe Freunde, traut Euch!

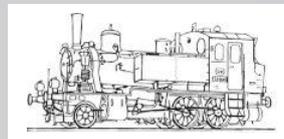
WIR SUCHEN: Einen Schatzmeister für unseren Verein. Bewerbungen und Vorschläge bitte an die Vereinsadresse.

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 März erscheinen.

*Thomas Kootz und Frank Augsburg*

*Zum Titelbild: Die Rücklichter eines ICE3 sehen zu müssen bedeutet aus der Fahrgastperspektive, seinen planmäßigen Anschluss verpasst zu haben, was selbst bei halbherzigem Umhören nicht selten zu Frust führt. Unser Vereinsfreund Christof Ehnes stieg nicht um, sondern nur ein und aus und das auch noch auf der Probefahrt nach erfolgter HU. So entstand in Dachau dieses Bild (Foto: Christof Ehnes)*



\*\*\*\*\*

**An unsere Geburtstagskinder im Dezember und Januar:**

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

Jürgen DENKER  
Dieter ESCHENBACHER  
Wolfgang FRANK  
Reinhold FRÖHLICH  
Otto GROTENTHALER  
Rüdiger HOFMANN  
Katja KLOPFER  
Hans Peter KRUPP  
Horst PILL  
Wolfgang PICHL  
Herbert REMAGEN  
Friedrich ROTHGÄNGEL  
Jonas STEIB  
Frank AUGSBURG

\*\*\*\*\*

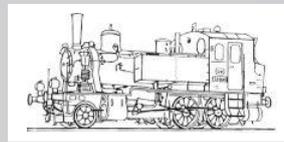


**HiFi Surround HDTV BluRay 3D  
Flachbildschirme Projektoren Leinwände**

**Gosbertstraße 35 ■ 91522 Ansbach-Brodswinden**

**FON: 0981-14872**

**[www.klang-und-vision.de](http://www.klang-und-vision.de)**



## AEF – VEREINSGESCHEHEN IM NOVEMBER/ DEZEMBER 2018

### Modellbau im November/ Dezember

Die wirklichen Neuerungen fanden unterhalb der Sichtfläche statt. Auf die Modulanlage hatten wir uns ja geeinigt, als ein Vereinsheim heutiger Ausprägung noch in den Sternen stand – also ausgerichtet auf die damaligen Möglichkeiten 2009 – 2011. Aus diesen Randbedingungen entstand auch die Wahl der Nenngröße TT. Zwar bauten wir in der Vergangenheit inzwischen 12 Module. Ein Aufbau in den Katakomben des Bahnhofs war nicht oder unvollständig möglich, weswegen die Anpassung an die Gegebenheiten immer erst vor Ort passierte bzw. passieren konnte. Dazu kommt eine digitale Steuerung der Weichen und Signale, aber ein analoges Fahren. Auch das hat einen Hintergrund: Wollten wir neben der digitalen Steuerung auch digital fahren, würden sehr viele der Einschränkungen und Sonderlösungen, die sich die Modellbaugruppe in der Vergangenheit einfallen ließen, einfach entfallen.

Als Gegenleistung müssten aber die Bereitsteller der Fahrzeuge – insbesondere der Loks und Triebzüge – eben jene auf Digitalsteuerung umbauen oder gleich von Beginn an Digitalmodelle anschaffen. Dem steht entgegen, dass wenigstens zwei der Bereitsteller zuhause noch analog fahren, was wiederum einen Konflikt zwischen der Nutzung der Modelle im Verein und der privaten Nutzung bzw. einen Konflikt bei doppelter Anschaffung bedeutet. Eine Lösung des Konflikts könnte in einer Beschaffung digitaler Fahrzeuge auf Vereinskosten bestehen. Die Tatsache, dass sich zahlreiche Fahrzeuge aus Spenden in Vereinsbesitz befinden und man diese in einem ersten Schritt „nur umrüsten“ müsste, steht der Lösung auf den ersten Blick nicht entgegen. Auf den zweiten Blick schon – denn bei den vorhandenen Fahrzeugen handelt es sich beinahe ausschließlich um Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn (Ost), die im weitgehend nachgebildeten Bahnhof Ansbach recht wenig – um nicht zu sagen: gar keine – Tradition haben.

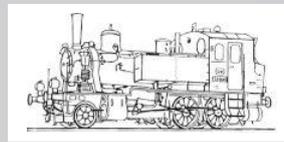
Folglich musste, auch aus den Erfahrungen des letzten Basars, die zweite Lösungsmöglichkeit beschritten werden. Nur die drei Bahnhofsmodule bilden eine feste Einheit, auch die beiden Wendemodule sind (noch) fix. Die übrige Anordnung ist dem modularen Grundgedanken zufolge in Reihenfolge und Ausrichtung beliebig. Und die Erkenntnis, die Zwischenmodule elektrisch so auszurüsten, dass sie vor allem in der Ausrichtung beliebig sein können, war ein zentraler Punkt, der durch die Modellbahngruppe um Markus, Bernhard, Frederik und Christof in 2018 umgesetzt wurde. Der Tag der offenen Tür zeigte: Mit Erfolg.

Das zweite Betätigungsfeld der Modellbahngruppe war die stabile Versorgung der Module mit allen gewünschten Spannungen. In der Vergangenheit hatte sich gezeigt, dass die alleinige Versorgung über die zentrale Einspeisung zu erhöhten Widerständen an den Steckverbindungen führt. Eine sowohl alltagstaugliche als auch preiswerte Alternative zu den PC-Kabeln mit ihren Steckern konnte nicht gefunden werden, also blieb nur die Spannungsversorgung der betreffenden Module mit eigenen Geräten. Eine ursprüngliche Idee, überschüssige PC-Spannungsversorgungsgeräte zu verwenden, wurde aus Sicherheitsgründen zugunsten der Verwendung geeigneter Trafos verworfen. Auch hier zeigte der Tag der offenen Tür: Es funktioniert.

Fazit: Das komplizierte und für Außenstehende wenig durchschaubare Konstrukt kommt nur dadurch zustande, um den Finanzbedarf für Verein und private Bereitsteller der Fahrzeuge im überschaubaren Rahmen zu halten. Eine spätere und auf Freiwilligkeit basierende Umstellung auf komplett digitalen Betrieb ist damit immer noch möglich, aber mit Blick auf die Fahrzeug-Bereitsteller kein „Muss“.

### Vereinsheim

So nach und nach ergaben sich auch ein paar Veränderungen im Vereinsheim. Die H0-Elektrifizierungsmodule, die seit Abbau des vorigen Tags der offenen Tür auf dem Basteltisch oben auf der Empore lagerten, fanden ein neues Domizil, nämlich über dem Eingang. Keiner war dabei, aber alle wissen, dass Hans Peter sich der Aufgabe dankenswerterweise angenommen hat. Dass nun auch noch eine BR 232 mit der Seitenaufschrift „KRUPP – Verkehrstechnik“ darauf zu sehen ist, darf sowohl als Hinweis auf den Urheber als auch als Gag verstanden werden.



Auch wurde das „Getränkedurcheinander“ im Vorraum geordnet. Wiederum war niemand dabei, und wiederum wissen alle, dass die Aktivität eigentlich nur auf Hans Peter zurückgehen kann. Denn auf Nachfrage, wer denn die Gestelle für die Bier- und Limonadenkästen hergestellt hätte, gab es nur Schulterzucken, währenddessen sich Hans Peter bereits im verdienten Urlaub befand.



Eine BR 232 mit der Aufschrift „Krupp Verkehrstechnik“... Der Witz an der ganzen Szenerie ist auf jeden Fall gut angekommen! („Verursacher“: Hans Peter Krupp)

## 9. November: Exotische Antriebstechnologien

Das System „Eisenbahn mit Maschinenantrieb“ ist seit fast 200 Jahren bekannt. Dennoch – getreu dem Leitspruch unseres Vereinsfreundes Peter Wach „Es gibt nichts, was es nicht gegeben hat“, staunen wir heute über alternative Ideen, mögen sie aus unserer Perspektive noch so absonderlich erscheinen. Als da wären:

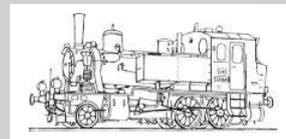
- Eine fußbetriebene Lokomotive
- Elefant als Rangiergerät
- Rohrpostbahn von 1865, einen weiter gehenden Vorschlag gab es für die Jungfraubahn. Und auch heute gibt es wieder Initiativen unter dem Namen „Hyperloop“.
- Hydrostatische Antriebe
- Lokomotiven mit Ballonantrieb.

Von all den Experimenten der weiteren Vergangenheit sollte jedoch an dem Abend nicht die Rede sein. Der Blick ist in die jüngere Vergangenheit und in die Zukunft gewandt.

Die Dampflok war bis 1920 praktisch zu Ende entwickelt – mit Nass- und Heissdampfstufe, Vorwärmanlagen, Brennstoffförderanlagen, Verbundsystem. Weitere Entwicklungen wie Hochdruckkessel, Einzelachsenantrieb („Dampfmotoren“) oder Dampfturbinen beschäftigten mehr die Werkstätten als den Betrieb und erwiesen sich letzten Endes als nicht praxistauglich.

Antriebe mit Verbrennungsmotoren waren um 1955 ausgereizt. Es gab und gibt dieselmechanische, dieselhydraulische und dieselelektrische Antriebe (letzterer hat nichts mit „hybrid“ zu tun). Die Gasturbine feierte zwar große Erfolge, erwies sich jedoch für den Bahnalltag – viele kurz aufeinander folgende Lastspiele – als Irrweg. Weitere Entwicklungen bei den Verbrennungsmotoren betreffen die Motorsteuerung in elektronischer Weise, die die herkömmliche mechanische Steuerung nicht leisten kann.

Den Elektromotor gibt es seit 1879. Der Drehstrommotor heutiger Prägung wurde – nach langer Entwicklung und Erprobung – Anfang der 1970er Jahre bei den BR120 erstmals bei für den Planbetrieb vorgesehenen Lokomotiven eingesetzt. Eine Serie von 60 Lokomotiven folgte, und dann auch – auf den Erfahrungen basierend – die ICE1. Aber „innovativ“ oder „hybrid“ nach heutigem Vorstellungsvermögen ist daran nichts.



Um nach heutigem Verständnis innovativ zu sein, müsste man entweder verschiedene Technologien miteinander kombinieren oder aber „die eine und allumfassende“ (er) finden. Oder man stellt die Frage: Woher kommt die Energie für den Antrieb?

Zum Beispiel: Bio- Kraftstoffe. Die Prignitzer Eisenbahngesellschaft hat solche ausprobiert. Entweder waren sie viskoser (dickflüssiger) als herkömmliche Kraftstoffe und mussten deswegen vorgewärmt werden, oder aber sie neigten bei einiger Lagerzeit zum Verharzen.

Antriebe mit Gasmotoren sind auch nicht wirklich neu, sie gab es schon während des zweiten Weltkrieges und danach. Eine neuzeitliche Verwirklichung gab es nur bei V60 und Stadler- BR 646. Problem der Gasmotoren: Deren Leistung beträgt ca. 2/3 gleich großer Dieselmotoren. Zudem ist die Bevorratung sicherheitstechnisch zumindest überdenkenswert.

Die Frage ist doch, was in unserer heutigen Situation wirklich in die Zukunft weist? Die Antwort: Energie, die sich problemlos, also auch ohne stundenlange Auflade-Vorgänge, „mitnehmen“ lässt. Das kann ein Energiespeicher (Batterie) sein oder eine austauschbare Vorratseinheit (Brennstoffzelle).

Batterien sind schwer. Der Akku- Triebwagen BR 515 verfügte über nicht weniger als 25 Tonnen (!) Batteriemasse. Diese bestanden jedoch noch aus den herkömmlichen Bleibatterien, die zwar schwer, aber bahnfest waren.

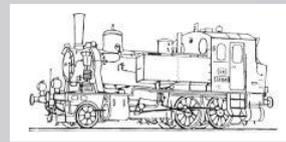
Die heutigen Batterien kommen mit weit geringeren Massen für die gleiche Kapazität daher, haben aber den Nachteil, dass sich bei der Energiebereitstellung durch elektrochemische Prozesse die Reaktionspartner aufbrauchen. Dann ist die Batterie leer. Das „Aufladen“ bewirkt nichts anderes als eine Umkehr der Reaktion. Das bedeutet wiederum: Ein Energiespeicher ohne diesen Nachteil müsste gefunden werden oder aber, der Energiespeicher ließe sich durch fahrzeuginterne Rückspeisungsprozesse wieder aufladen.



*Der Vereinsabend über exotische Antriebstechnologien erfreute sich regen Interesses.*

Letzteres bedeutete jedoch auch, eine alte Idee wieder „aufzuwärmen“. Ab 2019 sollen im E- Netz Ulm Elektrotriebzüge zum Einsatz kommen, die mittels der Kombination aus herkömmlichem elektrischem Antrieb und Akku- Antrieb auch Strecken ohne Fahrleitung befahren können. Die Reichweite liegt derzeit bei ca. 80 km. Vorteil: Wegen der weitgehend vorhandenen Fahrleitung ist keine gesonderte Lade- Infrastruktur notwendig.

Einen anderen Weg beschreiten die so genannten „Last-mile“- Loks, wie sie von Bombardier (TRAXX3) bzw. Siemens (VECTRON) inzwischen angeboten werden. Hier ist jedoch der Ansatz ein anderer. Es geht darum, für den Vor- und Nachlauf eines Güterzuges keine eigene Rangierlok einsetzen zu müssen, denn das Rangieren vor allem auf nicht elektrifizierten Anschlussbahnen übernimmt die Lok selber. Für den Hauptzuglauf steht der herkömmliche und fahrleitungsabhängige Elektroantrieb zur Verfügung. Zum Rangieren und Fahren auf nicht elektrifizierten Strecken ist eine Hochleistungsbatterie (herkömmlich) installiert, die auf Anforderung durch ein 190 kW-Die-



selaggregat nachgeladen wird. Auf diese Weise konnte z. B. mit der TRAXX 3 ein 2230 Tonnen-Zug mit einer Geschwindigkeit von 28 km/h über mehr als 30 Kilometer gefördert werden, ehe der „Last-mile“-Antrieb leer war. Das ist sicher mehr als nur „Last-mile“.

Alternativen zu den herkömmlichen Batterien:

„Super caps“ – es handelt sich im Prinzip um aus dem Schulunterricht bekannte Plattenkondensatoren, die vor allem plötzlich auftretende Leistungssprünge in der Energieversorgung (z. B. Rekuperation = elektrodynamische Rückspeisung, ohne Abnehmer) im stationären Betrieb bekannt sind. Allerdings werden dessen Eigenschaften inzwischen durch gezielte Einbringung von Zwischenschichten („Dielektrikum“) in einer Richtung gestaltet, dass sich die Fläche erheblich vergrößert und eine Leistung zur Verfügung steht, die der elektrischer Antriebe gleich ist.

Die Brennstoffzelle wird zwar derzeit als Innovation gefeiert, ist jedoch nicht unumstritten. Problematisch ist (derzeit noch) die Mitnahme des Reagenziums Wasserstoff, und auch dessen Bereitstellung. Das Vermarktungsargument besteht darin, dass Wasserstoff quasi ein Abfallprodukt diverser chemischer Industrieprozesse ist. Vergessen wird dabei: Sowohl eine weite punktuelle Versorgung mit Wasserstoff, gar nicht zu reden von einer flächendeckenden Versorgung, sind (derzeit noch) in weiter Ferne.

Aber auch am wirtschaftlichen Nutzen der Brennstoffzelle gibt es inzwischen Zweifel. Desgleichen gibt es Zweifel am wirtschaftlichen Nutzen verschiedener aus heutiger Sicht innovativer Antriebstechnologien.

Fazit: Innovative Antriebstechnologien sind aus heutiger Sicht eine Frage der Klimaziele bis 2030 und darüber hinaus, denen aus politischen Gründen die Wirtschaftlichkeit unterzuordnen ist. Es geht um CO<sub>2</sub>-Emission und Feinstaub und andere schädliche Substanzen. Eine Wirtschaftlichkeitsrechnung, welche alle auf die Verhinderung oder die Beförderung des Klimawandels Einfluss nehmenden Größen abzielt, steht nicht nur aus. Wahrscheinlich kann sie erst in 200 oder 300 Jahren geführt werden.

### 30. November 2018: Rheingold

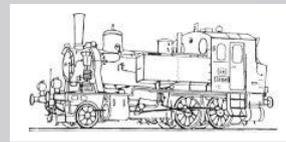
(rf) Eigentlich ist es falsch von „90 Jahren Rheingold“ zu sprechen, es sind deutlich weniger: von 1928 bis 1939 sind 11 Jahre und von 1951 bis 1987 sind 36 Jahre, also insgesamt 47 Jahre. Am 15. Mai 1928, also vor 90 Jahren ging der „Rheingold“ das erste Mal auf die Reise von Hoek van Holland nach Basel und damit wurde das Reisen neu definiert.

