

NEF-EXPRESS

Das Magazin der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.



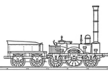
- Bericht von der Innotrans 2018
- Berichte von den Ausflügen nach Lindau, Bayreuth und zur Fuchstalbahn
- Aktuelles aus der Region



Am frühen Nachmittag des 18. September 2018 war 294 851 mit einem kurzen Güterzug unterwegs von Nürnberg nach Ansbach. Bernhard Mrugalla konnte sie trotz flotter Fahrt kurz hinter dem Haltepunkt Raitersaich auf dem Chip seiner Kamera verewigen.

Während man andernorts noch überlegt, wie eine Straßenbahn ohne Oberleitung fahren kann, gibt es im Harz seit vielen Jahren den Combino Duo, der dort, wo keine Fahrleitung hängt, mit Dieselantrieb fährt. Bernhard Mrugalla fotografierte am 17. April 2018 den Wagen 202 auf dem Weg von Nordhausen nach Ilfeld.





Gutes Personal ist teuer ...

Vielorts wird aktuell wieder einmal eine Folge der Bahnreform spürbar: Personalmangel. Deswegen fallen Züge aus, Teilstrecken werden im Schienenersatzverkehr bedient, der Fahrplan bricht zusammen. Leidtragend sind wieder einmal die Kunden.

von Michael Mrugalla

Im Zuge der Bahnreform ist es für uns alle Alltag geworden, dass die Verkehrsleistungen auf verschiedenen Strecken (-netzen) ausgeschrieben und dann für einen begrenzten Zeitraum an den „besten“ Bieter vergeben werden. Dieser wiederum muss sich vor der Betriebsaufnahme um Fahrzeuge und Personal kümmern. Und genau hier fangen die Probleme an.

Wie eine Betriebsaufnahme mit Neufahrzeugen funktioniert, wissen wir kaum, denn in den allerwenigsten Fällen hat es bisher auf Anhieb geklappt. Meistens kamen zunächst Ersatzfahrzeuge zum Einsatz oder der Fahrplan wurde zunächst in Form eines Ersatzkonzepts bedient. Lieferverzögerungen aufgrund hoher Auslastung der Hersteller und langwierige Zulassungsprozesse sind nur zwei der Ursachen.

Das Thema Personal macht verschiedenen Betreibern noch viel mehr zu schaffen. Wenn Verkehrsverträge auslaufen und neue Betreiber bereits feststehen, wird natürlich oftmals versucht, beim neuen Anbieter in „Lohn und Brot“ zu kommen, um sich persönlich abzusichern. Den „Noch-Betreiber“ bringt der Personalschwund aber in die Situation, dass aufgrund von Personalmangel verschiedene Zugleistungen nicht mehr erbracht werden können. Das ist nicht nur für die Fahrgäste unschön, sondern auch für das betroffene Bahnunternehmen, weil aufgrund der Nichterbringung von Leistungen Abmahnungen ausgesprochen und teils empfindliche Strafzahlungen fällig werden.

Ähnlich grotesk ist in meinen Augen, dass DB Regio auf der Marschbahn per Vertrag verpflichtet ist, Fahrzeuge aus dem Fahrzeugpool des Landes Schleswig-Holstein einzusetzen, andererseits aber für Verspätungen und Zugausfälle verantwortlich gemacht wird, die daraus resultieren, dass die vom Land beschafften Fahrzeuge aufgrund gravierender konstruktiver Mängel nicht wie vorgesehen eingesetzt werden können.

Wie „klein“ sind doch all diese Probleme, wenn ich zuhause die Modellbahn betrachte. Bin ich nicht da, muss auch nichts fahren, und funktioniert mal ein Fahrzeug nicht so, wie es soll, ersetzt man es eben schnell durch ein anderes. Wenn das in der großen Welt auch so einfach wäre ...

In dieser Ausgabe des NEF-Express finden Sie Berichte über die zurückliegenden Ausflüge nach Lindau, über die Bierfahrt nach Bayreuth und den Ausflug zur Fuchstalbahn. Außerdem finden Sie im Heft unter anderem auch einen ausführlichen Bericht über die Innotrans 2018. Viel Vergnügen bei der Lektüre der folgenden Seiten!

Redaktion und Vorstandschaft wünschen allen Lesern ein frohes Weihnachtsfest, einen „guten Rutsch“ und ein glückliches neues Jahr!





Zwischen zwei Zügen ..

- 3 Gutes Personal ist teuer ...

Vereinsmeier

- 6 Sommerfest 2018
- 10 Besuch aus Kassel für den Salonwagen VT 10 551i
- 15 Herbstputz 2018

NEF on tour

- 7 Ticket-Tour zur Südbahn Ulm – Friedrichshafen
- 12 Ticket-Tour zur Fuchstalbahn
- 14 Bierfahrt

Aktuelles

- 15 Aktuelle Meldungen
- 18 Innotrans 2018
- 28 Bundesverkehrswegeplan 2030
- 29 VGN – Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Fahrplan

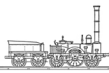
- 16 Veranstaltungskalender



Schnittig sieht er aus, der Steuerwagen, der künftig am München-Nürnberg-Express zum Einsatz kommen soll. Allerdings wartet er immer noch darauf, in den Planeinsatz zu kommen. Verschiedene notwendige Zulassungen sind inzwischen endlich erfolgt. Glaubt man den Aussagen der DB, kommen die ersten Züge wohl ab etwa Mitte des Jahres 2019 in den Fahrgastbetrieb. Bernd Zöllner verdanken wir die Aufnahme, die auf der diesjährigen Innotrans in Berlin entstand.



Am anderen Ende des neuen München-Nürnberg-Express hängt dann eine Lok der Baureihe 102. Skoda liefert sechs solcher Loks für die Doppelstockgarnituren an DB Regio. Das Heimat-Betriebswerk der Skoda-Züge soll übrigens das DB Regio-Werk in München Pasing werden. Für eine Aufnahme der 102 006, einer Schwesterlok des frisch ausgelieferten Märklin-Modells (102 003), nutzte Bernd Zöllner auch ein paar Megabyte auf seiner Speicherkarte.

**Vereinsjubiläen**45 Jahre:

235 Walper Wolfgang 02/1974

30 Jahre:

309 Schnek Wolfgang 06/1989

25 Jahre:

348 Friedrich Roland 02/1994

349 Keller Prof. Karlheinz 03/1994

353 Arnold Jochen 07/1994

352 Arnold Ursel 07/1994

354 Mrugalla Monika 07/1994

20 Jahre:

377 Oßwald Marga 01/1999

378 Füngers Johannes 03/1999

379 Füngers Roswitha 03/1999

10 Jahre:

409 Krumpholz Manfred 01/2009

410 Reisinger Richard 01/2009

Vorträge beginnen früher

Dem vielfachen Wunsch der Mitglieder folgend, werden die Vorträge in unserem Vereinslokal künftig eine halbe Stunde früher, also um 19.30 Uhr beginnen.

Diese Änderung greift zum ersten Mal am 25. Januar 2019, wenn Fritz Ferstl das NEF-Quiz 2019 präsentiert.

Kommen Sie pünktlich, dass Sie Ihre Gewinnchance nicht schmälern!

Der NEF-EXPRESS ist die Vereinszeitschrift der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V.

Geschäftsstelle: Rotbuchenstraße 22, 90449 Nürnberg, Tel 09 11 / 6 49 47 78

Internet: www.nef-online.de

E-Mail: nef@nef-online.de

Konto: IBAN: DE85 7601 0085 0094 0618 55, BIC: PBNKDEFF

Redaktion: Michael Mrugalla, Spalter Str. 3, 91183 Abenberg (verantwortlich)
Gerhard Klug, Pestalozzistraße 11, 91052 Erlangen

Druck: KDD Kompetenzzentrum Digital-Druck GmbH, Nürnberg

Auflage: 125 Exemplare

Erscheinungsweise: Januar, Juli

Preis: Einzelheft: 3,00 Euro. Für Mitglieder im Jahresbeitrag inbegriffen

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des jeweiligen Autors wieder.



Sommerfest 2018

In bewährter Weise fand unser Sommerfest auch 2018 wieder in Kooperation mit dem Modelleisenbahnclub Nürnberg auf unserem Vereinsgelände in Nürnberg-Stein statt.

von Michael Mrugalla

Bei wieder einmal herrlichem Sommerwetter trafen sich zahlreiche Eisenbahnfreundinnen und Eisenbahnfreunde am 7. Juli 2018 in gemütlicher Atmosphäre zum diesjährigen Sommerfest rund um unseren Salonwagen.

