

Nur € 5,90

modell Eisen Bahner

Die führende Fachzeitschrift

Der Weg zum Siemens-Erfolgsmodell

Vom Europrinter zum Vectron

Nr. 9

September 2022

71. Jahrgang

Deutschland 5,90 €

Österreich 6,70 €

Schweiz 9,80 sFr

B/Lux 7,20 €

NL 7,20 €

Dänemark 65,90 DKK



B13411

Neuheiten im Test:

- 78 von ESU
- E63 von Hobbytrain
- 02 von Brawa

Szene:

- Bahnhof von Oybin in 1:87

Werkstatt:

- „Kalina“-Lagerhaus von Joswood in Szene gesetzt
- Der perfekte Roco-Gbs



Vectron



Europrinter

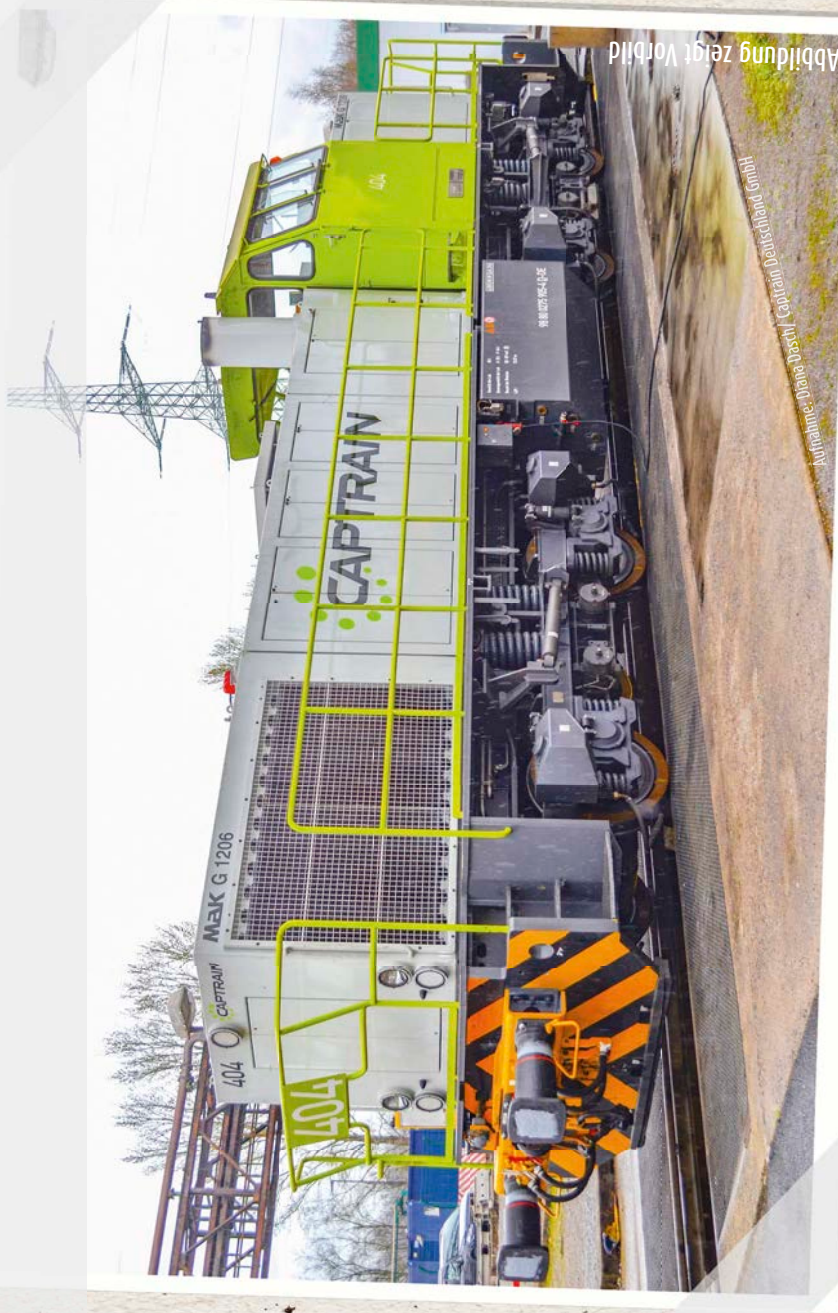


Taurus

Letzte Meile - kein Problem!

EUROTRAIN®
... fährt für ideespiel

TEST HIN
TOP
SERVICE-
QUALITÄT
AUSGABE 3/2021
Konsumentenbefragung
★★★★★ 2021/22
ideespiel
Fachliche
Kompetenz
SEHR HOCH
IN DER KATEGORIE
(STÄNDIGER PREISWÄNDL)



Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Angebot bei allen teilnehmenden ideespiel-Handlern, zu finden unter www.ideespiel.com/de/fachgeschaeft/
Werbung konzernint. vom: ideespiel
Fördergemeinschaft Spielwaren GmbH & Co. KG
Dammweg 4, 31135 Hildesheim.

