Flügelrad

Frühjahr **April 2016**

Wissenswertes aus dem RSWE e.V. und aus der Welt des Schienenverkehrs

Tfz-Portrait
Der SchiStra-Bus

Serie
Die Hauptbahn München – Regensburg - Hof
von Wolfram Salberg

Buchtipp
Deutsche Schmalspurbahnen
von Franziskus Müller

Die Vereinszeitschrift der

Postfach 120 403 93026 Regensburg
www.rswe.de

RSWE e.V.
Regensburger Straßenbahn-, Walhallabahn- und Eisenbahnfreunde e.V.

Inhalt

Verein

Termine 3

Vereinsnachrichten: 4-6

Serie

Tfz-Portrait
Der Schi-Stra-Bus **11-23**
von Wolfram Salberg

Stecken-Portrait
Die Hauptbahn München-Regensburg-Hof
von Wolfram Salberg **24-35**

Service

Neu im Archiv 3

Presse 7-10

Buchtipp 36

Impressum

Herausgeber:

Regensburger Straßenbahn-, Walhalla-bahn- und Eisenbahnfreunde e.V.
RSWE e.V.
Postfach 120403 93026 Regensburg
www.RSWE.de
info@rswe.de

Redaktion:

Bernd Heinrich
Wolfram Salberg

Weitere Mitarbeiter:

Franziskus Müller

Urteile und Meinungen in namentlich gekennzeichneten Artikeln stimmen grundsätzlich nicht mit denen der Redaktion und des Herausgebers überein.

Alle Artikel und Aufnahmen unterliegen dem Urheberrecht. Nachdruck und Übernahme, auch auszugsweise, nur nach vorheriger Rücksprache mit dem Herausgeber.

Das Flügelrad kann auch über unsere Homepage www.RSWE.de als pdf-Datei heruntergeladen werden.

Die nächste Flügelrad-Ausgabe erscheint ***voraussichtlich*** im Oktober. Abgabeschluss für Artikel, ist der 01.September 2016.

Artikel für diese Zeitung können als Word-Datei unter: b.heinrich-regensburg@t-online.de direkt zugeschickt werden.

Liebe Leser,
Wir freuen uns das Flügelrad Frühjahr 2016 an Euch auszuliefern. Insbesondere da wir unsere Ankündigung des Erscheinens, Mai 2016 einhalten konnten. Und so freut es mich dass wir wieder ein prall gefülltes, informatives Heft vorlegen können.
Viel Spaß beim Lesen wünscht Bernd Heinrich, Redaktion

Titelbild:
Zum Steckenportrait das passende Bild! 183 001 am 26.04.2015 mit den Alex München-Hof beim unterqueren des Safferlingsteges. Im Hintergrund das Agilis-Betriebswerk
Aufnahme:B.Heinrich

🕐 Termine.....Stand: 25.04.2016

Datum	Uhrzeit	Veranstaltung	Ort
13.05.2016	19:00	**Maitreff:** Vom Vorbild zum Modell - Teil1: "Ein praktisches DIY Beispiel" , Referent: U.Stehr	Seminarraum Fa.Gehmayr
05.06.2016	5:57	**Vereinsfahrt 2016: "Öchsle"**	Warthausen
10.06.2016	19:00	**Junitreff:** VerkehrsmuseumDresden, Großfahrzeuge/Modell-Exponate und Spur O-Anlage, Referent:W.Salberg	Verreinsheim, neu
Juli	ab 15:00	**Sommerfest im und um das neue Vereinsheim**	Vereinsheim
12.08.2016	19:00	**Augusttreff:**	Vereinsheim
09.09.2016	19:00	**Septembertreff:**Bildervortrag Verkehrshaus Luzern/CH, Eisenbahn-Museum Mulhouse/F und IG 3-Seen-Bahn, Seebrugg, Referent:W.Salberg	Vereinsheim
17.09.2016	16:00	**Aufbau 41.Modellbahnbörse**	ESV Halle
18.09.2016	10:00	**41.Regensburger Modellbahnbörse**	ESV Halle
09.10.2016		**Teilnahme am Bahnhofsfest Regensburg**	Hbf
18.11.2016	19:00	**Jahreshauptversammlung mit Neuwahlen**	Veeinsheim

Außerdem in Planung: Mehrtägiges Modellbahnfahren für Mitglieder und Angehörige/Freunde in den Räumlichkeiten der Fa.Gehmeyr in Regensburg-Haslbach

-Ansprechpartner: -für die 1:1-Termine- und Aktivitäten Thomas Mattusch und Jürgen Frommer, für Modellbahn und FREMO Anton Vogl und Franziskus Müller

Neu im Archiv

Die Baureihe 120 - Band 2
Typenkompass Deutsche Bahndienstfahrzeuge
Typenkompass Reisezugwagen der DB AG
Die Baureihe E 16
Bundesbahn-Streifzüge
Grenzverkehre
MIBA-Jahrbuch 2015
Modellbahn-Techniken
Modellbahn-Kurier Digital 2016
Digitale Modellbahn - Gleisbild-Stellpulte
Digitale Modellbahn - Schnittstellen nachrüsten
DVD Altbau-Elloks
DVD Baureihe E 94
DVD SVT 175
DVD Raritäten aus den Bahn-Archiven
Straßenbahn in Regensburg
Modellautos im HO-Maßstab
Dazu die laufenden Ausgaben der von uns abonnierten Monatszeitungen der MIBA und des Eisenbahn-Kuriers

Eine aktuelle Archivliste kann auf unserer Homepage abgerufen oder bei Wolfram Salberg angefordert werden!

..... Nachrichten.....

Zusammengestellt von Wolfram Salberg

MZ-Bericht über die Situation unseres Vereins

Anfang des Jahres trafen sich der regional bekannte Redakteur Helmut Wanner von der **Mittelbayerischen Zeitung** und Franziskus Müller zu einem gemeinsamen Gespräch, wobei ihm Franziskus auch unsere 1:1-Fahrzeuge im Hafen zeigte. In der MZ-Ausgabe vom 05./06.01.2016 - und zeitgleich in einer Kurzfassung im Wochenblatt - erfolgte daraufhin eine Pressemitteilung bezüglich unserer Situation und der anstehenden **Reduzierung unserer 1:1-Fahrzeugsammlung** mit dem Titel "*Die Zucker-Susi wird erneut heimatlos*" mit einem aktuellen Foto unserer Lok Kö 204 mit Franziskus.

Foto MZ

Die IG Historische Straßenbahn Regensburg postete den Artikel umgehend auch auf ihrer Facebook-Seite, so dass unser Problem dadurch nicht nur regional, sondern bereits bundesweit bekannt wurde. Auf den Artikel hin gingen bei der Vorstandschaft mehrere Anfragen und Vorschläge ein, welche jedoch alle erst eingehend geprüft werden müssen. Neben einigen vollkommen unbrauchbaren Ratschlägen (z.B. Unterbringung der Fahrzeuge im "Bayerischen Localbahnmuseum" in Bayrisch Eisenstein) klangen andere durchaus interessant.
In den einschlägigen Eisenbahn-Zeitschriften erfolgte ebenfalls in den nächsten erreichbaren Ausgaben ein Bericht über unsere Situation.

Projekt Bahnhof Alling kommt nicht zustande

Am 22.01. erreichte uns nach fast eineinhalb Jahren nervenaufreibenden Wartens vorab die mündliche Auskunft der Rechtsanwaltskanzlei des Verkäufers, dass "dieser nicht mehr gewillt sei, das Bahnhofsensemble in **Alling** mit dem umliegenden Grundstück zu verkaufen". Die schriftliche Bestätigung hierzu erfolgte dann am 27.01.

Wir haben wieder ein Vereinsheim!!!

Voraussichtlich können wir im Mai endlich unser **neues Vereinsheim** in der Donaulände 20a beziehen, der Mietvertrag flatterte uns genau zu Ostern ins Haus. Da nur mehr einige Kleinigkeiten zu klären sind und die üblichen Formalitäten erledigt werden müssen, steht einer Übergabe in den nächsten Wochen nichts mehr im Wege.
Es handelt sich um Räume im Untergeschoß des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der Donaudampfschifffahrtsgesellschaft DDSG mit einer Gesamtfläche von ca. 90 qm, welche sich in einem recht akzeptablen Zustand befinden. Die Räume gliedern sich auf in einen großen Versammlungs- bzw. Mehrzweckraum, der in seiner endgültigen Größe erst noch durch das Herausnehmen einer Trennwand geschaffen werden muss, einen weiteren Raum, einen Abstellraum, einen Flur, sowie Küche und WC.

Altes Vereinsheim"Stellwerk Hafenbahnhof" ist nicht mehr!

Das Hafenstellwerk, welches uns für etwa 15 Jahre als Vereinsheim diente und welches wir schon vor einiger Zeit komplett geräumt hatten wurde inzwischen dem Erdboden gleich gemacht, weil das Gelände für den Ausbau des Schienenverkehrs im Regensburger Hafen dringend benötigt wird. Zwei Bilder sollen hier noch einmal den Wandel der Zeit darstellen:

Das Stellwerk einst bei einer Feier und bei den Abbrucharbeiten

Umsetzaktion unserer Vereinsfahrzeuge

Am 12.03. fand der größte Teil der **Umsetzaktion im Hafen** statt. Wer sich für Großfahrzeuge interessiert und nicht mit dabei war, hat wirklich was versäumt! Auf jeden Fall war es ein imposantes Bild, als die erste Fuhre im Konvoi vom Hafengelände zum neuen Lagerplatz in der Landauer Straße unterwegs war.