Neben dem obligatorischen Kuchenbuffet am Nachmittag – die leckeren Kuchen wurden wieder alle gespendet; an dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank an die „Bäckerinnen“ – gab es am Abend auch wieder allerlei Leckereien vom Grill.

Auch gegen den Durst war man gut gerüstet. Kaffee, Bier vom Fass und diverse alkoholfreie Getränke rundeten das reichhaltige Angebot ab.

Mit Anbruch der Dunkelheit ging wieder ein schönes Sommerfest zu Ende. Der anschließende Abbau ging dank zahlreicher helfender Hände auch recht schnell vonstatten. Auch hier noch einmal ein herzliches Dankeschön an all diejenigen, die bei Auf- und Abbau sowie beim „Festbetrieb“ geholfen haben. 🚩



Gutes Wetter, gute Stimmung und leckeres Essen sind typisch für das Sommerfest. Auch im Jahr 2018 war von all dem wieder reichlich geboten.
Foto: Michael Mrugalla



Ticket-Tour zur Südbahn Ulm – Friedrichshafen

Die Nürnberger Eisenbahnfreunde besuchten am 11. August 2018 erneut die „Südbahn“ vor der Elektrifizierung. Diesmal sollte die Fahrt auch wie geplant verlaufen.

von Raimund Scheder

Die württembergische Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen und die Bodenseegürtelbahn von Friedrichshafen nach Lindau werden bis zum Jahr 2021 elektrifiziert. Erste Bauarbeiten (Rodungen, Kabelverlegungen) fanden bereits im Frühjahr 2018 statt. Ab 10. September 2018 ist der erste Teil der Gesamtmaßnahme im Abschnitt von Ulm nach Laupheim für den Schienenverkehr zum Bau der Elektrifizierung gesperrt.

Die Nürnberger Eisenbahnfreunde wollten die vor der Elektrifizierung stehende Südbahn und die Bodenseegürtelbahn bereits im August 2017 befahren. Dieses Vorhaben scheiterte damals allerdings durch einen unvorhergesehen ausfallenden Zug der Bahngesellschaft agilis, der die Eisenbahnfreunde von Donauwörth nach Ulm, dem Beginn der Südbahn, bringen sollte.

Am 11. August 2018 wurde deshalb zum zweiten Mal versucht, die noch nicht elektrifizierte Südbahn von Ulm nach Friedrichshafen und die anschließende Bodenseegürtelbahn von Friedrichshafen nach Lindau zu befahren.

Alles begann in Nürnberg Hbf zunächst mit einem schlechten Omen, verzögerte sich doch die um 7.37 Uhr geplante Abfahrt der Regionalbahn nach Treuchtlingen wegen einer technischen Störung um zehn Minuten. Treuchtlingen

wurde deshalb erst mit einer Verspätung von fünf Minuten um 8.34 Uhr erreicht. Der planmäßig zur selben Minute abfahrende RegionalExpress nach Donauwörth wartete aber, so dass die Reise planmäßig fortgesetzt werden konnte.

Mit einem Zug der agilis Bahngesellschaft ging es dann von Donauwörth nach Ulm Hbf.

Hier startete dann mit einem RegionalExpress die Bereisung der Südbahn nach Friedrichshafen und weiter über die Bodenseegürtelbahn nach Lindau Hbf.

Die „Südbahn“ – die Strecke von Ulm nach Friedrichshafen – wurde ab 1846 gebaut und im Jahr 1850 eröffnet. Sie verband als erste Schienenstrecke die Städte am Bodensee mit



Mit Hilfe der Kamera mit Telefonfunktion konnte Michael Mrugalla in Nürnberg den 445 102 ablichten, der bis Treutlingen genutzt wurde.



In Ulm wurde der RE aus Stuttgart von 245 035 übernommen und nach Lindau gebracht. Foto: Michael Mrugalla

den oberschwäbischen Zentren Ravensburg, Biberach und Ulm. Von 1905 bis 1913 wurde die Verbindung zweigleisig ausgebaut. Nun wird sie elektrifiziert.

Zum Bauprojekt „Elektrifizierung Südbahn“ zählt auch der Abschnitt von Friedrichshafen nach Lindau-Aeschach.

Die sogenannte „Bodenseegürtelbahn“ ist eine eingleisige Hauptstrecke, die überwie-



Zwei Generationen von Diesellokomotiven konnte Michael Mrugalla in Lindau nebeneinander ablichten.

gend am nördlichen Bodenseeufer verläuft.

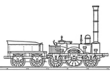
Die Bodenseegürtelbahn entstand aus der Verbindung von Endpunkten der Bahngesellschaften der umliegenden Länder:

- Großherzoglich Badische Staats-eisenbahnen (Stahringen)
- Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen (Friedrichshafen)
- Königlich Bayerische Staats-Eisenbahnen (Lindau)

Nachdem Stahringen bereits am 20. Juli 1867 durch die Hegau-Ablachtal-Bahn an das Eisenbahnnetz angeschlossen worden war, ging der erste Abschnitt der Bodenseegürtelbahn von Stahringen nach Überlingen erst am 18. August 1895 in Betrieb.

Am 2. Oktober 1901 wurde schließlich Friedrichshafen Stadtbahnhof erreicht. Von dort war schon zwei Jahre zuvor am 1. Oktober 1899 das Teilstück nach Lindau in Betrieb genommen worden.

Am 22. Dezember 1939 kam es auf der Strecke zu einem großen Zugunglück, als zwischen Markdorf und Kluffern ein Personen- und ein Güterzug kollidierten, was zum Tode von 102 Menschen führte. Da früher am selben Tag bereits in Genthin zwei D-Züge miteinander kollidiert waren (186 Tote), gilt dieser 22. Dezember als schlimmster Tag der deutschen Eisenbahngeschichte.



Aufgrund fehlender Mittel wurde ein auf 61 Millionen Euro geschätzter, zweigleisiger Ausbau der Strecke Ende 2004 aufgegeben.

Für die Elektrifizierung werden auf ca. 100 Kilometer der „Südbahn“ zweigleisig und auf ca. 25 Kilometer der „Bodenseegürtelbahn“ eingleisig Masten errichtet und Oberleitungsanlagen installiert. Dabei müssen auch Eisenbahn- und Straßenüberführungen angepasst werden, z.B. werden Gleise abgesenkt und Berührungsschutz angebracht.

Sobald die Bauarbeiten beendet sind, ist zwischen Bodensee und Stuttgart ein umsteigefreies Reisen möglich. Außerdem wird die Streckengeschwindigkeit bereichsweise auf 160 km/h erhöht.

Das Projekt gliedert sich in fünf Planfeststellungsabschnitte, die an den einzelnen Landkreisen orientiert sind. Die „Elektrifizierung Südbahn“ ist ein wesentlicher Bestandteil für weitere Verkehrskonzepte der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH (NVBW).

Ein Ausbau soll das Potenzial für den Güterverkehr erschließen und eventuell auch wieder mehr Fernzüge auf die Strecke bringen, nachdem zurzeit nur ein Intercity-Zugpaar verkehrt. Auf der Strecke fahren zwei verschiedene IRE-Linien mit der Baureihe 612 und zum anderen Wendezüge mit den Baureihen 218 oder 245 mit Doppelstockwagen, die im Stundentakt Stuttgart mit Lindau verbinden. Im Güterverkehr wird angenommen, dass er sich bis 2030 mehr als verdoppeln wird.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wird für diese Maßnahme ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,7 angegeben. Es ist im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten.

Ende 2015 wurde die Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn unterzeichnet. Die Gesamtkosten des Projekts betragen nach heutigem Planungsstand 225 Millionen Euro. Das Land übernimmt hiervon die Hälfte der zuwendungsfähigen Kosten, nämlich maximal 112,5 Millionen Euro. Die Elektrifizierung soll bis Ende 2021 abgeschlossen werden. Ein entsprechender Vertrag zwischen Land und Bund wird folgen.

Der gut zweistündige Aufenthalt in der Inselstadt Lindau wurde zum Mittagessen und zur Stadtbesichtigung genutzt.

Danach wurden die Bodenseegürtelbahn und die Südbahn über Friedrichshafen und Ravensburg nochmals in der Gegenrichtung nach Ulm befahren.

