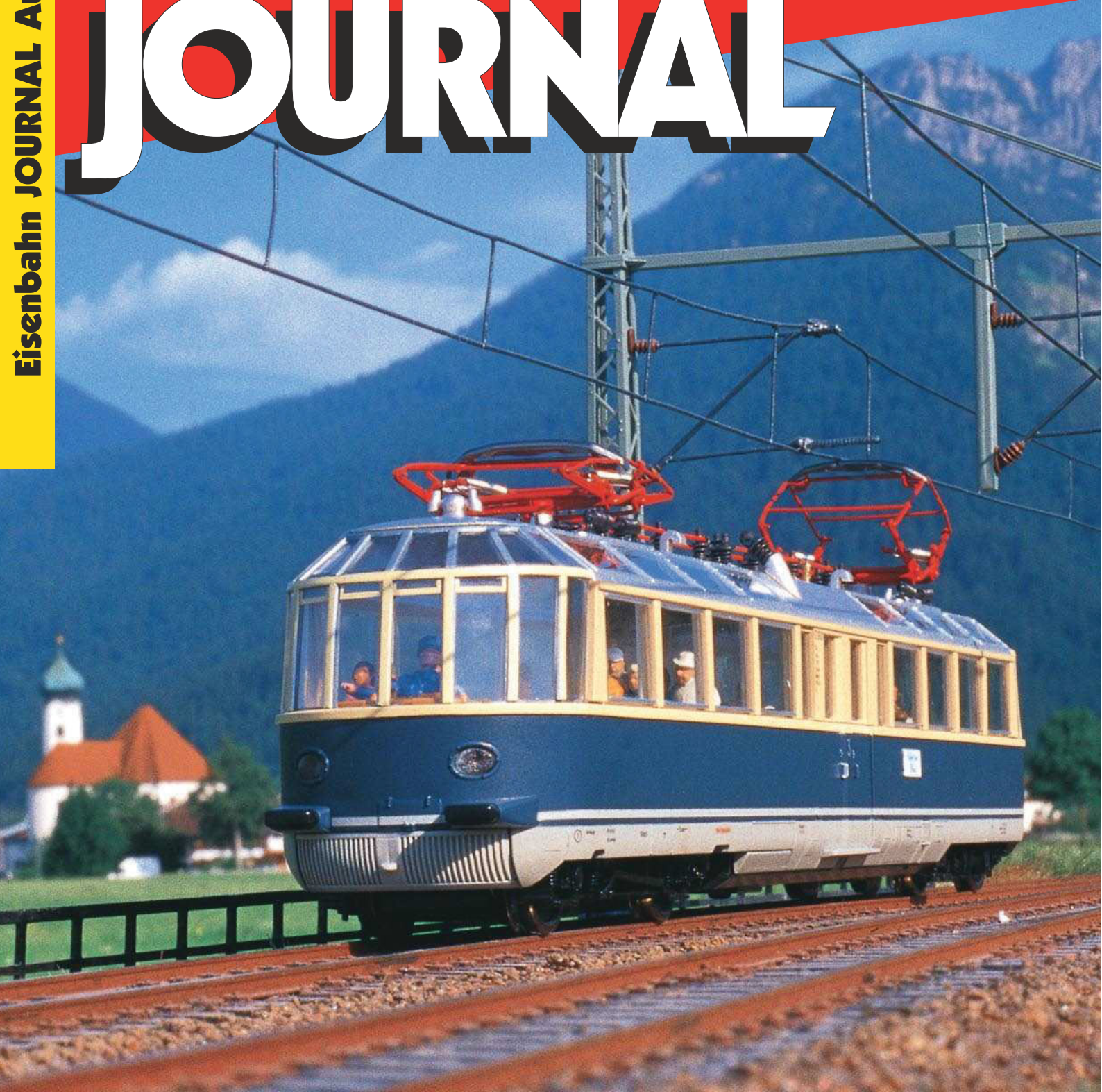


Eisenbahn JOURNAL August 2002

Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal: € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50
B 7539 E ISSN 0720-051 X

August
8/2002

Eisenbahn JOURNAL



Gläserne Züge & Co:
Aussichtsverkehr in Deutschland & Europa
Modellteil: Piko-612, 3 Anlagenporträts,
Gebäudebau, Anlagenplanung, Zugbildung



Editorial

Kohl weihte 14 Tage vor der Aufnahme des Regelzugverkehrs die Schnellbahn Berlin–Hannover ein. Er wurde nicht wieder Bundeskanzler. Gerhard Schröder geht am 25. Juli, fünf Monate vor dem Regelbetrieb der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln–Rhein/Main auf Jungfernfahrt. Er wird ... ? Warten wir den September ab.

