

# ***Flügelrad***

---

**Herbst**

**November 2016**

---

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



## **Serie**

**Die Hauptbahn Regensburg - Ulm  
von Wolfram Salberg**

## **Zug-Portrait**

**Der Henschel-Wegmann-Zug**

## **Verein**

**Umzug der Vereinsfahrzeuge ins Zwischenquartier**

**Die Vereinszeitschrift der**

---

**Postfach 120 403 93026 Regensburg  
[www.rswe.de](http://www.rswe.de)**

 **RSWE e.V.**

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

## Inhalt

<hr/>	
Verein	
<hr/>	
<b>Termine</b>	<b>3</b>
<b>Vereinsnachrichten:</b>	<b>4-13</b>
<hr/>	
Serie	
<hr/>	
<b>Fahrzeugportrait</b> <b><i>Der Henschel-Wegmann-Zug</i></b>	<b>24-28</b>
von Wolfram Salberg	
<b>Stecken-Portrait</b> <b><i>Die Hauptbahn</i></b> <b><i>Regensburg-Ulm</i></b>	<b>18-23</b>
von Wolfram Salberg	
<hr/>	
Service	
<hr/>	
<b>Neu im Archiv</b>	<b>3</b>
<b>Presse</b>	<b>14-17</b>

## Impressum

### Herausgeber:

Regensburger Straßenbahn-, Walhalla-  
bahn- und Eisenbahnfreunde e.V.  
RSWE e.V.  
Postfach 120403 93026 Regensburg  
[www.RSWE.de](http://www.RSWE.de)  
[info@rswe.de](mailto:info@rswe.de)

### Redaktion:

Bernd Heinrich  
Wolfram Salberg

### Weitere Mitarbeiter:

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

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

Das Flügelrad kann auch über unsere Homepage  
[www.RSWE.de](http://www.RSWE.de) als pdf-Datei heruntergeladen  
werden.

Die nächste Flügelrad-Ausgabe erscheint **voraus-  
sichtlich** im März. Abgabeschluss für Artikel, ist der  
01. Februar 2017.

Artikel für diese Zeitung können als Word-Datei un-  
ter: [b.heinrich-regensburg@t-online.de](mailto:b.heinrich-regensburg@t-online.de) direkt zuge-  
schickt werden.

**Liebe Leser,**  
**Wir freuen uns das Flügelrad Herbst 2016 an Euch auszuliefern. Insbesondere da wir unsere Ankündigung, Oktober 2016, auch dieses Mal fast einhalten konnten. Wir haben versucht wieder viele Informationen rein zu packen, vor allem über unser Vereinsleben.**  
**Viel Spaß beim Lesen wünscht Bernd Heinrich, Redaktion**

### Titelbild:

Am 24. Juli 2016 war der VT 98 der Passauer Eisenbahnfreunde bei Wutzlhofen Richtung Regensburg unterwegs. Das Bild entstand kurz nach einem sommerlichen Regenguß  
Aufnahme: B. Heinrich



**Termine**.....Stand: 02.11.2016

Datum	Uhrzeit	Veranstaltung	Ort
11.11.2016	19:00	<b>Novembertreff:</b> Das DB-Museum Koblenz-Lutzel und das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen Referent: W.Salberg	Vereinsheim
18.11.2016	19:00	<b>Mitgliederversammlung mit Neuwahlen</b>	Vereinsheim
08.12.2016	19:00	<b>Weihnachtsfeier</b>	Gasthof Stocker, Obertraubling
13.01.2017	19:00	<b>Januartreff:</b> Bilder des Jahres 2016 Referent: B.Heinrich	Vereinsheim
10.02.2017	19:00	<b>Februartreff:</b> Die Modellbahn-Neuheiten der Spielwarenmesse 2017, Referent: B.Heinrich	Vereinsheim
10.03.2017	19:00	<b>Märztreff:</b> Das AW München-Freimann, Referent: H.Raab	Vereinsheim
18.03.2017	16:00	<b>Aufbau 42. Modellbahnbörse</b>	ESV Halle
19.03.2017	10:00	<b>42. Regensburger Modellbahnbörse</b>	ESV Halle
14.04.2017	19:00	<b>Apriltreff:</b> Aktuelle Digitale Steuerungen für die Modellbahn, Referent: B.Heinrich	Vereinsheim

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 VT 10.5
- Bahn-Epoche (Sommer 2016) - 25 Jahre ICEexpress-ICEemotion-ICEpoche
- Baureihe 101
- Baureihe152
- Deutsche Kriegslokomotiven
- Die letzten Altbaueloks der DB Band 1
- 100 Jahre Elektrolokomotiven
- ICE: Geschichte - Technik - Einsatz
- Diesel-Giganten - Deutsche Groß-Dieselloks im Wandel der Zeit
- Die Baureihe E 10 (2. Auflage 2016)
- Die Baureihe 96
- Die Baureihe 61 und der Henschel-Wegmann-Zug
- Eisenbahn-Journal Spezial 02/16: V 90
- Digitalisierung von Modellbahnen
- MIBA-Report Dienstfahrzeuge (2) - Bahndienst-Güterwagen
- MIBA-Report Offene Selbstentladewagen
- DVD: Das Öchsle dampft
- DVD: E 69 05 - einst und jetzt
- DVD: BR 44 1093

Dazu die laufenden Ausgaben der von uns abonnierten Monatszeitungen der MIBA, des Eisenbahn-Kuriers und modellbahn-digital. Außerdem bekommen wir seit kurzem von einem Vereinskameraden monatlich den ModellEisenBahner für das Archiv.