Der Erste Weltkrieg 1914-18 lag schon etliche Jahre zurück, Europa orientierte sich neu. Die 1920/24 gegründete Deutsche Reichsbahn wollte auch international in der Oberliga der Bahnen Europas mitspielen. Das war bemerkenswert, weil in Europa alle lukrativen Express-Zug-Kurse schon von der CIWL (internationale Schlaf-und-Speisewagengesellschaft) belegt waren, so auch der Luxuszug „Edelweiß“, der auf der westlichen Rheinseite den Nordwesten Europas mit dem Süden und der Schweiz verband.

Nach einigen Jahren internen Vorlaufs und gründlicher Planung wurde 1927 auf der Europäischen Fahrplankonferenz eine ganz neue Relation für eine ganz neue Art von Zug durch die Reichsbahn beantragt und nach genauer Prüfung auch genehmigt. Das Konzept sah vor, eine schnelle komfortable Verbindung von London bzw. den Fährhäfen in Holland zu Zielbahnhöfen in den Urlaubsregionen der Schweiz zu schaffen. Die Reise sollte durch touristisch attraktive Landschaften führen.

Weiterhin war geplant, nach dem Vorbild der amerikanischen Pullmann-Züge ein Höchstmaß an Komfort und Luxus zu bieten. Die Geschäftsführung des Zuges lag ebenso wie die Bereitstellung entsprechender Wagen bei der Deutschen Reichsbahn, die gastronomische Führung bei der jungen MITROPA.

Der Ausgangspunkt in Hoek van Holland war von den niederländischen Seehäfen und Englands Fährhäfen gut erreichbar. Die Abfahrt erfolgte in den frühen Morgenstunden kurz vor 7.00 Uhr mit Zwischenhalten in Rotterdam, Utrecht, wo ein Kurswagenteil aus Amsterdam dem Zug beigestellt wurde, und Arnhem. Zevenaar war die Station in der deutsche Lokomotiven den Zug übernahmen. Es war der Ehrgeiz der jungen Reichsbahn, immer die besten und neuesten Lokomotiven für diesen Zug zum Einsatz zu bringen. So wurde der Zug in den Niederlanden von Loks der Reihe 3800 befördert, ab der Grenze in Arnhem über 410 km am Stück mit bay. Loks der Reihe 18.5 (bay. S3/6) des Bw Mannheim. Für die damalige Zeit ein bemerkenswerter Langlauf. An der hollän-



disch/deutschen Grenze wurden die Uhren von der Amsterdamer Zeit auf die Mitteleuropäische Zeit umgestellt, was im Sommer -20, im Winter +40 Minuten bedeutete. Emmerich war die Grenzstation nach Deutschland, die Grenzformalitäten für die Reisenden wurden jedoch unterwegs im Zuge abgewickelt, womit längere Grenzaufenthalte entfielen.

Um die hochgesteckten Zielen eines europäischen Luxuszuges zu erreichen, war der Einsatz spezieller Fahrzeuge erforderlich. In Technik und Komfort wurde außergewöhnliches erwartet. Angeboten werden sollten Plätze in der damaligen 1. und 2. Klasse in mehreren Varianten der Sitzanordnung. Die exklusive Bewirtung war generell am Platz vorgesehen. So entstanden eine Reihe luxuriöser Fahrzeuge, die nachstehend kurz beschrieben werden sollen.

Alle Wagen waren Stahl- Schweißkonstruktionen auf neuentwickelten Drehgestellen der Bauart Görlitz II schwer mit vierfacher Federung und 3,60 m Achsstand. Die Reisezugwagen hatten eine einheitliche Länge von 23,50 m, die Packwagen von 19,68 m. Alle Reisenden hatten Tischplätze mit ungehindertem Blick nach draußen. Das Wagengewicht betrug etwa 50 Tonnen. Alle Personenwagen waren an Drehgestelle und Rahmen tiefschwarz, die Seitenwände bis unter die Fenster in einem dunklen Violett-Ton, der sich über den Fenstern bis zur Dachkante wiederholte, lackiert. Das Fensterband selbst war cremefarben. Betriebliche Anschriften waren in goldgelber Farbe angebracht. Die erhabenen Klassebezeichnungen waren in Messing gehalten. Ab 1930 war auch der Name „Rheingold“ mit großen erhabenen vergoldeten Buchstaben auf den Seitenwänden angebracht. Die Seitenwände der zugehörigen Packwagen waren ganz in Violett gehalten. Die Wagendächer aller Wagen waren aluminiumfarbig gestrichen. Eine absolute Neuheit waren die großen Fenster mit einer Breite von 140 cm in der 1. Klasse, 120 cm in der 2. Klasse. Die Wagen waren für 120 km/h ausgelegt.

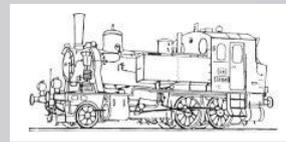
Die Personalausstattung des Zuges war so üppig wie das gesamte Konzept. Auf die maximal 120 Reisenden kamen 15 Mitarbeiter zuzüglich Lokpersonal. Die Mindestreiseentfernung, die zur Benutzung des „Rheingold“ berechnete, musste 150 km betragen und erforderte zum üblichen Fahrpreis und D-Zug-Zuschlag weitere 8 Reichsmark in der ersten Klasse und 6 Reichsmark in der zweiten Klasse. Die Stundenlöhne deutscher Arbeiter bewegten sich damals im Bereich um und unter einer Reichsmark, die breite Bevölkerung war also nicht die Zielgruppe für den Zug.

Die Strecke Köln bis Mainz von 183 km wurde ohne Halt durchfahren. Ab Mannheim bis Basel von badischen Loks der Reihe 18.3 (bad.IVh) bespannt. In der Schweiz erfolgte die Traktion elektrisch mit Loks der Baureihe Ae 4/7. Ab 1930 kam dann zunehmend die Einheitslok 01 ab Mannheim zum Einsatz, ab 1933, als genügend Maschinen vorhanden waren auf dem gesamten Laufweg.



*Am Vorabend zu den Tagen der offenen Tür erfolgte quasi das „Intro“: Reinhold Fröhlich skizzierte die Geschichte der „Rheingold“- Züge nach, was beim Publikum – auch erfreulich vielen Gästen – sehr gut ankam, Im Hintergrund zu sehen: Das Luftbild vom Bahnhof Ansbach und die Modellschau der „Rheingold“- Züge.*

Dem „Rheingold“ der Nachkriegszeit lag ein anderes Konzept zugrunde. Im Fahrplanjahr 1951 begann man dann jedoch vorsichtig mit dem Aufbau des „blauen Netzes“, einer Konstruktion von hochwertigen Verbindungen für die neu aufblühende deutsche Wirtschaft und die sich abzeichnen-



de Montan-Union und Europäische Wirtschaftsunion (EWU), war doch der PKW noch nicht Standard zur Bewegung über weitere Strecken.

Zum Einsatz kamen Schürzenwagen der Reihe 39 und Wagen der Reihe 35/36 wurden rekonstruiert und aufgearbeitet, ebenso wie die relativ jungen Schnelltriebwagen der Baureihen VT 04 bis VT 07 sowie einige Elektrotriebwagen (ET 11). Mit den Diesel-Triebwagen wurde unter anderen die sogenannte Rheinschiene gebildet, ein Konstrukt mit einer bis dahin beispiellosen Flügelung von Kursen und gemeinsamer Trassennutzung, welche dann erst in späteren Jahren im RE-Verkehr eine Wiederbelebung fand. Als Triebfahrzeuge kamen überwiegend Loks der Baureihen 01 und 03 zum Einsatz, nach Verfügbarkeit auch die neue Diesellok V 200.0, der langjährige Star der 50er und 60er Jahre der DB. Nach der schrittweise erfolgenden Elektrifizierung der Strecke des Laufwegs auch die Loks der Baureihe E 10. Schnell wurde der „Rheingold“ wieder zum international beliebten Fernreisezug, nachdem auch die alten Touristenströme wieder auflebten.

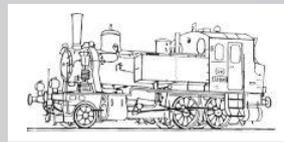
1957 beschlossen sechs europäische Eisenbahnverwaltungen (B, DB, FS, NS, SBB, SNCF) ein ganz neues, internationales Reisezugnetz erster Klasse in der Wertigkeit über den nationalen Fernzugnetzen liegend für den sich abzeichnenden Geschäftsreiseverkehr innerhalb der Montanunion zu installieren. Wichtig war in diesem Zusammenhang der rasche Fortschritt der Elektrifizierung des Streckennetzes. Der erste Schritt dazu sollte die Modernisierung des Klassikers „Rheingold“ sein. Es entstand ein Zug der Superlative, alle Wagen ausschließlich erster Klasse, jedoch mit bisher in Europa unbekanntem Merkmalen. Alle Fahrzeuge sollten in der neuen Standard-Länge von 26,4 m entsprechend dem Miehlig-Konzept gebaut werden, jedoch mit deutlich mehr Luxus als bisher. Es gab Wagen mit 9 statt bisher 10 Abteilen (Avüm 62- Bauart 111) für jeweils sechs Personen, sowie Großraumwagen (Apüm 62- Bauart 121) mit jeweils einem Raucher- und einem Nichtraucherabteil und insgesamt 60 Plätzen.

Zusätzlich zu diesen beiden Grundtypen gab es noch einen absolut innovativen Speisewagen (WRüm 62- Bauart 131) mit 48 Plätzen, der schon durch sein Äußeres auffiel, da der Küchenteil doppelstöckig war, was ihm schnell den Namen „Buckelspeisewagen“ einbrachte. Im unteren Bereich war der Spülbereich angeordnet, die Fertigung der Gerichte erfolgte im Oberdeck, wo auch ein Büffetbereich untergebracht war. Der Gastraum war normal einstöckig ausgeführt. Das zweite Fahrzeug, das für Aufsehen sorgte war ein Aussichtswagen (ADüm 62- Bauart 101), ein sogenannter Dome-Car nach amerikanischem Vorbild, der in seinem Mittelteil ein große Glaskanzel trug, auf zwölf drehbaren Einzelsitzen war eine Beobachtung der Landschaft ein besonderes Erlebnis. All diese Wagen waren für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen, obwohl es zu diesem Zeitpunkt noch kein reguläres Triebfahrzeug mit dieser Höchstgeschwindigkeit gab. Kurzentschlossen wurden aus der laufenden Serie der Baureihe E 10 vier Fahrzeuge entnommen und mit den Drehgestellen der Versuchsloks für 200 km des BZA München ausgerüstet. Die Baureihe 10.12 war geboren, die erste E-Lok Baureihe der DB für 160 km/h. Wagen und Loks wurden einheitlich, aber im Gegensatz zu den TEE-Zügen in Anlehnung an das „Rheingold“-Farbschema in Kobaltblau-Creme lackiert. Das bewährte Rheinschienen-Konzept wurde modifiziert wieder belebt und so wurde der „Rheingold“ mit dem „Rheinpfeil“ kombiniert, der München mit dem Rhein-Ruhr-Raum mit gleichen Qualitätsmerkmalen verband.

Allerdings gingen „Buckel-Speisewagen“ als auch die „Dome-Cars“ nach nur 15 Einsatzjahren außer Betrieb, auch sehr auf Wunsch der Werkstätten, da diese Wagen immer wieder Probleme bei der Regendichtigkeit und infolge dessen Korrosionsprobleme machten. Damit entfiel allerdings auch das Alleinstellungsmerkmal gegenüber den aufkommenden IC-Zügen, so dass die Einstellung der „Rheingold/ Rheinpfeil“- Züge im Frühjahr 1987 die traurige, aber logische Konsequenz war.

## 1./2. Dezember – Tag der offenen Tür

Bereits zur Jahreshauptversammlung (JHV) im März wurde das Wochenende vorbereitet mit einer einfachen Ankündigung durch Reinhold, das „Rheingold“-Jubiläum zum Thema zu machen. Es folgten – wie berichtet – mehrere detaillierte Sitzungen, um die Einzelvorhaben in die Tat umzusetzen. Welche da wären: Basteltisch für Kinder, Ausstellung von „Rheingold“- Garnituren, „Rheingold“ auf der Vereinsanlage, Spielecke, Basar, Graffltisch... Es wurde ein Dienstplan entworfen, der am Ende nicht in Anspruch genommen werden musste, weil einfach genügend Mitglieder da waren und die Dienste nach Absprache durchzuführen waren.



Am Vormittag des 1. Dezember öffneten sich die Türen, und der Zuspruch war gehörig - zunächst. Über 40 Gäste in den ersten beiden Stunden konnten wir begrüßen, aber dann wurde es flau und blieb es auch bis zum Abend – im Schnitt mit 10 Besuchern pro Stunde.

Einer fälschlich angezeigten Öffnungszeit am Sonntag – wir wollten eigentlich erst 11 Uhr öffnen, die Zeitungen vermeldeten jedoch 10 Uhr – war es zu danken, dass sich die ersten Unentwegten bereits halb 10 im Vereinsheim trafen, nochmal alles durchsahen, sauber machten. Um 10 Uhr dann ging zwar der Ansturm nicht los, aber immerhin – einige Gäste durften wir begrüßen. So ging es weiter bis ca. 14 Uhr, da kamen die Besucher erfreulicherweise in Scharen, ohne dass eine nennenswerte Überbelastung der anwesenden Vereinsmitglieder zu verzeichnen war. Im Gegenteil: Es lief so, wie es auch in Zukunft wünschenswert wäre – nämlich über kurze Absprachen.

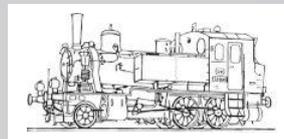
In Summe hatten wir knapp 200 Besucher an zwei Tagen, damit sind wir sehr zufrieden. Damit könnte man es als Resümee bewenden lassen, aber einige persönliche Eindrücke seien gestattet.

Bemerkenswert war, wie viele der BesucherInnen sich eine Stunde oder länger im Vereinsheim aufhielten, was ein gutes Gefallen unserer Bemühungen erkennen ließ. Mit dazu beigetragen hat der Basteltisch auf der Empore, mit dem es eine eigene Bewandnis hat: Noch zwei Wochen zuvor lagerten darauf die beiden Elektrifizierungsmodule, dann fand Hans Peter eine neue Lösung. Sehr schnell wurde die obere Etage freigeräumt und das Basteln konnte beginnen. Das wiederum war möglich, weil Reinhold schon seit Sommer unermüdlich die einschlägigen Firmen mit einer Bitte um Unterstützung angeschrieben hatte. Bis etwa drei Wochen vor dem Termin war dem allerdings wenig Erfolg beschieden, so dass wir mit einem Seufzer die auch angedachte Tombola strichen und uns auf eine „Kindermalecke“ einigten. Hier waren vor allem Thomas und Peter sehr engagiert in der Vorbereitung, am Ende lagen genügend Blätter und Stifte auf dem Maltisch. Und dann passierte doch noch, womit keiner gerechnet hatte: Von einigen der angeschriebenen Firmen trafen Bastelbögen, Bausätze und andere Utensilien ein – und zwar kistenweise und gerade noch rechtzeitig. Also wurde kurzerhand erweitert und Scheren und Kleber wurden bereitgestellt. Die Betreuung der Mal-/ Bastelecke übernahm dankenswerterweise Annette, und während sie nicht da war, gingen Daniela, Thomas und Frederik an die Front.

Bei der Gelegenheit muss auch an die Erbauer der Empore ein Dank gerichtet werden. Wer sich während der Veranstaltung darunter stellte, um zum Beispiel Besuchern die Modellbahn zu erklären, bekam akustisch sehr gut mit, was da oben los war: Gerenne, Gejuchze, Geschiebe – kurz: eine volle Breitseite Ausgelassenheit. Der Stresstest wurde bestanden!



*Einer der Hingucker: Die BR103 in den fünf Spurweiten I, H0, TT, N und Z*

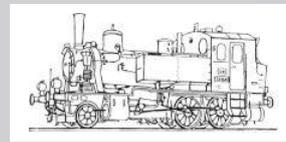


Die Fahrzeugausstellung wurde ausgiebig betrachtet und anhand nebenher gezeigter Originalbilder auch diskutiert.



Es war richtig was los auf der Empore! Am Samstag stand der Maltisch zunächst noch an der Wand, wie hier zu sehen. Im Laufe des Sonntags fanden sich dann aber so viele „Bastelwütige“ ein, dass der Tisch etwas abgerückt werden musste, schlicht um zwei weitere Plätze zu schaffen. Und selbst da herrschte zeitweilig Gedränge. Die Kinder konnten als Lohn ihre gebastelten Häuschen, sorgsam verpackt, mit nach Hause nehmen. Übrig blieben nur selbst kopierte Malvorlagen und von den Herstellern zur Verfügung gestellte Malhefte. Beim nächsten Tag der offenen Tür werden wir auf jeden Fall wieder so eine Mal-/ Bastelecke einrichten.