Ab Ulm fuhren wir dann mit einem Diesellokomotivzug der Baureihe 628 in gemütlichem Tempo und bequemen Sitzen über die Brenzbahn nach Aalen und weiter über Goldshöfe nach Crailsheim.

Die Diesellokomotivzüge der Baureihe 628 gelten als Nachfolger der Schienenbusse und werden, wie diese, häufig als Nebenbahnretter tituliert. Bedingt durch die hohe Stückzahl werden die Fahrzeuge, trotz des zunehmenden Ersatzes durch zahlreiche Nachfolgetypen, nach wie vor auf einer Vielzahl nicht-elektrifizierter Strecken eingesetzt.

Ab Crailsheim fuhren wir dann pünktlich mit einem RegionalExpress zurück nach Nürnberg. Dieser Zug pendelte an diesem Wochenende nur zwischen Nürnberg und Crailsheim, weil im weiteren Streckenverlauf – eigentlich pendelt der Zug zwischen Nürnberg und Stuttgart – Bauarbeiten stattfanden, die eine Weiterfahrt verhinderten. 🚧



Besuch aus Kassel für den Salonwagen VT 10 551i

Am 29. September 2018 besuchte eine Gruppe der Eisenbahnfreunde Kassel e. V. den Salonwagen VT 10 551i der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. an seinem Standort am Bahnhof Nürnberg-Stein.

von Raimund Scheder

Der Salonwagen der Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. wurde, wie der Gliedertriebzug „Komet“, von der Waggonbaufirma Wegmann in Kassel gebaut. Es handelte sich dabei um den neunten Wagen des Schlafwagenszugs „Komet“. Dieser Triebwagenszug wurde bereits zur Verkehrsausstellung 1953 in München vorgestellt und ging anschließend auf Präsentationsfahrten, u. a. nach Griechenland, und in den Regelbetrieb als Nachtschnellzug auf der Relation Hamburg - Basel.

Der neunte Wagen des „Komet“ wurde als Salonwagen für repräsentative Zwecke der Bundesregierung im Jahr 1956 nachträglich gebaut.

Als einziger Wagen des Triebwagenszugs „Komet“ ist der VT 10 551i bis heute erhalten geblieben. Die Nürnberger Eisenbahnfreunde e. V. erwarben ihn von der Deutschen Bundesbahn im Jahr 1967.

Die Eisenbahnfreunde Kassel e. V. wurden auf diesen in Kassel bei Wegmann gebauten Wagen aufmerksam und nahmen mit den Nürnberger Eisenbahnfreunden wegen eines Besuchstermins Kontakt auf.

Am 29. September 2018 traf die Gruppe aus Kassel am Salonwagen am Bahnhof Nürnberg-Stein ein. Die Delegation der Eisenbahnfreunde Kassel wurde von deren Vorsitzenden, Herrn Volker Credé, angeführt, der die Eisenbahngeschichte Kassels auf der

Internetseite www.steamy.de dokumentiert hat.

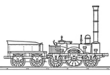
Zu den Besuchern zählte auch Herr Wolfgang Bode, früherer persönlich haftender Gesellschafter der Firma Wegmann & Co Unternehmensholding KG, der den Nürnberger Eisenbahnfreunden einen Bildband über die beim Waggonbauer Wegmann gebauten Eisenbahn- und Straßenbahnfahrzeugen übergab.

Der Waggonbau bei der Firma Wegmann wurde Mitte der siebziger Jahre eingestellt. Seit 1999 gehört die Firma Wegmann & Co zum Rüstungsunternehmen Krauss-Maffei Wegmann.

Außerdem kamen nach Nürnberg Herr Diehl, der Fahrer von Herrn Bode, sowie die Herren Zander und Nestvogel.

Herr Zander beschäftigt sich seit Mitte der siebziger Jahre mit der Sammlung und Archivierung von Musterzeichnungen von Eisenbahnfahrzeugen. Es entstand ein historisches Eisenbahnarchiv, das im Internet unter der Adresse www.zander-heba.de abrufbar ist. Darunter sind auch Zeichnungen des in Teilen erhaltenen Archivs des Waggonbauers Wegmann.

Herr Nestvogel erforscht die Geschichte der Salonwagen der Deutschen Reichsbahn bis 1945 und deren Verbleib danach. Eine umfangreiche Übersicht kann im Internet unter



der Adresse www.drg-salonwagen.eu aufgerufen werden.

Im Anschluss an das Mittagessen in der Gaststätte „Zum Bahnhof“ zeigte Michael Mrugalla Bilder des Salonwagens VT 10 551i zur DB-Zeit und vor allem aus der Zeit bei den Nürnberger Eisenbahnfreunden.

Danach ging es direkt zum Salonwagen. Bereits bei der Außenansicht begannen interessante Fachgespräche, die bei der Besichtigung im Wagen und beim Kaffeetrinken intensiviert wurden. Dabei wurden interessante Details zur Geschichte des Salonwagens erörtert.

Vieles deutet darauf hin, dass der Wagenkasten des Salonwagens als Vorabkasten wohl schon gebaut war, bevor er 1956 zum

Salonwagen ausgebaut wurde. Die verschlossenen Öffnungen für eine Seitentür und für die Zielschilderkästen deuten auf eine Vergangenheit hin. In den Kommissionslisten taucht jedenfalls kein Nachbau im Jahr 1956 auf, sodass angenommen werden muss, dass der Wagenkasten von Anfang an im Jahr 1953 mit produziert wurde. Herr Credé wird Zeitzeugen auf diesen Punkt nochmals ansprechen.

Nach gut vier Stunden Aufenthalt bei den Nürnberger Eisenbahnfreunden traten die Gäste aus Kassel die Heimreise an. Sie waren vom Besuch des Salonwagens sehr angetan, zeigten sich überrascht vom guten Zustand des Wagens und sprachen eine Einladung nach Kassel aus.



Die Gäste aus Kassel positionierten sich zusammen mit den NEF-Vertretern vor dem altherwürdigen Salonwagen für ein Gruppenfoto. Die Aufnahme entstand mit Hilfe eines Fernauslösers.



Ticket-Tour zur Fuchstalbahn

Am 21. Oktober 2018 gingen wieder einmal 16 NEF-Mitglieder auf Reisen. Die 200. Ticket-Tour hatte die Fuchstalbahn von Landsberg (Lech) nach Schongau zum Ziel. Auf dieser Bahn findet nur noch sporadisch Personenverkehr durch Sonderzüge statt.

von Klaus Probst

Um 07.17 Uhr starteten wir mit dem „Nürnberg-Allgäu-Express“ (RE 3284/3384, 612 659/650) in Richtung Augsburg. Mit nur zwei Zwischenhalten erreichten wir die Heimat von Kater Mikesch und Urmel auf dem Eis.

Nach einem kurzen Aufenthalt bestiegen wir die RB 57812 (642 598) nach Landsberg (Lech), dem Ausgangspunkt unseres Reisezwecks. In Landsberg stand schon die Schienenbusgarnitur aus 798 562 + 996 257 + 998 896 bereit. Zwei Mitglieder stießen in Landsberg dazu und so konnte die Gruppe des NEF die Reise auf der knapp 29 km langen Strecke nach Schongau antreten.

Um 10.45 Uhr setzte sich die Garnitur, die später von Mitgliedern als Ulmer Spatz-

Fahrzeuge identifiziert wurde, ausgebucht bei schönem Wetter in Richtung Schongau in Bewegung.

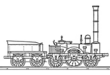
Die Fuchstalbahn war als Güterstrecke konzipiert und so befinden sich die meisten Bahnhöfe außerhalb der Ortschaften. Dies und der zunehmende Individualverkehr auf gut ausgebauten Straßen führten 1984 zur Einstellung des regelmäßigen Personenverkehrs auf dieser Strecke.

So erreichte wir nach ca. einer 3/4 Stunde das etwa 100 m höher gelegene Schongau. Das Reiseerlebnis wurde leider durch die Dauerbeschallung des Reiseführers getrübt. Wenig wurde über die Strecke, dafür umso mehr über die Geschichte von der Eisenzeit über Kelten und Römer und die Schlacht auf dem Lechfeld nördlich von Landsberg erzählt.



In Landsberg verewigte Bernhard Mrugalla die Schienenbus-Garnitur, die als Sonderzug unterwegs war.