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

..... Nachrichten.....

Zusammengestellt von Wolfram Salberg

**Wir haben wieder ein Vereinsheim!**

Seit dem 01.05. haben wir endlich wieder ein **Vereinsheim**. Es befindet sich in Regensburg in der Donaulände 20a. Es handelt sich um Räume im Untergeschoß des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft 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 musste, einen weiteren Raum, einen Abstellraum, einen Flur, sowie Küche und WC.

**Erster Arbeitseinsatz** (Thomas, Jürgen, Wolfram), 11.05.16 „Mauerfall“



**Arbeitseinsatz 20.05.2016** (Hans N., Bernd, Eberhard, Christian), Verspachteln unzähliger Löcher, elektrische Anlage auf Vordermann bringen, Wände zum streichen vorbereiten





**Arbeitseinsatz 27.05.2016** (Petra, Lothar, Georg, Bernd, Eberhard, Christian, Hans R., Wolfram), Wände abschleifen und streichen, Jalousien anbringen, Fenster und Fußboden reinigen



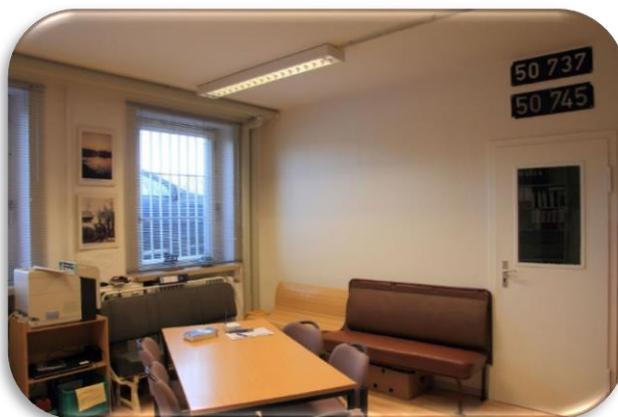


**Arbeitseinsatz 03.+04.06.2016** (Bernd, Christian, Hans R., Wolfram), Regalaufbau, Bilder, Möbel



Im neuen Vereinsheim steht die **Vereinsbibliothek** wieder für alle Mitglieder zur Verfügung, ein Großteil des Archivs bleibt jedoch aus Platzgründen vorerst eingelagert.

# Verein



Mittlerweile ist unser Vereinsheim voll einsatzbereit. Innerhalb von zwei Monaten ist es uns, mit vereinten Kräften, gelungen da einiges aus dem Boden zu stampfen. Sämtliche technische Einrichtungen wie Küche (Kühlschränke, Spülmaschine etc.), Beamer (in Deckenhalterung), PC, Drucker, Kopierer und sogar ein Teil der modularen H0 Modellbahn stehen wieder zu Verfügung. Alle Vitrienen hängen, sind bestückt und beleuchtet. Die ersten Vorträge haben bereits stattgefunden und auch das erste Spur 0-Treffen fand bereits statt. Somit sind alle Voraussetzungen gegeben das Vereinsleben wieder zu entfalten. Es liegt nun an euch dies mit Leben zu füllen!  
Übrigens, wer noch einen Schlüssel benötigt, bitte mit Wolfram Salberg in Verbindung setzen.

## Fahrzeugumsetzaktion in mehreren Etappen

Ungefähr 15 Jahre lang war unser Verein Mieter des Stellwerkgebäudes im Regensburger Hafen, doch gegen Ende des vergangenen Jahres erhielten wir von der Verwaltung der Bayernhafen AG die schlechte Nachricht, dass wir das Stellwerk im Laufe des Frühjahrs endgültig räumen müssen, weil es demnächst angerissen werden soll, um Platz zu machen für den Neubau von Gleisanlagen in diesem Bereich. Die Nachricht traf uns natürlich hart, galt es doch, die in der Kanzel eingelagerten Modellbahnmodule, das umfangreiche Archiv und auch die bestens eingerichtete Werkstatt an andere Orte zu transportieren.