Foto T. Wiethaler

Die Gleise im Hafengebiet sind jetzt - bis auf die rollfähigen Fahrzeuge, welche demnächst an einen anderen Ort überführt werden müssen - geräumt.
Ein gesondertes Schriftwerk unter dem Titel "Servus Hafen" wird nach dem letzten Teil des Umzugs zusammengestellt, welches auch eine DVD mit allen geschossenen Fotos beinhalten wird. Über den Umzug des Vereins erfolgt im nächsten "Flügelrad" auch ein ausführlicher Bericht, wenn der komplette Umzug vollzogen ist.

Dokumentation über unsere Vereinsfahrzeuge

Franziskus Müller, Thomas Mattusch und Wolfram Salberg haben inzwischen die **Dokumentation der RSWE-Vereinsfahrzeuge** erstellt. Es befasst sich ausführlich mit unserer 1:1-Sammlung, sowohl mit den noch im Vereinsbestand befindlichen Fahrzeugen als auch mit den mittlerweile verkauften. Ob und in welchem Umfang das Werk nun "professionell" aufgelegt wird, wird noch gesondert beschlossen. Die Tendenz geht momentan zu einem „Hauseigenen" Layout mit preiswertem Druck.
Wer an dem Werk Interesse hat, möchte sich bitte mit der Vorstandschaft in Verbindung setzen.

Presse- und Nachrichtenspiegel aus der Bahnwelt

zusammengestellt von Wolfram Salberg +Bernd Heinrich

Zur feierlichen Wiedereröffnung verkehrte am 7. Dezember 2015 ein Sonderzug mit der alex-223 065 und vier ČD-Wagen, der soeben die neue Brücke über die Umgehungsstraße bei Selb-Plößberg passiert.

M. Loy

Mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 ging in Nordbayern die lange Geschichte um den Lückenschluss Selb-Plößberg – Asch (Aš) zwischen Hof und Eger (Cheb) glücklich zu Ende. Damit hat der Bahnknoten Hof seine historische Brückenfunktion zum tschechischen Schienennetz zurückbekommen.

Stefan Winkler (3)

Quelle:Eisenbahnkurier 01/2016

Durch den Lückenschluss wird keine neue Teilstrecke geschaffen, sondern eine 150 Jahre alte, historische Verbindung wiederbelebt, die durch den Krieg und den Eisernen Vorhang unterbrochen wurde. Die Wiederaufnahme des Bahnverkehres zwischen Selb und Asch steht daher auch für das immer weiter zusammenwachsende Europa und die grenzüberschreitende Kooperation. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember verkehren zwischen 05:00 und 22:00 Uhr zwischen Hof und As´bzw. Eger (Cheb) Züge der Oberpfalzbahn im 2-Stundentakt. Viele dieser Züge fahren weiter bis Marktredwitz und weiter nach Regensburg. In Cheb bestehen attraktive Anschlußverbindungen nach Prag. Für Eisenbahnfreunde gibt es nun interessante „Rundkurse" wie z.B. Regensburg-Hof-Cheb-Pilsen-Bay.Eisenstein-Regensburg.
Übrigens: Bis 1880 (Lückenschluß Wiesau-Marktredwitz) fuhr man von Regensburg nach Hof (Leipzig/Berlin) genau über diese Strecke.

Neuer IC 2 nimmt Fahrt auf

Quelle:DB AG, Kai Michael Neuhold

Wichtigste Neuerung im Fernverkehr der DB ist die Einführung der doppelstöckigen IC´s, welche fortan unter der Wortmarke **IC 2** unterwegs sind. Erstes Einsatzgebiet der mit 146² geführten Wendezüge ist die Strecke Norddeich-Mole – Leipzig. Die Aufnahmen zeigen den IC in Magdeburg und Leipzig Flughafen.

Firmenumbenennung: „Die Länderbahn GmbH DLB"

Die Geschäftsführer Gerhard Knöbel und Andreas Trillmich haben allen Grund zur Freude: Seit dem 30. November heißt das Eisenbahnunternehmen, das mit den Produkten *alex*,*oberpfalzbahn*, *trilex*, *vlexx*, *vogtlandbahn, waldbahn* und BLB Verkehrsdienstleistungen in Deutschland und Tschechien anbietet, „Die Länderbahn GmbH DLB" mit Sitz in Viechtach. Mit dem Eintrag ins Handelsregister ist der zur etablierten Marke passende Firmenname nun rechtskräftig.

„Die Umbenennung war die logische Folge aus der Vereinfachung der Firmenstruktur, die bereits im November stattgefunden hat", sagt Knöbel. „Wir haben die Firmen Regental Bahnbetriebs-GmbH und die *Regentalwerke* GmbH auf die Vogtlandbahn-GmbH verschmolzen, um Verwaltungsaufwand zu reduzieren. „Zugleich haben wir die Initiative „Die Länderbahn 2018" gestartet, um das Unternehmen im harten SPNV-Wettbewerb fit für die Zukunft zu machen", ergänzt Trillmich.

Die Länderbahn GmbH DLB ist weiterhin ein 100%iges Tochterunternehmen der Regentalbahn Aktiengesellschaft mit Sitz in Viechtach und gehört zur NETINERA Deutschland GmbH. Die regionalen Betriebsstandorte der jeweiligen Produkte bleiben erhalten. Mit ihrer mehr als 125jährigen Tradition bleibt das Unternehmen der regionale Partner vor Ort. Neben Schienenpersonennahverkehr betreibt Die Länderbahn unter dem Produktnamen *regentalwerke* eigene Werkstätten. Zusätzlich unterhält Die Länderbahn im Bayerischen Wald ihre eigene Eisenbahninfrastruktur.

Neue Fahrzeuge für die *oberpfalzbahn*: Ab April 2016 im Einsatz

Die Länderbahn GmbH DLB präsentierte am Werk in Schwandorf das neue Fahrzeug vom Typ Lint von Alstom für die *oberpfalzbahn*, das ab April 2016 auf den Strecken Regensburg – Marktredwitz – Cheb – Hof zum Einsatz kommen wird.

Einzelne Bereiche wurden an die unterschiedlichen Bedürfnisse der Fahrgäste angepasst: So zum Beispiel die großzügig gestalten gegenüberliegenden Vierer-Sitzgruppen, die eine hohe Beinfreiheit bieten, und über Steckdosen verfügen. Für Familien mit Kindern ist eine „Kinderspielecke" eingerichtet worden und im Mehrzweckbereich stehen ausreichend Stellflächen für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder zur Verfügung.

Nicht zuletzt können auch mobilitätseingeschränkte Personen das Fahrzeug einfach und sicher nutzen. Eine behindertengerechte Toilette und ein stufenloser Einstieg entsprechen unter anderem der TSI-PRM – einer Zertifizierung, die den Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen bescheinigt. Auf großformatigen TFT-Monitoren stehen alle Reiseinformationen gut erkennbar zur Verfügung. Modernste Videoüberwachungstechnik im Innenraum bietet Fahrgästen und Zugbegleitern höchste Sicherheit und schützt vor Vandalismus.

Die Wartung der zwölf Alstom Lint-Fahrzeuge ist in der Länderbahn-Werkstatt in Schwandorf vorgesehen.

Quelle: *oberpfalzbahn*

E10 1309 – Die Legende fährt wieder

Quelle: Bahnbilder.de

Seit einem Monat verzückt die E10 1309 mit ihrem schicken weinrot/beigen TEE-Farbkleid die Eisenbahnfreunde nah und fern. Die im Eigentum der Train Rental International (TRI) GmbH befindliche ehemalige DB-Lok 113 309 befördert nun hauptsächlich die TEE-Sonderzüge des Kooperationspartners AKE Eisenbahntouristik durch die Republik.
Die im November 1963 von Krauss-Maffei fertiggestellte Schnellzuglokomotive wurde von der Deutschen Bundesbahn speziell als Unterbaureihe E10.13 für den Luxuszug Rheingold in Dienst gestellt. Ausgerüstet mit Schnellfahrdrehgestellen fuhr die E10 1309 in kobaltblau/beige den aus neuen TEE-Wagen bestehenden Rheingold zwischen Emmerich und Basel / SBB.

Längste Eisenbahnbrücke Deutschlands…

…ist mit 6,5 km die Elster-Saale-Talbrücke, auf der Neubaustrecke Erfurt-Halle/Leipzig (VDE 8.2)

Quelle:DB,
Frank Kniestedt

Der SchiStraBus

Von Wolfram Salberg

Geschichte

Schon während des Ersten Weltkrieges wurden Versuche unternommen, Straßenfahrzeuge im Schienenverkehr einzusetzen. Vor allem wurden mit Lastwagen entsprechende Versuche durchgeführt und deren Straßenreifen durch Schienenräder ersetzt. Mit dem Ersatz entfiel zwangsweise die Möglichkeit, die Fahrzeuge ohne große Umbauten abwechselnd auf der Schiene und der Straße einzusetzen.

FAUN ZR Zugmaschine Deutsche Reichsbahn im Technik-Museum Speyer

Der Erfolg der bei der Deutschen Bundesbahn entwickelten und bereits im Einsatz befindlichen Schienenbusse VT 95 und später VT 98 - auch als "Retter der Nebenbahnen" bezeichnet - animierten die Bahn zu weiteren kuriosen Entwicklungen. Sie wagte das Experiment, Omnibusse auf Schienen fahren zu lassen. Es wurde eine Konstruktion gewählt, bei der dem Straßenbus ein spurführendes Drehgestell beigefügt wurde. Erste Probefahrten erfolgten bereits um 1950 unter Verwendung von serienmäßigen Omnibussen der Firma Krauss-Maffei in München.