Die Modelbahn lief reibungslos, ein großes Dankeschön an Bernhard, Markus, Frederik und Christof, die das in der Hauptsache ermöglicht haben. Welch langer Anlauf hierzu genommen wurde, darüber berichteten wir gleich zu Beginn wie auch schon in den Journalen vorher. In dem Zusammenhang auch ein großes Lob an Hans Peter Krupp, Reinhold Fröhlich und Thomas Fenn, die eine Modellpräsentation an „Rheingold“- Zügen an die Vitrinen an der Fensterfront stellten. Und damit hat es auch eine Bewandnis: Die ausgestellten Garnituren, die wir noch mindestens über den Januar in den Vitrinen lassen möchten, sind nicht etwa „nur so irgendwie zusammengewürfelt“. Nein,



die Existenz einer jeden Konfiguration ist aus Bildern und Beschreibungen, anhand von Zugbildungsplänen und verschiedener anderer Unterlagen belegbar. Die ganze Recherche muss einen riesigen Zeitaufwand bedeutet haben. Wie gesagt: Dank an Hans Peter, Reinhold und Thomas. Das vereinfachte Catering hat ebenfalls gut funktioniert. Allerdings zeigte sich nach Anschneiden des außerplanmäßigen Sonntagskuchens, dass dieser sehr bald verputzt war. So ganz ohne Kuchen geht es wohl doch nicht.

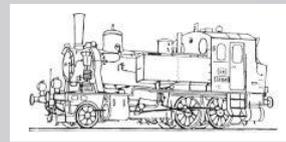
Berufsbedingt und aus familiären Gründen konnten einige Mitglieder nicht dabei sein. Ich denke jedoch, sie wurden gut vertreten. Wenn es eine Erkenntnis gibt, dann die: Beruflich kann immer etwas sein, Familientage bleiben in der Regel von Datum her konstant. Beim nächsten Tag der offenen Tür sollten wir nur eine Terminüberschneidung mit den Modellbahnfreunden Marktbergel vermeiden.



*Wenn der Vater mit dem Sohne... Hier schaut Fabian erstmal zu, später hat der den Fahrbetrieb auf der Anlage zusammen mit Schwester Annika und Vater Bernhard selbst im Griff*



*Die Vereinsanlage war und ist das Ausstellungsstück, wenn es darum geht zu erklären, was wir so tun und womit wir uns beschäftigen.*



Frederik hilft beim Basteln

## Marktbergel



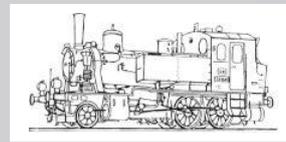
Neben der Gemeinschaftsanlage „Bahnhof Bad Windsheim“ konnten im Alten Schulhaus, das von mehreren Vereinen genutzt wird, auch verschiedene Privatanlagen in den Spurweiten zwischen N und I ausgestellt werden. Es gab verschiedene Eisenbahnen, mit denen die Kinder selber spielen konnten, eine Anlage mit selbstgefertigtem Autobetrieb war zu bewundern. Der Knüller war die Vorführung des 3D- Druckers, mit dem derzeit unter anderem der Fußgängerüberweg des Bad Windsheimer Bahnhofs auf der Gemeinschaftsanlage hergestellt wird.

Für das leibliche Wohl sorgten die Modellbahnfreunde Frankenhöhe auch durch das Angebot von Kuchen, Kaffee und Brezen. Der Andrang war groß, Günter Opel meinte „Bei 200 habe ich das Zählen aufgehört“.

Fazit: Auch in Marktbergel war die Veranstaltung zum Tag der offenen Tür rundum gelungen.

## 14. Dezember 2018: 1968 – Jahr der Umbrüche, nicht nur bei der DB

(wp) Oft stellt man bei Modellbahnern fest, dass sie bei der Gestaltung und Zeit Ihrer Bahn der Zeit widmen, welche in Ihrer Jugend oder Kindheit liegt. Das kann davon kommen, dass genau in dieser Zeit die Faszination der Bahn auf den Menschen überspringt. Viele reden von der „guten alten Zeit“. Das Jahr 1968 – was passierte? Zunächst eisenbahntechnisch:



- die 218 001 wurde in Betrieb genommen
- Start der container-schnellzüge Delphin
- die Strecke Osnabrück-Bremen -Hamburg jetzt unter Draht
- sechs F-Züge verkehren mit Zusatz „Intercity“
- mit 394.792 hat die DB erstmals unter 400.000 Personalbestand
- die Bahn stellt 301 neu Triebfahrzeuge und Beiwagen ein: 4x 110, 20x112, 48x140, 1x181, 3x184, 95x215bis218, 85 x290, 49x333
- Erstmals Gleiserneuerung mit Schnellumbauzug und Fließbandtechnik
- 23,7 km neue Strecken werden eröffnet
- 825 km werden neu Elektrifiziert damit erstmals mehr als 8000km unter Draht
- auf 21 Strecken mit mehr als 440km wird der Personenverkehr auf die Straße verlegt.
- die Wendezüge mit der 78er wurden eingestellt (Hamburg)

Welche Loks wurden ausgesondert:

- 751 Triebfahrzeuge davon 679 Dampfloks, 12 Eloks, 9 Kleinloks 1 ET
- 26 Schienenbusse und Bei- und Mittelwagen
- Komplette wurden 45, 93, 98.11, 99,60 ausgemustert.

Zugleistungen:

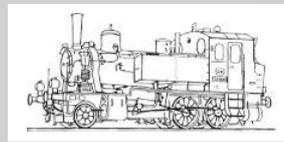
- Reisezüge 362,2 Mio. km
- Güterzüge 187 Mio. km
- Dampf: 97,9 Mio
- Elloks 293 Mio
- Diesel 160,3 Mio
- E-Triebw. 38,9 Mio
- Speichertriebwagen 20,7 Mio
- Dieseltrieb. 21,9 Mio.



*Wolfgang Pichls Themenabende erfreuen sich auch deshalb großer Beliebtheit, weil er neben modellbahnseitigen „Nischenthemen“ wie dem zur Verfügung stehenden Raum zum Aufbau einer Modellbahn („Platz ist in der kleinsten Hütte“) sich und damit dem Publikum auch einen weit schweifenden Blick auf das Ganze gönnt. Nicht anders beim letzten Themenabend 2018, bei dem es wieder um das Vorbild und konkret um das Jahr 1968 ging – dargeboten mit fundiertem Fachwissen und der Wolfgang- eigenen Prise Spaß.*

Eigentumsbestand:

- 2379 Dampf
- 2217 Eloks
- 2367 Dieselloks



- 1612 Kleinloks
- 382 ET
- 238 Akkutriebw
- 161 Dieseltriebw.
- 849 Schienenbusse

Was war sonst noch los, in der „guten, alten Zeit“?

- Die Mehrwertsteuer von 10% ersetzt das alte Umsatzsteuersystem
- Studentenrevolte gegen den Staat Rudi Dutschke wird auf dem Ku-Damm lebensgefährlich verletzt Proteste gegen die alten Nazis in der Politik, gegen Vietnamkrieg, gegen den Konsumkapitalismus Ostern 68 in 27 Städten insg. 400.000 Menschen.
- Contergan -Kinder klagen an Fa. Grünental entschädigt mit 100Mil DM plus Bundeszuschuss von 150 Mill. DM nach 6 ½ Jahren Ermittlung im Mai der Prozess
- In der DDR zementiert eine neue Verfassung die SED-Macht
- Die Russen marschieren im August in die Tschechoslowakei ein, parallel dazu in Thüringen an die westdeutsche Grenze. Mit der Operation „Donau“ sollte der Prager Frühling beendet werden, leider mit Erfolg.
- Saigon: auf offener Straße erschießt ein Polizeichef einen gefangenen Vietkong
- Martin Luther King wird auf dem Balkon seines Motels ermordet.

Wie ging es uns. Ein neuer Ford Escort kostete 5900,- DM ein VW-Käfer 3500,-DM. Ein Arbeiter verdiente ca. 1000DM mtl.! Also 3,5 oder fast 6 Monatslöhne waren erforderlich.

Mit Eigenleistung konnte man für ca. 40.000DM ein Einfamilienhaus bauen.

Der Baugrund auf dem Land kostete ca. 3-6,-DM/qm. Erschließungskosten waren lediglich der Stromanschluss. Das Wasser kam aus den Brunnen, für das Abwasser war eine Klärgrube im eigenen Garten vorgesehen, welcher ca. alle 6-12Monate entleert wurde. Die einzigen Nebenkosten war der Strom mit ca. 20-30 DM /mtl.

Eine drei Zimmer Wohnung kostete je nachdem zw. 80 und 150,-DM.

Ein Arbeiter konnte noch allein seine Familie ernähren und dabei noch was sparen.

Wenn wir uns mit Freunden treffen wollten wurde das in der Schule ausgemacht, oder man ging einfach hin und bildete eine sog. Alarmkette.

Das Fernsehprogramm begann erst gegen 17.00 Uhr, Da es keine „Hartz-4er“ gab kein Problem.

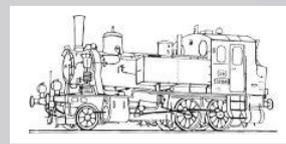
Ja das war sie – die gute alte Zeit. Jede Zeit hat seine Licht und Schattenseiten.

Es kommt doch immer nur darauf an, was wir aus unserer Zeit machen!!

## Vorschau: Vorstandswahlen 2019

Ein genauer Termin steht zwar noch nicht fest, aber im März stehen wieder Vorstandswahlen an. Gesucht werden immer noch ein Kassenwart und ein Beisitzer. Zahlreiche Gespräche des Vorstands vor allem zur Nachfolge Thomas Kootz' blieben bislang ohne Erfolg.

Um möglichen Kandidaten die Bedenken zu nehmen: Natürlich wird der kommende Kassenwart gründlich eingearbeitet!



## WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS EREIGNETE

### Blamage total – aber wer hat sich blamiert?

(fa) Für das vorige Journal war ein Beitrag zum Thema „DB am Schuldenende“ vorgesehen, der jedoch etwas zu kräftig und emotional ausgefallen war und deswegen, auch auf Anraten meiner Korrektoren Reinhold und Thomas (Danke für Euer „Mach es lieber nicht!!!“), nicht kam. Was richtig war, weil vermutlich die meisten der AEF- Mitglieder hinter dem Inhalt gestanden hätten, aber nicht hinter dem Ausdruck.

Mal alle Emotionen beiseite genommen – was ist passiert? Die Situation der Deutschen Bahn heute lässt sich in ein paar Sätzen zusammenfassen. Die Schuldengrenze von 20 Milliarden (!) Euro ist fast erreicht. Der Fahrplan ist nur eine gut gemeinte Empfehlung, die im Fernverkehr zu immerhin mehr als 70% funktioniert. Immer mehr Netze melden Zugausfälle wegen Personalmangels, Fahrzeugmangels, unzureichender Infrastruktur. „Wir bitten um Verständnis“.

Dem entgegenstehen da die schönen Präsentationen aus BMVI und DB. Von einem „Schienenpakt“ ist da die Rede, und woanders wird von „Eisenbahn 4.0“ geträumt.

Zwei Welten? Anscheinend ist es so.

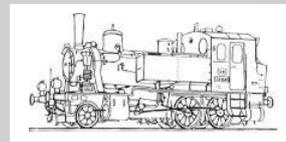
In den Monaten November und Dezember 2018 kochte die Geschichte, die mit einem „Brandbrief“ des derzeitigen Bahnchefs Lutz Anfang September begann, erst hoch und dann über. Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht „neue Erkenntnisse“ ans Licht kommen. Die Reaktion der Medien war vorhersehbar und reflexartig: Katastrophenmeldungen ohne Ende. Die Fachpresse und interessierte Journalisten auch bei NN und FLZ hatten schon vorher zwischen ganz vorsichtig und ganz gewaltig den Finger in die Wunde gelegt. Ein Druckverband fand sich nirgends, allenfalls ein paar untaugliche Pflästerchen. Was im Autoland Deutschland nicht ungewöhnlich ist.

Die Politik meldete sich auch zu Wort. Um es mal klar zu sagen: „Die Politik“ – das sind wir alle! Darum die Frage: Sprach „die Politik“ in irgendeinem Interesse eines der unseren? Ich würde die Frage glatt mit „Nein“ beantworten. Stattdessen kamen die üblichen und – leider – vollkommen am Ziel vorbei gehenden Statements „Die Bahn muss...“, „Die Bahn sollte...“ – und so weiter. Ganz toll sind in diesem Zusammenhang Forderungen einer Partei, die nach jetzt endlich verschlankten Strukturen ruft. Diesen Parteistrategen sei nur entgegengehalten: Seit 1994 ist der Personalbestand von DB und DR auf weniger als die Hälfte reduziert worden, gleichzeitig leistet sich der Bahnvorstand Unternehmensberater für einen dreistelligen Millionenbetrag im Jahr. Wo bitteschön wollt Ihr „die Verschlinkung der Strukturen“ ansetzen? Das alles gleicht irgendwie dem Jaulen getroffener Hunde, die schlicht ihren Job nicht gemacht haben.

Den eigentlichen Kern der Sache hatten und haben die sich peinlichen Ausdruck verschaffenden Parteien weder aufgegriffen noch kapiert. Es geht nicht nur darum, dass mit dem Bundesministerium für Verkehr und Innovation (BMVI) irgendjemand zuständig für den staatseigenen Konzern DB AG wäre. Das ist nämlich nur die erste Seite der Aufgabenbeschreibung all derjenigen, die im BMVI tätig sind. Den zweiten Teil der Aufgabenbeschreibung hat niemand auf dem Schirm: Wahrnehmung der Interessen des Bundes...

Um es mal zu wiederholen: „Wahrnehmung der Interessen des Bundes“! Stellt sich zuerst die Frage, was die Interessen des Bundes sind. Um Interessen wahrnehmen zu können, braucht es einen Plan, braucht es eine auch über die Legislaturperiode hinaus reichende Strategie, braucht es kurz-, mittel- und langfristig zu setzende Ziele, deren Formulierung Aufgabe der Politik wäre. Und zuvorderst: Um Bundesinteressen wahrzunehmen und gegebenenfalls auch durchzusetzen braucht es vor allen Dingen eines: **Interesse!** Interesse daran, was wichtig ist. Interesse daran, was sinnvoll ist. Interesse daran, was bezogen auf den Eisenbahnbetrieb für den Bund strategisch sofort, kurz-, mittel- oder langfristig umzusetzen wäre.

Ein solches Interesse ist nicht zu erkennen, nicht mal in Spuren. Nicht beim derzeitigen Verkehrsminister Scheuer (und bei dessen Vorgängern der letzten mindestens 15 Jahre auch bloß nicht), nicht bei dessen Staatssekretär für Schienenverkehr Ferlemann. Und bei den anderen – auch nicht. Leider. Daran ändert auch kein Bundes- Verkehrswegeplan (BVWP) 2030 etwas, daran ändern keine Hochstufungen von Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf (s. nachfolgend in diesem Journal)



etwas, denn die Maßnahmen offenbaren nur ein Herumdoktern an einem mittlerweile zum Hochrisiko gewordenen Patienten.

Das BMVI und all seine angeschlossenen Strukturen konzentrierten sich in den vergangenen mindestens 15 Jahren nur darauf, die Autoindustrie abzusichern, wenigstens unter Ignoranz eines die gesamte Branche umfassenden vorsätzlichen Betrugs. So etwas wie Bahn oder Schienenfahrzeugindustrie kamen und kommen darin nicht vor.

Die grandiosen Fehlleistungen eines staatseigenen Unternehmens, das seit seiner Inkraftsetzung am 1.1.1994 de facto sich selber überlassen wurde, haben wir in der Vergangenheit und vollkommen zu Recht ausreichend gewürdigt. Die Blamierten in der „causa Bahn“ sind nicht die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Werkstätten, Fahrkartenausgaben (sofern noch vorhanden), Stellwerken und Führerständen. Wenn überhaupt im ganzen Unternehmen Bahn hat sich dessen Vorstandsvorsitzender selber bis auf die Knochen blamiert. Seit 1994 im Konzern, vor seiner Vorstandsvorsitzendenübernahme im Vorstand zuständig für Finanzen, und davor immerhin im Finanz- und Kontrollresort beschäftigt. Herr Lutz hätte das Fiasko kommen sehen müssen. Er hat es aber nicht, oder doch und nur gemäß Konzernraison geschwiegen? Da darf man sich schon mal Gedanken machen, wer da beim Staatskonzern in Vorstand und Aufsichtsrat sitzt. Die Blamierten sitzen aber auch in ausreichender Zahl in den verschiedenen Ministerien, Arbeitsgruppen und Ausschüssen. Sie sollten das Korrektiv sein und haben stattdessen, mangels Interesse oder Fachwissen oder beidem, krachend versagt. Und es ist ihnen vielleicht bewusst, aber keinesfalls peinlich. In Sachen Eisenbahn darf in diesem Lande jeder mitquaken.