Das größte Problem war jedoch, die inzwischen recht angewachsene Sammlung an Großfahrzeugen irgendwo unterzubringen. Lange war alles ziemlich aussichtslos und wir dachten schon an eine komplette Auflösung der Sammlung, was natürlich einen Totalschlag in Form von Verkauf und auch Verschrottung zur Folge gehabt hätte. Sowohl in der Ausgabe vom 05.01.2016 der Mittelbayerischen Zeitung, zeitgleich auch im Wochenblatt, als auch in den einschlägigen Eisenbahn- bzw. Modellbahnzeitschriften waren Artikel zu lesen, die über unsere prekäre Situation berichteten. Neben einigen vollkommen unbrauchbaren Vorschlägen, kamen auch einige interessante Ratschläge und man merkte, dass auch die Bevölkerung und natürlich in erster Linie "Gleichgesinnte" sich um unsere interessante Sammlung sorgten.

In einer außerordentlichen Mitgliederversammlung am 22.01.2016 wurde eine Bestandsbereinigung beschlossen, welche vorsah, einige weniger interessante Fahrzeuge abzugeben, die nicht in unser geplantes Museumskonzept passen. Glücklicherweise musste keines der Fahrzeuge verschrottet werden.

Abgegeben wurden im Einzelnen:

- Der Wagenkasten des historischen Lokbahnwagens Bay Cl 05 und der Flachwagen H 10 an die Sammlung Vetter in Osterhofen
- Der Schwerkleinwagen KlV 53 an einen Interessenten in Nordwest-Deutschland
- Der Messwagen KlV 60 an einen weiteren Interessenten in Nordwest-Deutschland
- Die Kaelble-Zugmaschine und der Culemeyer-Straßenroller an die IG 3-Seen-Bahn in Seebrugg im Schwarzwald

Abgegeben werden sollen noch die drei Umbauwagen, der Güterwagen Glms 207 und die Köf 323 646, welche alle an die Steigerwaldbahn überführt werden sollen. Derzeit stehen diese jedoch immer noch abholbereit auf einem gesonderten Abstellgleis im Hafen.

Ungewiss ist der Verbleib des Schienenkrans, möglicherweise wird ihm als einziges Fahrzeug die Verschrottung drohen.

Zeitweise war auch die Verlegung der verbleibenden Fahrzeuge in das Gelände der ehemaligen Munitionsniederlage Schierling und auch ins ehemalige Betriebswerk an der Kumpfmühler Brücke in Regensburg im Gespräch, was sich aber alles dann aus verschiedenen Gründen zerschlagen hatte. Durch Vermittlung eines Vereinskameraden konnte aber doch noch ein Grundstück gefunden werden, welches zufällig in unmittelbarer Nähe des bisherigen Vereinsgeländes liegt und das wir umgehend - wenn auch zu einem respektablen Preis! - sofort anmieten konnten.

Nun hatten wir die Aufgabe, die Großfahrzeuge in mehreren Etappen vom bisherigen Vereinsgelände im Hafen zu diesem Lagerplatz umzusetzen, was jedes Mal eine logistische Meisterleistung war und neben mehreren Tiefladefahrzeugen auch zwei große Autokrane erforderlich machte.

Die erste Aktion fand bei ziemlicher Kälte am 05.02.2016 statt. An diesem Tag wurden die Deutz A2L 514 "Rödi" und die Kö 204, der halbe Wagenkasten des Walhallabahn-Waggons und die Handhebel-Draisine umgesetzt.

Der nächste Teil der Räumungsaktion war dann am 12.03.2016 und diesmal waren die Güterwagen G 10, G 02, OM 12, SGN 64 und SGN 65 an der Reihe, weiter der ganze Wagenkasten des Walhallabahn-Waggons, der KlV 51, der Handwagen und die Deutz KS 55 "Schrottag".

Der vorerst letzte Teil der Räumaktion war dann am 02.06.2016, hier galt es zuerst einmal die auf den hinteren Abstellgleisen stehenden Fahrzeuge hervorzuholen, damit sie am 03.06.2016 dann entsprechend an den Süd-Kai des Osthafens gebracht werden können, um von dort dann per Tieflader auf den in nächster Nähe gelegenen Lagerplatz gebracht zu werden.

Gleichzeitig wurden die drei Umbauwagen, der Glms 207, die Köf 323 646 und der KlV 60 zu einem kleinen Sonderzug zusammengestellt und auf das schon angesprochene Abstellgleis im Hafen rangiert.

Am 03.06.2016 fand dann - trotz fast schon Sommer- bei ziemlich unwirtlichem und nebligem Wetter die vorerst letzte Umsetzung statt. Diesmal waren der Güterwagen GIm 203, der Kokswagen, der Kesselwagen, die Akku-Lok Ks1 und die Gmeinder 5371-1965 RFC-Lok an der Reihe.