Abbildung zeigt Vorbild
Aufnahme: Diana Dostal / Captrain Deutschland GmbH

EUROTRAIN®
EXKLUSIV

PIKO

Verfügbar ab November 2022

Limitierte Sonderauflage - Solange der Vorrat reicht.

ideespiel® ist ein Spielwaren- und Modellhobby-Fachhändler-Verbund mit über 600 kompetenten Geschäften.

H0 Diesellokomotive G 1206 Captrain

- Feinste Lackierung und Bedruckung
- Extra starker Motor, über Kardanwellen angetrieben
- Originalgetreu gravierte Drehgestelle
- 8-polige digitale Schnittstelle nach NEM 652
- Kurzkupplungskulisse

HO	VI
ITL	=
169	mm

- Gleichstromvariante analog
- Gleichstromausführung mit Piko XP 5.1 Sounddecoder
- Wechselstromausführung mit Piko XP 5.1 Sounddecoder

Art.-Nr. 71181

€ 129,99

Art.-Nr. 71182

€ 239,99

Art.-Nr. 71183

€ 239,99

Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9:00 - 17:00 Uhr

www.ideespiel.com



14 Plattform der Gegenwart

Vor 30 Jahren war die Antriebstechnik der Bahn im Drehstromzeitalter angekommen. Bei Siemens glaubte man an eine flexible Plattform-Lösung, auf der in Zukunft alle neuen elektrischen Lokomotiven aufbauen sollten. Der Erfolg gibt dem Hersteller recht: Basierend auf dem EuroSprinter, sind dessen Nachfolger wie Taurus und Vectron heute weltweit auf den Schienen anzutreffen.

Titel: Eine Familie – EuroSprinter, Taurus und Vectron
Fotos: Andreas Dollinger, Stefan von Lossow, Eisenbahnstiftung

TITELTHEMA

14 ERFOLGSFAMILIEN: VOM EUROSprinter ZUM VECTRON

Mit dem EuroSprinter begann eine einmalige Erfolgsgeschichte im deutschen Lokomotivbau.

VORBILD

DREHSCHLEIBE

4 BAHNWELT AKTUELL

26 TGV-TSCHECHIEN-TOUR

Im Juni 2022 war der Weltrekord-TGV „PSE 16“ von 1981 für eine Woche in Tschechien zu Gast.

28 GENERALÜBERHOLT

Die letzte erhaltene Diesellok ML 4000 wird bald wieder quer durch die USA fahren können.

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

30 EINE VERBINDUNG UNTER NACHBARN

Im Herzen Frankens nahm das bayerische Nebenbahnnetz anno 1872 seinen Anfang.

36 DIESELLOK-ZIVILDIENTST

Eine Kleinbahn am Niederrhein setzte Loks der Rheinarmee im Güterzugdienst ein.

42 EIN STILLES ENDE

1977 wurden im Bw Nossen die letzten Loks der Baureihe 35¹⁰ aufs Abstellgleis geschickt.

BAHN UND TECHNIK

46 GEFÄHRGUT

Der richtige Umgang mit gefährlichem Ladegut wird bei den Feuerwehren regelmäßig trainiert.

MODELL

WERKSTATT

60 AUF ALT GEMACHTER ALLERWELTS-WAGGON

Mit etwas Farbe und Geschick lässt sich jedes ältere Güterwagen-Modell leicht aufwerten.

64 VORRATSHALTUNG

Eckart Erb montierte den jüngsten Lasercut-Bausatz eines Lagerhauses von Joswood.

AN MEINEM KÜCHENTISCH

68 KASTEN GROSS UND KLEIN

Neue Kleinfahrzeuge von Auhagen beleben Anlagen nach DDR-Vorbild.

TEST

70 DIE T 18 FÜR SPIELKINDER

Von ESU kommt die Baureihe 78 im Maßstab 1:87 für die Freunde der digitalen Modellbahn.

72 BAYERNS RACHE AN PREUSSEN?

Das Modell der Einheits-Schnellzug-Dampflok der Baureihe 02 von Brawa wird ausgeliefert.

74 STANGEN-RANGIERER

Hobbytrain schließt mir der Rangier-Elektrolok E 63 eine Angebots-Lücke in der Baugröße N.

PROBEFAHRT

76 DIE CARAVELLE

Jouef liefert die Triebwagen-Baureihe X4500 der SNCF als HO-Neukonstruktion aus.

77 AUF DEN TENDER VERSTEIFT

Die Baureihe 52 von Tillig ist wieder mit Steifrahmentender für die Spur TT zu haben.

77 ALLGEMEINGUT

Neue UIC-Standard-Güterwagen für HO von Brawa.

77 SCHOTTER MARSCH

DR-Schotterwagen für die Gartenbahn von Piko.