Die Krise der DB AG betrifft und trifft aber auch die anderen NE- Unternehmen, die zumindest im Güterverkehr einen Teil dessen übernommen haben, was nach Meinung des Staatskonzerns nicht mehr in dessen Portfolio passte. Verkehre also, die über die Maßen hinaus auch noch auf die Straße abgewandert wären.

Was nun? Die DB AG steht vor milliardenschweren Investitionen in neue Fahrzeugflotten. ICE4, Optionen für IC2, Erneuerung einiger in die Jahre gekommener Baureihen etc. seinen hier nur die Stichworte. Daneben stehen Erneuerungsmaßnahmen für die Infrastruktur an, die enormen Kostenmehrungen z. B. für Stuttgart 21 noch gar nicht eingerechnet. Die Vorstandsetage hat sich unter dem Mäntelchen, „geschlossene Logistikketten weltweit“ anbieten und absichern zu wollen, zu Ungunsten des internen Kerngeschäfts verzockt und ruft nun nach dem Staat. Aber der Staat will nicht, und selbst wenn er wollte, ist ein weiteres Zocken nicht ausgeschlossen. Das sieht man schon allein daran, dass nicht eine einzige der laufenden Baumaßnahmen auf ihre Zukunftstauglichkeit überprüft wird.

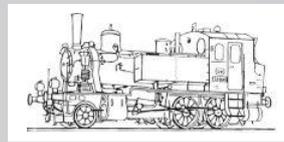
Besserung ist nicht in Sicht. Aber die Hoffnung auf selbige stirbt bekanntermaßen zuletzt.

## **DB Regio spart – Diesel**

Energiesparendes Fahren ist bei DB Regio eine Erfolgsgeschichte und soll deshalb auch auf die Dieseltriebzüge ausgeweitet werden. In Franken findet aktuell im Neigetech Netz der bundesweit erste Testbetrieb mit neuen digitalen Helfern im Führerstand statt. Diese multifunktionalen Telematiksysteme erfassen Verbrauchsdaten und übermitteln den Lokführern Empfehlungen für eine energiesparende Fahrweise.

DB Regio baut noch bis 2019 die Telematiksysteme in 850 Dieseltriebzüge ein. Die kleinen schwarzen Displays sind mit der Motorsteuerung der Dieseltriebzüge verbunden und saugen dort Daten ab, unter anderem den Verbrauch. Motor- und GPS-Daten werden an einen zentralen Telematikserver gesendet und dann voll automatisiert in einem Fahrzeugbericht zusammengefasst, so dass erkennbar wird: Was hat das Fahrzeug wann gemacht (Rangierfahrt, Stillstand mit laufendem Motor, Fahrt auf freier Strecke)? Wie schnell war es? Wieviel Diesel wurde verbraucht?

Erprobt werden die Systeme vor allem auf den RE- Relationen Nürnberg – Bayreuth/ Marktredwitz. Hier sind die Dieseltriebzüge der Baureihe 612 mit bis zu 160 km/h unterwegs. Die Telematiksysteme sollen die Fahrempfehlungen dann auf dem Display anzeigen. Ziel ist es auch, verschiedene Fahrempfehlungen für eine Strecke zu hinterlegen. Je nachdem ob der Triebfahrzeugfahrer noch einen Zeitpuffer hat oder eine Verspätung aufholen muss, sollen die Systeme dann die beste Fahrweise anzeigen.



## Lehren aus Bad Aibling (?)

Am 09.02.2016 kollidierten gegen 06:47 Uhr auf der Bahnstrecke Holzkirchen–Rosenheim (Streckenummer 5622) zwischen den Bahnhöfen (Bf) Bad Aibling und Kolbermoor die beiden Züge DPN 79505 und DPN 79506 der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) etwa in Streckenkilometer 30,29.

Der Zug DPN 79505 (Elektrotriebzug (ET) 325) kam von München über Holzkirchen mit Fahrtziel Rosenheim, der von Rosenheim kommende Zug DPN 79506 (ET 355) fuhr in Richtung Holzkirchen. Die Folgen sind bekannt und wir hatten im Journal I/ 2017 den Zwischenbericht der Bundesuntersuchungsstelle für Eisenbahnunfälle (BEU) zusammenfassend dargestellt.

Wie im vergangenen Journal berichtet liegt inzwischen der Abschlussbericht der BEU vor. An den bereits berichteten Inhalten ändert sich nichts mehr, was auch nicht zu erwarten war, da der an jenem Unglückstag Dienst tuende Fahrdienstleiter vom Amtsgericht Rosenheim zu einer mehrjährigen Freiheitsstrafe verurteilt worden ist.

Für deutsche Verhältnisse einigermaßen neu ist die Untersuchung menschlicher Faktoren im Zusammenhang mit einem Eisenbahnunfall. Solche Faktoren wurden bisher in den Berichten des EBA und dann später der BEU – wenn überhaupt – nur am Rande betrachtet. Im hiesigen Fall hat die TU Braunschweig im Auftrag der BEU (vermutlich?) eine solche Untersuchung vorgenommen.

Ersparen wir uns die gesamte – sicherlich vollständige und umfassende – Herleitung und Bewertung. Einige der Feststellungen und Schlussfolgerungen, die hier freilich nur auszugsweise dargestellt werden können, weil alles andere den Rahmen des Journals sprengen würde, sollen hier dennoch aufgeführt werden.

Zur Motivation der Untersuchung führen die Autoren an:

*Üblicherweise wird bei der Untersuchung von Unfällen stark auf technische Faktoren fokussiert. Der Mensch wird dabei als Teilsystem betrachtet, welches entweder korrekt oder fehlerhaft gearbeitet hat. Ein fehlerhaftes technisches System kann verbessert und überarbeitet werden. Die Reaktion auf menschliche Fehler ist schwierig. Um ein System grundsätzlich zu verbessern, ist es wichtig, sich bei menschlichen Fehlern über die Faktoren Klarheit zu verschaffen, die das Verhalten des Menschen beeinflusst und damit ein fehlerhaftes Verhalten begünstigt haben.*

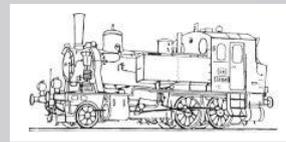
Um nicht falsch verstanden zu werden: Im Gerichtsprozess wurde das ablenkende Handyspiel des Fahrdienstleiters ausreichend bewertet, und das ist auch hier der Fall. Die Autoren kommen nur zu dem Schluss, dass möglicherweise auch ohne Handyspiel an dem konkreten Tag auf dem konkreten Stellwerk einiges im Argen lag. Der Fdl war „Springer“, verfügte zwar über ausreichend Orts-, Regelwerks- und Ablaufkenntnis des Betriebs im Großraum Rosenheim. Aber Bad Aibling war eben nicht sein Stammstellwerk. „Ja gut, aber ohne das Gezocke am Handy wäre der Fahrdienstleiter aufmerksamer gewesen“, könnte man dem entgegenhalten. Für den konkreten Fall mag das zutreffen. Aber die Autoren des Berichts versuchen sich in den Feststellungen gleichzeitig an einer Gesamtbetrachtung. Das kann jeder einzelne werten wie er mag. Man sollte zumindest darüber nachdenken.

Zum frühzeitigen Einstellen des Ersatzsignals wird geschrieben:

*Die Tatsache, dass der Fahrdienstleiter den eingestellten Fahrweg [Anm. FA: den Fahrweg für 79506 von Kolbermoor nach Bad Aibling] nicht wahrgenommen hat bzw. die Anzeigen nicht detailliert geprüft hat, kann durch kognitive Prozesse begründet werden. Ein Fdl muss häufig im Betriebsablauf zwischen den zum Teil widerstreitenden Zielen Pünktlichkeit, Regelwerkseinhaltung und Effizienz abwägen. Die Forschung hat gezeigt, dass dies zu einem typischen Konflikt zwischen Genauigkeit und Geschwindigkeit führt, bei dem häufig die Genauigkeit der Ausführung dem Wunsch nach zügiger Durchführung der Arbeitsaufgabe untergeordnet wird.*

[...]

*Mit dem Ersatzsignal verfügt der Fdl über eine erstaunlich einfache Möglichkeit, in reiner Personalverantwortung mit einem einfachen Tastendruck die gesamte technische Sicherung der Zugfolge außer Kraft zu setzen. Bezüglich der Fahrt im anschließenden Zugfolgeabschnitt besteht nach dem Verlassen des anschließenden Weichenbereichs nicht einmal eine Geschwin-*



digkeitsbeschränkung. Die Bedienung ist zwar zählpflichtig, diese Zählpflicht hat aber streng genommen nur den Charakter der Erzeugung einer gegen den Bediener gerichteten Beweislast, um im Falle eines Unfalls Schuld zuweisen zu können.

[...]

Die Frage, weshalb es in Deutschland abweichend vom Rest der Welt ein Ersatzsignal gibt, lässt sich nur historisch beantworten. Das Ersatzsignal wurde in den 1920er Jahren bei der Berliner S-Bahn eingeführt, um bei der durch den selbsttätigen Streckenblock mit Sv-Signalen möglichen sehr dichten Zugfolge das zeitraubende Diktieren von Befehlen zu vermeiden. Das Ersatzsignal wurde übrigens ursprünglich ausschließlich an Einfahrsignalen verwendet. An Ausfahrsignalen übermittelte die örtliche Aufsicht die Befehle des Fdl an den Tf. In den 1940er Jahren wurde das Ersatzsignal dann in das Signaltbuch der Deutschen Reichsbahn übernommen und setzte sich schnell allgemein durch.

Aha – letzteres wissen wahrscheinlich die wenigsten. Darum vielen Dank an der Stelle für diese Klarstellung. Den Autoren des Berichts ist freilich klar, daß dem Stellen des Ersatzsignals einige Schritte vorher zu tun sind.

Zur Gestaltung des Regelwerks

Die Fahrdienstvorschrift der Deutschen Bahn enthält sehr detaillierte Regeln zur Behandlung diverser Störfälle. Die Handhabung ist nicht immer einfach, da die Fahrdienstvorschrift nicht prozessorientiert, sondern funktionsorientiert strukturiert ist [...]. Dadurch muss zur Ableitung der korrekten Handlungsfolge oft wiederholt zwischen verschiedenen Teilen der Fahrdienstvorschrift hin und her gesprungen werden, was in der Praxis unter Zeitdruck kaum möglich ist, so dass sich der Fahrdienstleiter hier eher auf sein (ggf. lückenhaftes) Wissen verlassen wird, als die Fahrdienstvorschrift zu konsultieren. Die Komplexität der Regeln ist insgesamt recht hoch, insbesondere unter Berücksichtigung des Anwenderkreises. Um es bewusst etwas plakativ zu formulieren, Fahrdienstleiter sind keine hochbezahlten und entsprechend hochqualifizierten Flugkapitäne, von denen man erwarten kann, dass sie ein komplexes Regelwerk anwendungsreif beherrschen. Im Gegenteil, es sind Absolventen eines Lehrberufs, teilweise sogar nur angelesene oder umgeschulte Mitarbeiter, wo man durchaus kritisch die Frage stellen kann, ob die Komplexität der im Störfall anzuwendenden Regeln diesem Anwenderkreis sicherheitlich zugemutet werden kann.

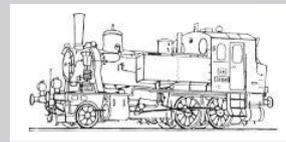
[...]

Schwerwiegender wirkt allerdings der Umstand, dass die Anwendung der Regeln immer die korrekte Identifizierung der Störung voraussetzt. In der Praxis offenbart sich ein Problem bei der Fortsetzung des Betriebsablaufs für den Fahrdienstleiter fast immer dadurch, dass ein Signal wider Erwarten nicht auf Fahrt gestellt werden kann. Dies war auch in Bad Aibling der Fall. Der in der Praxis ausgesprochen häufige Fall, dass sich ein Signal nicht auf Fahrt stellen lässt, kommt in der gesamten Fahrdienstvorschrift überhaupt nicht vor. Geregelt ist nur der gegenteilige Fall, dass sich ein Fahrt zeigendes Signal nicht auf Halt zurückstellen lässt. Der hochsicherheitsrelevante Prozess vom Auftreten des Problems durch verhinderte Signalfahrtstellung bis zur Identifizierung der Störung wird von der Fahrdienstvorschrift überhaupt nicht unterstützt. Erst, wenn die Störung korrekt identifiziert wurde, liefert die Fahrdienstvorschrift wieder anwendbare Regeln.

Ein gutes Beispiel, wie diese Lücke sicherheitlich zu schließen ist, liefert ein Blick in die Schweizerischen Fahrdienstvorschriften [FDV300], die im Unterschied zur Fahrdienstvorschrift der Deutschen Bahn nicht als unternehmensinternes Regelwerk, sondern vom Bundesamt für Verkehr als für alle Schweizerischen Eisenbahnen verbindliches Regelwerk herausgegeben werden.

[...]

„Geht ein Signal nicht auf Fahrt oder erreicht ein anderes Element der Sicherheitsanlage den angestrebten Zustand nicht, hat der Fahrdienstleiter davon auszugehen, dass eine Bedienung unterlassen wurde oder betriebliche Gründe die Fahrtstellung verhindern. Erst wenn feststeht, dass dies nicht zutrifft, kann von einer Störung ausgegangen werden.“



Und die Autoren kommen – wenngleich in ihrem Bericht ziemlich zu Beginn, zu einer verblüffenden Feststellung, die sie wohl trafen, weil ihnen dasselbe Phänomen wiederholt begegnete.

*Bei der Auswertung von Eisenbahnbetriebsunfällen oder gefährlichen Ereignissen in Bahnbetrieb erlebt man nicht selten, dass gestandene Fachleute des Bahnbetriebes stundenlang über die korrekte Interpretation einzelner Sätze oder Abschnitte der Fahrdienstvorschrift diskutieren. Von einem einfachen Fahrdienstleiter wird hingegen erwartet, im Störfall unter Stress und Zeitdruck sofort die richtige Entscheidung zu treffen.*

Fazit: Mal ganz abgesehen davon, dass speziell Fahrdienstleiter oder weniger speziell Berufstätige während ihrer Dienstzeit sich nicht von ihren Aufgaben abzulenken haben, bleibt bei dem Gelesenen zumindest ein Nachgeschmack. Eine mögliche Aussage „Na ja, aber all die Fahrdienstleiter in Deutschland verstehen doch ihr Handwerk, deswegen passiert so selten etwas“ ist unter genannten Gesichtspunkten wenig überzeugend. Wenn man die Aussage nur ein klein wenig dreht, wird daraus eine Negativaussage, die weder speziell Fahrdienstleitern noch allgemein Berufstätigen gerecht wird. Anregungen zum Nachdenken sollten hier dennoch enthalten sein.

### Bundesverkehrswegeplan 2030 – Neue vordringliche Vorhaben

Das am 30.12.2016 in Kraft getretene Dritte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) enthält auch 44 Projekte in der Kategorie Potenzieller Bedarf. Diese Projekte steigen in den Vordringlichen Bedarf auf, sobald die Voraussetzungen (in der Regel eine positive gesamtwirtschaftliche Bewertung) erfüllt sind:

*„Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf erfüllen, werden sie in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen.“*

Projekte des PB (Potenzieller Bedarf = Streckenmaßnahmen)	2.0	Mrd. €
Großknoten (Frankfurt, Hamburg, Köln, Mannheim, München)	2.5	Mrd. €
Projekte des PB (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen)	0.75	Mrd. €
Kombinierter Verkehr / Rangierbahnhöfe	0.5	Mrd. €
Gesamt	5.75	Mrd. €

Dieses Budget von 5.750 Mio. Euro hat der Gesetzgeber im Zuge der Beratung der Ausbaugesetze um rund 600 Mio. Euro auf **6.350 Mio. Euro** aufgestockt.

### Maßnahmen im Freistaat Bayern:

#### *Aufstieg in den Vordringlichen Bedarf – Streckenmaßnahmen*

##### VDE8.1 SFS Nürnberg – Erfurt

Der Planfall enthält zusätzlich zu den bereits im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Maßnahmen den Tunnel Fürth sowie Maßnahmen zur zusätzlichen Fahrzeitverkürzung zwischen Nürnberg und Erfurt. Für den Tunnel Fürth soll innerhalb des laufenden Jahres eine Finanzierungsvereinbarung zwischen DB AG, dem Freistaat Bayern und dem Bund zustande kommen.