Bahnbus von Krauss-Maffei mit Drehgestellen

Nach diesen Versuchsfahrten kam 1952 ein noch weitaus exotischeres Zweiwegefahrzeug, welcher später unter dem Namen "Schienen-Straßen-Bus" bekannt wurde, ins Spiel. Die Chance, auf der Straße weiterzufahren, wo die Schiene endet, hatte ihren Reiz, deshalb präsentierte die Firma "Nordwestdeutscher Fahrzeugbau" NWF im März 1953 auf der Frankfurter Automobilausstellung den komplett neu konzipierten Stromlinienbus.

Dieser wurde später unter dem Namen "Schienen-Straßen-Bus" - oder kurz "SchiStraBus" - bekannt. Sein rund einen halben Meter längerer Aufbau entsprach dem des Stromlinien-Schnellbusses. Mit einem Gesamtgewicht von 11.200 kg war er aber auch nur um 3,5 Tonnen schwerer, was sich durch den größeren Aufbau, dem 6-Zylinder-Deutz-Motor mit 120 PS und die bautechnischen Einrichtungen für den Zweiwegebetrieb erklärt.

Technik

Für die Entscheidung der Deutschen Bundesbahn zum NWF-Bus mit einer Kapazität von 43 Personen sitzend und 24 Personen stehend dürfte der leichte selbsttragende Aufbau maßgeblich gewesen sein. Er versprach höchste Stabilität bei geringem Gewicht. Beide Faktoren hatten große Bedeutung, bedingt durch das häufige Heben und Senken des Aufbaues für den Rollwagenbetrieb ergaben sich erhebliche Belastungen für den Karosseriekörper, denen traditionelle Rahmenfahrgestelle auf Dauer nicht Stand gehalten hätten. Der Straßenbus sollte während der Eisenbahnfahrt auf zwei zweiachsigen Spurwagen rollen. Diese wurden von der Firma "Waggon- und Maschinenbau GmbH" Donauwörth konstruiert und gebaut.

Damit ruhte die Hauptlast des Omnibusses auf den beiden Spurwagen. Die Vorderräder wurden komplett entlastet und angehoben, erfolgte die Steuerung ja zwangsweise über die Spurwagen. Auf die Hinterräder drückte nur noch eine Teillast, welche die Antriebsräder des Omnibusses auf die Schienen drückte. Dadurch wurde die erforderliche Reibung für die Fortbewegung erzeugt.

Die Hinterachse war nur einfach bereift, die Räder waren mit Sonderprofilreifen ausgerüstet und die breite Lauffläche ermöglichte eine kraftschlüssige Berührung der Schienenprofile selbst in engen Gleisbogen. Eine druckluftbetätigte Sandstreueinrichtung ermöglichte auch eine optimale Reibungsausnutzung. Um die Haltbarkeit der Reifen zu erproben, fuhr ein Versuchsfahrzeug auf der relativ kurvenreichen Strecke zwischen Schwandorf und Furth im Wald insgesamt 120.000 Kilometer hin und her. Auf den Probefahrten rühmten die Techniker das gute ausgeglichene Fahrverhalten, selbst bei hohen Geschwindigkeiten und kurvenreichen Strecken.

Der Fahrzeugkasten selbst wurde aus geschweißten Stahl- und Leichtmetallprofilen hergestellt und besitzt - abweichend zu den reinen Schienenbus-Triebwagen VT 95 - auf jeder Seite zwei Türen, um Bahnsteige auf beiden Fahrzeugseiten besser bedienen zu können. Alle Türen sind zudem mit automatischen Klapptritten zum Ausgleich unterschiedlicher Einstiegshöhen ausgestattet. Im Straßenbetrieb konnten die linken Seitentüren verriegelt werden. Für Reisegepäck stehen zwei unter dem Fahrzeugboden liegende Kofferräume zur Verfügung, unterflur war auch ein Reserverad verstaut.

Der Omnibus-Wagenkasten erhielt an Bug und Heck Quertraversen mit Kugel- und Abstützpfannen für die Verbindung mit den Spurwagen. Im Gegensatz zu den Prototypfahrzeugen erhielt die Serienausführung später eine hydraulisch betätigte Hebevorrichtung, mit der jeweils die vordere und hintere Fahrzeughälfte zum Einbau der Spurwagen angehoben werden konnte.
Der Omnibus verfügte über einen zweiten schnellen Rückwärtsgang, mit dem ein zügiges Rangieren möglich war. Die Höchstgeschwindigkeit in diesem Gang betrug 40 km/h. Die Bremseinrichtung konnte wahlweise auf Schienen- oder Straßenbetrieb umgeschaltet werden, für die Schienenfahrt wurde zusätzlich eine Sicherheitsfahrschaltung und eine Notbremse eingebaut.

Der Prototyp auf der IAA in Frankfurt fand eine große Aufmerksamkeit beim Publikum. Schon Ende 1953 lieferte NWF drei weitere Vorserienfahrzeuge an die Deutsche Bundesbahn, mit ihnen nahm man bereits zum Sommerfahrplan 1953 den planmäßigen Verkehr auf der Strecke Cham - Passau auf. Wie groß die Euphorie und der Glaube an die Zukunft der Zweiwegebusse damals gewesen sein muss, zeigt der Umstand, dass noch im Sommer 1953 weitere 50 NWF-Busse bestellt wurden, die bis Mitte 1954 zur Auslieferung kamen. Sie trugen einen Linienschilderkasten auf der Dachkuppel, die Fensterteilung wich etwas ab, vor allem aber verzichtete man auf das übertrieben langgezogene Stromlinien-Heck, wodurch der Aufbau rund 20cm kürzer ausfiel. Als Antrieb diente nun ein 125 PS-Deutz-Diesel mit dem der Bus auf der Schiene 120 km/h Höchstgeschwindigkeit fahren durfte, auf der Straße waren nur 80 km/h zulässig.

Einsatz:

a) Passau - Cham:
Die ersten Serienfahrzeuge wurden mit Beginn des Sommerfahrplans ab dem 08. Juni 1953 auf der Strecke von Passau nach Cham eingesetzt:
- Passau - Grafenau: Straße
- Grafenau - Bodenmais: 46 Kilometer Schiene auf den Bahnstrecken Grafenau - Zwiesel und Zwiesel - Bodenmais
- Bodenmais - Kötzting: Straße
- Kötzting - Cham: 17,8 Kilometer Schiene auf der Bahnstrecke Cham - Lam

Von den 140,7 Kilometern Gesamtstrecke wurden somit 63,8 auf Schienen zurückgelegt. Für das Umsetzen von der Schiene auf die Straße und umgekehrt wurden jeweils 10 Minuten eingeplant und zusätzlich erfolgte ein Fahrtrichtungswechsel im Bahnhof Zwiesel. Die gesamte Reisezeit betrug fünfeinhalb Stunden, die Verbindung wurde einmal täglich angeboten. Weil es in Cham keine Unterstellmöglichkeit gab, verlängerte man die Strecke später unter Nutzung der Bahnstrecke Schwandorf - Furth im Wald um 19,2 Kilometer bis Furth im Wald. Hierzu war ein weiterer Fahrtrichtungswechsel in Cham erforderlich.

SchiStraBus in Cham

SchiStraBus in Kötzting

Die Verbindung im Bayerischen Wald bestand bis zum Ende des Sommerfahrplans 1956 und wurde vor allem wegen der im Winter auftretenden Traktionsprobleme aufgegeben. Als einzige der Verbindungen mit dem Schienen-Straßen-Omnibus erhielt sie unter der Nummer 426h eine eigene Fahrplantabelle im Kursbuch der Deutschen Bundesbahn und war deshalb auch in der dem Kursbuch beiliegenden Karte mit einer besonderen Signatur eingezeichnet.

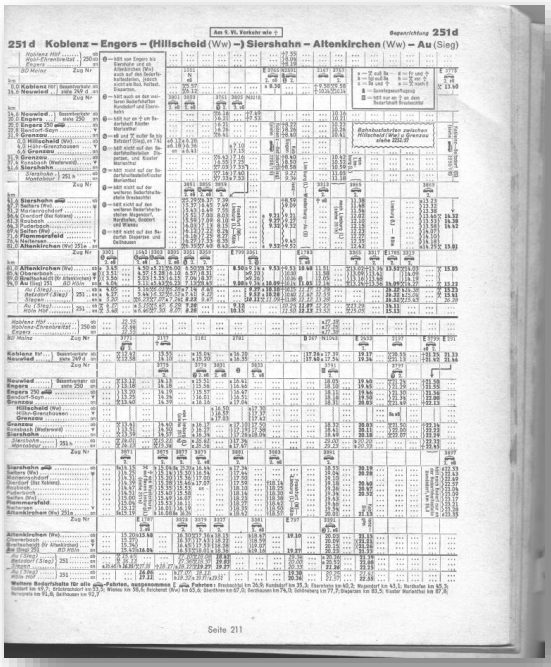
b) Augsburg - Füssen:
Von 1954 bis 1958 wurde einmal täglich die Verbindung Augsburg-Füssen bedient. Sie verlief von Augsburg auf der Straße bis Pforzen, dann auf dem Gleis über die Allgäubahn, die Bahnstrecke Biessenhofen-Füssen und die Bahnstrecke Marktoberdorf-Lechbruck bis Roßhaupten. Von dort aus ging es wieder auf der Straße weiter nach Füssen. Im Kursbuch wurde sie unter der Nummer 406c geführt. Die Fahrt dauerte drei Stunden zehn Minuten.