Eigentlich wären die Hafen-Lok V 40, die Henschel-Südzucker-Lok, die Dampfspeicher-Lok und die "Büchl"-Köf ebenfalls noch umzusetzen gewesen, allerdings hatte uns ein in der Nachbarschaft befindliches Autohaus einen Strich durch die Rechnung gemacht, indem man an der Rückseite des Werkstattgebäudes ein Gerüst hatte aufstellen lassen, an welchem unsere Fahrzeuge nicht dran vorbei kamen. Deshalb stehen diese Fahrzeuge - zusammen mit dem Schienenkran - derzeit immer noch auf dem Abstellgleis im Hafen und warten, irgendwann doch noch umgesetzt zu werden.

*Eine kleine Auswahl an aussagekräftigen Fotos soll hier nun einen Eindruck verschaffen, welchen Aufwand die jeweiligen Umsetzaktionen erforderlich machten.*

## Umsetzaktion 05.02.2016





**Umsetzaktion 12.03.2016**





Umsetzaktion 02.+03.06.2016





Alle hier gezeigten Fotos stammen von Vereinsmitgliedern, deshalb wurde mit deren Einverständnis auf eine entsprechende Quellenangabe verzichtet.

### **Noch ein Hinweis**

Anlässlich des Auszugs aus dem Hafengebiet und den damit verbundenen der ganzen Umsetzaktionen wurde von Wolfram Salberg und Christian W. ("Guggi") ein gesondertes Werk und vielen Bildern mit dem Titel "Servus Hafen" verfasst, welches im Vereinsarchiv aufliegt.

# Presse- und Nachrichtenspiegel aus der Bahnwelt

zusammengestellt von Wolfram Salberg + Bernd Heinrich

Sonderfahrt DB Museum 111 001 mit TEE nach Regensburg am 24.07.2016



111 001 mit der ersten Fahrt durch-  
eilt den Bahnhof Etterzhausen um  
kurze Zeit später ihr Ziel Regensburg  
Hbf zu erreichen.

Aufnahmen: B.Heinrich

111 001 auf der zwei-  
ten Tour in Regensburg  
Hbf

Aufnahme: W.Salberg





Da im Hbf nicht genügend Platz war, fuhr die Garnitur leer nach Regensburg Ost zum Umfahren und um auf die Rückfahrt zu warten.

Aufnahmen: B.Heinrich



### **LINT Triebwagen der Oberpfalzbahn nun voll im Einsatz**



Die Dieseltriebwagen der Oberpfalzbahn, Bauart LINT von Alstom, sind nun auch bei uns voll im Einsatz. Sie kommen auf den Strecken Regensburg-Marktredwitz und Hof-Selb-Eger-Marktredwitz zum Einsatz. Hier bei Wutzlhofen

Aufnahmen: B.Heinrich

## Neue Fahrzeuge im Freigelände des DB-Museums Nürnberg

Das DB-Museum in Nürnberg hat am Wochenende 23./24.04.2016 seine Ausstellung historischer Schienenfahrzeuge im Außengelände erweitert. Das älteste Eisenbahnmuseum der Welt zeigt auf seinem Freigelände nun fünf weitere bedeutsame Schienenfahrzeuge der deutschen Eisenbahngeschichte - einige davon werden das erste Mal in Nürnberg ausgestellt.

Alle Lokomotiven stammen aus der historischen Fahrzeugsammlung des DB-Museums. Neben den Elektrolokomotiven **103 224** (Krauss-Maffei/Siemens 1973/19637, letzter Standort DDM Neuenmarkt-Wirsberg), **E 44 001** (Wismar/SSW 1930/2744, zuletzt im Depot Lichtenfels abgestellt) und **110 002** (Krupp/BBC 1953/2527, ebenfalls zuletzt in Lichtenfels abgestellt), kamen auch die Diesellokomotiven **280 005** (Krauss-Maffei 1952/17720, ex V 80 005) sowie **218 217** (Krupp 1973/5321, letzter Standort DB-Museum Koblenz) ins DB-Museum nach Nürnberg.

Dabei dürfte speziell die 280 005 auf das Interesse der Eisenbahnfreunde stoßen, wurde die Lok doch im Jahr 1978 ausgemustert, aufgearbeitet und an eine italienische Schienenfahrzeughandlung in Udine verkauft. Die Firma setzte die Lok in der Region Bari und ab 1999 bei Rom ein.

Nachdem bei dem Grossbrand im Lokschuppen Nürnberg-Gostenhof im Oktober 2005 die DB-Museumslok V 80 002 ein Opfer der Flammen wurde, erwarb das DB-Museum im Jahr 2008 als Ersatzlokomotive die V 80 005 und ließ sie im Dampfloswerk Meiningen aufarbeiten. Die Lok war bereits seit Mai 2013 in die Fahrzeugsammlung in Nürnberg integriert, wurde dann aber wieder aus der Präsentation in der Fahrzeughalle genommen.



103 224 als klassische Vertreterin der langen Version.