78 KÜHL & FRISCH

Der Fährboot-Kühlwagen Tbnhs 30 als Modell im Maßstab 1:87 von Modellbahn-Union.

78 TRANSPORT-ALTERNATIVE

Autotransportwagen der DR aus französischer Produktion im Maßstab 1:160 von Arnold.

79 LEICHTE KESSEL-KETTE

Hobbytrain bringt neue zweiachsige Leichtbau-Kesselwagen für die Baugröße N heraus.

80 POSTBENZ

Der MB-0302 von Brekina als Postbus für HO.

80 VOLKSCAMPER

Neu von Herpa für HO: VW Grand California.

80 WEIDMANNSSHEIL BEI PREISER

Zwei neue 1:87-Figurensets mit Jagdmotiven.

SCENE

82 OYBIN – ENDSTATION!

Eine launige Modell-Tour ins Zittauer Gebirge.

AUSSERDEM

34 BAHNPOST

50 BUCHTIPPS

88 TERMINE & TREFFPUNKTE

90 MODELLBAHN AKTUELL

97 IMPRESSUM

98 VORSCHAU



30 Auf dem Weg zu den Nächsten

Mit der Strecke Siegeldorf – Langenzenn begann das Zeitalter der Vizinalbahnen.



60 Die Kunst des Alltäglichen

Selbst aus einem eher einfachen Güterwagen lässt sich ein kleines Schmuckstück machen.



82 Grüße aus dem Zittauer Gebirge

Der Schmalspur-Endbahnhof von Oybin weiß auch als HOe-Modellbahnanlage zu gefallen.



FOTO: SASCHA DUWE

9-EURO-TICKET

Der große Erfolg der Schiene

□ Unter allen Maßnahmen des Bundes zur Minderung der Härten durch die steigende Inflation, die Auswirkungen des Ukraine-Krieges sowie die Nachwirkungen der Corona-Pandemie zeichnet sich das 9-Euro-Ticket als größter Erfolg ab. Im Juni wurden rund 21 Millionen Tickets verkauft, hinzu kamen noch etwa zehn Millionen Abonnenten, die bereits eine Monatsfahrkarte benutzten. Diese riesige Nachfrage führte laut DBAG zu einer Nutzung im Nahverkehr,

die etwa zehn bis 15 Prozent über dem Niveau der Vor-Corona-Zeit lag. Speziell am Wochenende und zu besonderen touristischen Zielen kam es immer wieder zu sehr stark nachgefragten Zügen. Abellio Deutschland meldete, dass in den eigenen Netzen die Nachfrage sogar um 60 Prozent zugenommen habe. Eine bundesweite Untersuchung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Deutschen Bahn AG im Auftrag von Bund und Ländern zum

Nachdem es im Rahmen des 9-Euro-Tickets wiederholt zu überfüllten Zügen beim RE42 Leipzig – Nürnberg kam und infolgedessen teilweise die Fahrradmitnahme ausgesetzt und sogar Reisende zurückgelassen werden mussten, sind seit 24. Juni 2022 in Kooperation mit WFL zusätzliche Züge im Einsatz. Zur Entlastung kommt jeweils von Freitag bis Sonntag zusätzlich ein lokbespannter Zug mit WFL-Fahrzeugen zum Einsatz. Am 24. Juni überquert der erste Zusatzzug, gebildet aus 112 131 und sechs Silberlingen beziehungsweise Halberstädtern inklusive Steuerwagen, die Bad Dürrenberger Saalebrücke.

9-Euro-Ticket bestätigte nach Ablauf des ersten Monats erste Trendergebnisse und ließ zahlengestützte und repräsentative Rückschlüsse zu Nutzung und Verkehrs-



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

Aufgrund des Andrangs auf einigen Nahverkehrslinien bestellte auch die Bayerische Eisenbahngesellschaft Verstärkerzüge. Unter anderem verkehren bis Ende August an den Wochenenden zwei zusätzliche Zugpaare zwischen Nürnberg und München. Die beauftragte DB Regio reichte die Leistung an den Subunternehmer Berliner Bahnservice weiter, der auf ehemalige Locomore-Fernverkehrswagen aus dem Bestand von SRI-Rail-Invest und eine 111 von Smartrail zurückgreift. Bei Fünfstetten ist der nonstop verkehrende Zug auf dem Weg nach Nürnberg.

verlagerung zu. „Nachfrage, Bekanntheit und Attraktivität des 9-Euro-Tickets sind ungebrochen hoch, wir verzeichnen überall vollere Busse und Bahnen. Sehr erfreulich ist auch, dass ein Fünftel der Käuferinnen und Käufer angibt, dass es den ÖPNV zuvor normalerweise nicht genutzt hat. Dabei wären sechs Prozent der Fahrten ohne das 9-Euro-Ticket mit einem anderen Verkehrsmittel außerhalb des ÖPNV unternommen worden, davon gut die Hälfte mit dem Auto“, so VDV-Hauptgeschäftsführer Oliver Wolff: „Gut jede vierte aller Fahrten mit dem 9-Euro-Ticket, einschließlich der Fahrten der Abo-Kundinnen und -Kunden, wäre ohne das Ticket nicht unternommen worden.“