Dass die Deutsche Bahn mit den Paradezügen der dritten ICE-Generation in den 300-km/h-Geschwindigkeitsbereich stößt, darüber freue ich mich. Die schnellen Züge zwischen dem Rhein und dem Main sind weder vom Pkw noch vom Flugzeug zu schlagen. Das wird sich in den Umsatzzahlen zeigen. Die Deutsche Bahn half nach, indem sie die Preise, die bisher zwischen Köln und Frankfurt (Main) galten, kräftig erhöhte. Ich verstehe das. Der Markt gibt es her. Wenn ich weniger bezahlen möchte und eine Stunde mehr Zeit habe, kann sich am Rhein entlang fahren. So abschreckend ist diese Reise wirklich nicht. Nutznießer der neuen Züge sind auch die Pendler von Limburg und Montabaur. Insgesamt sollen 12 000 bereit sein, die rund 250 • für eine Monatskarte zuzüglich mehr als 30 • Reservierungsgebühr zu bezahlen, um in nur 40 oder 51 Minuten von Limburg bzw. Montabaur auf dem Hauptbahnhof in Frankfurt (Main) zu sein.

Dass der ICE Nahverkehr fährt, sollten die Fahrgäste den Politikern danken. Die sorgten dafür, dass sich der Bau von den ersten Plänen, die Rheinstrecken zu entlasten, im Jahr 1970 dreißig Jahre hinzog. Nach dem Ersten Spatenstich am Frankfurter Flughafenbahnhof am 13. Dezember 1995 wurden die Landesfürsten rege, um ihre Wünsche durchzusetzen. Die Regierung in Nordrhein-Westfalen erzwang sich eine Schleife zum Flughafen Köln-Bonn, die in Hessen pochte auf den Bahnhof Limburg Süd, die in Rheinland-Pfalz konnte auf den in Montabaur nicht verzichten. Auf diese Weise kann die Reisezeit nicht, wie versprochen, auf eine Stunde gedrückt werden. Ich denke, der Fahrplan mit den unterschiedlichsten Unterwegshalten wird den Fahrgästen und dem Personal manche Überraschung bescheren.

Wie 1991, als die Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover–Würzburg eröffnet wurde, müssen wir einen neuen Fahrplan lernen. Netzweite Wirkung wird die neue Strecke erst dann entfalten, aber auch die Fahrpläne komplizieren, wenn sie sich über das Maintal hinaus an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim–Stuttgart/Karlsruhe anschließt. Werden dann einige Züge nach München und Basel Frankfurt (Main) links liegen lassen? Ich bin gespannt. Ich hörte ja auch den Aufschrei am Neckar, ob und wie Mannheim, Darmstadt, Heidelberg von den ICE-Zügen erschlossen werden. „Vom Fernverkehr abgehängt“, las ich die Schlagzeilen, wobei die Kritiker, wie beim noch bevorstehenden Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Halle/Leipzig–Erfurt–Nürnberg, übersehen, dass ICE-Züge für den Fernverkehr und nicht für den Nahverkehr gedacht sind. Die Bahnhöfe Limburg Süd und Montabaur sind ein Präzedenzfall nicht nur dafür, wie sich Politiker in unternehmerische Entscheidungen einmischen, sie zeigen das uralte Unverständnis, warum Fernzüge nicht „an jeder Milchkanne“ halten. Was spricht dagegen, auf Hochgeschwindigkeitsgleisen Züge des Nahverkehrs zu fahren wie in Brandenburg zwischen Berlin und Rathenow bereits und in Bayern künftig zwischen Nürnberg und Ingolstadt? Den ICE, der 330 km/h fahren kann, ständig zum Anhalten und Anfahren zu zwingen, ist unsinnig. Schade um die Milliarden Mark und Euro, die in die Projekte gesteckt wurden.

Gewöhnen wir uns an eine weitere Neuerung, die uns auf der Rennstrecke präsentiert wird? Das neue Gastronomiekonzept lässt hier zuerst die Marke MITROPA samt ihrem Speisewagen verschwinden. Die Fahrscheinkontrolleure und Servierer in der neuen Unternehmensbekleidung machen uns die Eisenbahn uniformer. Über die Güte der Betreuung mit Speis und Trank bin ich skeptisch. Mein Kummer mag als nostalgisch und rückständig abgetan werden. Ich ordne diese Neuerung als ein Nachäffen der Lufthansa-Gepflogenheiten ein. Wir sind aber nicht in der Luft, sondern auf den Schienen, wenn auch mit flugnahem Tempo.

ERICH PREUSS, FREIER JOURNALIST



Eisenbahngeschichte: Aussichtsverkehr – Gläserne Züge & Co., von Konrad Koschinski, ab Seite 10

Inhalt

Vorbild

Menschen im Bahnhof: Ein Ort der Befindlichkeit	6
Gläserne Züge & Co.: Schöne Aussicht	10
Die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main: Start für Tempo 300	18
Die Baureihe 85: Kletter-Künstler	20
150 Jahre Riesa-Chemnitzer Eisenbahn: Von der Bankrottmeile zur Staatseisenbahn	24
Dampflok-Episoden: Damals in Villingen	30
Nostalgie in Österreich: Die Waldviertler	32
Lokfriedhof in Südamerika: Asi es la vida	36

Titel: Wohl mit keinem anderen Schienenfahrzeug verband man Ausflugsverkehr mehr als mit dem „Gläsernen“. Wie oft er durch die Alpen südlich von Eschenlohe rollte, weiß niemand zu sagen. Spenden wir ihm also noch eine zusätzliche Fahrt. Abb.: EJ-Helge Scholz