110 002 als Vertreterin der Anfänge der Einheitseloks

Aufnahmen:  
Lokrundschau.de  
Bundesbahnzeit.de





144 001 als Prototyp der ersten deutschen Drehgestellkomotive

218 217 als Exponat für DIE Diesellok schlechthin. Leider nicht mehr in Beige/Rot

Aufnahmen:  
Startbilder.de  
DB Museum



Als erste dieselhydraulische DB Maschine hat sie einfach ein Denkmal verdient  
Die äußerlich aufgearbeitete V 80 005 im DB Museum

Aufnahme:  
DB Museum

## "Bahnstrecken", Teil 3: Hauptstrecke Regensburg - Ulm: von Wolfram Salberg

Die Bahnstrecke, welche auch wegen ihrer Streckenführung meist parallel zur Donau auch als "Donaubahn" bezeichnet wird und insgesamt 171,4 Kilometer lang ist, führt von Regensburg ausgehend über Ingolstadt, wo sie die Hauptstrecke München-Nürnberg im Bahnhofsbereich kreuzt, weiter über Donauwörth nach Neuoffingen, wo sie in die Hauptstrecke München-Stuttgart einmündet und sich diese Trasse dann bis Ulm teilt. Sie ist bis Neuoffingen eine durchgehend eingleisige, aber inzwischen elektrifizierte Hauptstrecke. Im Laufe der Strecke führt sie von der Oberpfalz aus durch Niederbayern und Oberbayern bis am Ende ins Württembergische.

Die Streckenführung geht auf Forderungen der Militärs zurück, eine Eisenbahnverbindung südlich der Donau von Regensburg bis Neu-Ulm zur Verbindung der an der Donau gelegenen strategischen Punkte zu erreichen. Der wichtigste Punkt war damals Ingolstadt, damals die stärkste Festung Bayerns.

Im Gesetzesentwurf von 1868 war noch eine Streckenführung über Kelheim vorgesehen, welche jedoch wegen der erforderlichen 2 Tunneln aus Kostengründen verworfen wurde.

Die Bahnstrecke verlässt der Regensburger Hauptbahnhof in westlicher Richtung und verläuft entlang des ehemaligen Regensburger Güterbahnhofs bis auf Höhe des Bahnhofs Prüfening zusammen mit der Hauptstrecke nach Nürnberg, um diese dann nach dem Haltepunkt Regensburg-Prüfening in einem leichten Bogen zu verlassen und sie kurz darauf in Richtung Südwesten zu unterqueren. Gleich danach wird die Donau auf der so genannten Sinzinger Eisenbahnbrücke, welche ursprünglich für ein zweites Gleis ausgelegt wurde, überquert.



Hauptbahnhof, westlicher Ausfahrtsbereich



(ehemaliges) Bahnbetriebswerk Regensburg

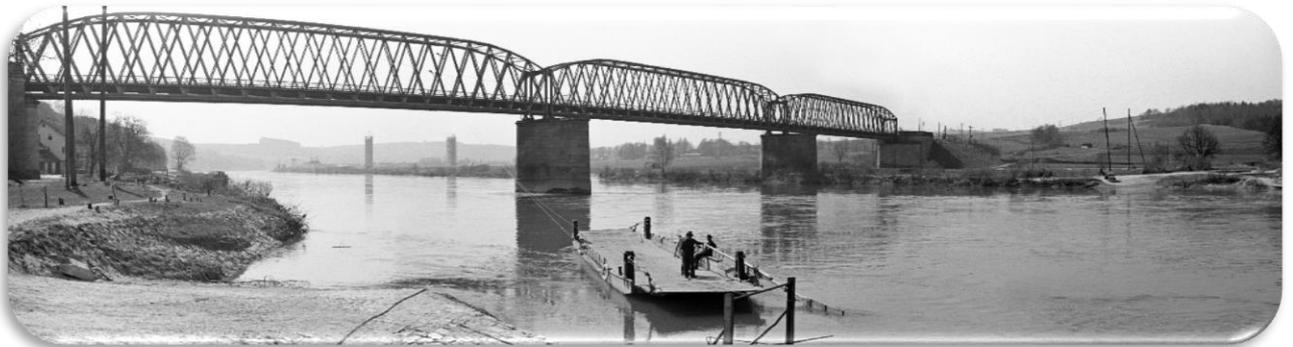


Bahnhof Prüfening um 1900



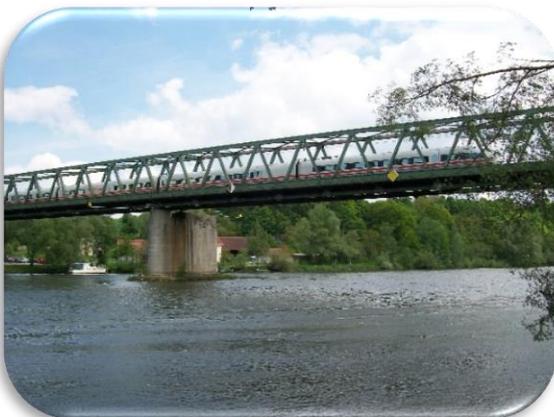
Bahnhof Prüfening heute

## Serie



Bilder vom Bau der Großprüfener Eisenbahnbrücke und der Brücke in den 1930er Jahren  
Aufnahmen: Archiv RSWE e.v.