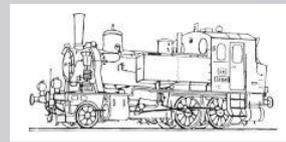
(Anmerkung FA: Nicht enthalten ist die Ortsdurchfahrt/ Ortsumfahrung Bamberg)

##### Ausbaustrecke (ABS) München – Mühldorf – Freilassing

Das Projekt beinhaltet ergänzend zu den bereits im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Maßnahmen noch Reisezeitverkürzungen, die Walpertskirchner Spange (für Verkehre Flughafen München – Salzburg) und den zweigleisigen Ausbau Tüßling – Freilassing.

##### ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ

Der optimierte Planfall umfasst die Elektrifizierung der Gesamtstrecke sowie punktuelle Geschwindigkeitserhöhungen.



#### ABS Augsburg – Donauwörth

Das Projekt umfasst ein drittes Gleis zwischen Augsburg und Donauwörth.

#### ABS Stuttgart – Backnang / Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg

Im Variantenvergleich erwies sich die Streckenführung über Backnang als gesamtwirtschaftlich vorteilhafter. Das Projekt umfasst den Ausbau der Strecke für den Betrieb mit Neigetechnikzügen bei einer Streckengeschwindigkeit von 160 km/h. Der zusätzliche Ausbau der Strecke über Aalen ist im Gutachternvorschlag Deutschland-Takt enthalten.

#### ABS Landshut – Plattling

Das Projekt umfasst folgende Maßnahmen:

- Ausbau Bf. Schwaigen,
- neues Überholgleis im Bereich Verteilzentrum BMW,
- Neubau Kreuzungsbahnhof Otzing,
- Neubau ESTW – Technik zwischen Schwaigen und Plattling,
- Neubau einer Verbindungskurve Plattling in der Relation Dingolfing – Regensburg,

#### ABS Regensburg – Mühldorf

Der optimierte Planfall umfasst die Blockverdichtung zwischen Regensburg und Landshut sowie die Elektrifizierung der Strecke zwischen Landshut und Mühldorf.

#### *Aufstieg in den Vordringlichen Bedarf Knotenmaßnahmen*

#### Knoten München

Das Projekt umfasst vier Maßnahmen:

- Ausbau München- Pasing Westkopf
- Bau der Truderinger Spange
- Ausbau Daglfing – Johanniskirchen
- Daglfinger Kurve

#### *Mögliche Maßnahmen für das Elektrifizierungsprogramm*

#### ABS Nürnberg–Weiden – Hof/Schirnding – Grenze D/CZ

Die Elektrifizierung zwischen Hartmannshof und Weiden schließt eine Elektrifizierungslücke, ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze D/CZ zu sehen und ist daher in das Elektrifizierungsprogramm des Bundes aufnahmewürdig.

#### ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg

Die Strecken erscheinen gut für eine Teilelektrifizierung mit Batterie-Hybridfahrzeugen geeignet zu sein. Eine Förderung ist möglich.

#### **Maßnahmen außerhalb Bayerns (sofern von Interesse)**

#### ABS Cottbus – Görlitz (- Grenze DE/PL):

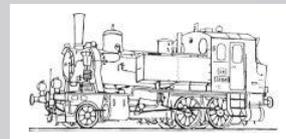
Das Projekt wird wegen Schließung einer Netzlücke in der Elektrifizierung gefördert.

#### ABS Dresden – Görlitz (- Grenze DE/PL):

Das Projekt wird wegen Schließung einer Netzlücke in der Elektrifizierung gefördert.

#### **Bahnhof Lindau-Reutin zu gering bemessen?**

Ob der neue Bahnhof in Reutin ausreichend groß oder von Anfang an viel zu klein geplant ist, das ist zwischen Bahn-Managern sowie Kritikern sehr umstritten. Der Plan zeigt den neuen Bahnhof in

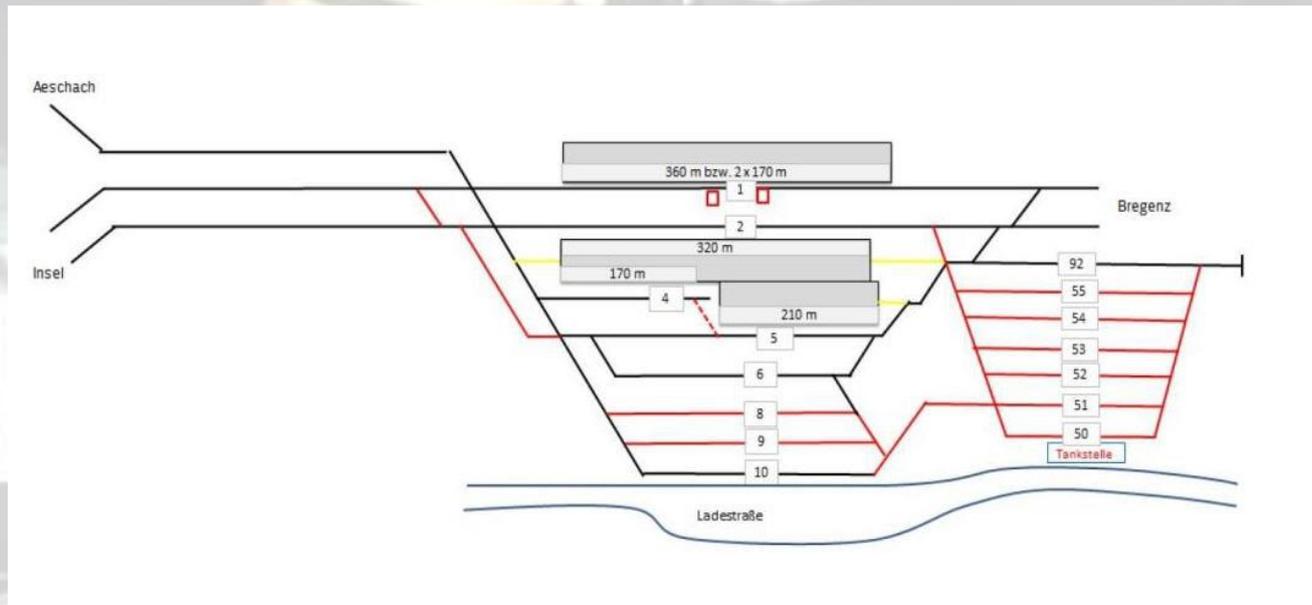


Reutin mit einem Bahnsteig zur Bregenzer Straße hin zu zwei Bahnsteigen in der Mitte. Kritiker fordern längere Bahnsteige und mehr Überdachung sowie breitere Zugangswege und Treppen.

Aber der Reihe nach:

Die DB AG dagegen beharrt auf Umsetzung ihrer eigenen Planungen. Es gibt interne und staatliche Vorgaben, die eingehalten werden müssen, um im Kostenrahmen von 15 Mio. Euro zu bleiben. Wenn die Stadt Lindau mehr möchte, dann bitte aus eigener Kasse...

Der Streit entzündet sich an mehreren Punkten. Die DB ging bei der Dimensionierung des neuen Bahnhofs von 5000 Ein-/ Aus-/ Umsteigern aus. Die Stadt argumentiert mit steigender Attraktivität des neuen Angebots und fordert eine Dimensionierung für höhere Frequentierung, was die DB leider erwartungsgemäß und mit Verweis auf den Kostenrahmen ablehnt.

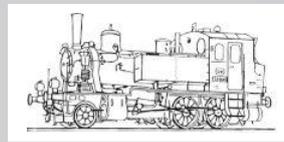


(Quelle: DB Präsentation „Projekte im Knoten Lindau“ – undatiert)

Die DB dimensionierte die Bahnsteiglängen auf 360 Meter, Kritiker fordern 400 m mit Referenz auf alle Fernbahnhöfe und die Europäische Richtlinie 1302/2014/EU (TSI LOC&PAS), welche unter anderem maximale (!) Zuglängen definiert. Hierbei wird allerdings die Frage völlig außer Acht gelassen, welche Zuglängen im Schweiz – Deutschland – Verkehr wirklich bewältigt werden können. Derzeit, mit 2xBR218, sind angesichts der Steigungen rund um Lindau mehr als sieben 26,4m-Wagen nicht drin. Kann sein bzw. sehr wahrscheinlich ist, dass mit E- Traktion eine höhere Tonnage und damit Zuglänge in Einfachtraktion bewältigt werden kann. Das Doppelte, also 14 Wagen, so wie von Kritikern argumentiert, wurde von Schweizer Seite bereits ausgeschlossen. Das Pikante an der Sache ist: Auf diese Idee der Gegenargumentation kam die DB AG gar nicht.

Weiterhin wird von Vertretern der Stadt Lindau, von ProBahn, Bodensee-S-Bahn, Arbeitskreis Verkehr und Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof eine viel zu geringe Überdachungsfläche der Bahnsteige moniert, wodurch die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen im Regen stünden. Auch hier verweist die DB auf interne Regelungen. Über die Verteilung der Überdachungen könne man reden, nicht jedoch über die Fläche an sich. Dass Lindau als besonders regenreiches Gebiet gilt, wo es mehr Starkregen gibt als anderswo, zähle da nicht.

Heftige Kritik gibt es an der Tatsache, dass die Bahn für Barrierefreiheit zusätzlich zu Treppen nur entweder Aufzüge oder Rampen bauen will. Beides vorzusehen wird seitens der DB abgelehnt. Für die Aufzüge habe man sich im Unternehmen entschieden, weil die billiger zu bauen seien. Die Bahner räumen ein, dass Aufzüge oft kaputtgehen, das ändere aber nichts daran, dass ein Bahnhof nach den Regeln der Bahn AG als barrierefrei gilt, auch wenn Aufzüge manchmal einige Wochen lag defekt sind. In diesem Fall seien die Betroffenen auf Selbsthilfe angewiesen. „Ein Fahrgast kann auch eine Treppe hochgetragen werden“ – dieser Satz eines Planers der Bahn sorgte in den Bür-



gerföhren und bei den Behindertenverbänden für Empörung. Immerhin bietet die Bahn jetzt an, die Aufzüge größer zu dimensionieren.

Nicht größer dimensioniert werden die Bahnsteigbreiten. Hier werden die Richtlinien der DB angewandt, und mehr nicht. Was das bedeutet, lässt sich an vielen (unschönen) Beispielen der Vergangenheit studieren, wo Bahnsteige auf das absolut Notwendigste reduziert worden sind. Zudem wird in Lindau-Reutin kein neues EG gebaut. Das bestehende EG beinhaltet keine WCs – und daher werden auch keine neuen WCs kommen.

*(Quelle: Kurzfassung aus verschiedenen Meldungen bei DSO, Süddeutscher Zeitung u.a.)*

## **Positive Zwischenbilanz zum Einsatz von Hybrid-Rangierlokomotiven**

Beim Rangieren von Reisezügen in den Bahnhöfen Nürnberg und Würzburg sind im Rahmen eines achtjährigen Praxistests bei DB Regio Bayern fünf moderne, klimafreundliche Hybrid-Lokomotiven in Betrieb. In Nürnberg hat Regio Bayern zusammen mit der Technischen Hochschule nach zweijähriger Erfahrung mit der neuen Technologie eine positive Zwischenbilanz gezogen. Im November 2016 wurde das Projekt in Franken gestartet.

Zu 78,6 Prozent fährt eine Hybrid-Rangierlokomotive (H3) des Herstellers ALSTOM im Batteriebetrieb. Das bedeutet eine drastische Senkung des Dieselkraftstoffverbrauchs um 35 Prozent. Zudem konnten rund 160 Tonnen CO<sub>2</sub> in den zwei Betriebsjahren eingespart werden. Das entspricht dem jährlichen Emissionsausstoß von etwa 80 PKW. Weiterhin wurde eine Lärmreduzierung für die Anwohner erreicht, da das Dieselaggregat nur dann anspringt, wenn die Batterien aufgeladen werden müssen.

Zu Beginn des Praxistests wurden beim Dieselkraftstoff Einsparungen von mindestens 30 Prozent je Hybrid-Lokomotive gegenüber konventionellen Fahrzeugen prognostiziert. Bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen gingen die Experten von einer Reduktion von etwa 80 Tonnen pro Jahr aus. Die TH Nürnberg, die das Projekt wissenschaftlich vorbereitet hatte und über die gesamte Testdauer begleitet, sieht die in die Technologie gesetzten Erwartungen erfüllt.

Die Hybridvariante der 950 PS (700 kW) starken H3-Rangierlokomotive von ALSTOM hat eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und basiert auf einer dreiachsigen Fahrzeugplattform. Über ein Dieselaggregat wird Energie erzeugt und in die Batterien eingespeist. Von dort wird der Antriebsblock im Batteriebetrieb abgasfrei und geräuscharm mit elektrischer Energie versorgt.

Das Dieselaggregat verfügt über eine moderne Abgasnachbehandlung und erfüllt somit die EU-Abgasnorm Stufe IIIB.

Franken ist eine durch den Freistaat Bayern geförderte Modellregion für innovative Antriebstechnologien. Daher wurde entschieden, das Projekt an den Regio-Standorten Nürnberg und Würzburg durchzuführen, das zudem durch den Freistaat finanziell gefördert wird.

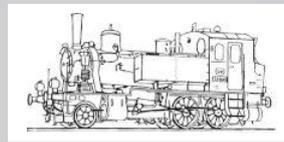
Die Hybridlokomotive ist als Projekt Nr. 44 nur eines von über 140 „Das ist grün.“-Projekten. Sie stehen für das umfassende Umweltengagement der Deutschen Bahn im Klima-, Natur- und Lärmschutz.

*(Quelle: nordbayern.de vom 15.11.2018 – verkürzt wiedergegeben)*

## **DB Netz AG vergibt den ersten Auftrag für die 2. Stammstrecke München**

Die DB Netz AG hat den ersten Auftrag für die Hauptbaumaßnahmen der 2. Stammstrecke München vergeben. Die Bietergemeinschaft aus den Firmen Ed. Züblin AG, Wayss & Freytag Ingenieurbau AG, Max Bögl Stiftung & Co. KG und Bauer Spezialtiefbau GmbH hat den Zuschlag erhalten und wird nun mit den Leistungen der Hauptbaumaßnahmen im Bereich „Oberirdisch West“ - von der Station Laim bis zur Donnersberger Brücke - betraut. Der Auftrag umfasst ein Volumen von knapp 189 Millionen Euro und liegt damit im Kostenrahmen.

Gesamtprojektleiter Markus Kretschmer: „Ich freue mich, dass wir heute die ersten Leistungen der Hauptbaumaßnahme vergeben können. Mit der Bietergemeinschaft haben wir kompetente Partner für den Bau der 2. Stammstrecke gewinnen können. Somit können wir nun in die nächste Phase der Baumaßnahmen starten.“



Der vergebene Auftrag umfasst unter anderem den Rückbau und Neubau von Gleisen und Weichen, den Neubau zweier Überführungsbauwerke, einer zweigleisigen, stählernen Stabbogenbrücke und einer Lärmschutzwandbrücke. Dazu kommt der Neubau von weiteren Lärmschutzwänden, Stützbauwerken und der Umweltverbundröhre („UVR“) in Laim. Auch die Erneuerung des Personenbahnhofes Laim sowie Elektroarbeiten an Niederspannungs- und Mittelspannungsanlagen, Kabeltiefbauarbeiten und die Baufeldfreimachung für das Tunnelportal West gehören zu dem Paket. Der Leistungsbeginn erfolgt mit der Ausführungsplanung ab Ende des Monats. Baubeginn ist ab Herbst 2019 geplant.

Aktuell laufen weitere Bieterverfahren für die Hauptbaumaßnahmen im Bereich Tunnel West mit Hauptbahnhof und Marienhof. Diese Bauleistungen werden in den kommenden Wochen vergeben.

## Fahrplanwechsel am 9.12.2018 – was ist neu?

### Mittelfranken

S-Bahn Nürnberg: Das Angebot auf der Strecke Feucht – Altdorf wird verbessert. Es fahren nun ganztags mindestens zwei Züge pro Stunde. Der Betrieb erfolgt weiterhin durch DB Regio.

Beim München-Nürnberg-Express, der von Nürnberg über die Schnellfahrstrecke nach Ingolstadt und weiter nach München verkehrt, kommen im Laufe des Jahres 2019 neue Doppelstock-Garnituren von Skoda zum Einsatz. Hierdurch werden mehr Sitzplätze und eine höhere Kapazität für die Fahrradmitnahme angeboten. Zudem ist künftig ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich.

Bei der Mittelfrankenbahn startet ebenfalls ein neuer Verkehrsvertrag. Die bisherigen Züge sind weiterhin im Einsatz, werden aber im Rahmen eines Re-Designs erneuert und durch Neufahrzeuge vom Typ LINT 54 ergänzt. Taktverdichtungen ab Mitte 2019 auf verschiedenen Strecken sind noch in Prüfung.