Super-Anlage: H0-Anlage Altenstein mit vielen Details, von D.+J. Neumüller und Martin Brendel, ab Seite 64





Lok-Porträt: Die Kletterkünstler der Baureihe 85, von Manfred Weisbrod, ab Seite 20

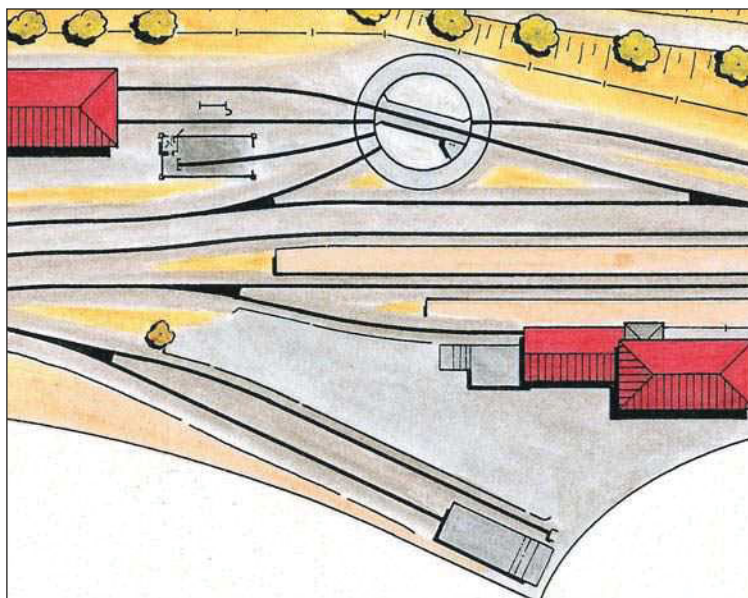


Aktuelle Bahn: In Betrieb – die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, von Udo Kandler, ab Seite 18

Modell

Großer Bahnhof für kleinen RegioSwinger: Baureihe 612 von Piko in H0	54
Micro-Metakits H0-Modell der pfälzischen P 3 ^{II} : High-Tech-Flop der Prinzregentzeit	56
Der Pollo in 0e: Kreuzung in Viesecke	58
H0-Anlage mit wenig Eisenbahn, Teil 2: Altenstein mit vielen Details	64
7. EJ-Modellbau-Wettbewerb, Beitrag 6: N-Anlage Walchstadt	70
Anlagenplanung: Bahnhof Kaltennordheim der Feldabahn in H0: Viel Verkehr im Kopfbahnhof	74
Unser Zugporträt: Europäische GmP und PmG, Teil 2: Gemischt durch Land und Zeit	80
Serie „Schmiedeberg 1924“, Teil 9: Hickmanns Gasthof	84
Tipps zum Bauen und Kolorieren: Tunnelportale und Mauern aus Styrodur	88
Fahrzeugbau, vor allem für Großspurer: Kleiner Kranwagen in 1:32	92
Bastelpraxis: Transportable Trafobox • Bahnsteigkarren für die Gartenbahn • Rollwagenanschluss	94

Anlagenplanung: H0-Anlage – Viel Verkehr im Kopfbahnhof, von Christian Gerecht, ab Seite 74



Rubriken

Bahn-Notizen	38
Modell-Neuheiten	48
Mini-Markt	96
Auktionen • Börsen • Märkte	103
Fachhändler-Adressen	106
Impressum	108
Neue Bücher	110
Sonderfahrten und Veranstaltungen	111
Cover und Kurzanleitung zur CD	113
Bestellkarten zum Heraustrennen	115

Abbildungen dieser Doppelseite:

*Andreas Ritz, Dr. Rolf Brüning, Rudolf Georgi,
Martin Brendel, Christian Gerecht, Dr. Sigurd Hufnagel/Beckmann*

Vorbild & Modell: Zugbildung – deutsche und europäische PmG und GmP, von Dr. Sigurd Hufnagel, ab Seite 80