Ein Highlight auf der Donautalbahn war es im Frühjahr des Jahres 2010, als wegen der aufgrund der Sprengung des zwischen Mariaort und Etterzhausen bei Kilometer "8" gelegenen kleinsten Tunnels des deutschen Bahnnetzes internationale Fernzüge über diese Strecke über Ingolstadt umgeleitet worden sind. Danach schwenkt die Strecke in einem weiten Bogen in den ersten Bahnhof auf der Strecke namens Sinzing, ein.



ICE Dortmund Wien als Umleiter  
Aufnahme: W.Salberg



RE Regensburg-Ulm  
Aufnahme: fotostelle.de

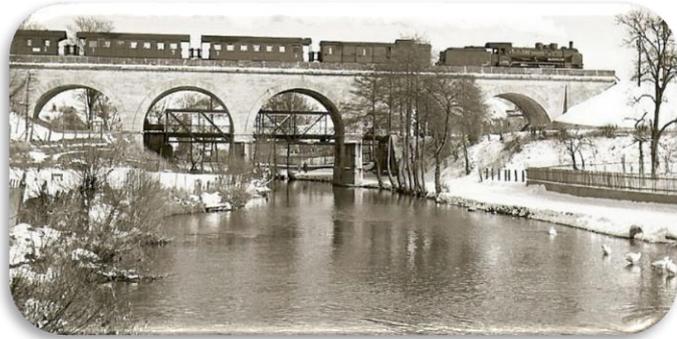
Der heutige Bahnhof Sinzing liegt um einiges nördlicher und vom Ortskern entfernt als der alte Bahnhof, von welchem früher die Lokalbahn nach Alling abzweigte. Die Strecke nach Alling war einst als eine der kürzesten Nebenbahnstrecken in Bayern bekannt. Der anfängliche Andrang durch den Ausflugsverkehr war mit dem stärker werdenden Individualverkehr rückläufig und so wurde der Personenverkehr auf der Nebenbahn, welche ursprünglich nur wegen der am Endpunkt befindlichen Papierfabrik eingerichtet wurde, schon

## Serie

1967 eingestellt. Mit dem Niedergang der Industriebetriebe entlang der Nebenstrecke war dann auch 1985 das endgültige Aus gekommen. Heute verläuft auf der ehemaligen Trasse durch das Tal der Schwarzen Laber ein Radweg, dessen Namensgeber Friedrich Pustet hatte mit seinen Papierfabriken wohl den größten Anteil am Verkehrsaufkommen der Strecke. Den Bezug zur einstigen Eisenbahn möchten die Regensburger Eisenbahnfreunde RSWE e.V. wieder herstellen in Form der Errichtung des "Oberpfälzer Industriebahnmuseums". Die Bahn verlässt Sinzing nach Überqueren der im Ortskern gelegenen Bogenbrücke in südwestlicher Richtung.



Bahnhof Alling um 1900



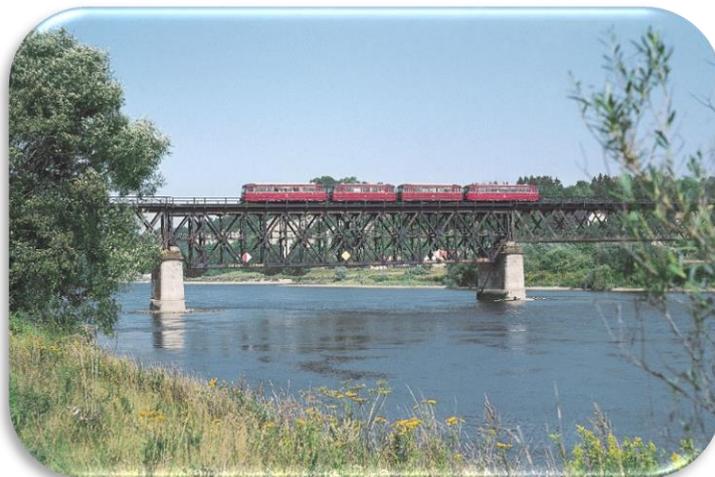
Sinzinger Bogenbrücke

Aufnahmen:Archiv RSWE e.V.

Weiter geht es entlang der Ausläufer des Oberpfälzer Jura über Matting und Gundelshausen, dessen Bahnhof sich inzwischen im Privatbesitz befindet und hervorragend restauriert ist, in Richtung Bad Abbach, dessen Bahnhof einige Kilometer vor den Toren des Marktfleckens liegt. Kurgäste, welche früher mit der Eisenbahn anreisen wollten, hatten da so ihr Problem, um mit ihrem Gepäck zum Kurzentrum zu kommen.