In Schongau begaben sich die NEF'ler zum Schongauer Brauhaus. Dieses befindet sich im ehemaligen Bauhof. Bei gutem Essen und Bier erzählte der später hinzugestoßene Inhaber Herr Albrecht interessantes über die Initiative Fuchstalbahn, deren langjähriger Vorsitzender er war. Die Initiative bemühte sich lange um die Reaktivierung des Personenverkehrs. Wegen Personalmangel und Schwierigkeiten mit verschiedenen



Gemeinden bezüglich des Konzepts befindet sich diese in Auflösung.

Gestärkt und mit neuen Informationen versorgt begaben wir uns auf den Rückweg zum Bahnhof. Dieser führte uns diesmal durch den alten Stadtkern, der auf einer Kuppe liegt, zum Bahnhof. Wieder voll besetzt ging es wieder Richtung Landsberg. Die Aussage des Reiseführers, dass er auf der Rückreise nur wenig erzählen werde, da er ja auf der Hinfahrt alles erzählt habe, entlockte den Mitreisenden ein langes „oah“.



Mit dem „ALEX“ ging es von Kaufering nach München. Klaus Probst fotografierte beim Umsteigen den Gegenzug.

Nach kurzem Aufenthalt begann die Rückreise nach Nürnberg. Die erste Etappe führte uns mit RB 57875 (642 085) nach Kaufering. Dort bestiegen wir den gut besetzten ALX 84141/81161, gezogen vom „Eurorunner“ 223 068, um unser nächstes Etappenziel München zu erreichen. Die weitere Reise

ging mit dem München-Nürnberg-Express zuerst nach Ingolstadt (RE 4890, 111 065) in Doppelstockwagen. In Ingolstadt bestiegen wir dann die Garnitur aus ehemaligen IC-Wagen, als RE 4036 bespannt mit 101 053, um uns über die Neubaustrecke nach Nürnberg zu bringen.



Vielen Dank!

Auch im Jahr 2018 haben wieder viele Mitglieder und Freunde des Vereins zur Gestaltung unseres Vereinshefts beigetragen. Mit Textbeiträgen und Bildern unterstützten uns folgende Personen:

Dr. Günter Görz, Otwin Krause, Lars Lechner, Ulrich Montfort, Bernhard Mrugalla, Claudia Mrugalla, Klaus Probst, Raimund Scheder, Nikolaus Schönherr und Bernd Zöllner.

Vielen Dank für die Unterstützung!



Frohes Fest und guten Rutsch ...

Wir wünschen unseren Lesern ein frohes Weihnachtsfest, schöne Feiertage und ein glückliches Jahr 2019.



Bierfahrt 2018

Die diesjährige Bierfahrt am Samstag, dem 17. November 2018, führte uns erneut nach Oberfranken, diesmal in die Stadt Bayreuth. Dort ansässig ist die Brauerei Gebrüder Maisel, das Ziel der diesjährigen Fahrt.

von Claudia Mrugalla

In Bayreuth angekommen, erreichten wir nach einem kurzen Fußmarsch das Stadtzentrum, wo wir uns mit dem Bayreuther Bierkutscher „Siggi“ trafen. Dieser und sein Kollege führten uns durch das Stadtzentrum und hatten viele Anekdoten und Geschichten zum Thema Bier zu erzählen. Auch die Orte, an denen die Bayreuther Persönlichkeiten Richard Wagner und Jean Paul gelebt und ihr Bier getrunken haben, durften bei seinen Ausführungen nicht fehlen. Und natürlich kannte er als Bierkutscher auch die ehemaligen Brauereien und Braustätten Bayreuths und deren Geschichte.

Im Anschluss an die interessante Stadtführung kehrten wir im Wirtshaus „Oskar“ ein, wo ein deftiges Mittagessen auf uns wartete. Da die diesjährige Bierfahrt am Todes-


tag unseres Ehrenvorsitzenden Kurt Müller stattfand, ließ es sich seine Frau, Christine Müller, nicht nehmen, nach ein paar warmen Worten alle Teilnehmer zu einem Freigeränk einzuladen. Kurt Müller hatte damals die Bierfahrten ins Leben gerufen und wäre heute sicherlich erfreut zu sehen, dass diese in seinem Sinne weitergeführt werden. Auch dieses Jahr sind wieder viele Vereinsmitglieder der Einladung gefolgt.

Am Nachmittag stand dann der Besuch der Brauerei Maisel auf dem Programm. Im ältesten Gebäude der Brauerei wartet eine große Biererlebniswelt auf die Besucher. Dort kann man mit allen Sinnen das Thema Bier erfahren und erleben.

Neben der theoretischen Erklärung zur Bierherstellung, die natürlich nicht fehlen durfte, konnten viele ehemals genutzte Anlagen, Gerätschaften und Maschinen – teilweise auch in Bewegung – betrachtet werden. Der Besuch endete bei einem gemütlichen Bier in der zugehörigen Gastwirtschaft Liebesbier, bei der die Auswahl aus den vielen Spezialbieren und Bierraritäten dem einen oder anderen wohl sehr schwer gefallen ist.



Im inzwischen stillgelegten Kesselhaus der Brauerei Maisel wurden den Besuchern interessante Einblicke geboten. Foto: Michael Mrugalla

Am späten Nachmittag ging es zurück zum Bahnhof, wo die Heimfahrt angetreten wurde. Nürnberg wurde pünktlich erreicht und eine schöne Fahrt ging zu Ende. 




Herbstputz 2018

Schon wieder Herbst. Und schon wieder ein jährlich wiederkehrender Termin. Diesmal fand der zweite Waggonpflegetag des Jahres am 1. Dezember statt.

von Michael Mrugalla

Vier „Routiniers“ hatten sich bei sehr herbstlichem Wetter am Vereinsgelände eingefunden, um das Grundstück zu säubern und unseren Wagen winterfest zu machen. Aufgrund der Erfahrung der fleißigen Helfer

war die Arbeit bis zum Mittag größtenteils erledigt, sodass planmäßig zum „gemütlichen Teil“ übergegangen werden konnte. Auch hier setzte man auf Gewohntes: Leckerer Leberkäse stärkte die Mannschaft. 

Aktuelle Meldungen

(mm) München-Nürnberg-Express

Der Skoda-Zug kommt ...

Bei DB Regio geht man aktuell davon aus, dass die neuen Skoda-Doppelstockzüge im Lauf des Jahres 2019 den Fahrgastverkehr aufnehmen.

Inzwischen wurden verschiedene Zulassungs-Hürden genommen, aber ein genaues Datum für die Inbetriebnahme ist offiziell noch nicht zu erfahren.

(mm) Änderungen bei der S-Bahn

Neuer Vertrag gestartet


Am 9. Dezember 2018 trat für DB Regio der neue Verkehrsvertrag für die S-Bahn Nürnberg in Kraft, den man letztendlich doch noch gegen National Express gewonnen hat.

Aus diesem Vertrag resultieren auch einige Änderungen, die das S-Bahn-Netz betreffen. So sollte der bisherige „Allersberg-Express“ als neue Linie S5 in das S-Bahn-Netz integriert werden.

Da aufgrund der Rechtsstreitigkeiten um die Vergabe der S-Bahn-Leistungen die benötigten Fahrzeuge jedoch nicht rechtzeitig bestellt werden konnten, ist nun eine provisorische Lösung nötig. Bis zur Inbetriebnahme der Skoda-Züge verkehrt der „Allersberg-Express“ weiter mit den bekannten ex-IC-Wagen und je einer Lok der Baureihe 101 an jedem Zugende.

Verantwortlich dafür zeichnet jetzt jedoch die S-Bahn-Nürnberg. Die benötigten Loks werden von DB Fernverkehr angemietet, fünf der genannten Wagen gehen zum Jahreswechsel in den Bestand der S-Bahn über.

Eine weitere Änderung wird die Inbetriebnahme der Doppelstockzüge bringen. Dann wird einer der frei werdenden Steuerwagen des heutigen München-Nürnberg-Express zur S-Bahn-Nürnberg umbeheimatet. Dadurch kann dann eine der beiden derzeit noch benötigten Fernverkehrs-Loks eingespart werden.

Mitte 2020 sollen dann die ersten Triebwagen von insgesamt 27 bestellten Zügen der Baureihe 1440 einsatzbereit sein. Diese vierteiligen Triebwagen sollen dann im Vergabelos 2, das die Linien S3 bis S5 umfasst, zum Einsatz kommen. 