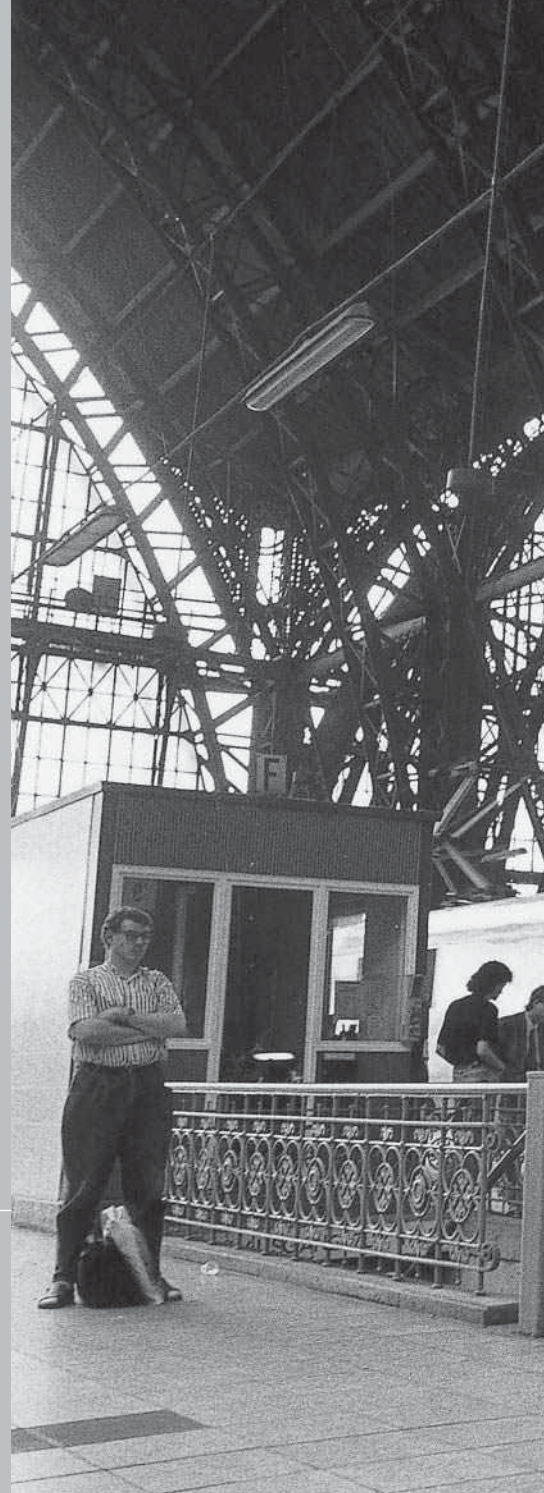


Nicht nur Züge, auch die Menschen, die kommen und gehen oder bleiben, spiegeln den zeitlichen Rhythmus auf einem Bahnhof wider. Dabei gibt es Tageszeiten, in denen sowohl die Züge als auch die Reisenden mal etwas länger zu ruhen und rasten scheinen, wie hier in Mainz Hbf.

Hektisch dagegen die frühmorgendliche Drängelei und der am späteren Nachmittag einsetzende Feierabendverkehr als Eckpfeiler eines Bahnhofstages.

Menschen im Bahnhof:

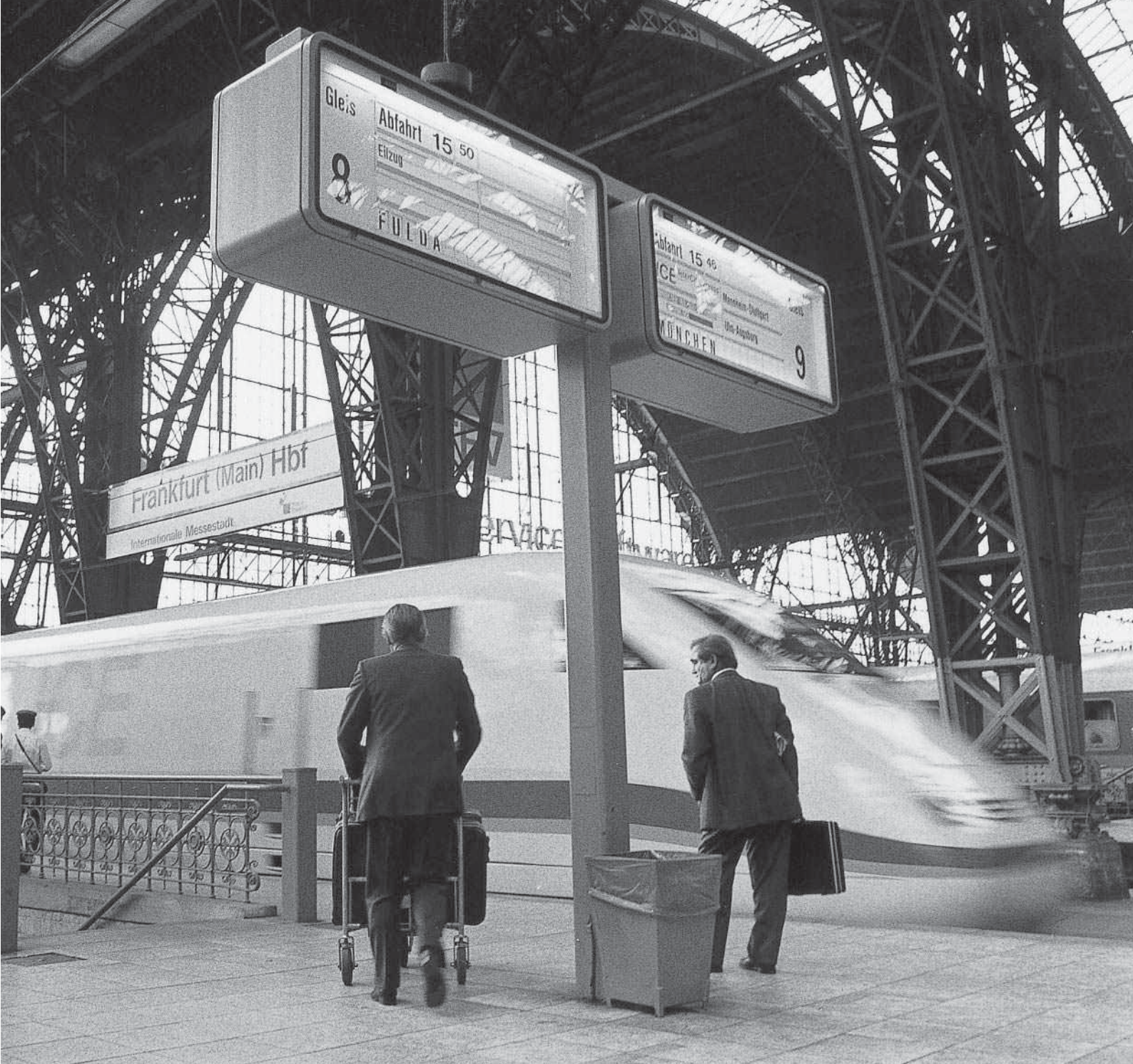
EIN ORT



DER

Wenn dann kaum noch potenzielle Käufer der hier beworbenen Zeitung im Bahnhof verweilen, beginnt der schleppende Aufstieg des Stundenzeigers im letzten Tagesviertel mit besonderen sozialen Befindlichkeiten.





BEFINDLICHKEIT

Der Bahnhof der Zukunft als Palast mit Gleisanschluss, wo die neue Mission nur „Flughöhe Null“ lautet? Railport! Hätte die DB gerne. Aber auch künftig werden es Menschen sein, die Bahnhöfe zu dem machen, was sie stets waren: Start und Ziel, aber auch Treffpunkt und sozialer Gradmesser.

TEXT UND AUFNAHMEN VON JOACHIM SEYFERTH



Humanbefindlichkeit am Bahnsteig: Ob Manager oder Maurer, Hausfrau oder Hure, Urlauber oder Underdog – Minuten später sitzen alle in einem Zug. Aufnahme in Koblenz Hbf.

Nur mit unaufdringlicher Fotografie lassen sich die ständigen Bewegungen und wiederkehrenden Szenen mit Menschen in Bahnhöfen für Sekundenbruchteile festhalten – hier mit dem „Schülerzug“ im Bf Heigenbrücken.

Für manche bedeutet Bahnhof Herberge, für andere Arbeitsplatz, für **DIE MEISTEN** aber ist es





eine Durchgangsstation, **EIN NIEMANDSLAND** zwischen Immobilie und Mobilität

Auch wenn sich im Niemandsland das Kommen und Gehen von Zeit zu Zeit lichtet, ist man selten ganz allein – der rauchende Cowboy und seine Pferde bleiben. Denn Bahnhöfe sind fast immer sein Country.

BAHNCHEF HARTMUT MEHDORN hat seit seinem Amtsantritt im Dezember 1999 nicht nur bewiesen, dass er ein relativ erfolgreicher Sanierer (Operation gelungen – Patient tot?) und gleichzeitig ein relativ erfolgloser Verkäufer (das DB-Image rangiert noch immer am unteren Ende der Skala) ist. Nein, er hat jetzt auch die Menschen im Bahnhof entdeckt. Eine zahlungskräftige Klientel soll in den neuen Palästen mit Gleisanschluss flanieren, Raucher erhalten als bedrohte Spezies Nischen, Zonen und Rückzugsräume, Berber und Junkies werden an die Kirchen verwiesen, denn die neue Bahnhofs-Mission ist eine andere: Unser Vorbild ist der Flughafen, wir fliegen auf Höhe Null und befinden uns bei den ICE-Lautsprecherdurchsagen „in der Anfahrt“. Ob sich die Menschen in den zukünftigen Railports allerdings so sortieren lassen wie beim Altglascontainer um die Ecke, ist ungewiss. Denn schon immer war der Bahnhof ein zentraler Treffpunkt für alle Gruppen und Schichten der Gesellschaft, ein soziales Lackmuspapier für die Humanbefindlichkeit einer Stadt oder Region: An seinem Fahrkartenschalter zeigt der 1.-Klasse-Umsatz den Stand und die Zahlungskraft der Bürgerschaft an, der Pegel des Schülerlärms lässt Rückschlüsse auf die Kinderfreundlichkeit und Altersstruktur zu, die Höhe des Bierkonsums in der Bahnhofsgaststätte korreliert mit der jeweiligen Arbeitslosenquote. Auf dem Bahnsteig tummeln sich Manager und Maurer, Huren und Hausfrauen, Nichtraucher und Nichtsesshafte, Urlauber und Underdogs, Schüler und Schichtarbeiter – und sitzen Minuten später alle in einem Zug. Zurück bleiben die Menschen, für die der Bahnhof Arbeitsplatz, Herberge oder gar Vergnügen ist: Bahnbe-