Nachdem nun der zweite Monat läuft, beginnen die Diskussionen über das Danach. Fest steht, dass bei einem attraktiven Preis der öffentliche Nahverkehr von den Bürgern angenommen wird. Neben dem attraktiven Preis wurde aber auch immer die Unkompliziertheit des 9-Euro-Tickets besonders hervorgehoben. Fahrgäste müssen sich nicht mehr um Tarif- und Verbundgrenzen kümmern. Die Bundesvorsitzende des Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD), Kerstin Haarmann, will diese Gelegenheit ergreifen: „Das 9-Euro-Ticket zeigt, wie einfach es sein kann: Eine günstige Zeitkarte, die weiträumig gilt und den Tarif-Dschungel mit seinen Verbundgrenzen hinter sich lässt. Auf dieser Erfahrung müssen wir aufbauen!“ Der VCD schlug deshalb ein sogenanntes Länder-PlusTicket vor, eine Zeitkarte, die weite Fahrten im Regionalverkehr Bundesländer-übergreifend und sogar deutschlandweit ermöglicht. Das Länder-PlusTicket soll für acht Großräume angeboten werden. Der Standardpreis für einen Großraum soll 75 Euro im Monat betragen, als Jobticket 60 Euro pro Monat. Als Sozialticket sowie für Schüler/innen, Azubis und Studierende soll es für 30 Euro im Mo-

nat erhältlich sein. Das wäre auch der Preis für die Erweiterung um einen weiteren der acht Großräume. Für 135 Euro könnte ein Ticket für den Nah- und Regionalverkehr in ganz Deutschland erworben werden. Der bayerische Ministerpräsident Markus Söder wiederum schlug das sogenannte 365-Euro-Ticket vor, dass bundesweit ein Jahr im Nahverkehr gültig sein sollte.

Auch die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) blies ins selbe Horn und stellte fest, dass die massenhafte Nutzung den hohen Bedarf an bezahlbaren Bus- und Bahnverbindungen und die Vorzüge eines einfachen Tickets, das ohne Tarif-Dschungel aus den Gültigkeitsbereichen zahlloser Verkehrsverbünde auskommt, zeige. Laut EVG stiegen derzeit viele Menschen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr um, für Fahrten zum Arbeitsplatz wie für Ausflüge am Wochenende. Insbesondere werden die sozialen Errungenschaften des 9-Euro-Tickets betont. „Auch wer wenig Geld hat, ist mit dem 9-Euro-Ticket mobil.“ Aber die hohe Nachfrage bringe den ÖPNV an seine Kapazitätsgrenzen und laufe überall dort ins Leere, wo faktisch weder Bus noch Bahn führen. Weder die Infrastruktur noch das Angebot seien der Nachfrage gewachsen. Bundesverkehrsminister Volker Wissing erklärte kurz nach Einführung des 9-Euro-Tickets: „Viele Menschen haben das 9-Euro-Ticket auch am Pfingstwochenende gerne genutzt. Bahn und Verkehrsunternehmen haben eine insgesamt positive Bilanz gezogen. Die Züge waren erwartungsgemäß wie an Pfingstwochenenden üblich sehr voll, streckenweise gab es regionale Auslastungsspitzen. Der große Zuspruch zeigt: Die Leute wollen Bahn und Bus. Gemeinsam mit den Ländern werden wir die 3 Monate des 9-Euro-Tickets evaluieren, um Schlüsse hinsichtlich Preis und Angebot im ÖPNV zu ziehen.“ Man darf gespannt sein.

MÜNCHEN, DAS ZWEITE BERLIN?

Die Meldung schlug ein wie die alte Fliegerbombe, die Anfang Dezember in der Nähe der Donnersberger Brücke in der bayerischen Landeshauptstadt explodierte. Diese Bombe, die bei Arbeiten an der Zweiten Stammstrecke versehentlich detonierte, war ein Menetekel für die Nachricht, die im Juli für Aufregung sorgte: Münchens großes Infrastrukturprojekt könnte beinahe doppelt so teuer werden und neun Jahre später als geplant in Betrieb gehen. Mehrkosten von 3,4 Milliarden Euro stehen im Raum; die ersten S-Bahnen könnten eventuell erst im Jahr 2038 München unterqueren. Da fallen mir sofort der berühmte Hauptstadtflughafen BER aber auch das Milliardenloch in Stuttgart untergrund ein.