SchiStraBus im AW Ingolstadt im Juli 1968

c) Koblenz - Betzdorf:
Zum Winterfahrplan 1954/55 wurde die Verbindung Koblenz-Betzdorf eingerichtet. Die Strecke führte von Koblenz auf der Straße nach Dierdorf und von dort über die Bahnstrecke Engers-Au bis Au (Sieg) und weiter auf der Siegstrecke bis Betzdorf. Sie erwies sich als größter Erfolg dieses Konzepts und bestand deshalb auch am längsten. Oftmals reichte das Angebot an Sitzplätzen für die Zahl der Reisewilligen nicht aus. Eine Fahrt dauerte zweieinhalb Stunden, diese war die einzige Verbindung, auf der zwei Fahrten pro Tag und Richtung angeboten wurden.

Schienen-Straßen-Omnibus in Siershahn

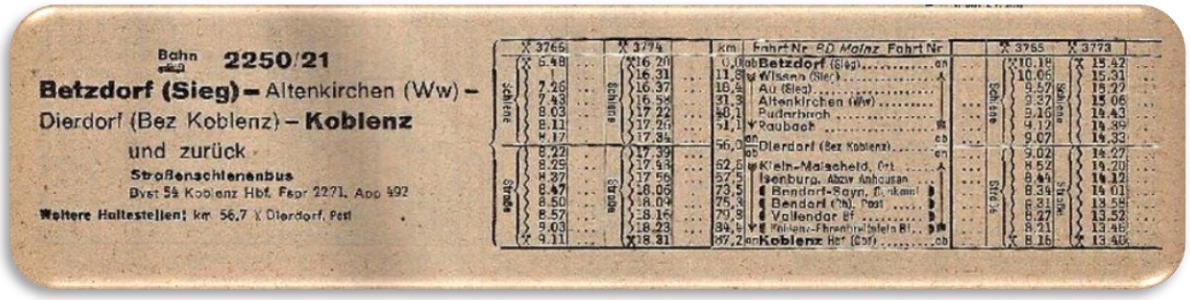
Schienen-Straßen-Omnibus in Siershahn



251d Koblenz – Engers – (Hillscheid (Ww) –) Siershahn – Altenkirchen (Ww) – Au (Sieg)

Seite 211

SchiStraBus als E 3773 im Kursbuch 1966



Fahrplanausschnitt Betzdorf-Koblenz im Kursbuch 1963/64

SchiStraBus als E 3773 in Betzdorf

SchiStraBus in Daun/Eifel 1954

SchiStraBus in Altenahr

d) Weitere Einsätze:
Es gab noch weitere Einsätze, beispielsweise von Bernkastel nach Remagen oder zwischen Mai 1953 und November 1955 von Waldshut über die Hochrheinbahn, die Wutachtalbahn und die Schwarzwaldbahn nach Immendingen. Grund für den Einsatz war die Sanierung des Mittelabschnitts der Wutachtalbahn, dieser wurde damals zwischen Weizen und Blumberg auf der wesentlich kürzeren Straße umfahren.

Ende des SchiStraBusses:
Obwohl insgesamt über 50 Fahrzeuge zur Verfügung standen, wurden für die vorgenannten Verbindungen insgesamt nur 15 Busse eingesetzt. Das war also eine teure Fehlinvestition, schon gar wenn man bedenkt, dass der Verkehr bereits nach kurzer Betriebszeit endete. Die anfängliche Begeisterung für den Zweiwege-Bus war einer deutlichen Ernüchterung gewichen. Entgegen anfänglicher Planungen zeichnete sich schon nach wenigen Jahren ein Ende der Einsätze ab. Ein wichtiger Grund war die rasche Entwicklung des Straßennetzes. Erreichten die SchiStraBusse 1955 noch eine Gesamtlaufleistung von 335.000 km, so legten sie 1960 nur noch knapp 40.000 km zurück. Der letzte planmäßige Einsatz erfolgte am 27. Mai 1967 auf der Strecke Betzdorf - Koblenz.

SchiStraBus in Koblenz

Das Konzept war nicht flexibel, dem Schienen-Omnibus konnte man keine Anhänger oder Waggons anhängen, um z. B. mehr Personen zu transportieren. Der Betrieb mit Laufgestellen, das ständige Heben und Absenken war umständlich und auch störungsanfällig. Hinzu kam die mangelhafte Traktion bei schlechtem Wetter, Schnee und Eis, Laub und Feuchtigkeit auf den Gleisen ließen die Antriebsräder durchrutschen.

SchiStraBus in Betzdof am 27. Mai 1967

1967 wurden die letzten drei noch im Betrieb befindlichen Busse aus dem Verkehr gezogen. Nach der Abstellung wurden die meisten Fahrzeuge wenig später zerlegt und verschrottet, nur eines wurde vom DB-Museum in Nürnberg erhalten.

Musealer Bestand:
Mangels Platz fand der Bus DB 29-3 mit den beiden Spurwagen 1913 und 1916 im Jahr 1976 eine neue Heimat im Eisenbahnmuseum der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG) in Bochum-Dahlhausen.

Er ist betriebsfähig, das Umsetzen zwischen Straße und Schiene wird gelegentlich bei größeren Veranstaltungen durchgeführt.

SchiStraBus in Bochum-Dahlhausen

SchiStraBus bei der Fahrzeugparade in Nürnberg 1985

Für die Feierlichkeiten der Deutschen Bundesbahn anlässlich des 150sten Jubiläums der Eisenbahnen in Deutschland wurde DB 29-3 entsprechend aufgearbeitet und auf der Fahrzeugparade in Nürnberg vorgeführt. Da die für einen Einsatz auf dem Straßennetz notwendigen Papiere nicht mehr auffindbar waren, scheiterten zunächst die Bemühungen für einen Betrieb außerhalb des DGEG-Museums in Bochum.

Ende 2001 wurde eine erneute Aufarbeitung des Busses geplant, welche eine Wiederinbetriebnahme anlässlich der Eröffnung der Neubaustrecke Köln - Rhein-Main im Sommer 2002 vorsah. Dank umfangreicher Unterstützung - u. a. des ehemaligen Personals - wurde die Instandsetzung angegangen. Die Spurwagen wurden nach Benndorf transportiert und bei einer privaten Bahnwerkstatt hauptuntersucht, die Bundeswehr-Lehrwerkstatt St. Wendel übernahm die Restaurierung des Busses. Die Hauptuntersuchung wurde am 24.07.2002 abgeschlossen, eine befristete Straßenzulassung ermöglichte nun den Einsatz auf Schiene und Straße.

Vom 26. bis 28. Juli 2002 pendelte der SchiStraBus mehrmals täglich zwischen Montabaur und Siershahn hin und her, dabei wurden die Fahrten abwechselnd über die Schiene und die Straße durchgeführt. Spektakulär war die Nutzung eines kurzen Abschnittes der Autobahn A 3 zwischen Mogendorf und Montabaur, wo das rote Museumsstück ziemliches Aufsehen erregte. Die Spurwagen wurden im Bahnhof Siershahn montiert bzw. demontiert, abends wurde der Bus auf dem Firmengelände der Spedition Selbach in Montabaur abgestellt.

Im August 2002 absolvierte das Fahrzeug noch eine Fahrt nach Limburg/Lahn und wurde danach wieder nach Bochum transportiert. Nach den Fahrten im Westerwald kam der SchiStraBus leider nur noch wenige Male zum Einsatz, später verhinderten verschärfte Schienennetz-Zugangsbedingungen den Einsatz des Museumsfahrzeuges.

Nach wie vor ist DB 29-3 jedoch in Bochum-Dahlhausen öffentlich ausgestellt

SchiStraBus im Modell:
Mit dem NWF-Bus brachte der Modellautohersteller BREKINA 2006 sein erstes Schienenfahrzeug, welches aus dem Stand heraus zum Erfolg wurde. Das "Modell des Jahres" überzeugt durch beste Detaillierung und einen weichen Lauf. Zuerst erschien die unmotorisierte Version als Standmodell mit ausklappbaren Stützen, womit sich zumindest der Bahnhofsbetrieb nachbilden ließ. Später folgte dann die angetriebene Ausführung für das Gleich- und Wechselstromsystem. Angetrieben wird jeweils eine Achse des hinteren Rollwagen, die Stromaufnahme erfolgt jedoch über beide Rollwagen.

Das DC-Modell (Gleichstrom) ist nach Epoche IIIa (frühe 50er-Jahre), das AC-Modell (Wechselstrom) nach Epoche IIIb (60er-Jahre) dekoriert und ausgestattet. Beide Modelle verfügen über NEM 652-Schnitstellen (8-polig), um ggf. nachträglich individuelle Decoder montieren zu können. Der Minimalradius bei Kurvenfahrt beträgt 430 mm. Das AC-Modell ist bereits mit einem Basis-Decoder ausgerüstet, der den Fahrtrichtungswechsel steuert und sowohl für Analog- wie Digitalbetrieb geeignet ist. Digitalfahrer können zusätzlich Geschwindigkeit, Brems- und Anfahr-Beschleunigung einstellen.