Unsere Treffpunkte:

- Salonwagen:** Wörnitzstraße, gegenüber Bahnhof Nürnberg-Stein.
 Sie erreichen uns mit der S-Bahn-Linie 4 (Kursbuchstrecke 890.4) bis Bahnhof Nürnberg-Stein oder mit der U-Bahnlinie 2 bis Station Röthenbach und weiter mit der Buslinie 69 bis Haltestelle Sinbronner Straße. Aus Fürth empfehlen wir, die Buslinie 67 bis zur Haltestelle Großkraftwerk zu benutzen.
- Vereinslokal:** Wirtshaus zum TSV Falkenheim, Germersheimer Str. 86, 90469 Nürnberg.
 Endstation der Straßenbahnlinie 5 (Worzeldorfer Straße), von dort fünf Minuten Fußweg.

Januar:

4.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
11.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
18.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
25.	Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	NEF-Quiz moderiert vom Vorjahressieger Fritz Ferstl

Februar:

1.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
8.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
15.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
16.	Sa	10.15 Uhr 14.00 Uhr	Führung im DB-Museum durch die Dauerausstellung „Im Deutschland der zwei Bahnen“ Mitgliederversammlung in der Gaststätte „Grüne Au / Zum Breznwirt“	
22.	Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Wolfgang Walper zeigt Bilder der Bahn aus Sri Lanka

März:

1.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
8.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
14.	Do	14.00 Uhr	Besichtigung DB-Cargo Werk Nürnberg	
15.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
22.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
29.	Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Der weiße Fleck: Eisenbahnfreunde zeigen Kurzbeiträge
30.	Sa	9.30 Uhr	Salonwagen	Waggonpflege

April:

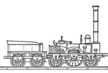
5.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
12.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
13.	Sa		Tickettour	Ticket-Tour durch Franken, Sachsen und Thüringen
26.	Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Schätze aus dem NEF-Archiv

Mai:

3.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
10.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
17.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
18.	Sa		Tickettour	Ticket-Tour durch Unterfranken
24.	Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Michael Mrugalla: Es war einmal bei der Hohenzollerischen Landesbahn
31.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend

Juni:

7.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
14.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
21.	Fr	18.30 Uhr	Salonwagen	Vereinsabend
22.	Sa		Exkursion	Mit RE nach Wassertrüdingen, mit „Seenlandexpress“ nach Nördlingen, Besichtigung des „Miniaturlands“ in Treuchtlingen
28.	Fr	19.30 Uhr	Vereinslokal	Klaus Probst zeigt Bilder von den Schmalspurbahnen in Wales



Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e. V.

Treffpunkt: „Historisches Straßenbahn-Depot St. Peter“, Schloßstraße 1, 90478 Nürnberg.
Haltestelle Peterskirche der Straßenbahnlinie 6 und der Buslinie 36.

- 11.01. 19.30 Uhr Vortrag „Jahresrückblick 2018“
08.02. 19.30 Uhr Vortrag „Straßenbahnen in Dänemark“

www.sfnbg.de



Modelleisenbahnclub Nürnberg e. V.

Treffpunkt : Nimrodstrasse 10, Bau 5, 3. Stock, 90441 Nürnberg

Clubabende: jeweils ab 19.30 Uhr

- Januar: 07. (Mo), 14. (Mo), 21. (Mo), 28. (Mo)
Februar: 04. (Mo), 11. (Mo), 18. (Mo), 25. (Mo)
März: 04. (Mo), 11. (Mo), 18. (Mo), 25. (Mo)

Bilderabende: jeweils ab 19.30 Uhr

23.01. (Mi) Werner Griesmeier (Filme)
Arlberg Westrampe 2018, BLS 2018,
Tschechendampf auf Hauptstrecken

20.02. (Mi) Michael Mrugalla
„Traue keinem Bild, ...“ Digitale Bildbearbeitung – was ist
möglich und wie kann man es für den Modellbau nutzen?

27.03. (Mi) Robert Luff (Bilder)
Eisenbahnen auf der Isle of Man in der Irischen See – Ein Paradies
für Eisenbahnveteranen

Weiterhin: 10.02. (So) 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr – Modulbahnbetrieb
Die aufgebaute MEC Modulbahn im Betrieb erleben

www.mec-nuernberg.de



Fränkische Museumseisenbahn e. V.

Betriebsgelände: Klingenhofstr. 70, 90411 Nürnberg
Geschäftsstelle: Klingenhofstr. 70, 90411 Nürnberg
Telefon und Fax: 09 11/ 5 10 96 38

www.fraenkische-museumseisenbahn.de

Zirndorfer Eisenbahnfreunde e. V.

Geschäftsstelle: Tel.: 09 11 / 60 35 31, Fax: 09 11 / 9 60 27 02.

www.zef-ev.de

Die Zirndorfer Eisenbahnfreunde treffen sich jeden zweiten und vierten Donnerstag
im Monat in ihrem Vereinsheim in der Homburger Str. 1 in 90513 Zirndorf.



Innotrans 2018

Vom 18. bis 21. September 2018 traf sich die Bahn- und Verkehrsbranche auf der InnoTrans, der Internationalen Fachmesse für Verkehrstechnik, die alle zwei Jahre auf dem Messegelände in Berlin stattfindet. Auch in diesem Jahr wurden wieder diverse Superlative erreicht.

von Michael Mrugalla

Zum 12. Mal fand nun die Leitmesse der Bahntechnik statt. Diesmal waren insgesamt 3.062 Aussteller vor Ort, davon 1.868 aus 61 weiteren Ländern. Damit ist die Zahl der Aussteller um 107 im Vergleich zur Innotrans 2016 gestiegen.

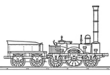
Die Zahl der Fachbesucher stieg von 137.391 im Jahr 2016 auf 161.157 in diesem Jahr. 153.421 der Besucher kamen aus 149 weiteren Ländern.

Die Hauptzielgruppe sind Verkehrsunternehmen und Hersteller von Verkehrstechnik. Weiterhin spricht die Messe Bauunternehmer, Wissenschaftler und Medienvertreter an.

Im Anschluss an die Fachbesucher-Tage besteht für die Öffentlichkeit am Wochenende nach der Messe die Möglichkeit das Freigelände mit den ausgestellten Fahrzeugen im Rahmen der „Publikumstage“ zu besuchen.



Innotrans bedeutet in Berlin auch ein bisschen Ausnahmezustand. Die Parkplätze rund um das Messegelände sind mehr als gut frequentiert. Michael Mrugalla machte sich am 18. September 2018 ein Bild von der Situation.



Für die Nürnberger Eisenbahnfreunde waren zwischen 18. bis 21. September 2018 Bernd Zöllner und Michael Mrugalla in Berlin. Vom Partnerverein MEC Nürnberg war Lars Lechner vor Ort, der uns ebenfalls seine Bilder zur Verfügung stellte.

Auch dieses Jahr gab es für die Eisenbahnfans wieder zahlreiche interessante Exponate zu bestaunen, die nun auf den folgenden Seiten vorgestellt werden.

Interessant ist die Tatsache, dass die **Bombardier Transportation GmbH** darauf verzichtete, Exponate im Freigelände auszustellen. Stattdessen konzentrierte man sich auf einen interaktiven Messestand in den Messehallen.

Der neue Bombardier „Talent 3“-Elektrotriebzug konnte trotzdem im Original be-

staunt werden, weil er von den Österreichischen Bundesbahnen im Freigelände präsentiert wurde.

Weiterhin warb Bombardier für seinen ersten batteriebetriebenen Zug, einen umgebauten „Talent 2“. Dieser konnte – wie zahlreiche andere Fahrzeuge – „interaktiv“ am Messestand erlebt werden. Eine Woche vor Messebeginn hatte am Bombardier-Betriebsgelände in Hennigsdorf die Jungfernfahrt des Original-Zugs stattgefunden. Bis zur Serienreife wird man jedoch wohl noch ein bisschen forschen müssen.

Der Prototyp hat batteriebetrieben aktuell eine Reichweite von rund 40 km. Im kommenden Jahr möchte man eine Reichweite von etwa 100 km erreichen. Geladen werden die Akkus in „relativ kurzer Zeit“ über die Fahrleitung.



Der neue „Talent 3“ der ÖBB, der in Österreich als „Cityjet“ zum Einsatz kommt, wurde von Bernd Zöllner fotografiert. Er war das einzige Bombardier-Eisenbahnfahrzeug, das im Freigelände ausgestellt war.