Zur Landesgartenschau in Wassertrüdingen ist samstags, sonntags und an Feiertagen der Einsatz von zwei Direktzügen von Nürnberg über Gunzenhausen nach Wassertrüdingen geplant.

In Oberdachstetten werden die bereits begonnenen Arbeiten zum barrierefreien Ausbau fortgesetzt.

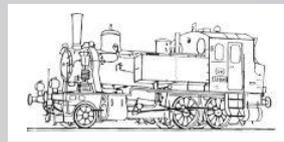
*(fa) **Ansbach** erhält eine neue Wochenendverbindung nach Frankfurt (Freitag, IC 2224, 16.37 ab Ansbach), dafür wurde der IC 1984 (vorher 15.36 ab Ansbach von Schwarzach St. Veit nach Flensburg) ersatzlos gestrichen. Für die Verbindung nach Frankfurt gibt es zudem keine Rückleistung.*

*Die IC-Linie 61 zwischen Nürnberg und Karlsruhe wird nach und nach auf IC2 (BR147.5, 5 Doppelstockwagen) umgestellt. Allerdings fallen diese Zugläufe derzeit durch Verspätungen im Bereich zwischen 20 und 40 Minuten auf.*

### Unterfranken

Auf den bislang von DB Regio bedienten Strecken Aschaffenburg – Darmstadt – Wiesbaden und Frankfurt – Hanau – Aschaffenburg – Laufach übernimmt die Hessische Landesbahn den Verkehr, die das Wettbewerbsprojekt Südhessen-Untermain für sich entscheiden konnte. Zum Einsatz kommen fabrikneue elektrische Niederflurtriebwagen vom Typ Coradia Continental. Die Züge sind barrierefrei, klimatisiert und mit kostenfreiem W-LAN ausgestattet. Mit der Betriebsaufnahme wird auch das Fahrplanangebot verbessert. Auf der Strecke Aschaffenburg – Darmstadt – Wiesbaden wird der tägliche Stundentakt eingeführt und der Abendverkehr an allen Wochentagen ausgeweitet.

Im Regionalbahnverkehr zwischen Würzburg und Lauda wird das Angebot montags bis freitags zu einem Stundentakt verdichtet. Ab Dezember 2021 soll im Zuge des Wettbewerbsprojektes „Mainfranken“ auf dieser Linie auch am Wochenende ein stündliches Angebot eingeführt werden. Damit ab Ende 2019 auch die Züge im Expressverkehr von Würzburg über Heilbronn nach Stuttgart stündlich verkehren können, muss der Wittighauser Tunnel im kommenden Jahr saniert werden. Deshalb besteht zwischen Januar und August 2019 ein Schienenersatzverkehr zwischen Kirchheim und Lauda. Im Zuge der Streckensperrung wird die Station Gaubüttelbrunn barrierefrei ausgebaut. An den Stationen Kleinheubach, Schweinfurt Hbf, Weilbach und Wörth am Main wird die Herstellung der Barrierefreiheit abgeschlossen. Der barrierefreie Ausbau am Würzburger Hauptbahnhof und in Ebenhausen wird fortgesetzt. In Dettingen, Miltenberg und Kahl Kopp/Heide ist für 2019 der Beginn des barrierefreien Ausbaus vorgesehen.



## Oberfranken

Zwischen Baiersdorf und Forchheim werden zwei zusätzliche Streckengleise in Betrieb genommen, so dass auch dieser Abschnitt viergleisig befahrbar ist. Hierdurch wird eine deutliche Verbesserung der Betriebsqualität erwartet. (*fa: Das Ganze geschieht allerdings auf Kosten einer Streckensperrung im Spätwinter 2019 zwischen Fürth und Erlangen!*) Die S1 von Nürnberg nach Bamberg bedient Forchheim wieder wie im Fahrplan 2017 zur halben Stunde. Kersbach kann wieder von allen S-Bahnen bedient werden. Die Agilis-Fahrten, die das S-Bahn- und RE-Angebot zwischen Forchheim und Bamberg in den Hauptverkehrszeiten verdichten, erhalten neue Zeitlagen.

Der Regionalexpress-Verkehr in Richtung Mitteldeutschland wird deutlich verbessert. Künftig verkehrt der Franken-Thüringen-Express (FTX) zweistündlich umsteigefrei bis nach Leipzig, wo ICE-Anschluss nach Berlin besteht. In der anderen Stunde verkehrt der FTX bis nach Saalfeld. Durch das neue Konzept ändern sich auf der Strecke Bamberg – Ludwigsstadt teilweise die Abfahrtszeiten an den einzelnen Stationen. So werden die Fahrzeiten von Kronach nach Erlangen und Nürnberg um bis zu 15 Minuten verkürzt.

Der Regionalexpress-Fahrplan Nürnberg – Coburg wird aufgrund veränderter ICE-Fahrzeiten in Coburg angepasst. Neu ist ein weiteres schnelles Regionalexpress-Zugpaar Bamberg – Coburg. Auch zwischen Lichtenfels und Coburg ändern sich viele Fahrlagen zur Verbesserung der Anschlüsse.

Die Regionalexpress-Linien Hof – Bayreuth – Nürnberg und Hof – Lichtenfels – Bamberg verkehren grundsätzlich in separaten Fahrlagen ab Hof anstelle der bisher vereinigten Führung bis Marktschorgast. Dadurch können Schwarzenbach (Saale) und Hochstadt-Marktzeuln (neuer Regionalexpress-Anschluss Richtung Leipzig) systematisch zweistündlich bedient werden. Durch die Fahrzeitverkürzung zwischen Hof und Bamberg um rund acht Minuten sind auch neue ICE-Anschlüsse in Bamberg erreichbar. Bei der RE-Linie Bayreuth/Hof – Lichtenfels wird Untersteinach nach dem inzwischen erfolgten Infrastrukturausbau zweistündlicher Systemhalt. In Trebgast und Mainleus entfallen einzelne Halte.

Der zweite Regionalexpress von Bayreuth nach Nürnberg wird von 06:05 auf 05:51 Uhr vorgezogen. Durch die frühere Lage können in Nürnberg gegen 7 Uhr ICE-Anschlüsse Richtung München, Berlin und Düsseldorf erreicht werden.

In Coburg und Forchheim wird der barrierefreie Ausbau der Bahnhöfe abgeschlossen. In Oberkotzau und Untersteinach werden die Arbeiten zur Herstellung der Barrierefreiheit fortgesetzt.

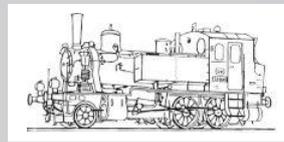
## Schwaben

Auf den Strecken von Landsberg nach Augsburg sowie von Füssen nach Augsburg und München übernimmt die Bayerische Regiobahn den Betrieb von DB Regio. Zum Einsatz kommen 28 fabrikneue, barrierefreie Triebwagen vom Typ Coradia LINT des Herstellers Alstom in verschiedenen Längen. Im Juni 2019 gibt es auch auf der abschnittsweise über bayerisches Gebiet führenden Brenzbahn bei der Regionalbahnlinie Ulm – Langenau und der RE-Linie Ulm – Aalen einen Betreiberwechsel. Die Hohenzollerische Landesbahn, eine Marke der Südwestdeutschen Landesverkehrs AG (SWEG) übernimmt den Betrieb von der DB Regio AG. Auch hier werden Neufahrzeuge vom Typ Coradia LINT zum Einsatz kommen. Mit der Betriebsaufnahme wird das Fahrplanangebot bei der Regionalbahnlinie verbessert, die künftig auch an Sonn- und Feiertagen stündlich verkehren wird.

Zwischen Türkheim und Bad Wörishofen wird eine abendliche Lücke im Fahrplanangebot geschlossen. Künftig werden zwei Zugpaare, die derzeit bereits freitags bis sonntags verkehren, auch montags bis donnerstags angeboten.

Im Zuge der Streckenelektrifizierung zwischen München und Lindau gibt es weitere Bauarbeiten, unter anderem eine Streckensperrung zwischen Leutkirch und Hergatz **vom 12. April bis 6. Oktober 2019**.

Im Abschnitt zwischen Ulm und Donauwörth wird an Wochenenden abends ein zusätzliches Zugpaar angeboten, um in beiden Richtungen eine Taktlücke gegen 22 Uhr zu schließen. Außerdem wird frühmorgens von montags bis freitags ein zusätzliches Zugpaar von Donauwörth nach Günzburg und zurück verkehren. Hier wird aus Richtung Dillingen ein optimaler Anschluss zum ICE um kurz nach 7 Uhr ab Donauwörth nach München hergestellt. An Wochenenden werden auch die Sta-



tionen Gundelfingen und Höchstädt in beiden Richtungen Expresshalte der Agilis-Züge zwischen Ulm und Regensburg.

Am Augsburger Hauptbahnhof geht der neue Bahnsteig F in Betrieb. Er ist Voraussetzung für die Fortsetzung des Bahnhofsumbaus. Hierbei sollen die Barrierefreiheit hergestellt und eine direkte Umsteigemöglichkeit zur Straßenbahn geschaffen werden.

In Hergatz wird die Barrierefreiheit durch den Einbau von Aufzügen hergestellt. In St. Mang beginnen die Arbeiten zum barrierefreien Ausbau.

### **Oberbayern**

Der Flughafen München erhält eine direkte Anbindung aus Richtung Landshut und Regensburg (weitere Details siehe unter Oberpfalz und Niederbayern).

Auf der Strecke Mühldorf – Salzburg wird der bisherige Zweistundentakt zu einem stündlichen Angebot verdichtet. Die beiden wichtigen Bahnknoten sind damit etwa doppelt so häufig verbunden wie bislang. Zeitgleich mit der Verbesserung des Angebotes zwischen Mühldorf und Salzburg wird auch der Verkehr zwischen Garching (Alz) und Traunstein neu gestaltet. Dort sind montags bis freitags künftig sieben statt derzeit fünf Zugpaare unterwegs.

Zwischen München und Augsburg erhalten die Haltepunkte Haspelmoor und Althegegnberg einige zusätzliche Halte.

Bereits seit dem 5. August 2018 sind an den Wochenenden am späten Abend zusätzliche Züge des Meridian zwischen Salzburg und München beziehungsweise München und Rosenheim unterwegs. Voraussichtlich ab April 2019 werden drei Meridian-Zugpaare über Salzburg hinaus bis nach Wien verlängert. In diesen Zeitlagen werden Doppelstockzüge der Westbahn zum Einsatz kommen, die bereits zwischen Salzburg und Wien im Einsatz sind.

Bei der S-Bahn München geht die Erneuerung und Ergänzung des Fahrzeugparks weiter. So kommen schrittweise weitere überarbeitete Elektrotriebwagen vom Typ ET 420 nach München. Zudem läuft der Umbau der Triebwagen vom Typ ET 423 weiter. Hier gingen im Sommer 2018 die ersten modernisierten Fahrzeuge in den Betrieb. Bis Ende 2020 sollen alle 238 Fahrzeuge dieses Typs umgebaut sein.

Seit dem 21. Oktober 2018 bedienen die Züge der Bayerischen Oberlandbahn zwischen München und Tegernsee den neuen Haltepunkt Finsterwald. Die Realschule Tegernseer Tal erhält damit eine direkte Anbindung an den Schienenverkehr.

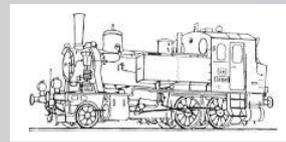
Für Mitte 2019 ist die Inbetriebnahme der neuen Haltepunkte Rosenheim Aicherpark und Feldolling an der Mangfalltal-Bahn vorgesehen. Die Meridian-Züge zwischen Rosenheim und Holzkirchen werden in Feldolling etwa stündlich halten. Die Station Rosenheim-Aicherpark wird darüber hinaus auch von fast allen Verstärker-Zügen bedient.

An folgenden Stationen wird der barrierefreie Ausbau abgeschlossen: Bernried, Eichstätt Stadt, Eisenärzt, Heiligenstatt und Waging. Die Station Seiboldsdorf wurde bereits barrierefrei ausgebaut und gleichzeitig in eine günstigere Lage verlegt.

### **Oberpfalz und Niederbayern**

Mit Inbetriebnahme der neuen Linie von Regensburg über Landshut zum Flughafen München wird die lange gewünschte Direktanbindung der Oberpfalz und Niederbayerns an den Flughafen München Wirklichkeit. Die Züge des neuen Flughafenexpress fahren stündlich und halten unterwegs in Obertraubling, Köfering, Hagelstadt, Eggmühl, Landshut, Moosburg und Freising. Neufahrn und Ergoldsbach werden zweistündlich angefahren. Die Reisezeit zum Flughafen beträgt von Regensburg aus etwa 75 Minuten, von Landshut aus dauert die Fahrt ca. 35 und von Freising rund 13 Minuten. Zum Einsatz kommen klimatisierte und barrierefreie Elektrotriebwagen vom Typ „Talent“. Sie nutzen zwischen Freising und dem Flughafen München die pünktlich fertiggestellte „Neufahrner Gegenkuve“. Dabei handelt es sich um eine zweigleisige Neubaustrecke, die mit Unterstützung des Freistaates Bayern realisiert wurde.

Ab 2019 wird es erstmals zweistündlich durchgehende Züge zwischen Ingolstadt und Plattling geben. Dazu werden die Züge aus Plattling zweistündlich abwechselnd nach Ingolstadt und Neumarkt fahren, in der Gegenrichtung ebenso. In Regensburg besteht dabei stets Anschluss in und aus Richtung Neumarkt (Oberpf). Hintergrund ist die Anbindung des Donautals an Regensburg-



Burgweinting sowie die Schaffung von Anschlüssen aus dem Donautal zur neuen Linie Richtung Flughafen München.

Anlässlich der A3-Baustelle werden im morgendlichen Berufsverkehr drei Doppelstockzüge der DB Regio in Richtung Regensburg auch in Undorf halten. Einen weiteren Zusatzhalt gibt es in Regensburg-Prüfening und nachmittags stadtauswärts ebenfalls in Undorf. An Werktagenachmittagen fahren zusätzlich zwei Agilis-Züge gegen 16 Uhr von Obertraubling über Regensburg-Burgweinting nach Regensburg Hbf und nach einem kurzen Aufenthalt weiter in Richtung Ingolstadt. Frühmorgens wird im Rahmen dieses Pakets vor allem für Frühpendler eine zusätzliche Fahrt von Straubing nach Regensburg mit Ankunft gegen 5 Uhr morgens eingerichtet.

Durch zusätzliche Zugbestellungen baut die BEG das Zugangebot zwischen Schwandorf und Regensburg deutlich aus und bietet damit eine Alternative zum Regensburger Straßennetz, dessen Kapazität derzeit durch Bauarbeiten eingeschränkt ist. So wird die Oberpfalzbahn (OPB) den bereits dichten Fahrplan in der morgendlichen Hauptverkehrszeit ab Schwandorf erweitern. Zusätzlich wird DB Regio montags bis freitags vier Regionalexpress-Verbindungen (RE) der Linie Nürnberg – Amberg – Schwandorf bis Regensburg verlängern. Da diese Züge auch in Regenstauf und Maxhütte-Haidhof halten, werden damit auch die im Dezember 2017 entfallenen Zwischenhalte des Alex in Regenstauf und Maxhütte-Haidhof mehr als kompensiert. Beide Stationen erhalten erstmals über weite Tageszeiten einen 30-Minuten-Rhythmus.

*(Quelle: PM der BEG vom 17.11.2018, verkürzt wiedergegeben, Ergänzungen in kursiv)*

### **Warnstreik der Eisenbahner- Verkehrsgewerkschaft (EVG)**

Hatten in den vergangenen Jahren regelmäßig die in der Gewerkschaft der Lokführer (GdL) organisierten Bahnbediensteten gestreikt, machte diesmal die größere EVG von ihrem Recht Gebrauch. Am Montag, dem 10. Dezember 2018, standen von 5 bis 9 Uhr alle Räder still, die Auswirkungen zogen sich bis in den nächsten Tag.

Der Arbeitskampf wurde in den Medien größtenteils heftig kritisiert, gerade mit Blick auf die wirtschaftliche Situation der DB AG. Die EVG wies diese Kritik sehr deutlich zurück, weil die Verantwortung für das fehlerhafte Wirtschaften im Konzern nicht den Betriebseisenbahnern angelastet werden könne. Zudem müsste die DB AG einige tausend Arbeitsstellen über den derzeitigen Personalbestand hinaus besetzen, um den weiteren Anstieg der Überstunden überhaupt erst zum Stillstand zu bringen – von einer Reduzierung selbiger ist da noch gar keine Rede.