SchiStraBus von Brekina

Logo Nordwestdeutsche Fahrzeugfabrik

Bildnachweis:

www.bahnbilder.de
www.brekina.de
www.buntbahn.de
www.drehscheibe-online.de
www.filsbahnsteige.de
www.fotocommunity.de
www.general-anzeiger-bonn.de
www.märklinfan.de
www.new.startbilder.de
Salberg Wolfram
www.wikipedia.de

"Bahnstrecken", Teil 2: Die Hauptstrecke München - Hof

a) Teilstrecke München- Regensburg

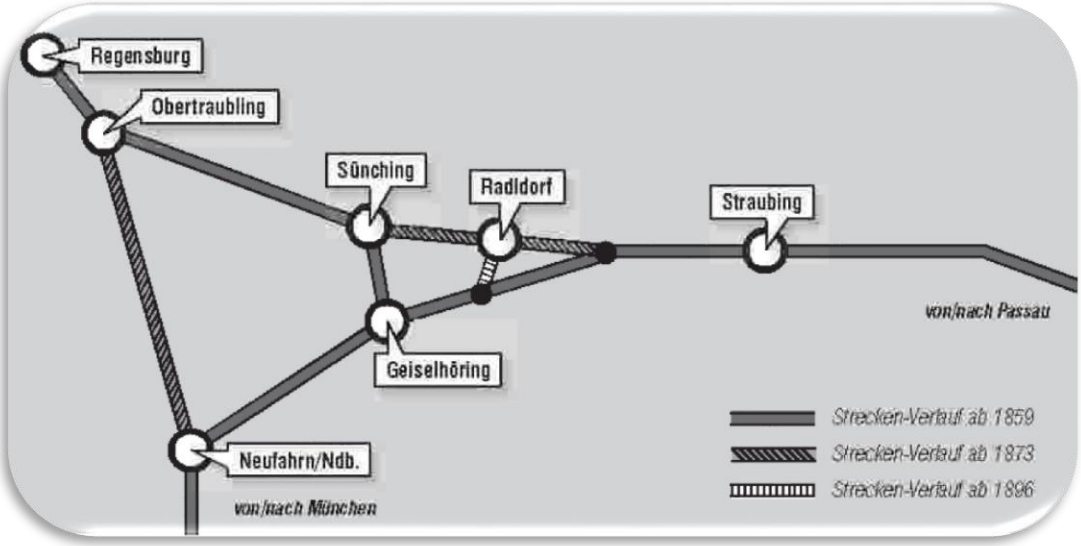
Der Beginn dieser Strecke ist der Hauptbahnhof in München, das erste Bahnhofsgebäude wurde 1839 erbaut, später mehrmals erweitert. Heute verfügt er neben dem Hauptgebäude noch über zwei separate Flügelbahnhöfe (Holzkirchener und Starnberger) und steht mit seinen 32 oberirdischen und 2 unterirdischen Bahnsteiggleisen in Deutschland an erstere Stelle bezüglich der Anzahl der Gleise, weltweit immerhin an zweiter Stelle. Abgesehen von den unterirdisch verlaufenden Gleisen, welche dem S-Bahn-Verkehr dienen, präsentiert er sich in der Form eines Sackbahnhofes und stellt dadurch den Ausgangspunkt für Fernverbindungen in alle Richtungen dar. Durchgehende Verbindungen nach Südost-Europa, nach Tschechien, Italien, Frankreich, aber auch in die nördlichen Länder sind an der Tagesordnung. Wer ein wenig Fernweh bekommen möchte, ist hier bestens aufgehoben. Im Zweiten Weltkrieg wurde der Bahnhof schwer getroffen und in den Folgejahren fand vorerst nur ein provisorischer Bahnbetrieb statt. Ein neues Empfangsgebäude und die neue Hallenkonstruktion wurden nach dem Krieg erst am 01.08.1960 fertiggestellt. Seit einiger Zeit gibt es Pläne für eine vollkommene Neugestaltung des Hauptbahnhofes, die Fertigstellung wird jedoch nicht vor 2025 erwartet.

Außer den bereits angesprochenen S-Bahnen verlassen alle Züge den Bahnhofsbereich in Richtung Westen, bevor sie dann in alle Himmelsrichtungen abzweigen. Die Strecke nach Regensburg teilt sich anfangs ihre Trasse mit derer vieler anderer Richtungen, schwenkt aber nach 5,3 Kilometern von der Ingolstädter bzw. Nürnberger Strecke nach Nordosten weg, um in einem großen Bogen um den Schlosspark Nymphenburg in Richtung Freising zu führen. Die gesamte Strecke bis Regensburg ist zweigleisig angelegt, seit 1927 durchgehend elektrifiziert und teilt sich bis Freising die Streckenführung mir der S-Bahn, welche als Ziel den Internationalen Flughafen "Franz-Josef-Strauß" hat und bei Kilometer 30,4 dorthin abzweigt. Bemerkenswert ist auch, dass auf einem Teil dieser Trasse auch die geplante Neubaustrecke für den Transrapid verlaufen sollte, dem Prestige-Projekt des früheren Bayerischen Ministerpräsidenten Edmund Stoiber.

Um den Flughafen ohne Umsteigen in Freising erreichen zu können, ist schon seit langem eine kurze Neubaustrecke, die so genannte "Marzlinger Spange" in Planung gewesen. Da diese aber den Bahnhof Freising außen vor gelassen hätte und direkt in den Flughafen eingefahren wäre, wurde die sog. „Neufahrner Gegenkurve" projektiert. Das heißt der Zug fädelt nach dem Bahnhof Freising in einer Linkskurve in die bestehende S-Bahnstrecke ein und erreicht so den Flughafen. Inzwischen ist diese Variante seit Mitte 2015 im Bau, deren Fertigstellung sich zwar noch einige Zeit hinziehen wird, aber dem gesamten ostbayerischen Raum einen gewaltigen Vorteil bringen wird. Die Fertigstellung wird für 2018 erwartet, ab dann wird der „ÜFEX" (überregionaler Flughafenexpress) von Regensburg direkt in den Flughafen fahren.

183 001 mit ALX München-Prag und Zugteil München–Hof, verlässt München Hbf. Die Teilung erfolgt in Schwandorf

Die Länge der gesamten Strecke beträgt zwischen den Hauptbahnhöfen von München und Regensburg 138,1 Kilometer und ist teilweise für Geschwindigkeiten bis 160 km/h zugelassen. Nach 76,1 Kilometern Fahrt in ebenem Gelände entlang der Isar über Moosburg, von wo aus man bei schönem Wetter letztmals nach Süden einen Blick auf die Alpenkette werfen kann, wird der Hauptbahnhof Landshut erreicht, von welchem aus zwei Strecken abzweigen, nämlich die Hauptstrecke über Plattling nach Passau und in südlicher Richtung die Nebenstrecke über Mühldorf nach Freilassing, teils auch mit durchgehender Verbindung weiter nach Salzburg. Ab Landshut verläuft die Bahnlinie dann durch eher hügeliges Gelände, um bei Kilometer 99,2 den Bahnhof Neufahrn/Nby. zu erreichen. Hier zweigt heute nur noch die Nebenbahn nach Nordosten in Richtung Straubing und Bogen ab.
Ursprünglich gab es keine direkte Bahnverbindung zwischen Neufahrn und Regensburg über Eggmühl. Züge dorthin mussten anfangs erst in Richtung Straubing fahren, um dann gleich hinter Geiselhöring - auf einer inzwischen aufgelassenen Trasse - weiter nach Sünching zu fahren um von dort aus weiter nach Regensburg zu gelangen. Erst am 06.08.1873 wurde die direkte Verbindung zwischen Neufahrn und Regensburg (bzw. Obertraubling) fertiggestellt.



Grafik: RSWE e.V.

Weiter verläuft die Strecke nach Eggmühl, wo nach Westen eine inzwischen stillgelegte Trasse in Richtung Schierling abzweigt, auf der eine private Interessensgruppe die touristische "Laabertalbahn" betreibt, welche aber nur an bestimmten Betriebstagen verkehrt. Nach Verlassen des Bahnhofes Eggmühl bekommt man linkerhand kurz das im Jahre 1909 errichtete Löwen-Denkmal zu sehen, welches anlässlich des 100. Jahrestag der "Schlacht bei Eggmühl" errichtet wurde, bei welcher an die unzähligen Gefallenen im Kampf gegen die Truppen Napoleons gedacht werden soll.

Danach führt die Bahnlinie nun durch wieder flacheres Gelände in Richtung Regensburg, um sich bei Kilometer 130,4 im Bahnhof Obertraubling mit der Hauptstrecke Passau-Nürnberg zu vereinen. Nach Durchfahren der Bahnanlagen des Regensburger Ostbahnhofes, von welchem auch die Züge der "Rollenden Landstraße" im Nachtsprung nach Trient in Italien abfahren, mündet kurz vor dem östlichen Bereich des Regensburger Hauptbahnhofes die Hauptstrecke von Hof kommend ein bzw. verläuft ab hier parallel bis in den Bahnhofsbereich hinein. Kurz vor dem Halt im Hauptbahnhof liegt rechterhand noch das neu errichtete Betriebswerk des privaten Anbieters "agilis", einer Tochtergesellschaft der "Hamburger Hochbahn", welche im Großraum Regensburg im Rahmen des "Regensburger Sterns" einen S-Bahn-ähnlichen Betrieb des Personennahverkehrs betreibt.
Nach 138,1 Kilometern ist das Ziel Regensburg erreicht und weiterführende Züge in Richtung Schwandorf-Hof bzw. Prag müssen hier einen Fahrtrichtungswechsel durchführen.
Ein Kuriosum ist es derzeit, dass man auf dieser Strecke und somit auch im Bereich Regensburg Elektro-Triebwagen der Baureihe 1430 des privaten Anbieters "Meridian" antreffen kann, welche von München aus den Nahverkehr nach Salzburg bedienen. Dieser Anbieter hat im Raum München keinerlei Möglichkeit zur Wartung und Pflege seiner Fahrzeuge, deshalb wurden hier im Bereich des Ostbahnhofes Hallen angemietet, um dort die technische Unterhaltung durchzuführen. Bemerkenswert dabei ist, dass diese mehrteiligen Triebwagen nicht vollkommen in die Wartungshalle einfahren können, weil sie zu lang sind. Das bedeutet auch, dass die Hallentore nicht geschlossen werden können, wenn ein Fahrzeug in der Halle steht. Um im Winter aber der Kälte zu trotzen, wurden an den Toren Luftkissen angebracht, welche aufgeblasen werden und sich an die Fahrzeugkontur anpassen, damit keine Wärme rausströmen und keine Kälte einfallen kann. Meridian hat jedoch inzwischen eine andere Stätte gefunden, in der die Fahrzeuge gewartet werden können, nämlich im "Bahnpark" Augsburg und deshalb dürften "Meridian"-Fahrzeuge die längste Zeit in Regensburg zu sehen gewesen sein.