Dass die Zweite Stammstrecke teurer werden und der Bau länger dauern würde, damit rechnete hier wohl jeder, aber ein solches Ausmaß erwartete niemand und es stellt sich die berechtigte Frage: Kann dieses Land keine öffentlichen Großprojekte planen? Mir wird Angst und Bange, wenn ich an weitere aufwendige Schienen-Infrastrukturprojekte wie etwa den Brenner-Nordzulauf denke. Und für die Verwirklichung des Deutschland-Taktes ist neben einer Vielzahl kleinerer und größerer Baumaßnahmen noch mindestens eine Hochgeschwindigkeitsstrecke nötig.

Wenn wir weiter so rumwursteln und keine ehrlichen Planungen vornehmen sehe ich nicht, wie im Sinne des Klimaschutzes in den nächsten Jahren der Güterverkehr auf der Schiene verdoppelt und die Fahrgastzahlen substanziell gesteigert werden sollen?

An der Reisenden-Nachfrage mangelt es jedenfalls nicht, wenn der Preis stimmt und die Nutzung unkompliziert ist, wie das 9-Euro-Ticket aktuell beweist.



Stefan Alkofer



24. Juni 2022 im Haltepunkt Ludwigsau-Friedlos: 120 274 konnte mit einem Schlaf-, einem Begleitwagen, DB-Notfallkranzug und dem DB Gefahrgutzug abgelichtet werden.

Überführung wurden interessanterweise auch Museumslokomotiven aus dem Bestand des Bw Arnstadt hist. genutzt. Während der „Holzroller“, 211 030, den Kranzug aus Wanne-Eickel abholte, wurde der Engelsdorfer Kranzug von 120 274 als

DbZ93685 nach Fulda überführt. Neben dem Arnstädter Begleiterwagen und dem KRC-Multitasker1200 mitsamt Begleit- und Gegengewichtswagen hatte die „Taugatrommel“ auch den Leipziger Gefahrgut-Hilfszug am Haken.

DB NETZ

DB Netz-Notfalltechnik on Tour

□ Anlässlich des 25-jährigen Bestehens von DB Netz Notfalltechnik gab es am 25. Juni 2022 einen Tag der offenen Tür

in Fulda. Dazu wurden zahlreiche Hilfs- und Kranzüge aus Deutschland in die ostthessische Stadt überführt. Für die



■ Am Samstag, 2. Juli 2022, verkehrte der Störtebeckerexpress DPE 5320 von Ilmenau über Bad Belzig nach Bergen auf Rügen. Geplant war, 218 492 von Ilmenau bis Erfurt Pbf als Zuglok einzusetzen und ab Erfurt 211 030. Es kam aber anders. Die 218 bespannte den Zug komplett von Ilmenau nach Bergen auf Rügen. Das Foto zeigt den DPE 5320 kurz vor Roitzsch.

ZWISCHENHALT

■ **Ordentlich Aufregung** verursachte der Rücktritt des DBAG-Aufsichtsratsvorsitzenden Michael Odenwald, der den Posten 2018 von Utz-Helmut Felcht übernommen hatte. Grund für den Rücktritt sollen Unstimmigkeiten mit Verkehrsminister Volker Wissing gewesen sein.

■ **Die Deutsche Bahn Stiftung** unterstützt eine humanitäre Ukraine-Hilfsaktion mit einer 150 000 €-Spende. Diese dient der Lieferung medizinischer Hilfs-

güter nach Ushgorod in der West-Ukraine. Die Spende ermöglicht Kapazitätserweiterungen des Krankenhauses vor Ort.

■ **Amtrak ordert 50 weitere Charger-Lokomotiven** bei Siemens Mobility. Die Bestellung knüpft an den Erstauftrag von 75 Lokomotiven im Jahr 2018 an, von denen die erste im Februar 2022 in Betrieb ging. Der neue Gesamtauftragswert von fast zwei Milliarden US-Dollar beinhaltet den ursprünglichen Vertrag über 850 Millionen Dollar.

■ **Akiem übernahm 37 gebrauchte Siemens-Lokomotiven** des Typs ES 64 F4 (Reihe 189). Die Loks wurden bisher von MRCE vermietet und sind mit unterschiedlichen Länderpaketen ausgerüstet.

■ **Hitachi Rail** übernahm von Alstom (vormals Bombardier) zum 5. Juli 2022 alle Rechte am geistigen Eigentum und den Geschäftsaktivitäten der Plattform V300-Zefiro, besser bekannt als ETR 1000 oder Frecciarossa.



FOTO: KORBINAN FLEISCHER

REGIONALVERKEHR

Touristik-Lok

□ Der letzte n-Wagen-Zug der Deutschen Bahn AG, der samstags und sonntags von Ludwigshafen (Rhein) nach Freudenstadt verkehrt, war am Wochenende, 2./3. Juli 2022, mit der „Touristik“-111 074 von DB-Gebrauchtzug bespannt. Die planmäßig eingesetzte verkehrsrote 111 189 befand sich mit einem Schaden in der Werkstatt. Noch bis in den Herbst sollen die Züge lokbespannt verkehren. Künftig ist der Einsatz eines Triebwagens der Baureihe 1440 als „Radexpress Murgtal“ geplant. Wie die vielen Fahrräder allerdings in den Triebwagen passen sollen, ist bis heute ungeklärt. Der aktuelle Zug besitzt vier Fahrrad-Mehrzweckbereiche für jeweils bis zu 20 Fahrräder.