An dieses – nennen wir es mal markante – Gesicht bei der S-Bahn Berlin wird man sich gewöhnen müssen.
Foto: Bernd Zöllner

Die Zukunft der S-Bahn Berlin war in Gestalt des ersten Halbzugs der Baureihe 484 ausgestellt. Die Fahrzeuge werden in Zusammenarbeit von Stadler und Siemens gefertigt.

Nach dem Zuschlag zum Betrieb des Teilnetzes „Ring“ an die S-Bahn Berlin im Jahr 2015 schloss diese mit dem Herstellerkonsortium **Stadler Pankow GmbH** und der **Siemens AG** einen Rahmenvertrag über die Lieferung von



Lars Lechner schaute sich das Fahrzeug auch innen näher an. Das Mehrzweckabteil und die Einrichtung wirken vertraut.

bis zu 1.380 Wagen ab. Gleichzeitig erfolgte eine erste Bestellung von 106 Zügen, bestehend aus 85 vierteiligen und 21 zweiteiligen Fahrzeugen.

Konsortialführer Stadler übernimmt hierbei den wagenbaulichen und mechanischen Teil sowie die Fahrzeugproduktion. Siemens zeichnet verantwortlich für den elektrischen Anteil mit dem Antriebs- und Bremssystem, für die Bordnetzversorgung, die Fahrzeugsteuerung, die Zugsicherungs- und Fahrgastinformationssysteme sowie für die Drehgestelle.

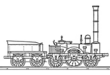
Das etwas futuristische Äußere des Fahrzeugs regte bei manchen Messebesuchern Diskussionen an. Ab 2020 sollen die ersten Fahrzeuge planmäßig verkehren.

Ein Exponat der **Stadler Rail AG** zog die Besucher an: der Flirt Traverso für die schweizerische Südostbahn (SOB). Die SOB hat sechs achteilige und fünf vierteilige Züge bei Stadler bestellt. Ab Fahrplanwechsel 2019/2020 soll die neue Flirt-Flotte als Voralpen-Express auf der Strecke zwischen St. Gallen und Luzern verkehren.

Die Triebzüge können eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen.

Die achteiligen Züge verfügen über 359 Sitzplätze, davon 68 Plätze in der 1. Klasse.

Ein Jahr später steigt die SOB in Kooperation mit der SBB ins Fernverkehrsgeschäft ein. Die SOB



fährt dann mit den neuen Traverso stündlich alternierend auch von Basel beziehungsweise Zürich über die Gotthard-Bergstrecke nach Locarno ins Tessin.

Nicht nur wegen der etwas exotischen Spurweite von 1.220 mm, sondern wohl auch wegen seiner interessanten Form zog der Metro-Zug für Glasgow die Besucher an.

Im Jahr 2016 wurden die 17 neuen Züge bestellt. Sie sind 39 Meter lang, sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 58 km/h ausgelegt, haben 116 feste Sitze, zwölf Klappsitze und 204 Stehplätze.

Die durchgängig begehbaren Züge bestehen aus vier Wagenkästen mit sechs Drehgestellen, die beiden Mittelwagenkästen mit nur einem Drehgestell sind auf die Endwagen aufgesattelt.

Die Fahrzeuge sollen ab 2020 in Betrieb gehen. Die U-Bahn soll in den folgenden Jahren auf vollautomatischen Betrieb mit Bahnsteigtüren umgestellt werden.

Die engen Tunnels im U-Bahn-Netz der Glasgow Subway, das 1896 als Ringstrecke mit 15 Stationen in Betrieb genommen wurde und damit das drittälteste U-Bahn-System der Welt ist (nur die Betriebe in London und Budapest sind älter), benötigt ein spezielles Umgrenzungsprofil (weltweit das kleinste U-Bahn-Profil).

Für Stadler ist der Auftrag aus Schottland der erste Auftrag für ein führerloses U-Bahn-System.



Der SOB-„Traverso“ im schicken Kupfer-Farbtönen war einer der Publikumsmagneten der diesjährigen Messe.

In einer Übergangsphase werden die ersten gelieferten Stadler-Fahrzeuge im Mischbetrieb mit alten Fahrzeugen in Verkehr gesetzt. Die Fahrzeuge werden in dieser Phase noch mit Fahrzeugführer unterwegs sein.

Weiterhin war ein Kiss-Doppelstock-Zug für den schwedischen Betreiber „Mälartåg“ ausgestellt. Die Verkehrsverbund Mälardalstrafik hat im Jahr 2016 33 Doppelstockzüge (durch



Ein weiteres Highlight war der von Stadler gezeigte Metro-Zug für Glasgow.
Fotos (2): Bernd Zöllner



Auch in der Metro für Glasgow schaute sich Lars Lechner etwas genauer um und brachte uns diese Bild mit.

das Leasing-Unternehmen Transitio) bestellt. Sie sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt. Sie werden im Regionalverkehr von Stockholm Richtung Südwesten eingesetzt werden.

Bei den Zügen handelt es sich um eine spezielle Version für Schweden. Sie sind so gebaut, dass sie auch bei minus 40 Grad und einer Schneehöhe von bis zu 80 cm fahren



Den schwedischen Mälartåg-Kiss, ebenfalls von Stadler ausgestellt, lichtete Bernd Zöllner für uns ab.

können. Um trotz der extremen Witterungsbedingungen zu bestehen, sind doppelwandige Wagenübergänge, große Schneepflüge, effiziente Fußboden- und Seitenwandheizungen und eine spezielle Isolierung eingebaut worden.

Der komfortabel ausgelegte Zug für die Mälardalen-Strecken ist speziell an das schwedische Lichtraumprofil angepasst worden.

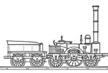
Die Fahrzeuge sind rund 105 Meter lang und bieten inkl. Klappsitzen 357 Fahrgästen Sitzplätze.

Die Innenausstattung ist für Fahrten mit einer Fahrzeit von rund ein bis zwei Stunden ausgestattet. Fahrgäste finden an ihren Sitzen zum Beispiel Arbeitstische, Steckdosen, WLAN und mehr.

Es gibt drei Toiletten im vierteiligen Zug, eine davon ist für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausgelegt – Zustände, von denen man bei manchem Zug in Deutschland nur träumt.

Doch das war noch nicht alles, was Stadler zu zeigen hatte. Viel Interesse weckte auch die sechachsige Zweikraftlok „Eurodual“. Es handelt sich hierbei um eine Dual-Mode-Lokomotive für den Personenverkehr und den Güterverkehr. Sie lässt sich dank einem elektrischen und einem dieselelektrischen Antrieb sowohl auf elektrifizierten als auch nicht elektrifizierten Eisenbahnlinien einsetzen.

Im Frühjahr 2017 bestellte die Halländische Eisenbahn AG (HVLE)



zehn solcher Maschinen. Die Loks können sowohl unter 15 kV AC, als auch unter 25 kV AC – die Rübelandbahn, die aktuell von der HVLE betrieben wird, verfügt über dieses Stromsystem – elektrisch mit einer Leistung von 7.000 kW betrieben werden.

Auf nichtelektrifizierten Strecken steht für die Traktion ein Dieselmotor mit einer Gesamtleistung von 2.800 kW zur Verfügung.

Die Anfahrzugkraft dieser imposanten Lok soll bei rund 500 kN liegen, die Höchstgeschwindigkeit der HVLE-Loks ist 120 km/h, konstruktiv ist die Lok aber auf eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt.

Aktuell finden mit den ersten HVLE-Loks Zulassungsfahrten statt. Ab 2020 sollen diese Maschinen dann den kommerziellen Dienst aufnehmen.

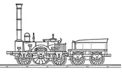
Ein weiterer Aussteller, der gleich mehrere Fahrzeuge vorstellte, war die **Siemens AG**. Mit der 1293 018 wurde ein Vertreter der Vectron-Familie präsentiert. Es handelt sich dabei um die 500. Lok, die Siemens an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ausgeliefert hat. Durch eine spezielle Beklebung wurde dies auch dem Publikum deutlich gemacht.

Die im NEF-Express 1/2018 auf Seite 2 gezeigte, „abgespeckte“ Vectron, die 192 001, die als „Smartron“ vermarktet wird, war in Berlin ebenfalls zu bestaunen.