Fernverkehr:
Bis über die Wende hinaus verkehrten auf dieser Strecke zum Teil bis 1992 die so genannten "Interzonenzüge" mit durchgehenden Verbindungen nach Dresden, Berlin und Görlitz, in diesem Abschnitt noch bis in die 1980er-Jahre hinein in erster Linie geführt von Elektrolokomotiven der Baureihe E 18, jedoch ist dies inzwischen alles Geschichte.

118 039-7 mit einem Eilzug nach München, durchfährt den Bahnhof Obertraubling.

Aufnahme:T.Mattusch

Auch wenn die Strecke aufgrund ihrer durchgehenden Verbindungen über Hof in die neuen Bundesländer und über Schwandorf und Furth im Wald nach Prag immer eine große Bedeutung für den Personen-Fernverkehr hatte, wird sie schon seit 2002 nicht mehr von Fernzügen bedient. Zeitweise war die Strecke von 1991 bis 2001 Teil der Interregio-Verbindung zwischen Oberstorf und Berlin bzw. Dresden, welche zum Schluss im Jahre 2002 nur noch aus einer Pendelverbindung zwischen München und Regensburg bestand. Zwischen 2002 und 2007 wurde diese Leistung durch Regional-Express-Züge erbracht, welche über Regensburg hinaus bis Nürnberg verlängert wurde und aus meist fünfteiligen Doppelstock-Garnituren (Wendzüge) - bespannt mit einer BR 111 - bestehen.

218 010 mit einem aus „Stadteexpress" gebildeten D-Zug Dresden-München im Sommer 1990

Aufnahme:B.Heinrich

Ein besonderes Schmankerl war auch der damalige "Vier-Länder-Express" (Bayern/Franken/Thüringen/Sachsen) als eine durchgehende Zugverbindung von München nach Leipzig. Der Vorteil dabei war, dass dieser als RE (Nahverkehr) verkehrte und somit auch die verbilligten Wochenend-Tickets Gültigkeit hatten. Bis zur Einstellung des Fernverkehrs im Jahre 2002 wurde die Strecke anfangs durch ein D-Zug-Paar München-Regensburg-Prag bedient, welches

von 1992 bis zum Schluss als EuroCity mit dem klangvollen Namen "Albert Einstein" geführt wurde und bis Zürich (zuletzt sogar bis Bern und Interlaken) verlängert wurde.

Bild oben:
218 217 mit einem Interregio nach Hof im Mai 1993

Bild Mitte:
218 453 mit EC Albert Einstein Zürich-Prag

Bild unten:
Zugzielanzeiger des Vierländerexpress

Aufnahmen:B.Heinrich

Das fahrende Material bestand seinerzeit aus schweizerischen und tschechischen Schnellzug-Wagen, ergänzt durch einen tschechischen Speisewagen. Anfangs führte der EC sogar noch einen Packwagen mit, als Lok diente auch hier die bewährte BR 111 bzw. 218.

Erst ab 2005 verkehrte auf dieser Relation bis 2007 wieder ein durchgehender Zug nach Prag mit dem Namen "Bayern-Böhmen-Express", die Fahrzeit betrug circa sechs Stunden. Diese Verbindung wird nun seit 2008 durch die Länderbahn betrieben und es fahren "alex"-Züge von München bis Prag durch. Hier besteht das rollende Material heute aus renovierten ehemaligen Interregio-Waggons, hochmodernen tschechischen Abteil- und Großraum-Wagen, sowie einem tschechischen Bordrestaurant. Als Loks fungieren auf dem Abschnitt zwischen München und Regensburg modernste Hochleistungs-Loks der Baureihe 183 "Taurus", wobei die Lok die BR 183 001 mit ihrer vom österreichischen Modellbahnhersteller "ROCO" gesponserten Folienbeklebung ein Highlight darstellt und für jeden Eisenbahn-Freak das Fotomotiv schlechthin ist.
An besonderen Waggons laufen in den alex-Zügen oft ehemalige Speisewagen mit, die nicht mehr unbedingt alltäglich sind. Anfangs war immer wieder der Halbspeisewagen "Kakadu" zu sehen, welcher über einen 1. Klasse-Abteil-Bereich verfügte, nebenbei aber auch einen Restaurant-Bereich besaß. Der Name Kakadu rührt davon her, dass die Außenseite des Waggons im Bereich der Abteile (1/3) blau, im Bereich des Speiseraums (2/3) rot lackiert war und dadurch ein ungewohntes Aussehen hatte. Leider ist dieser aber in den letzten Jahren von den Schienen verschwunden.
Derzeit noch öfters anzutreffen ist jedoch ein zum "Bordtreff" des "alex" degradierter und in den originalen TEE-Farben rot/beige belassener Speisewagen, welcher früher in den Zügen des TEE "Rheingold" mitlief. Auch die Inneneinrichtung entspricht noch weitgehend dem Original-Zustand, was dazu führt, dass man den ehemaligen Komfort eines TEE mit seinen dicken Polstersesseln zum Preis des Nahverkehrs genießen kann.

Bild rechts:
218 276 mit dem „Bayern-Böhmen-Express bei Hagenau im Oktober 2006.

Bild unten links:
183 002 mit Alex Prag-München im September 2009 in Regensburg Hbf

Bild unten rechts:
183 001 im winterlichen Hbf mit Alex nach München

Aufnahmen: B.Heinrich + W.Salberg

Regionalverkehr:
Seit der Einführung des Taktverkehrs im Jahre 1991 verkehrten die RE zwischen München und Passau bzw. München und Regensburg/Nürnberg im Zwei-Stunden-Takt, seit 1998 sogar im Stundentakt unter Einbeziehung des privaten Anbieters Länderbahn mit seinem "alex". Ergänzt werden die Zugverbindungen zwischen München und Landshut mit dem ab dort nach Passau verkehrenden RE "Donau-Isar-Express", meist bestehend aus einer modernen Elektrotriebwageneinheit der BR 440.

Das S-Bahn-Netz der bayerischen Landehauptstadt (S 1) erstreckt sich bis Freising und wird mit Elektro-Triebwagen der BR 423 betrieben, ab Eggmühl (einzelne Verbindungen auch schon ab Landshut) bedient "agilis" hier den Nahverkehr im Rahmen des "Regensburger Sterns", wobei durchgehende Verbindungen bis Ingolstadt - einzelne sogar bis Ulm - vorhanden sind. Als Fahrzeuge dienen auch hier moderne Elektro-Triebwagen, welche weitgehend baugleich sind mit denen der BR 440 der Deutschen Bahn AG.

4-teiliger Agilis – Triebwagen der Baureihe 440 im Hbf.

Aufnahme:W.Salberg

Güterverkehr:

Neben dem Personenverkehr herrscht hier auch ein reger Güterverkehr, bedingt durch die florierenden Auto-Werke von BMW in München, Dingolfing, Landshut (BMW-Motoren) und Regensburg. Diese Werke werden hauptsächlich durch private Eisenbahnanbieter bedient, wie der DB-Tochter Railion oder TX-Logistik. Durchgehende Zugverbindungen bestehen hier zu den Überseehäfen in Cuxhaven und Bremerhaven, sowie dem Mittelmeerhafen in Triest in Italien. Eingesetzte Fahrzeuge sind hier hauptsächlich Elektrolokomotiven der BR 185, 152, sowie "Taurus", inzwischen eher selten die BR 151. Immer häufiger sind auch angemietete Loks der Baureihe 482 der schweizerischen Bundesbahnen SBB zu sehen und auch die BR 193 "Vectron" der verschiedensten privaten Eisenbahngesellschaften.

Über Landshut ist auch das oberbayerische Chemie-Dreieck um Burghausen angebunden, welches mit Kesselwagen-Ganzzügen, immer noch bespannt mit Dieselloks der BR 218 bedient wird. Weiters laufen Kohlenwagen-Ganzzüge aus Rotterdam oder aus Tschechien kommend, bespannt mit Dieselloks der BR 232/233 bzw. Elektro-Loks der BR 151 oder 155, durch, um ihre Ladung beim Kraftwerk Zolling abzuliefern.

Letztendlich sind auch Kesselwagen-Ganzzüge der Fa. HGK (Häfen und Güterverkehr Köln) anzutreffen, welche Kerosin zum Münchner Flughafen bringen. Bespannt sind diese Züge meist mit den firmeneigenen Diesellokomotiven DE 670 bis DE 678 oder mit neuen eigenen Loks der Baureihe 145.

Das modernste was derzeit im Güterverkehr unterwegs ist! VECTRON von Siemens der Baureihe 193 mit einem Autozug unterhalb des Safferlingsteges. Eingestellt bei der Ruhrtalbahn. April 2015

Aufnahme:B.Heinrich

b) Hauptbahnhof Regensburg:
1859 erhielt Regensburg, als die "Königlich privilegierte Actiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen" die Städte Nürnberg und München verband, seinen ersten Bahnanschluss. Zu diesem festlichen Ereignis fuhren die zwei zur gleichen Zeit einfahrende Züge aus Nürnberg und München kommend - heute bezeichnet man so etwas als "Parallelfahrt" - in den festlich geschmückten Bahnhof Regensburg aus östlicher Richtung ein, weil ja die Verbindung über Neumarkt seinerzeit noch nicht bestand.