Es gibt noch einen legendären n-Wagen-Zug – aber nicht mehr lang. Ob das Angebot im Anschluss qualitativ besser sein wird, ist derzeit offen.

■ Anfang August wird die Insel Fehmarn wahrscheinlich für fünf Jahre vom Bahnnetz abgekoppelt. Danach wird nichts mehr so sein wie zuvor. Am 4. Juli konnte noch ein IC, gezogen von einer Press-218, auf der Fehmarnsundbrücke abgelichtet werden.



FOTO: MICHAEL HUBBRICH

TRASSENPREISFÖRDERUNG IM GÜTERVERKEHR

Völlig falsche Richtung

□ Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) kritisiert das absehbare Ende der Trassenpreisförderung scharf. VDV-Vizepräsident Joachim Berends: Ab „2025 sind überhaupt keine Mittel mehr vorgesehen. Das geht gerade auch wegen der gegenwärtig stark steigenden Kosten in die völlig falsche Richtung und widerspricht deutlich den Zielen aus dem Koalitionsvertrag. Die Bundesregierung verabschiedet sich damit faktisch vom Ziel 25

Prozent Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030.“ Die Trassenpreisförderung im Güterverkehr (TraFöG) sei laut VDV eine der wichtigsten Maßnahmen des gemeinsam vom jetzigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und dem Güterbahnsektor entwickelten Masterplans Schienengüterverkehr. Noch vor wenigen Wochen habe ein Gutachten im Auftrag des BMDV die Wirksamkeit der TraFöG bestätigt und

deren Fortsetzung empfohlen. „Die Trassenpreisförderung (...) hat sich schnell als effektiv erwiesen, um die Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Straßengüterverkehr zu mindern. Sie ist praktisch angewandter Klimaschutz, senkt schädliche Emissionen im großen Umfang und reduziert durch die Stärkung des schon heute größtenteils elektrischen Schienengüterverkehrs die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen“, so Berends.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

□ Für die einen ist sie ästhetisch der größte Fehlgriff der letzten Jahrzehnte, besonders die Variante mit asymmetrischem Führerstand, andere empfinden die Diesellok aus Kiel als willkommene Abwechslung im Formeneinerlei moderner Lokomotiven. Ein durchschlagender Erfolg war die Vossloh-Baureihe, die erstmals im Jahr 2000 auf der Innotrans in Berlin gezeigt wurde, jedoch nicht. Nur knapp über 100 Exemplare dieser sehr leistungsstarken Güterzugmaschine, die mit 2240 beziehungsweise 2700 kW angeboten wurde, gelangten überwiegend zu privaten EVU und Lokvermietern. Anfang Mai ist ein Exemplar der Bentheimer Eisenbahn auf dem Weg nach Augsburg. Wir wollen von Ihnen wissen, wie diese einzigartige Lokbaureihe bezeichnet wird?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. September 2022 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBÄHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „Neubrandenburg“. Gewonnen haben: Randel, H., 17033 Neubrandenburg; Lächert, Arno, 10315 Berlin; Wulz, Benjamin, A-5020 Salzburg; Hirsekorn, S., 41844 Wegberg; Dudás, Ákos, HU-9241 János-somorja; Müller, Hans-Jürgen, 31141 Hildesheim; Wegiel, D., 16816 Neuruppin; Lahm, H., 66482 Zweibrücken; Brückner, H., 45968 Gladbeck; Haubold, Gunter, 17089 Siedenbollentin; Schmauß, Wolfgang, 90607 Rückersdorf; Greim, Manuel, 35041 Marburg; Saevecke, Geert, 17036 Neubrandenburg; Bernhofer, Markus, A-5020 Salzburg; Heimhold, Uwe 24159 Kiel; Scheck, Günter, 25489 Haselau; Kain, Matthias, 08371 Glauchau; Föllmer, Sascha, 17034 Neubrandenburg; Klop Holz, Andreas, 74232 Abstatt-Happenbach, Biermann, Norbert, 38642 Goslar.