Weiterhin stellte Siemens verschiedene Nahverkehrszüge aus. Da wäre zum Beispiel der „Desiro City Moorgate“ anzuführen. Es handelt sich dabei um einen elektrischen Triebzug, der auf dem Londoner Vorortnetz



Die „Eurodual“ mit der NVR-Nummer 90 80 2159 003-3 D-HVLE wurde auf der diesjährigen Innotrans ebenfalls vorgestellt. Auch Bernd Zöllner nahm sie genauer in Augenschein.



mit dem Endpunkt Moorgate in London zum Einsatz kommen wird. Der Zug kann unter Fahrdrabt und mittels Stromschiene betrieben werden. Insgesamt wurden vom Betreiber Great Northern 25 sechsteilige Einheiten bestellt.

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 nahmen relativ kurzfristig doch noch die ersten von insgesamt 82 bestellten Triebzügen vom Typ „Desiro HC“ den Planbetrieb beim „Rhein-Ruhr-Express“ (RXX) auf.

Der Desiro HC ist ein elektrischer, ein- und doppelstöckiger Triebwagenzug, das heißt, der Triebzug weist sowohl einstöckige wie doppelstöckige Wagen auf und soll bei einem erhöhten Platzangebot die Vorteile beider Konzepte vereinen. Der mittlere Teil der angetriebenen einstöckigen Endwagen sowie

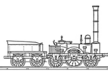
das Unterdeck der antriebslosen doppelstöckigen Zwischenwagen sind vom Bahnsteig aus ohne Stufen oder Rampen erreichbar. Ein vierteiliger Zug mit zwei Doppelstockwagen ist 105 Meter lang und bietet 400 Sitzplätze, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h.

Die Einstiege in den Endwagen sind barrierefrei. Bis zu drei Einheiten können gemeinsam gesteuert werden.

Wie bei den ÖBB/Bombardier gab es auch bei Siemens einen „Cityjet“ zu bestaunen. Hierbei handelt es sich um einen Triebzug vom Typ „Desiro Mainline Cityjet eco“. Das Besondere daran ist, dass es sich um ein umgebautes ÖBB-Serienfahrzeug handelt. In Zusammenarbeit von Siemens und den ÖBB wurde der Zug mit einer Traktionsbatterie



Mit einer Dauerleistung von 3.200 kW und einer kurzzeitigen Maximalleistung von 6.000 kW erreicht der als Baureihe 462 geführte Desiro HC einen Beschleunigungswert von 1,2 m/s².



für oberleitungsfreies Fahren ausgerüstet. Der Antrieb ist so ausgelegt, dass der Zug auf elektrifizierten Strecken Energie über seinen Stromabnehmer aufnimmt und gleichzeitig in den neu mitgeführten Batterien speichert. Diese Energie kann für den Betrieb auf nicht-elektrifizierten Strecken genutzt werden.

Auf der Innotrans wurde ein Prototyp gezeigt, der laut der Hersteller noch nicht endgültig serienreif war. So war zum Beispiel auch zur Reichweite im Batteriebetrieb noch kein Wert zu erfahren. In der zweiten Hälfte des Jahres 2019 möchte man erste Fahrten im Fahrgastverkehr machen.

Für die Straßenbahnfreunde präsentierte Siemens den neuen „Avenio M“ für die Stadtwerte Ulm. Insgesamt zwölf Multigelenk-Straßenbahnen – die neuen Ulmer Wagen wurden übrigens mit dem Designpreis „Red

Dot Award“ ausgezeichnet – sind bereits seit Ende Juli 2018 im Pläneinsatz.

Die neuen Avenios ergänzen den bisher aus zehn Combinos bestehenden Fahrzeugpark, um die im Dezember eröffnete neue Linie 2 bedienen zu können. Das Netz der Ulmer Straßenbahn wurde mit der Inbetriebnahme der neuen Linie nahezu verdoppelt.

Auch einen neuen U-Bahn-Zug stellte Siemens vor: den Inspiro für Sofia, der in Zusammenarbeit mit dem polnischen Hersteller Newag entsteht. Der Auftrag umfasst die Lieferung von 20 Zügen, die ab Herbst 2019 auf der neuen Linie U3 eingesetzt werden sollen.

Skoda Transportation a.s. zeigte erneut die Baureihe 102, diesmal mit den Wagen, die künftig die Fahrgäste zwischen Nürnberg und



Auf dem Dach des Mittelwagens des umgebauten Triebzugs (4746 049) ist nachträglich eine Batterieanlage installiert worden, die den Zug nun zum Hybrid-Fahrzeug macht. Foto: Bernd Zöllner



München begeistern sollen. Zusammen mit der Lok 102 006 waren ein Endwagen, ein Mittelwagen und ein Steuerwagen ausgestellt.

Weiterhin zeigte Skoda seine Straßenbahn „ForCity Classic“ für die Stadt Chemnitz. Das Pilsner Unternehmen wird insgesamt 14 moderne Zweirichtungs-Niederflurstraßenbahnen nach Sachsen liefern.

Die Wagenkästen der 100% Niederflur-Fahrzeuge sind aus rostfreiem Stahl gefertigt. Mit einer Länge von 31,4 m und einer Breite von 2,65 m verfügen diese fünfgliedrigen Zweirichtungs-Straßenbahnen mit einer Spurweite von 1.435 m über 64 Sitzplätze und 135 Stehplätze.

Neben den „großen“ Herstellern waren natürlich auch wieder viele kleine Hersteller

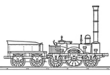
vertreten und zahlreiche Spezialfahrzeuge ausgestellt. Diese alle näher vorzustellen, würde den ohnehin schon großen Rahmen deutlich sprengen.

Dennoch sollen ein paar weitere Exponate nicht unerwähnt bleiben.

Der französische Hersteller Alstom stellte den neuen Coradia Stream aus. Das ist ein für den Regionalverkehr konstruierter elektrischer Niederflurtriebzug. Sowohl die niederländische Eisenbahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen (NS) als auch die italienische Eisenbahngesellschaft Trenitalia haben Züge der Baureihe bestellt. Die erste Auslieferung soll 2019 an Trenitalia erfolgen, 2021 an die NS. In Berlin war einer der Züge für Trenitalia ausgestellt, der in Italien kurz „Pop“ genannt wird.



Die in der lokalen Presse bereits beschriebenen „beengten Verhältnisse“ in den neuen Skoda-Zügen verdeutlicht die Aufnahme, die Lars Lechner vom Einstiegsbereich anfertigte.



Die Firma **Zargo**, ein Spezialist für Zwei-Wege-Fahrzeuge, stellte wieder eine neue Version eines Zwei-Wege-Unimogs vor.

Weiterhin zeigte die zur Zargo-Gruppe gehörende **Gmeinder Lokomotiven GmbH** eine Rangierlok des neu entwickelten Typs DE 75 BB.

Die Rangierlokomotive mit elektrischer Leistungsübertragung kann mit flexibler Energieversorgung ausgelegt werden. Durch den symmetrischen Aufbau der Lokomotive können zwei Energiequellen eingebaut werden, zum Beispiel zwei Diesel-Generator-Aggregate (Dual-Engine Lokomotive) oder ein Dieselaggregat und ein Lithium-Ionen-Batteriesatz (Hybridlokomotive). Ebenso ist eine Energiezuführung über Stromschiene (DC 750 V) oder Fahrdraht möglich.

Die ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH hat zwei solche Loks bestellt. Eine ist als Hybrid-Ausführung mit einer Dieselmotor-Generator-Einheit und einem Lithium-Ionen-Batteriesatz ausgerüstet, die andere, in Berlin ausgestellte, ist als „Dual Engine“ mit zwei Dieselmotor-Generator-Einheiten ausgestattet.

Die **Vossloh AG** zeigte modifizierte Varianten der bekannten Diesellok-Baureihen G6 und DE18. **Hitachi Transportation Systems** hatte den Elektrodoppelstocktriebzug „Rock“ für Trenitalia mit nach Berlin gebracht. Aus dem Rahmenvertrag über insgesamt 300 Züge wurden bisher 14 Vierteiler, 95 Fünfteiler und neun Sechsteiler abgerufen.

Viele weitere, hier nicht aufgeführte Fahrzeuge ermöglichten wieder interessante Einblicke in die bunte Welt der Eisenbahn. 🚂



Bei einem Dienstgewicht von 80 t (+/- 3 %) und einer Leistung von 2x 354 kW bringt die Lok 34 der ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH eine Anfahrzugkraft von 260 kN auf die Schiene. Bernd Zöllner stand hinter der Kamera.