Das erste Bahnhofsgebäude wurde von 1857 bis 1859 erbaut und zwar etwa an der Stelle, wo sich heute die Gleise 2 und 3 des jetzigen Bahnhofs befinden. Der Bau hatte an beiden Enden jeweils einen Uhrenturm und verfügte in der Mitte über einen Portikus mit fünf Bögen.
Lange wurde das Gebäude nicht genutzt, denn von 1888 bis 1892 wurde bereits ein neues größeres Empfangsgebäude errichtet und es ersetzte den bisherigen Bau, welcher abgetragen wurde und neuen Gleisanlagen Platz machte. Dieses Gebäude fungiert heute noch als Hauptbahnhof von Regensburg, wurde jedoch im Zweiten Weltkrieg mehrmals bombardiert und schwer beschädigt. Der Wiederaufbau war erst 1955 abgeschlossen und 2004 wurde der Bahnhof umfassend renoviert und teilweise auch neu gestaltet.

Quelle: Alle Bilder dieser Seite Sammlung RSWE e.V., Stadtarchiv Regensburg

Die bisherige Fußgängerunterführung wurde durch einen modernen Steg über die Gleise ersetzt, von welchem man zu den Bahnsteigen gelangen kann. Dieser Übergang verbindet auch das Bahnhofsgebäude mit dem neuen Einkaufszentrum "Regensburg-Arcaden" an der Südseite der Gleisanlagen. Im Zuge der Neugliederung des gesamten Bahnhofsareals ist angedacht, parallel zur bestehenden Galgenbergbrücke eine zusätzliche neue Brücke zu bauen, welche nur von Omnibussen befahren werden soll und von der aus dann ein direkter Zugang zu den Bahnsteigen möglich sein wird.

c) Teilstrecke Regensburg-Hof:
Die durchwegs zweigleisige, allerdings nicht elektrifizierte Strecke führt von Regensburg über Schwandorf, Weiden und Marktredwitz nach Hof und bis zur Ortschaft Oberkotzau kurz vor Hof, wo die Strecke von Bamberg her kommend einmündet, sind es 175 Kilometer. Ab 1856 wurde sie in mehreren Teilstrecken gebaut und 1882 fand der letzte Lückenschluss mit der Eröffnung des Abschnitts zwischen Wiesau und Marktredwitz statt.
Zu Beginn teilt sich die Stecke im östlichen Ausfahrbereich des Regensburger Hauptbahnhofes noch die Trasse mit der Hauptbahn nach Passau bzw. München, um dann nach Passieren des

ehemaligen Areals der Zuckerfabrik bzw. des inzwischen dort errichteten Betriebswerkes der privaten Eisenbahngesellschaft "agilis" im rechten Winkel nach Norden abzuzweigen. Bei Kilometer 3,2 wird die Donau mit der nach dem dortigen Ortsteil benannten Schwabelweiser Donaubrücke überquert, um anschließend nach Durchfahren des aufgelassenen Bahnhofs "Walhallastraße" parallel zur neu gebauten Pilsen-Allee über den Ortsteil Wutzlhofen, wo einst die Nebenbahn nach Falkenstein abzweigte, in Richtung Regenstauf weiterzuführen.

Schwabelweiser Brücke.

Aufnahmen: Sammlung RSWE e.V. Stadtarchiv Regensburg

Regenstauf ist eisenbahntechnisch gesehen insofern interessant, weil der bekannte Schriftsteller Thomas Mann im Jahre 1906 dort aufgrund eines Eisenbahn-Unglücks seinen Nacht-Zug nach Berlin verlassen musste und sein Erlebnis später in der Novelle "Das Eisenbahnunglück" literarisch verarbeitete. Eine Gedenktafel in der Bahnunterführung erinnert seit 1999 an dieses Unglück. Der Schnellzug München-Dresden krachte damals aufgrund einer falsch gestellten Weiche in einen entgegenkommenden Güterzug, glücklicherweise wurden nur wenige Passagiere leicht verletzt, der Schriftsteller kam mit dem Schrecken davon.
Noch in Regenstauf überquert die Bahnlinie den im Bayerischen Wald entspringenden Fluss Regen, um dann nach Durchfahren der berühmten Kurve bei Maxhütte-Haidhof in Richtung Schwandorf zu führen. Schwandorf ist ein historischer Eisenbahnknotenpunkt, zweigen hier doch nach Westen die Strecke über Amberg nach Nürnberg und nach Osten die Strecke nach Furth im Wald mit Anschluss nach Tschechien (Prag) ab. Hinter Schwandorf teilt sich die Strecke bis Irrenlohe die Trasse mit der nach Nürnberg, anschließend führt sie immer entlang der Naab über Nabburg, wo einst die Nebenstrecke nach Schönsee abzweigte, weiter zum nächsten Knotenbahnhof Weiden. Weiden ist ebenfalls ein Eisenbahnknotenpunkt, weil hier die Strecken nach Nürnberg und Bayreuth abzweigen. Neben einem ehemaligen Betriebswerk, welches 1990 geschlossen wurde, befindet sich in Weiden ein Ausbesserungswerk für Reisezugwagen (bekannt als PFA Weiden), welches inzwischen der Fa. Stadler-Rail gehört. Etwas südlich des ehemaligen Bahnhofes, von welchem noch das Hauptgebäude erhalten ist, wurde später ein neues Empfangsgebäude errichtet. Das alte Bahnhofsgebäude mit seinem markanten Türmchen auf dem Dach wurde in die PFA Weiden integriert, im Außenbereich steht als Denkmal-Lok eine Dampflok der Baureihe 50.

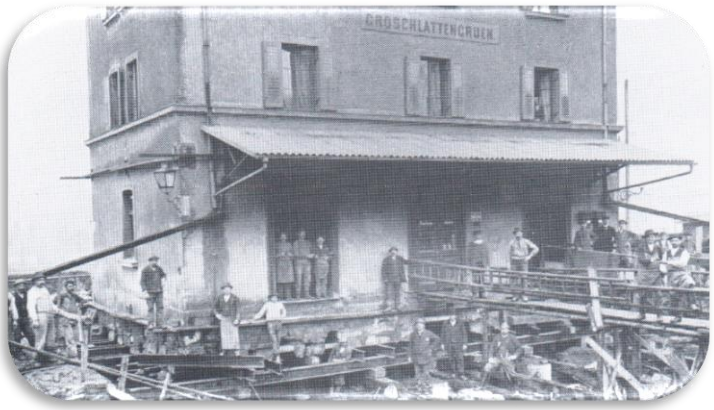
Bahnhof Weiden/Opf.

Aufnahme: W.Salberg

Weiter geht es entlang der Naab durch den Steinwald über Windischeschenbach und Wiesau nach Marktredwitz. Auf diesem Streckenabschnitt zweigten früher vier Nebenstrecken ab, nämlich in Neustadt/Waldnaab die Strecke nach Eslarn, in Reuth die Strecke nach Erbendorf und in Wiesau die Strecken nach Bärnau und nach Waldsassen. In Marktredwitz mündet noch heute die Linie aus Eger/CZ ein. Anschließend geht es weiter in Richtung Oberkotzau bzw. Hof. Ein interessanter Bahnhof wird im Laufe der Strecke noch passiert, nämlich der von Pechbrunn, welcher früher Groschlattengrün hieß und schon seit 1882 besteht. Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der Strecke stand der Bahnhof plötzlich im Wege. Weil aber der Bahnbetrieb weiterlaufen musste, entschloss man sich, den störenden und ca. 500 Tonnen schweren Bahnhof kurzerhand etwas anzuheben und am 31.10.1890 um etwa 10 Meter zu verschieben. Der Betrieb und auch das Leben der Bewohner lief unterdessen ungehindert weiter. Danach hatte das Gebäude seinen neuen Platz erreicht, an dem es noch heut steht und die Pechbrunner hatten ihren "verrückten" Bahnhof Groschlattengrün.

Der „verrrückte Bahnhof" Groschlattengrün – heute Pechbrunn.

Quelle:
Zeitler, Eisenbahn Ndb. u. Opf.



Der Rest der Strecke verläuft über den Abzweigungsbahnhof Oberkotzau, in welchem die Strecke von Bamberg und Kulmbach über Neuenmarkt-Wirsberg auf der "Schiefen Ebene" her kommend in die Strecke von Regensburg einmündet. Nun sind es nur noch wenige Kilometer bis Hof.
Der Hauptbahnhof in Hof hat von jeher eine überregionale Bedeutung mit seiner Lage am Schnittpunkt der Sachsen-Franken-Magistrale Dresden-Hof-Nürnberg und der Stecke München-Regensburg-Hof-Leipzig. Er wurde 1880 eröffnet und war Gemeinschaftsbahnhof zwischen der bayerischen und sächsischen Staatsbahn. Von 1945 bis 1990 war er Grenzbahnhof zwischen der DDR und der BRD, seit 1990 fließt der Verkehr wieder grenzenlos. Als Nebenbahnen zweigt hier noch die nach Bad Steben ab. Aus Richtung Regensburg kommend mutet das Bahnhofsareal etwas ungewöhnlich an, wurde doch der gesamt Gleisbereich im Zuge der Elektrifizierung von Plauen/Sachsen her kommend mit Fahrdraht überspannt.