dienstete, Mitarbeiter von Gastronomie und Handel, Orientierungslose, Eisenbahnfreunde. Während viele Reisende oft nur in Sekunden den Zug wechseln oder gen Ausgang eilen, verweilen diese Stunden oder gar den ganzen Tag im Bahnhof und haben seinen Rhythmus verinnerlicht: die frühmorgendliche Drängelei am Zeitungsstand, der ruhige Spätmittag, die Mittagsspitze mit Schichtwechsel und Schülerzügen, der Feierabendverkehr und der schleppende Aufstieg des Stundenzeigers im letzten Viertel des ausklingenden Tages. Für die meisten Menschen im Bahnhof, die Reisenden, ist dieser Ort eine Durchgangsstation, ein Niemandsland zwischen Immobilie und Mobilität. Meist in ständiger Bewegung sind sie deshalb nicht immer einfach zu fotografieren, die Kamera kann nur Sekundenbruchteile erhaschen und einfrieren, die sich in der gleichen Konstellation niemals mehr wiederholen werden. Wenn fehlendes Tageslicht oder schummrige Schalterhallen dem Objektiv einen festen Stativhalt geben müssen, weil behutsame und unaufdringliche Fotografie ein überfallartiges Blitzlichtgewitter verbietet, rückt das stille Leben, also die wahrhaftigen „Still-Leben“, in den Vordergrund: stoisch Wartende auf der Bahnsteigbank, der Zeitung lesende Rangierer in seiner Wartebude, die den Fahrplan studierende Reisende. All sie halten für eine bestimmte Geste oft wenige Sekunden inne – die Chance, den lichtungshungrigen Film zu sättigen. Nein, kein zweites Bild: Der Lautsprecher plärrt, der Rangierer faltet die Schlagzeilen zusammen, die Reisende braucht keine weitere Information, ein Lichtband fährt ein und neue Menschen steigen aus. Deutsche Bahn-Chef Hartmut Mehdorn ist nicht dabei. □

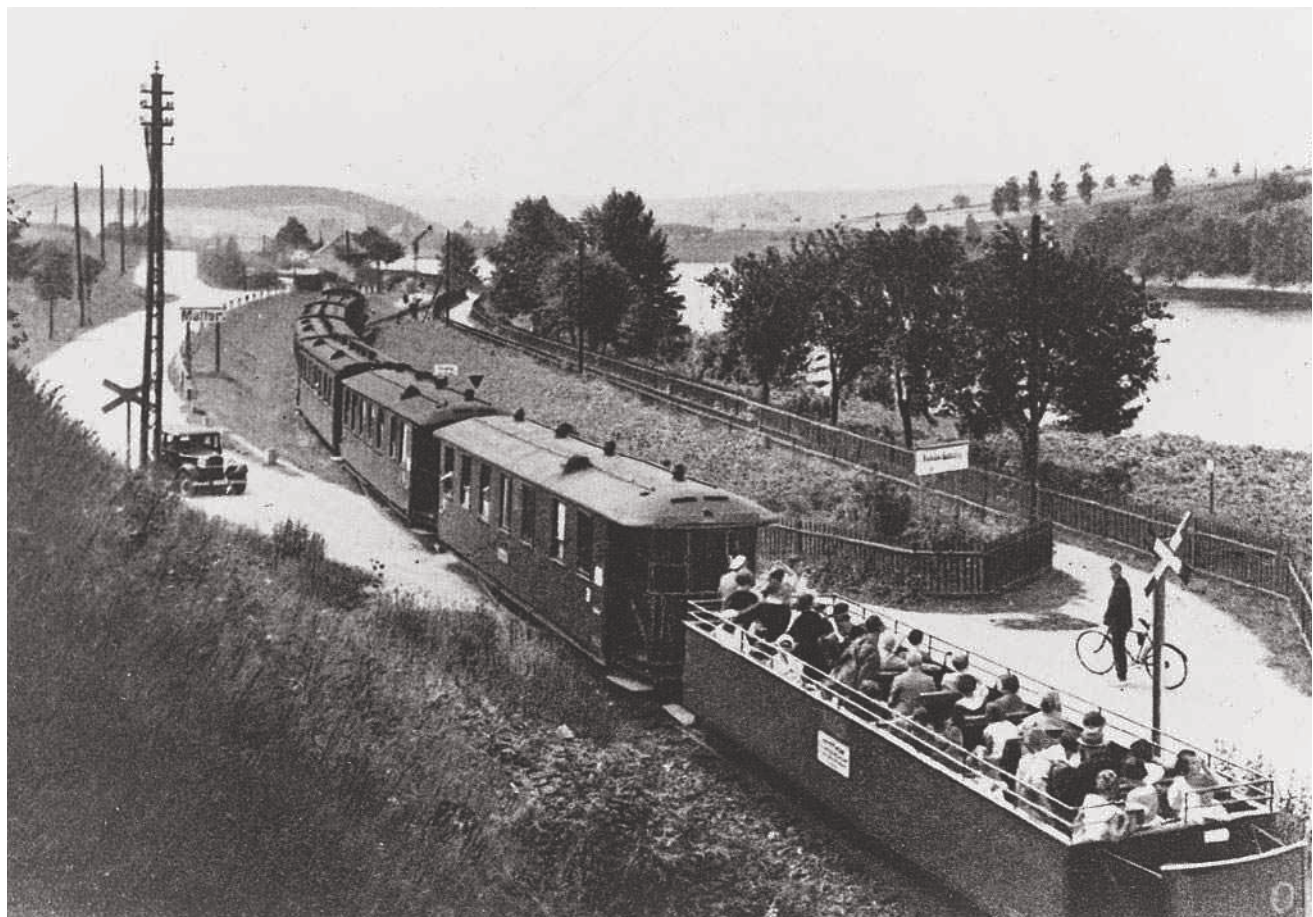
Gläserne Züge & Co.