MUSEUMSBAHN

V100-Wochenendtour

□ Der Verein „Freunde der 212 001-2 e. V.“ hat seit einigen Jahren mehrere ehemalige DB-V100 in seiner Obhut. Dazu zählen die beiden nicht betriebsfähigen 212 001 und 212 062 sowie die betriebsfähige 212 133. Zusätzlich gehört auch eine betriebsfähige Ex-DB-V 60, 261 687, zum Vereinsbestand. Im Rahmen einer lange geplanten Fotozugveranstaltung ergab sich nun in Zusammenarbeit mit dem Verein Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V. (DFS), Betreiber der Museumsbahn Ebermannstadt – Behringersmühle, die Möglichkeit, beide betriebsfähigen Dieselloks auf eine Zeitreise zu schicken. Am 18. Juni 2022 wurde so zunächst 212 133 mit zwei Silberlingen der „DBK Historische Bahn e. V.“ auf die Wiesenttalbahn in die Fränkische Schweiz gesendet. Im Anschluss daran wechselte der Zug in den Steigerwald auf



FOTO: PETER GÜTTNER

Am sommerlich heißen 18. Juni 2022 konnte 212 133 mit zwei Silberlingen im Rahmen einer Fotozugveranstaltung auf der Wiesenttalbahn Ebermannstadt – Behringersmühle angetroffen werden. Zwischen Streitberg und Niederfellendorf folgt der Zug direkt dem Verlauf des Flüsschens Wiesent.

die Strecke von Strullendorf nach Schlüsselfeld, wo der parallele Einsatz mit 261 687 nebst passendem Nahgüterzug der 70er-/80er-Jahre erfolgte. Der 19. Juni 2022 stand dann komplett im Zeichen

der landschaftlich reizvollen Strecke durch den Steigerwald. Hier sei auch auf den Bericht im Modelleisenbahner 07/2022 zu den Einsätzen der V80 auf den befahrenen Strecken verwiesen.



FOTO: MARKUS SCHMIDT

■ Wegen der Sperrung der Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg und der dadurch bedingten Umleitung des ICE-Verkehrs über die alte Nord-Süd-Strecke sind dort Güterzugtrassen rar. Freightliner führt daher seinen Zementklinkerzug DGS 83076 Karlstadt (Main) – Dornburg (Saale) über die Werrabahn. Am Abend des 29. Juni 2022 zieht 266002 den 2080 Tonnen schweren Zug hinter Oberrohn aus dem Werratal herauf in Richtung Rennsteig, der bei Förtha in einem Tunnel unterquert wird.

DB AG-GÜTERVERKEHR

159 im Einsatz bei DB Cargo

□ Am 30. Juni 2022 wurden zwei Lokomotiven der Baureihe 159, 159 242 und 159 243, die DB Cargo von European Loc Pool angemietet hat, von Braunschweig nach Mühldorf (Oberbayern) überführt. Zwei Tage nach der Überführungsfahrt war 159 243 im Einsatz an der Alz zu beobachten. Sie übernahm dort die Arbeiten der normalerweise hier anzutreffenden 294, die neben dem Carbidzug von Hart an der Alz die Bedienung des „AlzChem“-Werkes in Schalchen umfassen. Insgesamt soll Mühldorf sechs Lokomotiven der Baureihe 159 erhalten. Bis Ende 2022 sollen die vier noch ausstehenden 159 an DB Cargo Mühldorf geliefert werden.



Am 2. Juli 2022 bringt 159 243 den „Flaschenzug“, der gerade Schalchen erreicht, von Trostberg nach Hart an der Alz.

FOTO: JANA MÜLLER

Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt Preßnitztalbahn

Ein Reise-Erlebnis wie in den 1960er und 1970er Jahren durch die romantische Erzgebirgslandschaft.

Dampfbetrieb jeden Samstag und Sonntag bis Ende Oktober

Höhepunkte im Sommer 2022

- **13. August*** Grenzüberschreitende Wanderung Jöhstadt-Vejprty/ČZ (Sonderveranstaltung mit Voranmeldung)
- **20./21. August** Dampf im Zweizugbetrieb mit der Lok I K Nr. 54 und einer IV K (Sonderfahrplan)
- **27./28. August** Dampfzugbetrieb zum Schulanfang
- **10./11. September** Dampfbetrieb zum Tag des offenen Denkmals



*An diesem Tage fährt ein historischer Bus zwischen Steinbach und Wolkenstein mit Anschluss zur DB Erzgebirgsbahn.

Informationen, Reservierungen und Sonderzugbestellungen unter: IG Preßnitztalbahn e. V. · www.pressnitztalbahn.de
Am Bahnhof 78 · 09477 Jöhstadt · Telefon 037343 808037 · Telefax 037343 80809 · E-Mail verein@pressnitztalbahn.de



FOTOS: IDRGEN WETZELER

Die Vorführfahrt führte den neuen Desiro HC der ODEG von Magdeburg nach Brandenburg. Gut zu erkennen sind die Doppelstock-Mittelwagen.

Einweihung mit Vertretern der ODEG, der beteiligten Verkehrsverbünde und des Fahrzeugherstellers Siemens.