Hof HBf
Zusammentreffen von 6 Strecken (Nürnberg, Bamberg, Eger, Bad Steben, Dresden/Leipzig, Regensburg) und 5 Bahngesellschaften (Länderbahn, Erfurter Bahn, DB Regio, Agilis, ab Juni 2016: Mitteldeutsche RegioBahn)

Aufnahme: B.Heinrich

Auf einigen Streckenabschnitten ist die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h zugelassen, was man während der Fahrt besonders im Bereich des Fichtelgebirges erleben kann, wenn sich der Zug in den Bereichen des bogenschnellen Betriebes entsprechend in die Kurve legt.
Auch wenn im Süden bis Regensburg und im Norden von Plauen kommend bis Hof E-Loks auf den elektrifizierten Strecken verkehren, ist die Relation Regensburg-Hof nach wie vor auf Diesel-Traktion angewiesen, was zu zeitraubenden Traktionswechseln führt. Auch wenn immer wieder von einer Elektrifizierung der Linie die Rede ist - die Gesamtkosten sollen sich auf knapp 500 Millionen belaufen - wird es sicher noch Jahre dauern, bis alles in die Tat umgesetzt sein wird. Besonders störend zeigt sich die fehlende Elektrifizierung beim Güterverkehr, gehört doch der nordbayerische Raum bis nach Regensburg trotz seiner Entfernung immer noch zum Bereich des Hafen-Hinterlandes der Ostsee-Häfen, welche über diese Bahnstrecke und weiter durch Österreich auch eine direkte Anbindung ans Mittelmeer im Hafen von Triest von Italien haben.
Wie bereits erwähnt, dauert die Fahrt von München nach Prag derzeit circa sechs Stunden, weil die Züge zweimal die Fahrtrichtung ändern müssen - was jedes Mal mit einem Lokwechsel verbunden ist - und weil die Bahnstrecke zumindest ab Schwandorf in Richtung Osten bei weitem nicht dem Standard entspricht, der für eine Verbindung zweier Metropolen erforderlich wäre. Aus diesem Grund wurde eine Initiative ostbayerischer Städte und Gemeinden gegründet, welche den Namen "Donau-Moldau-Bahn" trägt und die eine Schnellfahrverbindung zwischen diesen beiden Städten fordert. Auch wenn die Züge derzeit von Prag bis zur Landesgrenze als Expresszug (EX), ja sogar als EuroCity (EC) laufen, verkehren diese dann von dort bis München nur noch als Regionalzug, betrieben unter der Bezeichnung "alex" von der Länderbahn. Aus Kostengründen wurde die Neubaustrecke zwischen Regensburg-Wutzlhofen und Roding verworfen, dafür aber ein Neu- und Ausbau der bestehenden Strecke zwischen Schwandorf vorgeschlagen. Eine neue Verbindungsspanne soll den Fahrtrichtungswechsel in Schwandorf erübrigen. Nach Fertigstellung sollen zwischen München und Prag täglich acht ICE-Verbindungen angeboten werden, eine Verwirklichung dieses Projektes war für 2030 angedacht. Nach neuesten Erkenntnissen ist dieses Projekt inzwischen wieder verworfen worden.
Geplant ist auch eine Reaktivierung des seit 1984 geschlossenen Bahnhofs "Walhallastraße" in Regensburg. Da man hier mit über 1000 Benutzern täglich rechnet, sollen die Regionalzüge den neuen Haltepunkt, welcher aber etwas südlich des bestehenden Bahnhofs entstehen soll, stündlich bedienen. Ob und wann dieses Vorhaben jedoch realisiert werden kann, steht derzeit noch in den Sternen.
In etwas näherer Zukunft soll jedoch der Neubau der inzwischen vollkommen veralteten Brücke in der Donaustaufer Straße erfolgen. Kreuzte hier doch seinerzeit die so genannte "Walhallabahn" nach Donaustauf bzw. Wörth die Hauptbahnstrecke. Die besagte Brücke befindet sich noch heute im Zustand wie zu Zeiten des Betriebs auf der Walhallabahn.

Historischer Fernverkehr:
Früher hatte die gesamte Strecke noch eine große internationale Bedeutung, verkehrte hier doch im Jahre 1914 noch der legendäre D 125 zwischen Rom und Breslau oder in den 1930er-Jahren auch der D 156 zwischen Berlin und Wien-West. Auch in den 1970er-Jahren fuhren hier noch internationale Züge durch, wie z.B. der D 408/409 von Rostock nach München oder der D 308/309 "Ostsee-Express" von Malmö/Kopenhagen nach München.

Regionalverkehr:
Der Fernverkehr wurde inzwischen vollkommen eingestellt, deshalb findet hier nur noch ein - wenn auch sehr ausgeprägter - Regionalverkehr statt, welcher parallel von der Deutschen Bahn AG, als auch von der Länderbahn mit dem "alex" betrieben wird. Die DB setzt hier hauptsächlich nur noch den Dieseltriebwagen 612 (Regioswinger) ein, der alex besteht aus den bereits von der Strecke München-Regensburg her bekannten lokbespannten Zügen, welche hier im nicht elektrifizierten Bereich ausnahmslos von der Diesellok BR 223 "Herkules" gezogen werden. Ein weiter Anbieter ist hier noch die Vogtlandbahn, welche den Betrieb mit den bekannten "Desiro"-Triebwagen aufrecht hält, diese sind mittlerweile fast vollständig von den neuen LINT-Triebwagen der Oberpfalzbahn abgelöst.

Bild oben links:
Alex mit 223 065 auf der Hafenbrücke Regensburg.

Bild oben rechts:
Neigetechniktriebzug Baureihe 612 bei Wutzlhofen.

Bild Mitte:
Die Ablösung der Vogtlandbahndesiros, Triebzug 648 (1648) der Oberpfalzbahn beim Abzweig Hafenbrücke.

Bild links unten:
Lange Jahre der Nahverkehrszug zwischen Regensburg und Hof, 642(Desiro) der Vogtlandbahn.

Aufnahmen: W.Salberg+B.Heinrich

Quellenangaben:
Bufe Siegfried: Hauptbahn München-Regensburg
DB-Flyer Magnetschnellbahn Bayern
Dollhofer Josef: Feuerross und Flügelrad in Ostbayern
Laabertalbahn: Flyer 2005
Mittelbayerische Zeitung v. 12.08.2005: "Thomas Mann und das Zugunglück
RSWE: Eisenbahnknoten Regensburg
RSWE: Eisenbahnen in Regensburg
Wikipedia
Zeitler Walther: Eisenbahnen in der Oberpfalz

Der Buchtipp
von Franziskus Müller

Deutsche Schmalspurbahnen - Anschluss an die große weite Welt

In einem ca. 160 Seiten umfassenden Buch können natürlich nicht alle deutschen Schmalspurbahnen erschöpfend behandelt werden. Dies ist auch nicht das Ziel dieses Buches, es stellt vielmehr eine gelungene Einführung in dieses Thema dar. Nach einer grundsätzlichen Erklärung zu Kleinbahnen und Schmalspurbahnen und zur Entstehung und Bedeutung dieser Bahnen werden anschließend auch technische Besonderheiten zum Fahrweg erläutert. In einem weiteren Kapitel werden die wichtigsten Lokomotiven und Triebwagen vorgestellt. Anhand der vielen, großteils farbigen Bilder wird dem Leser ein Eindruck über die Vielfalt dieser Fahrzeuge, vom kleinen Zweikuppler bis zur großen VII k vermittelt, auch die Diesel- und Elektrotraktion sind vertreten. Ein weiteres Kapitel widmet sich den Wagen, eigentlich ein unerschöpfliches Thema für sich, und geht auch auf die verschiedenen Bremstechniken der Schmalspurbahnen ein.
Das vorliegende Buch ist eine überarbeitete Neuauflage des 1994 erschienen Buchs „Schmalspurbahnen in Deutschland". Damals waren die Zukunftsaussichten für die Schmalspurbahnen eher schwarz. Die Befürchtungen Reiner Preuß´, dass die Zeit dieser Bahnen abgelaufen ist, haben sich glücklicherweise nicht voll bestätigt, auch wenn Bahnreform und Privatisierung das Gesicht des Bahnwesens stark verändert haben.
Die 1994 vorhandenen Bahnen sind zum größten Teil noch im Betrieb, zum Teil auch museal reaktiviert. Im Kapitel „ Was ist geblieben" werden die aktuell noch existierenden, im öffentlichen Verkehr betriebenen Bahnen vorgestellt, in einem weiteren die Museumsbahnen, gute Anregungen für die nächste Urlaubsreise!
Schmalspurbahnen sind für viele Eisenbahn- und Modelleisenbahnfreunde eher ein weißer Fleck auf der Eisenbahnlandkarte: Zu speziell, kein imponierender Hauptbahnbetrieb mit glamourösen Fernschnellzug-Garnituren, keine ellenlangen Güterzüge, zudem meist auch nicht gerade vor der heimatlichen Haustür gelegen. Auch das Angebot im Fachhandel ist meist eher dürftig. Wie wir bei Ausstellungen immer wieder feststellen, besteht meist auch keine klare Vorstellung über den Unterschied zwischen Maßstab und Spurweite. Dabei haben Schmalspurbahnen ein erhebliches Suchtpotential, wie der Autor dieser Zeilen selbst erfahren hat, sowohl im Modell wie auch im Original. Dieses Buch ist eine gute „Einstiegsdroge" in diese gesundheitlich unbedenkliche Sucht!
Neu im Vereinsarchiv!

Reiner Preuß
Deutsche Schmalspurbahnen - Anschluss an die große weite Welt

ISBN: 978-3-613-71502-8
Titel-Nr.: 71502
Einband: gebunden
Seitenzahl: 160
Abbildungen: 32 s/w Bilder & 136 Farbbilder & 2 Zeichnungen
Format: 230mm x 265mm
Erschienen: 05/2015
Preis: 29.90 €