SCHÖNE AUSSICHT



Fahren als Ziel:
Inbegriff für Aussichtszüge
ist nach wie vor der
ET 491 001, hier auf der
Mittenwaldbahn bei Reith.
1995 kam für den
„Gläsernen“ das Aus.

Mit Rundum-Perspektiven aus dem Zug lassen sich interessante und landschaftlich reizvolle Strecken besonders attraktiv „erfahren“. Über Züge und Wagen, die vorwiegend den Weg zum Ziel haben, zum Teil aber längst vergessen sind, ein Feature
VON KONRAD KOSCHINSKI



ALS ATTRAKTION im Sommer boten vor allem Schmalspurbahnen schon früh Fahrten in offenen Aussichtswagen an, die auf denkbar einfache Weise entstanden. So stattete die schweizerisch-italienische Berninabahn im Jahr 1929 drei Güterwagen mit halbhohe Bordwänden, Sitzbänke und einem Schutzgestell gegen herabhängende Leitungsdrähte aus. Die Rhätische Bahn übernahm die Wagen und setzte sie weiterhin auf der Berninalinie ein. Später baute die RhB auf vorhandenen Untergestellen nochmals derartige Fahrzeuge auf, die letzten erst 1990. Für den sommerlichen Ausflugsverkehr auf sächsischen Schmalspurbahnen ließ die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft um 1934 vier Oberlicht-Personenwagen zu offenen Aussichtswagen umgestalten. Dazu wurden die Aufbauten oberhalb der Fensterbrüstung abgetrennt und die Abteilsitzbänke durch einfache

Lattensitze mit verstellbaren Lehnen ersetzt. Im Jahr 1973 wählte die DR den noch erhaltenen Wagen 970-312 (ursprünglich 301) für den Radebeuler Traditionszug aus.

In zweierlei Hinsicht bemerkenswert ist der Einsatz von Aussichtswagen auf der regelspurigen Windbergbahn vor den Toren Dresdens. Zum einen durften bereits kurz nach der Betriebseröffnung im Jahre 1857 Ausflügler in mit Sitzbänken versehenen Kohlenwagen von Freital-Birkigt hinauf zum Windberg fahren. Zum anderen beschafften die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für die bis Possendorf verlängerte Windbergbahn ab 1911 vier geschlossene Aussichtswagen mit auch in den Stirnseiten eingelassenen Fenstern. Wegen der geringen Bogenhalbmesser betrug der Radsatzstand dieser 10,3 m langen Zweiachser nur 4,5 m. Ausflüge mit der „Possendorfer Heddel“ erfreuten sich

Luftikus auf schmaler Spur: Offener Aussichtswagen der DRG anno 1937 in Sachsen, bei Malter.



Vom offenen Schmalspurwagen zur rundumverglasten Aussicht: Schon 1929 gab es auf der Berninabahn Fahrzeuge, in denen man fast unter freiem Himmel saß, was auch heute bei der Rhätischen Bahn noch immer möglich ist. Wettergeschützt war man dagegen in den Gläsernen Zügen, wobei die Dieselvariante mit Rollverdeck Cabrio-Feeling vermittelte.

großer Beliebtheit. Bis zur Einstellung des Reiseverkehrs (zuletzt 1957 im Abschnitt Freital-Birkigt-Kleinnaundorf) liefen die „Windbergwagen“ auf ihrer Stammstrecke, ausgemustert wurden sie in den 60er Jahren. Ein Exemplar mit der Wagenummer 70 252 (ursprünglich 3498) ist museal erhalten und heute wieder für Sonderfahrten auf dem Reststück der Windbergbahn zwischen Freital Ost und Dresden-Gittersee einsatzbereit.

Völlig freie Rundumsicht boten aber weder die „Windbergwagen“ noch ähnliche Wagen anderer Bahngesellschaften. Ungehinderten Panoramablick und zugleich vollkommenen Wetterschutz gewährten erst Fahrzeuge mit Rundumverglasung. Beide Vorteile vereinigten die von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschafften Aussichtstriebwagen. In den Jahren 1935 und 1936 stellte die DRG zwei von Fuchs, Heidelberg, gelieferte elektrische Triebwagen mit der Achsfolge Bo'2' in Dienst, die zunächst die Bezeichnung eT 1998 und 1999 trugen, dann 1940 als ET 91 01 und 91 02 eingereiht wurden. Da die Triebwagen nur solo verkehren sollten, bekamen sie lediglich zwei leichte, verkleidete Stangenpuffer und unter Abdeckklappen verborgene Notkupplungen. Für die größtenteils in der Bodenwanne untergebrachte elektrische Ausrüstung zeichnete AEG verantwortlich. Im Triebdrehgestell kamen je zwei Tatzlagermotoren mit zusammen 390 kW Stundenleistung zum Einbau. Anfangs betrug die Höchstgeschwindigkeit 120 km/h, durch Veränderung des Über-