Bundesverkehrswegeplan 2030

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist ein Bedarfsplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes. Er gliedert sich in Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und des Potentiellen Bedarfs. Maßnahmen des Potentiellen Bedarfs werden in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen, sobald die Voraussetzungen erfüllt sind. Dies ist gegeben, wenn in der Regel eine positive gesamtwirtschaftliche Bewertung dies ergibt.

von Raimund Scheder

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat am 06. November 2018 eine Reihe von Maßnahmen des Schienenverkehrs in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Diese Maßnahmen erreichten in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf bedeutet angesichts des erweiterten Gesamtumfangs des Vordringlichen Bedarfs nicht, dass für alle Maßnahmen die Planungen unmittelbar aufgenommen werden können.

In Bayern wurden folgende Schienenverkehrsprojekte in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 aufgenommen:

- ABS München – Mühldorf – Freilassing (inkl. Walpertskirchner Spange für Verkehre Flughafen München – Salzburg und zweigleisigem Ausbau Tüßling – Freilassing)
- ABS/NBS Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1, inkl. Maßnahmen zur weiteren Fahrzeitverkürzung und Tunnel Fürth)
- ABS Nürnberg – Schwandorf/München – Regensburg – Furth im Wald – Grenze Tschechien
- ABS Augsburg – Donauwörth

- ABS Stuttgart – Backnang/Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg
- ABS Landshut – Plattling
- ABS Regensburg – Mühldorf
- Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung (Maßnahmen zur Ertüchtigung des deutschen Schienennetzes für 740 m lange Güterzüge)
- Knoten München

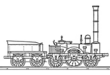
Maßnahmen für das Elektrifizierungsprogramm

Die folgenden Projekte erfüllen nach dem aktuellen Stand der Untersuchungen derzeit nicht die Kriterien für die Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans:

- ABS Nürnberg – Weiden – Hof/Schirnding – Grenze Tschechien
- ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg

Laut Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist zu prüfen, ob eine Umsetzung im Kontext des neuen Elektrifizierungsprogramms des Bundes möglich wird. Detaillierte Angaben zu den Bewertungsergebnissen sind unter www.bvwp-projekte.de abrufbar.





Ausbaustrecke/Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)

Die Maßnahme umfasst zusätzlich eine zweigleisige Neubaustrecke zwischen dem an der westlichen Ringbahn gelegenen Stadtteil Nürnberg-Kleinreuth b. Schweinau und Eltersdorf. Es handelt sich dabei um den Güterzugtunnel Fürth. Die Neubaustrecke hat eine Länge von 7,5 km und soll mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h befahren werden können.

Im Großraum Nürnberg bindet der Güterzugtunnel Fürth den viergleisigen Ausbau Eltersdorf – Ebensfeld an den Rangierbahnhof Nürnberg an. Somit können für Güterzüge der Relation Bamberg – Nürnberg die zur Zeit höhengleichen Kreuzungen im Bereich des Fürther Hauptbahnhofs mit den Personenverkehrszügen der Verbindung Würzburg – Nürnberg entfallen.

Ausbaustrecke Nürnberg/München – Lands- hut – Regensburg – Furth im Wald – Grenze Deutschland/Tschechien

Durch die geplante Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Schwandorf – Regensburg entsteht eine neue Güterverkehrs-Umleitungsstrecke für die im Jahr 2030 erwartete Überlastung der Strecke Nürnberg – Neumarkt i. d. OPf. – Regensburg.


Außerdem kann durch die Elektrifizierung des Abschnitts Schwandorf – Furth im Wald eine schnelle Personenverkehrsverbindung von Nürnberg und München über Pilsen nach Prag mit Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 160 km/h geschaffen werden.

Die Oberpfalz wird damit besser an die Großräume Nürnberg, München und Prag angebunden.

Ausbaustrecke Stuttgart – Backnang/ Schwäbisch Gmünd – Aalen – Nürnberg

Die Fernverkehrsverbindung Zürich – Stuttgart – Nürnberg soll zwischen Stuttgart und Nürnberg für Neigetechnezüge ertüchtigt werden. Im weiteren Planungsverlauf werden dabei sowohl die Strecke über Backnang und Schwäbisch Hall-Hessental als auch die Strecke über Schwäbisch Gmünd und Aalen untersucht.

Durch die verbesserte Verknüpfung der Achsen Zürich – Stuttgart und München – Berlin verbessert sich die Verbindungsqualität von Stuttgart in Richtung Berlin, da die Führung über Nürnberg dann die schnellste Route darstellt.

Heute bestehende Verbindungsdefizite zwischen den Räumen Nürnberg und Stuttgart und damit zwischen Franken und Württemberg können damit abgebaut werden. 

VGN – Verkehrsverbund Großraum Nürnberg

Der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) wurde am 27. September 1987 von fünf kreisfreien Städten, zehn Landkreisen und fünf Verkehrsunternehmen gegründet.

Im Jahr 2017 waren im VGN 116 Verkehrsunternehmen, acht kreisfreie Städte (Nürnberg, Fürth, Erlangen, Schwabach, Ansbach,

Amberg, Bamberg, Bayreuth) und 16 Landkreise (Ansbach, Amberg-Sulzbach, Bamberg, Bayreuth, Donau-Ries, Erlangen-Höchstadt, Forchheim, Fürth, Haßberge, Kitzingen, Lichtenfels, Neumarkt i. d. OPf, Neustadt a. d. Aisch - Bad Windsheim, Nürnberger Land, Roth, Weißenburg-Gunzenhausen) mit 439 Gemeinden vertreten.



Aus dem Verbundbericht des VGN 2017 können folgende Daten entnommen werden:

Die Gesamtfläche des VGN beträgt 15.843 km² mit 2,83 Millionen Einwohnern.

Betriebszweig	Anzahl Linien	Anzahl Haltestellen	Streckenlänge in km	Linienlänge in km
U-Bahn	3	48	36	40
Straßenbahn	5	78	35	40
S-Bahn	4	84	251	252
Regionalbahn	31	204	1.045	1.123
Bus, einschl. Linienbedarfstaxi	726	8.681	11.394	12.048
Gesamt	769	9.095	12.761	13.503

Im Jahr 2017 wurden vom VGN insgesamt 293,39 Millionen Personen befördert. Gegenüber dem Vorjahr 2016 ergab sich eine Steigerung von 1,42 %. Die Gesamtzahl der Unternehmensbeförderungsfälle 2017 gliedert sich für die im VGN tätigen Verkehrsunternehmen wie folgt:

Verkehrsunternehmen	Unternehmensbeförderungsfälle in Mio.
DB Regio AG	51,02
Omnibusverkehr Franken	11,51
VAG Verkehrsaktiengesellschaft	153,45
infra fürth verkehr gmbh	24,71
ESTW Stadtverkehr GmbH	12,99
Stadtverkehr Schwabach GmbH	1,12
Stadtwerke Bayreuth und Bäder GmbH	6,23
Stadtwerke Bamberg	8,62
Assoziierte Verkehrsunternehmen	23,74
Gesamtsumme	293,39

Trotz der beachtlichen 293,39 Millionen Beförderungsfälle und der daraus resultierenden Fahrgeldeinnahmen bleibt der Öffentliche Personennahverkehr immer defizitär. Den Defizitbetrag trägt die öffentliche Hand. Aufwand und Ertrag im Verbundverkehr stellen sich in Millionen EUR in einem Fünfjahresvergleich wie folgt dar:

	2013	2014	2015	2016	2017
Verkehrserlöse (einschl. Zweckverbandzuschüsse)	293,9	302,5	313,5	330,2	341,8
Sonstige Erträge (einschl. Erstattung SGB IX und § 45a PBefG)	73,5	84,2	68,2	68,6	61,9
Erträge Netto Gesamt	367,4	386,7	382,3	398,8	403,7
Aufwand-Netto	653,4	686,1	723,7	723,3	740,8
Aufwand-Deckungsfehl-Betrag	286	299,4	341,4	324,5	337,1
Aufwanddeckungsgrad	56,2 %	56,4%	52,8%	55,1 %	54,5%



Beim „Öchsle“ gibt es auch immer wieder einmal planmäßige Dampfzüge unter der Woche. Am 23. August 2018 war die 99 788 mit einem solchen bei Sulmingen unterwegs, als Bernhard Mrugalla auf den Auslöser drückte.

Im Rahmen der neuen Ausstellung „Im Deutschland der zwei Bahnen“ wurden ein Triebkopf der Baureihe 601, ein Triebkopf der Baureihe 602 und zwei Mittelwagen ins DB-Museum in Nürnberg gebracht. Bernhard Mrugalla besuchte die lieblos präsentierte Garnitur am 15. August 2018.