NAHVERKEHR

ODEG setzt auf den Siemens Desiro HC

□ Einen Vorgeschmack auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2022 erlebte der Magdeburger Hbf am 30. Juni. Derzeit starten dort die roten Dostos mit Baureihe 182 nach Frankfurt (Oder) von DB Regio als RE 1. Doch mit dem neuen, unter Federführung der VBB-Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH verhandelten Verkehrsvertrag, geht die Leistung auf die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) für zwölf Jahre über. Am Bahnsteig 6 wurde der Verkehrsvertrag zum RE 1 im Netz Elbe-Spree feierlich unterzeichnet. Noch ohne Eisenbahn-Bundesamt-Abnahme

präsentierten dabei der Hersteller Siemens Mobility und die ODEG mit dem ET3462004 einen taufischen Desiro HC als „Highlight Express“. Das HC hinter Desiro steht für High Capacity, wobei die jeweiligen angetriebenen Endwagen einstöckig und die vier antriebslosen Mittelwagen doppelstöckig ausgeführt sind. Die Fahrzeugbaureihe bewährt sich bereits als RRX bei National Express Rail in NRW und auch bei DB Regio im Netz Rheintal in Baden-Württemberg. Die ODEG-Züge des RE 1 fahren erstmals dreimal pro Stunde in den Spitzenzeiten zwischen

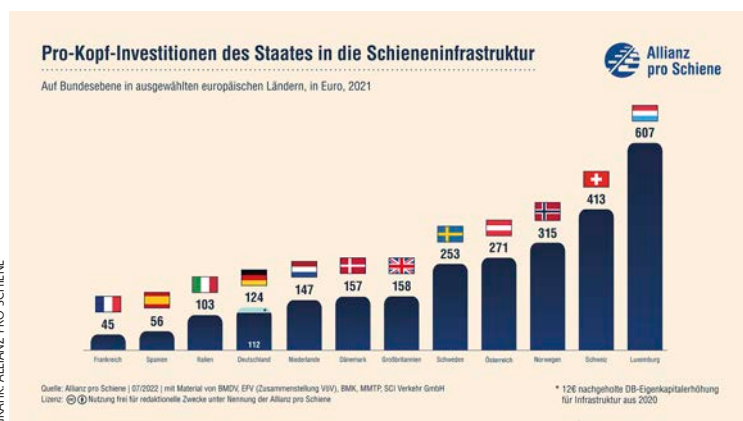
Brandenburg (Havel) und Frankfurt (Oder). Gegenüber des aktuellen Angebots mit zwei Zügen pro Stunde auf dem RE 1 wird die Kapazität in der Hauptverkehrszeit laut VBB um bis zu 70 Prozent erhöht. Insgesamt 250 Mitarbeiter werden für die neuen Leistungen von rund fünf Millionen Zugkilometern im Netz Elbe-Spree vom Betreiber derzeit rekrutiert. Dazu wählte man für die Plakate den Spruch: „Wäre Claus Weselsky heute noch Lokomotivführer, würde er sich garantiert bei uns bewerben“. Ab dem 11. Dezember 2022 geht es los.

ALLIANZ-PRO-SCHIENE

Deutschland bei Investitionen weiter abgehängt

□ Deutschland investiert mehr in die Schieneninfrastruktur als je zuvor, bleibt aber im internationalen Vergleich auf den hinteren Plätzen. „Mit 124 Euro pro Einwohner hat die Bundesrepublik im vergangenen Jahr soviel in das Schienennetz investiert wie noch nie“, sagte Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege am 7. Juli 2022 in Berlin. Aber auch andere europäische Staaten hätten

die staatlichen Investitionen ins Gleisnetz „deutlich gesteigert“, so dass Deutschland im Europa-Vergleich „immer noch einen Keller-Platz“ habe. „Immerhin hat Deutschland beim Pro-Kopf-Vergleich 2021 erstmals Italien überholt“, sagte Flege mit Verweis auf die Vorjahreszahlen. Die gemeinnützige Allianz pro Schiene ermittelt jährlich gemeinsam mit der Unternehmensberatung SCI Verkehr, wie viel Geld ausgewählte Staaten Europas pro Kopf in die Schieneninfrastruktur investieren. Spitzenreiter im Jahr 2021 waren Luxemburg mit 607 Euro pro Einwohner und die Schweiz mit 413 Euro. Mit Pro-Kopf-Investitionen von 315 Euro erstmals auf Platz drei ist Norwegen. Österreich liegt mit 271 Euro auf dem vierten Platz und damit ebenfalls in der Spitzengruppe. Deutschland liegt hinter Großbritannien (158 Euro), Dänemark (157 Euro) und den Niederlanden (147 Euro) abgeschlagen auf einem der hinteren Plätze direkt vor Italien (103 Euro).



Mehr ist noch nicht genug. Auch wenn Deutschland erstmals deutlich mehr in den Schienenverkehr investiert, ist die aktuelle Position innerhalb Europas beschämend.

GRAFIK: ALLIANZ PRO SCHIENE