Konstrukteure Wagenkästen mit einer außergewöhnlich tiefen Obergurtlinie und hielten die undurchsichtigen Bauteile oberhalb dieser Linie möglichst klein. Schmale Zwischenstege unterteilten die großen Fenster und die aus bruchsicherem Glas ausgeführten Dachschrägen. Auch die Trennwände zwischen dem Mitteleinstiegsraum und den beidseitig davon angeordneten Großraumteilen bestanden überwiegend aus Glas. Um die Sicht nicht zu behindern, ordnete man die Toilette tief liegend im Mitteleinstiegsraum an. Die Rückenlehnen der beidseitig des Mittelgangs angeordneten Zweiersitze ließen sich umklappen. Die Führerstände waren nicht von den Fahrgasträumen abgetrennt, bei Nachtfahrten aber durch Vorhänge abschirmbar.

Ab Frühjahr 1936 befuhren beide Triebwagen landschaftlich reizvolle Strecken in Süddeutschland, im darauffolgenden Winter auch schon in Österreich. Während der ET 91 02 im März 1943 nach einem Bombenangriff im Bw München Hbf ausbrannte, gelangte der 1949 aufgearbeitete ET 91 01 in den Fahrzeugpark der Deutschen Bundesbahn. Die Direktion München vermarktete ihn mit riesigem Erfolg als Gläsernen Zug für Ausflugsfahrten vor allem in die Alpenregion. Zu den Stammrouten zählten die Mittenwaldbahn München-Garmisch-Partenkirchen-Innsbruck sowie die Außerfernbahn zwischen Garmisch und Reutte in Tirol. Von 1952 bis 1959 führte der Triebwagen gelegentlich auch den Einachsanhänger VB 141 120 für Gepäck und Skier mit.

abnehmer gegen einen Scherenstromabnehmer DBS 54 und einen Einholmstromabnehmer SBS 65 getauscht. Letzterer konnte für den Einsatz in der Schweiz mit schmaleren Schleifstücken ausgestattet werden, folglich nahm die BD München auch Fahrtziele in den schweizerischen Alpen ins Programm. Den etwas blassen „Olympiaanstrich“ ersetzte man anlässlich der 1986 durchgeführten großen Revision durch Enzianblau und Weiß. Mittlerweise war der 491 001 das älteste regelmäßig eingesetzte elektrische Triebfahrzeug der Bundesbahn, seine Beliebtheit beim Publikum gleichwohl ungebrochen.

Nach weiteren neun Einsatzjahren kam auf tragische Weise das Aus: Am 12. Dezember 1995 stieß der Triebwagen im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen frontal mit dem von der ÖBB-Ellok 1044 235 geführten RE 3612 Innsbruck-München zusammen, ein Mann kam in den Trümmern zu Tode, 52 Fahrgäste – vor allem im Gläsernen Zug – wurden verletzt. Zur von DB-Chef Heinz Dürr persönlich befürworteten Wiederaufarbeitung kam es nicht. Der „Gläserne“ verblieb im Werk München-Neuaubing. Äußerlich instandgesetzt, wollen ihn Münchner und Garmischer BSW-Gruppen der Nachwelt erhalten.

NUR NOCH FOTOS erinnern daran, dass die DRG einst auch dieselhydraulische Aussichtstriebwagen beschaffte. Freizügig fast auf dem gesamten Streckennetz einsetzbar, sollten sie den im Ausflugsverkehr schon recht beliebten Kraftomnibussen Paroli bieten. Als erstes Exemplar nahm die DRG im Juli 1936 den von Fuchs hergestellten VT 137 240 ab, 1939 folgten dann die ebenfalls von Fuchs gebauten VT 137 462 und 463. Zur vereinbarten Beschaffung von zwei weiteren baugleichen Fahrzeugen kam es wegen des Zweiten Weltkrieges nicht mehr. Je zwei unterflurig installierte Dieselmotoren mit 180 PS (132 kW) Nennleistung wirkten über das Getriebe und die Gelenkwelle auf die jeweils vordere

Die GLÄSERNEN Züge: Rundumverglasung und Panoramablick

setzungsverhältnisses wurde sie später auf 110 km/h begrenzt. Für den Einsatz in Österreich tauschte man einen der beiden Scherenstromabnehmer der Einheitsbauart schon nach kurzer Zeit gegen einen Stromabnehmer mit anderer Wippe aus. Um allen Fahrgästen eine gute Rundumsicht zu ermöglichen, entwarfen die

Statt des rot-beigen Reichsbahn-Farbkleids erhielt der seit 1968 so bezeichnete 491 001 im Olympiajahr 1972 eine hellblaue Lackierung mit silbernen Fensterstreben. Anlässlich der damals durchgeführten Revision wurden auch die großen Stirnlampen durch getrennte Spitzen- und Schlussleuchten ersetzt, außerdem die beiden bisherigen Strom-