### **Stuttgart 21: Flughafen Stuttgart über ein Jahr vom S- Bahn- Verkehr abgeschnitten**

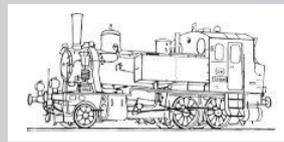
Nach derzeitigem Stand der Planungen führt der Bau von Stuttgart 21 auf den Fildern dazu, dass der Manfred-Rommel-Flughafen, die Landesmesse und die Stadt Filderstadt (Landkreis Esslingen) für ein Jahr vom S-Bahnverkehr abgehängt werden. Das erfuhr die Stuttgarter Zeitung aus den Reihen der Projektpartner. Grund für die Sperrung zwischen den Haltestellen Echterdingen und Flughafen sind die Arbeiten für den Bau des dritten Gleises in der bestehenden S-Bahnhaltestelle unter den Terminals und dessen Anschluss an die Schienenstränge, über die die S-Bahnen der Linien S2 und S3 fahren. Noch unklar ist, in welchem konkreten Zeitraum von zwölf Monaten die Sperrung angesetzt ist.

Über die S-Bahngleise sollen nach Fertigstellung von S21 auch die Züge Richtung Bodensee, Schwarzwald und Schweiz rollen. Ursprünglich hätten diese sogenannten Gäubahnzüge in der S-Bahnstation halten sollen. Der Abschnitt um den Flughafen ist für Stuttgart 21 ein schwieriges Terrain. Lange Zeit tüftelte die Bahn an einer Lösung, die es zugleich erlaubt, Fern- und Regionalzüge auf den Fildern sowohl in Richtung Ulm, Tübingen als auch in den baden-württembergischen Südkosten halten zu lassen.

*(Quelle: Stuttgarter Zeitung vom 17.12.2018 – verkürzt wiedergegeben)*

### **„Schönes- Wochenende- Ticket“ wird ab Mitte 2019 nicht mehr verkauft**

Die Deutsche Bahn (DB) wird im kommenden Juni die früher wohl populärste Bahn-Fahrkarte aus ihrem Angebot streichen. Das Ticket „Schönes Wochenende“, das weite Reisen in Regionalzügen



durch ganz Deutschland ermöglicht, gibt es dann nicht mehr. Einen Ersatz bietet das „Quer-durchs-Land-Ticket“ – allerdings zu in manchen Fällen etwas schlechteren Konditionen.

In der Tat sind die Konditionen der beiden Angebote „Schönes Wochenende“ und „Quer durchs Land“ (das anfangs nur montags bis freitags galt) in Etappen angeglichen worden. Es gibt allerdings immer noch einen Unterschied. Das „Schönes Wochenende“-Ticket galt und gilt nicht nur bundesweit in Zügen, sondern auch in einem Teil der deutschen Verkehrsverbünde in städtischen Verkehrsmitteln wie U-Bahn, Straßenbahn und Bus. Dazu gehören beispielsweise der Münchner Verkehrsverbund (MVG) und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). Wer mit einem Schönes-Wochenende-Ticket nach Berlin oder München fährt, kann dort auch mit der U-Bahn fahren, mit dem gleich teuren Quer-durchs-Land-Ticket dagegen nicht. Bisher gehörten zu den Verkehrsverbänden, in denen das Wochenend-Ticket galt, auch die für die Pfalz relevanten VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar) und KVV (Karlsruher Verkehrsverbund). Seit Fahrplanwechsel am 8. Dezember ist das nicht mehr der Fall. Dadurch reduziert sich laut DB-Angaben die Anzahl der Verkehrsverbände, in denen das Wochenend-Ticket gilt, von zuvor 21 auf nun 19 der insgesamt 61 deutschen Verkehrsverbände. Grund für die Aufgabe des Wochenend-Tickets ist, dass die DB die Einnahmen aus dem Ticket nicht mehr mit den Verkehrsverbänden teilen will.

Als das „Schönes-Wochenende-Ticket“ 1995 eingeführt wurde, waren die Konditionen geradezu unglaublich günstig. Fünf Personen konnten für ganze 15 DM zwei Tage lang unbegrenzt mit Nahverkehrszügen durch ganz Deutschland fahren. Wahrscheinlich hatte das Angebot damals nicht zuletzt die Funktion, die Bundesländer, die ab 1996 die Nahverkehrszüge bestellten, davon abzuhalten, am Wochenende Züge abzubestellen.

Dieses Ziel wurde erreicht. Anstatt, wie befürchtet, Züge abzubestellen, bestellten die meisten Bundesländer dank der im Kontext der Bahnreform eingeführten Regionalisierungsmittel immer mehr Züge. Die spektakulären Fahrgast-Zuwachsraten, die der 1994 eingeführte Rheinland-Pfalz-Takt schon im ersten Jahr gerade am Wochenende erzielte, waren nicht zuletzt auf die Kombination von attraktivem Taktverkehr und Wochenend-Ticket zurückzuführen. Der damalige rheinland-pfälzische Verkehrsminister Rainer Brüderle (FDP) engagierte sich damals auch ganz besonders gegen Pläne der DB, das Wochenend-Ticket abzuschaffen, das vor allem den Managern des DB-Fernverkehrs ein Dorn im Auge war.

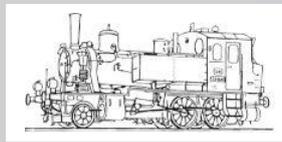
Allerdings bestand auch bei den Befürwortern des Wochenend-Tickets schnell Einigkeit darüber, dass die DB mit den anfänglichen Konditionen des Guten zu viel getan hatte und die spektakulär niedrigen Preise auf manchen Strecken zu so massiv überfüllten Zügen führten, dass ein Gegensteuern angebracht war. In einem ersten Schritt wurde der Preis schnell auf 25 DM erhöht. Später folgten weitere Preiserhöhungen, außerdem wurde die Gültigkeit des Tickets von zwei auf einen Tag reduziert.

*(Quelle: „Rheinpfalz“ Ludwigshafen, 19.12.2018 – verkürzt wiedergegeben)*

## **TRI – Train rental international**

Über besagte ist nicht viel zu erfahren, außer dass sie ihren Stammsitz in 90452 Eschenau-Eckenthal hat. Richtig – Geschäftsführer ist der bereits bei der Regenthalbahn und bei National Express bekannt gewordene Tobias Richter. TRI macht sein Geschäft mit Fahrzeugvermietung und Touristikzügen.

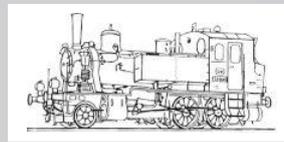
Einen ordentlichen Coup landete TRI nun mit Erwerb und Aufarbeitung der E10 1268 und der 103 132. Wem die E10 nichts sagt – exakt diese Maschine war eine „echte“ Rheingold-Lok und erhielt deswegen den Vorzug vor 110 309. Betriebsfähig aufgearbeitet wurde E10 1268 im Fahrzeugwerk Dessau.



Die 103 132 erhielt seitens TRI den Vorzug, weil sie trotz aller „Plünderungen“ vom Rohbau her in einem sehr guten Zustand ist – trotz 15 Jahren Abstellung im Freien. Im Werk Dessau findet in den kommenden Wochen eine Befundung statt, dann wird man wissen, was alles zu tun ist.



*(Quelle: TRI, veröffentlicht auf DSO, 19.12.2018)*



## WOANDERS GELESEN

### „Bitte Motor abstellen – Danke“

An einem „Bitte Motor abstellen“-Schild vor einer Bahnschranke in Bayern hat die Polizei einen Automotor gefunden – und ermittelt jetzt wegen der Umweltsünde.

Das Schild vor der Bahnschranke in Dörfles-Esbach (Bayern) bittet Autofahrer, den Motor abzuschalten – nicht abzulegen.

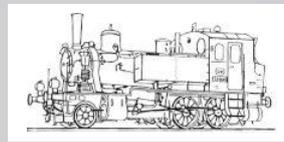
Wenn das Schild so freundlich dankt, braucht man sich eigentlich nicht zu wundern: Ein Scherzbold oder Umweltsünder hat in Bayern einen Automotor entsorgt – direkt neben dem Hinweisschild an einem Bahnübergang: „Bei geschlossener Schranke: Bitte Motor abstellen. Danke!“



*Direkt unter dem Schild mit der Aufschrift „Bitte Motor abstellen“ hat jemand in Dörfles-Esbach seinen Motor abgestellt.*

Ein Polizeisprecher sagte am Dienstag, da habe wohl jemand lieber den ausrangierten Motor schnell loswerden wollen, anstatt ihn kostenfrei bei einem Werkstoffhof zu entsorgen. „Da hätte er vielleicht sogar noch Geld für gekriegt.“ Nun droht eine Strafe – die Beamten ermitteln wegen einer Ordnungswidrigkeit. Für die Beseitigung des Schrotts muss die Gemeinde Dörfles-Esbach bei Coburg nach dem Fund vom Montag aufkommen.

*(Quelle: „Leipziger Volkszeitung“ vom 18.12.2018)*



## KURZ NOTIERT

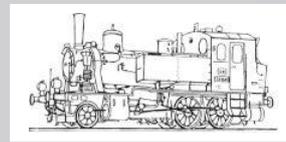
Personalprobleme und Zugausfälle auch bei Netinera: Vom 12. – 16.11.2018 wurden alle Leistungen zwischen Immenstadt und Oberstdorf durch einen Triebwagen BR 612 der DB Regio ersetzt. Die Reisenden stiegen in Immenstadt zu und von den Alex-Zügen um. Besonderheit: ALX 84168 um 04:43 Uhr ab Kempten wurde auf dem Gesamtlaufweg von Kempten nach Oberstdorf durch diesen Triebwagen ersatzweise übernommen.

Höhere Entschädigungen bei Zugverspätungen geplant: Höhere Entschädigungen bei Verspätungen und verpassten Anschlüssen, leichter Zugang für behinderte Passagiere und Fahrradplätze in allen Zügen – darauf zielt eine Verordnung ab, die das Europaparlament mit sehr großer Mehrheit in erster Lesung verabschiedet hat. Sie soll EU-Vorschriften zu den Rechten von Bahnpassagieren aus dem Jahr 2009 deutlich nachbessern. Laut Vorlage sollen die Bahngesellschaften verpflichtet werden, bei Verspätungen von mehr als zwei Stunden den vollen Ticketpreis zu erstatten. Bei Verspätungen von bis zu 90 Minuten sollen 50 Prozent, bei Verspätungen zwischen 90 Minuten und zwei Stunden 75 Prozent des Preises erstattet werden. Bei verpassten Anschlusszügen sollen Passagiere ohne zusätzliche Kosten Anspruch auf einen Platz im nächsten Zug haben. Dies soll auch dann gelten, wenn die Buchungen separat erfolgten. Die geplante Verordnung verpflichtet die Unternehmen zudem, die Passagiere über ihre Rechte auf Entschädigung zu informieren, etwa auf dem Fahrschein. Behinderte sollen dem Entwurf zufolge künftig direkt am Bahnhof kostenlose Hilfe beantragen können. Derzeit müssen sie sich meist Stunden vorher registrieren lassen. Außerdem sollen die Bahngesellschaften verpflichtet werden, in allen Zügen Stellplätze für Fahrräder bereitzustellen. Der Dachverband der Europäischen Bahngesellschaften (CER), zu dessen rund 70 Mitgliedern auch die Deutsche Bahn gehört, kritisierte das Votum. (Quelle: AFP, 15.11.2018)

Mehr Verbindungen für Coburg: Pünktlich zum einjährigen Bestehen der ICE-Neubaustrecke Erfurt-Nürnberg kommen neue Signale aus Bayern: Die landeseigene Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) fordert regelmäßigen Bahnverkehr zwischen Erfurt und Coburg. Die "Vorzugsvariante" ist eine getaktete Verbindung zwischen Erfurt und Coburg im Fernverkehr, also durch ICE oder IC. Hintergrund: Ursprünglich war auf der SFS Ebersfeld – Erfurt ein regionaler Haltebahnhof bei Ilmenau (Ilmenau- Würmbach) geplant, mit dem analog zum Modell der SFS Nürnberg – Ingolstadt schnelle RE hätten eingerichtet werden können. Doch der Bahnhof nahe Ilmenau wurde ohne Zustiegsmöglichkeit von Fahrgästen, also als reiner Betriebsbahnhof, fertiggestellt.

Nachfolge- Trams „Avenio“ in München im Fahrgastbetrieb: Zwischen Oktober 2017 und März 2018 wurden vom Herstellerwerk Siemens Wien 22 neu gebaute „Avenio“- Straßenbahnen an die Stadtwerke München ausgeliefert. Es handelte sich um vier vierteilige und jeweils neun drei- und zweiteilige Fahrzeuge. Zudem sollen die zwei- und dreiteiligen Fahrzeuge künftig im „Traktionsbetrieb“ (sprich: in Doppeltraktion) verkehren. Aber soweit ist es noch nicht. Mit Bescheid vom 7.12. hat die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) der Regierung Oberbayern (ROB) in München zunächst die befristete Inbetriebnahmegenehmigung für die vier Vierteiler und fünf der neun Zweiteiler erteilt. Weil: Zu dem Zeitpunkt waren zwar beide Typen (Zweiteiler, Vierteiler) einer Typprüfung unterzogen, was nach den „Technischen Regeln für die Zulassung von Fahrzeugen nach BOStrab“ erforderlich ist. Zudem wurden auch die anschließenden drei Fahrzeuge Vierteiler und vier Fahrzeuge Zweiteiler stückgeprüft, was nach obiger Regel ebenfalls erforderlich ist. Derzeit sind also vier Zweiteiler nicht stückgeprüft und für den Dreiteiler gibt es noch nicht einmal eine Typprüfung. Eine Stückprüfung der verbleibenden vier Zweiteiler steht in Aussicht. Was mit den Dreiteilern, derzeit abgestellt im Betriebshof Einsteinstrasse in München, geschieht, ist nicht klar.

Nürnberger Verkehrs AG (VAG) schreibt neue Straßenbahnfahrzeuge aus: Am 17. Dezember erfolgte im Amtsblatt der EU (TED) eine entsprechende Auftragsbekanntmachung. Es handelt sich zunächst um 12 zu mindestens 70% niederflurige Züge mit einer Gesamtlänge von höchstens 37 Metern. Es besteht eine Option auf 75 weitere gleichartige Fahrzeuge, wobei die Option in insgesamt 6 Tranchen abgerufen werden kann bei einer Lieferzeit bis 2035. In der Bekanntmachung wird ausdrücklich darauf verwiesen, daß es sich bei den Fahrzeugen um mehrgliedrige Einrichtungsfahrzeuge handeln soll und sogenannte „Multigelenker“ – also Fahrzeuge wie die Vario- Bahn von Stadler – nicht akzeptiert werden. Mit der Lieferung der Fahrzeuge werden weitere Leistungen ausgeschrieben: Lieferung einer Erstausrüstung von Ersatzteilen, die Lieferung einer vollständigen



deutschsprachigen zulassungsrelevanten und technischen Dokumentation, die Durchführung der Einweisung zu allen Liefergegenständen und der notwendigen Schulungen, die Lieferung aller erforderlichen Hilfsmittel, Auswerte-/ Diagnosesoftware und Spezialwerkzeuge zur Prüfung, Wartung, Reparatur und für den laufenden Betrieb der Fahrzeuge, Subsysteme und Komponenten, die Einrichtung eines Obsoleszenzmanagementsystems (auf Deutsch: der Hersteller sorgt bei Schlüsselkomponenten, die nach der Hälfte der Nutzungsdauer möglicherweise nicht mehr am Markt verfügbar sind, für gleichwertigen Ersatz) für die langfristige Sicherstellung der Ersatzteilversorgung und einer hohen Verfügbarkeit der Fahrzeuge (Quelle: DSO, 17.12.2018).