218 mit Eilzug und VT 614 als N nach Kelheim bei Matting 1978. Aufnahmen:G.Haslbeck



Vierteilige VT 798 Garnitur auf der Brücke bei Poikam Aufnahme: G.Haslbeck

## Serie

Kurz nach Gundelshausen und ein kleines Stück vor Bad Abbach überquert die Bahnlinie die Donau bei Poikam auf einer markanten Brücke in stabiler Eisenkonstruktion und ist hier bereits in Niederbayern angekommen. Diese Brücke ist ein gern fotografiertes Motiv, besonders, wenn nicht alltägliche Züge sie überqueren. Sowohl die Sinziger Eisenbahnbrücke, als auch diese hier bei Poikam, wurden am 26.04.1945 - also kurz vor Kriegsende - von der Wehrmacht gesprengt. Sie wurden jedoch schnell wieder behelfsmäßig repariert und bereits im August 1945 war die Strecke wieder komplett befahrbar.

Nach wenigen Kilometern und Durchfahren einer langgezogenen Kurve erreicht man bereits Saal an der Donau. Auch von hier gibt es recht seltene Fotos, als im Frühjahr 2010 die Fernzüge von und nach Süd-Osteuropa über diese Strecke umgeleitet wurden und somit den kleinen Ort Saal durchfuhren.



Umleiter-ICE im Bahnhof Saal/Do. 2010  
Aufnahme: W.Sallberg



Nahverkehrs zug im Bahnhof Kelheim 1976  
Aufnahme: Drehscheibe online

Von Saal an der Donau zweigte früher die Stichstrecke nach Kelheim ab, von der ursprünglichen Trasse ist nur noch ein kleiner Abschnitt erhalten geblieben. Dort findet heute nur noch Güterverkehr zu den Anschlüssen der verschiedenen Industrieunternehmen, an deren Spitze die Chemie Fibres Kelheim und der Kelheimer Binnenhafen an der Donau, statt. Auch wenn es vom ehemaligen Bahnhof Kelheim in die Innenstadt und erst recht zur berühmten Befreiungshalle auf dem Michelsberg ein respektabler Fußmarsch war, so konnten die Kelheimer Bewohner dennoch behaupten, an das Schienennetz angebunden gewesen zu sein.

Auf der Stichstrecke verkehrten 1963 werktags immerhin 16 Zugpaare, ab 1970 fuhren bis zur Stilllegung am 29.05.1988 nur noch 3 Zugpaare für den Berufs- und Schülerverkehr. Die Strecke wurde am Schluss mit der Baureihe VT 614 bedient.

Nach Verlassen des Bahnhofs Saal/Do durchquert die Strecke in einer langgezogenen Biegung die so genannte "Weltenburger Kurve", um danach den inzwischen aufgelassenen Bahnhof Weltenburg-Thaldorf zu durchfahren. Schon nach wenigen Minuten erreicht die Strecke den niederbayerischen Bahnhof Abensberg, von welchem aus man einen schönen Blick auf den neuen Hundertwasser-Turm der Brauerei Kuchlbauer hat. Nach Abensberg geht es über Neustadt/Donau, Münchsmünster, Vohburg und Manching - vorbei an den Ölraffinerien - in Richtung Ingolstadt, in dessen Hauptbahnhof die Strecke in einem weiten nach Norden schwenkenden Bogen einmündet und sich - am Betriebswerk vorbeifahrend - die Trasse mit der aus München kommenden Strecke im Einfahrtsbereich teilt. In Ingolstadt kann man häufig die ICE, welche auf der Neubaustrecke von Nürnberg nach München durchfahren, zu Gesicht bekommen, ebenso wie den München-Nürnberg-Express "MÜNÜX", welcher die gleiche Strecke als Nahverkehrs zug RE mit einer Geschwindigkeit von bis zu 200 km/ befährt und somit von Nürnberg nach München bzw. in umgekehrter Richtung eine Fahrzeit von lediglich 1 3/4 Stunden erreicht. Auf der Weiterfahrt nach Ulm verlässt man den Hauptbahnhof Ingolstadt zuerst in Richtung Süden auf der gleichen Trasse, auf der man von Regensburg kommend in den Bahnhof eingefahren ist. Nach ca. zwei Kilometern schwenkt das Gleis dann annähernd im rechten Winkel nach Westen und führt einige Kilometer wieder als eingleisige Neubaustrecke parallel zur neuen B 16. Einige Zeit später erreicht man Neuburg an der Donau, welches an seinem Wahrzeichen, dem Stadtschloss, erkennbar ist und auf welches man von der Einfahrt in den Bahnhof einen herrlichen Blick hat.