Die Bayerische RegioBahn GmbH (BRB) betreibt Regionalverkehre des Bestandsnetzes weiter: Die BRB, die bereits seit 2008 die Strecken zwischen Augsburg und Ingolstadt bzw. Eichstätt sowie zwischen Augsburg, Weilheim und Schongau betreibt, wird diese Strecken ab Ende des laufenden Verkehrsvertrags (Dezember 2022) für mindestens weitere neun Jahre betreiben. Hinzu kommt die Strecke zwischen Gessertshausen und Langenneufnach (Staudenbahn), die reaktiviert wird. Der Vertrag läuft ab Dezember 2022 bis Dezember 2031 und hat ein jährliches Betriebsvolumen von 3,4 Millionen Zugkilometern. Die Bayerische RegioBahn GmbH schafft zur Verlängerung des Verkehrsvertrags 41 neue Fahrzeuge vom Typ Coradia LINT 41 des Fahrzeugherstellers Alstom an. (Quelle: PM der BEG vom 17.12.2018)

Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB) erhält Zuschlag im Vergabeverfahren „Chiemgau – Berchtesgaden“: Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat am 17. Dezember 2018 den Zuschlag im Vergabeverfahren „Chiemgau – Berchtesgaden“ an die Bayerische Oberlandbahn GmbH erteilt. Die Vergabe der Leistungen erfolgte in einem offenen Verfahren mit europaweiter Bekanntmachung. Der Auftrag umfasst rund 0,7 Mio. Zugkilometer (Zkm) im Jahr und besteht aus den Bahnstrecken: Freilassing – Bad Reichenhall – Berchtesgaden (Betriebsaufnahme im Dezember 2021) sowie Traunstein – Ruhpolding (Betriebsaufnahme im Dezember 2022). Mit dem Betreiber wird ein Verkehrsvertrag über 14 bzw. 15 Jahre geschlossen. Auf beiden Strecken wird das aktuelle Fahrplanangebot auch in Zukunft fortgeführt. Auf der Strecke Freilassing – Berchtesgaden besteht ein Stundentakt, der in Freilassing auf die Anschlüsse von und zum Meridian Richtung Traunstein – Rosenheim – München ausgerichtet ist. Zwischen Freilassing und Bad Reichenhall verkehren weitere Züge ebenfalls stündlich, die den Fahrplan hier auf einen 20/40-Minuten-Rhythmus verdichten und in Freilassing die Anschlüsse von und zu den Fernzügen Richtung München – Frankfurt herstellen. In das Fahrplanangebot ist zudem weiterhin der „IC Königssee“ integriert. Dieser durch die DB betriebene Zug bindet das Berchtesgadener Land umsteigefrei an Norddeutschland an und war nicht Gegenstand des Wettbewerbsprojektes. Zwischen Traunstein und Ruhpolding verkehren die Züge ebenfalls im Stundentakt mit guten Anschlüssen morgens Richtung München und nachmittags von München. Einzelne weitere Züge bieten in Traunstein zusätzliche Anschlüsse von und zu den für den Urlaubsverkehr wichtigen Fernzügen Richtung Frankfurt, Dortmund und Hamburg. (Quelle: PM der BEG vom 17.12.2018).

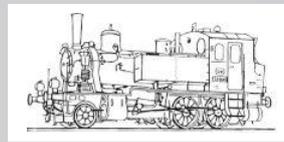
Entscheidung im Vergabeverfahren Augsburger Netze gefallen: Im Vergabeverfahren Augsburger Netze hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) am 18.12.2018 nach Ablauf der Einspruchsfrist nach der Entscheidung am 7.12.2018 die Vergabe für das so genannte „E- Netz Augsburg“ mitgeteilt. Für das gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg ausgeschriebene Los 1 der Augsburger Netze wurde der Zuschlag an die Go-Ahead Verkehrs-gesellschaft Deutschland GmbH erteilt. Das Los 1 umfasst folgende Linien:

- Ulm – Augsburg – München
- Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen – Donauwörth – Augsburg
- Aalen – Nördlingen – Donauwörth

Die Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH ist eine Gesellschaft der britischen Go-Ahead Group und hat bereits im August 2018 den Zuschlag für das im Dezember 2021 beginnende E-Netz Allgäu erhalten. Zudem wird Go-Ahead ab 2019 mehrere Verkehre in Baden-Württemberg, zum Teil auch grenzüberschreitend nach Bayern, betreiben.

(Quelle: PM der BEG v. 18.12.2018)

Fehlende Parkplätze entlang der S4: In 2019 werden an der Station „Petersaurach Nord“ 36 weitere Parkplätze gebaut. Das ist die gute Nachricht. Wer in der Hauptverkehrszeit genau hin schaut, sieht bereits heute die bestehenden Parkplätze gut belegt. Darin bestand ja auch das Ziel bei der Einrichtung des neuen Haltepunktes. Weniger positiv sind die Nachrichten für Pendler, die in Wickles-

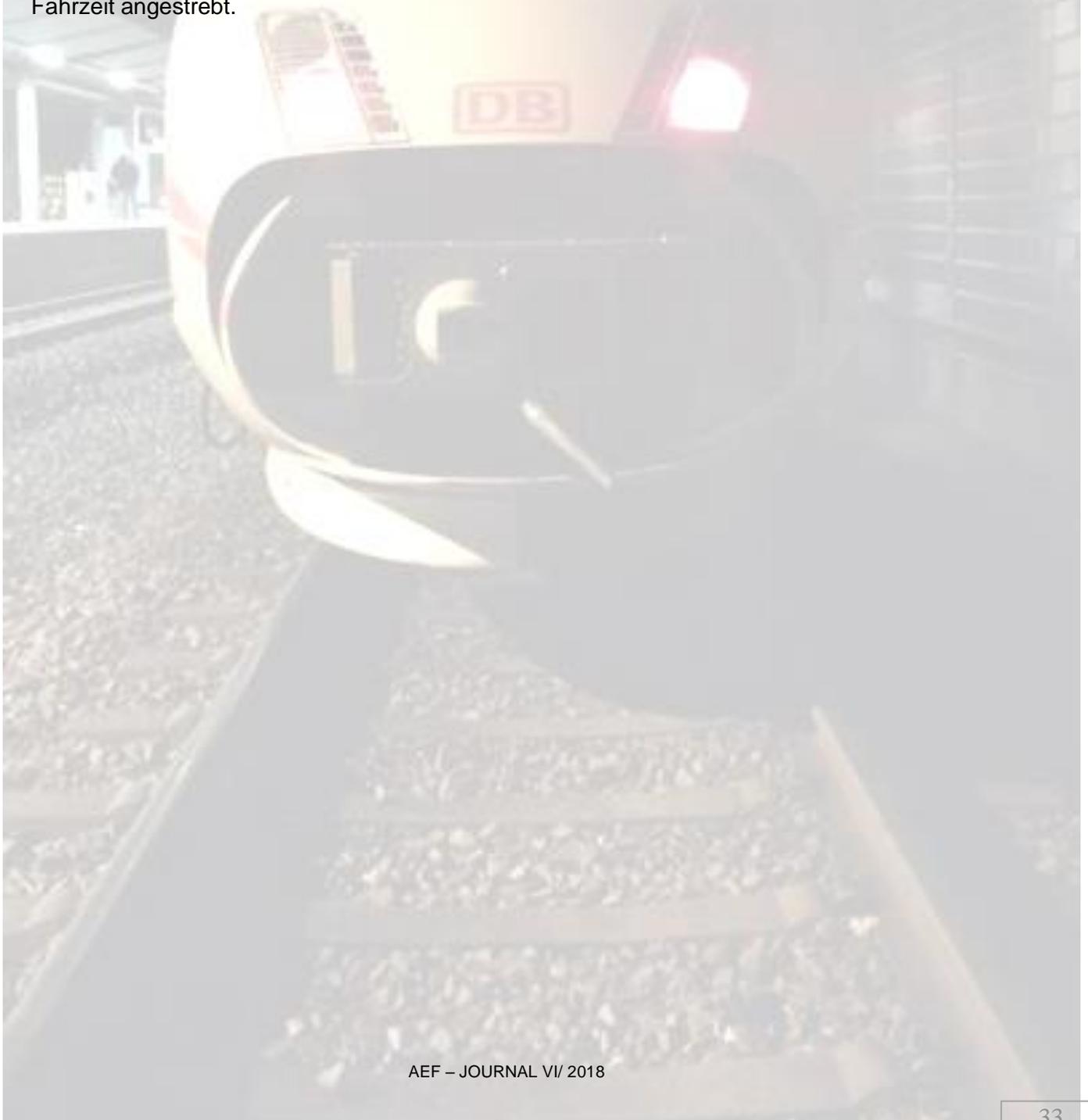


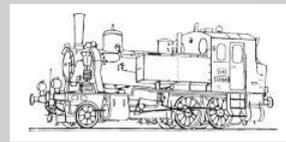
greuth oder Heilsbronn parken möchten. Denn: Egal ob es um den ehemaligen Ladehof in Wicklesgreuth geht oder selbigen in Heilsbronn – die DB AG gibt die Grundstücke für die Errichtung zusätzlicher Parkplatzflächen nicht her und begründet das mit der Vorhaltung von Reservflächen für den Streckenausbau. Fazit: In Petersaurach Nord tut sich was, ansonsten bleibt alles beim Alten.

Neue Rolltreppen für die U- Bahn in Nürnberg Hbf: Begonnen wird im Januar mit der Abwärtsfahrttreppe von der Station U2 zur Station U1. Dann folgt die abwärts fahrende Rolltreppe Geißbühlstrasse, deren Tausch sich vom 4. Februar bis 11. März zieht.

Verlängerung S4: Nach irritierenden Meldungen über die Verlängerung der S4 bis Crailsheim haben in den vergangenen Wochen sowohl das Verkehrsministerium Baden- Württembergs als auch die CSU Mittelfrankens Bereitschaft signalisiert, das Vorhaben voranzutreiben. Aber derzeit stehen weder ein Zeitplan für die Umsetzung noch ein Fahrplan fest.

Geplanter Ausbau von Rems- und Murrbahn: Die Bahnverbindung zwischen Stuttgart und Nürnberg soll verbessert werden. Darauf haben sich das Land Baden- Württemberg und die betroffenen Regionen Mitte Dezember 2018 geeinigt. Das Stuttgarter Verkehrsministerium teilte mit, man wolle den Ausbau auf der Rems- und der Murrbahn untersuchen und sich dann für eine Variante entscheiden. Mit dem Streckenausbau auf den beiden teilweise eingleisigen Strecken ist eine Verkürzung der Fahrzeit angestrebt.

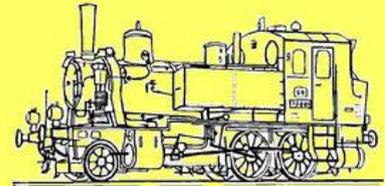




## BOCKERLAS TIPP:

„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 Februar so bieten:

# Ansbacher Eisenbahn-Freunde e.V.



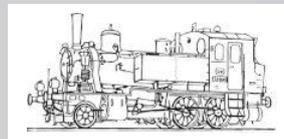
Freitag, 4. Januar 2019	Kellertreff + Modellbau (Vorbereitung Basar)	
Freitag, 11. Januar 2019	Aufbau Basar	
Samstag, 12. Januar 2019	<i>Tag der Modellbahn/ Basar BrückenCenter Ansbach</i>	
Freitag, 18. Januar 2019	Nachschau zum Basar <i>Modellbauabend</i>	
Freitag, 25. Januar 2019	<i>Programmänderung!</i> Fünfkuppler	Reinhold Fröhlich
Freitag, 08. Februar 2019	Eisenbahnen auf der Isle of Man	Christoph Fröhlich
Freitag, 15. Februar 2019	<i>Modellbauabend</i>	
Freitag, 22. Februar 2019	Nachlese von der Nürnberger Spielwarenmesse	Reinhold Fröhlich

Die Modellbauabende beginnen in gewohnter Weise 18 Uhr.

Die Programmabende fangen – ebenfalls in gewohnter Weise – 19.30 Uhr an.

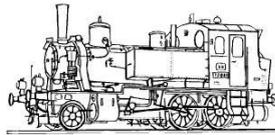
An allen anderen Freitagabenden findet ein „Kellertreff“ statt (auch wenn wir mittlerweile nicht mehr im Keller hocken!) – gegebenenfalls mit kurzfristig anberaumtem Programmteil.

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.



### Tag der Modellbahn



Verkauf von  
Modellbahnartikeln  
Lokdoktor

Information und  
Beratung  
Vereinsanlage

**Samstag, 12. Januar 2019**

**Brücken-Center Ansbach**

Vereinsräume im Bahnhof Ansbach – Gleisseite  
[www.ansbacher-eisenbahnfreunde.de](http://www.ansbacher-eisenbahnfreunde.de)



## MODELLEISENBAHNCLUB HOF

**1993 in Hof: BR 628 ersetzt Schienenbus**

**MEC Hof**

**Hofer Modellbahn-Fahrtage**

**Geöffnet nur sonntags**

**50 Jahre BR 218**

**jeweils von 10 bis 17 Uhr!**

**9. + 16. Dezember**

**13. Januar**

**30. Dezember**

**20. Januar**

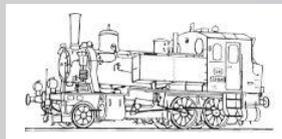
**1928-2018 RHEINGOLD**

**Clubraum am Q-Bogen**  
MODELL-EISENBAHN-CLUB  
HOFER EISENBAHNFREUNDEN  
www.mec-hof.de

**in der Bahnhofstraße**  
MEC Hof  
HOFER EISENBAHNFREUNDEN  
www.mec-hof.de

Modellbahn-Fahrtage 2018/19

CLOSE X



## EISENBAHNFREUNDE LICHTENFELS



Unser Vereinsheim in Lichtenfels das ehem. Stellwerk Nr.5

Fahrtage im Stellwerk 5 (ca. 10 min Fußweg vom Bahnhof)

26.01.2019, 13:30 – 16:30 Uhr

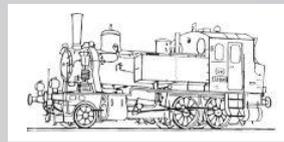
27.01.2019, 09:30 – 12:30// 13:30 – 16:30 Uhr

## KULTURBAHNHOF OTTENSOO



 **KULTURBAHNHOF · OTTENSOO**  
KUNSTMUSEUM RENATE KIRCHHOF-STALHMANN  
FORUM FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

*(Quelle: Internetauftritt des Kulturbahnhofs Ottensoo)*



## WOANDERS GESEHEN



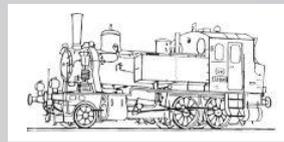
Passend zum Tag der offenen Tür passierte am 29.12.2018 der „Rheingold“ den Bahnhof Ansbach. Der Knüller: Die führende 193 von Locomotion hat die Rheingold- Farben! Spätestens hier ist es an der Zeit, die Ausstellung über die „Rheingold“- Garnituren um eine zu erweitern. Allerdings: Zur Nachstellung der Garnitur bedarf es sowohl der gesamten Fensterfront als auch einer gehörigen Anzahl an Fahrzeugen – 2x BR193 und 14 Zwischenwagen in der IC71- Lackierung...



Auch das gibt es: Nagelneue Formsignale an der Staßfurter Ausfahrt des Bernburger Bahnhofs. Diese waren notwendig geworden, weil die vorherige Signalausstattung (nachfolgendes Bild) nicht mehr den Regelungen der DB AG entsprach und eine Umstellung auf ESTW erst in einigen Jahren vorgesehen ist



Blick auf die Situation vorher: Die Sh- Tafeln wurden abgebaut und gegen vollwertige Formsignale ersetzt.



## PRIVATour



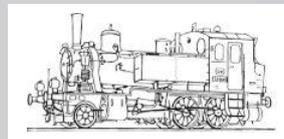
*Auch bei längerem Hinsehen oder Bemühen computergrafischer Hilfsmittel ist auf dem Bild eine Eisenbahn nicht zu erkennen. Aber eines ist das Bild dann doch: Einfach nur schön! Birgit und Hans Peter Krupp erlebten den Sonnenaufgang quasi unter unseren Füßen, nämlich auf Neuseeland (Foto: Birgit Krupp).*



*Wenn es DB Regio wahlweise an Lokführern und/ oder Rollmaterial mangelt, ist es immer gut, Alternativen zu haben. Die Verbindung zwischen Minden/ Westfalen und Rotenburg/ Wümme wurde Ende November durch eine illustre Garnitur der Centralbahn bewerkstelligt: 1142704 + E10 238 + vier im ozeanblau- beige- Design gestaltete (A)Bm + E10 383 (in blau).*



*Im Rahmen eines nach- weihnachtlichen Ausfluges unter anderem nach Oehringen konnten die relativ neuen Elektrotriebzüge der Karlsruher Stadtbahn bewundert werden.*



## DAS BESTE ZUM SCHLUSS



*(fa) Mosbach Baden – oder: Barrierefrei geht anders. Um von Mosbach zum Bahnsteig Richtung Mosbach- Neckarelz kommen zu können, muß man erstmal unter den Gleisen durch (blauer Pfeil), dann den Aufzug benutzen (grüner Pfeil) und dann über den Überweg (roter Pfeil). Wer sich das nur ausgedacht hat...? Wenigstens gibt es noch eine Rampe, wenn der Fahrstuhl defekt sein sollte.*

### Impressum:

Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.

Weierfeldstraße 2  
91598 Colmberg

Telefonnummer: 09803 1328  
kontakt@ansbacher-eisenbahnfreunde.de

Vertretung:  
Die Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V. wird vertreten durch  
André Suhr (Vorsitzender),  
Frank Augsburg (stv. Vorsitzender),  
Thomas Kootz (Finanzen)

Register und Registernummer:  
Amtsgericht Ansbach VR 440

Bild- und Textbeiträge von: Birgit und Hans Peter Krupp, Christof Ehnes, Peter Wach, Reinhold Fröhlich, Thomas Kootz, Wolfgang Pichl 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)