## Nachrichten



Aufnahmen: W. Salberg



Ingolstadt Hbf

Danach geht es weiter - immer in Nähe zur Donau - nach Donauwörth, wo man nach Passieren des Airbus-Helikopterwerkes den Bahnhof erreicht. Der örtliche Bahnhof ist ein markanter Knotenbahnhof, treffen hier doch die Hauptlinie München-Stuttgart, die Donautalbahn Regensburg-Ulm und die Riesbahn über Nördlingen nach Aalen aufeinander.



Bahnhof Donauwörth



Bahnhof Neuoffingen

Von Donauwörth aus geht es - ebenfalls wieder entlang der Donau - über Dillingen und Gundelfingen, vorbei am Kernkraftwerk Gundremmingen, weiter nach Neuoffingen, wo die Bahnlinie in die Hauptstrecke München-Stuttgart einmündet. Aufgrund seiner Verkehrslage ist Neuoffingen ein sogenannter Trennungsbahnhof und weist eine respektable Größe auf. Der Betrieb ist hier seit 1988 eingestellt, in den Nebengebäuden hat jedoch der Eisenbahnverein "Schwaben-Dampf e.V." seinen Sitz, welcher über einen nennenswerten Bestand an historischen Fahrzeugen verfügt.

Ein Kuriosum stellt das Abbiegen eines Zuges, welcher aus Richtung Ulm kommt und in die Strecke nach Donauwörth abzweigen soll, dar, muss er doch einige hundert Meter quasi im Linksverkehr auf dem Gegengleis fahren, um dann entsprechend abbiegen zu können.

Grundsätzlich ist hier das Ende der Donautalbahn, teilt sie sich doch nun die Trasse mit der Hauptstrecke. Heutzutage stellt es kein Problem mehr dar, dass die modernen Nahverkehrszüge - in jüngerer Zeit ausschließlich nur noch Elektrotriebwagen der Bauart ET 440 des privaten Verkehrsunternehmens "agilis" - auf der Hauptstrecke mit den Fernzügen mit Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h mithalten. Altgediente Lokführer erzählen oft noch von ihren Erlebnissen, als sie mit ihrer Diesellok V 100 und ein paar Silberlingen an die Grenze der Leistungsfähigkeit der Diesellok gingen, nur um auf der Hauptstrecke kein Hindernis darzustellen und den Fahrplan einzuhalten. Nach kurzer Zeit erreicht die Strecke Günzburg, wo dann die Bahnlinie ins Allgäu abzweigt. Nun sind es nicht mehr allzu viele Kilometer, bis Neu-Ulm, der letzte Bahnhof in Bayern erreicht wird. Neu-Ulm hatte bis 2007 einen herkömmlichen Bahnhof, welcher jedoch im Rahmen des Projekts "Neu-Ulm 21" dem Erdboden gleichgemacht wurde, um Platz zu machen für die damalige Landesgartenschau. Inzwischen zeigt sich der Bahnhof Neu-Ulm als vollkommen neu gestaltete Anlage in Form eines so genannten Trogbauwerkes.

## Serie

Bei der Weiterfahrt nimmt der Zug gar nicht mehr so richtig Fahrt auf, denn nach wenigen Kilometern ist nach Passieren der Donaubrücke, von welcher man heutzutage leider so gut wie keinen Blick mehr auf die Silhouette der Stadt mit ihrem Münster werfen kann, der Endbahnhof Ulm erreicht.



Neu-Ulm



Endbahnhof Ulm Hbf

Nach Inbetriebnahme der ersten Erdölraffinerien im Raum Ingolstadt zog die Deutsche Bundesbahn die bisher eingesetzten Dampflok zurück und ersetzte sie durch Dieselloks. Die Elektrifizierung der Strecke begann am 24.11.1977 mit der Aufstellung des ersten Fahrleitungsmastens im Bahnhof Thaldorf-Weltenburg. Fertig gestellt wurde die Oberleitung im September 1978 und am 29.09.1978 konnte der elektrische Betrieb aufgenommen werden.

Waren früher im Personenverkehr bis zu Elektrifizierung die verschiedensten Baureihen von Dieselloks eingesetzt, wird dieser heutzutage nur noch von den bereits angesprochenen Elektro-Triebwagen der Baureihe ET 440 des privaten Anbieters "agilis", welcher im Besitz der "Hamburger Hochbahn" ist, abgewickelt. Das Verkehrsunternehmen "agilis" betreibt auch im Raum Regensburg einen S-Bahn-ähnlichen Betrieb im Rahmen des "Regensburger Sterns", welcher hauptsächlich in Ingolstadt endet. Nur wenige Züge - im Sommer auch "Radlzüge" - fahren bis Ulm durch und verkehren hier als so genannte "agilis"-Schnellzüge (as), weil sie nur an den etwas größeren Stationen halten und dadurch die Fahrzeit um ca. eine Dreiviertelstunde verkürzen.

An Güterzügen sind hier in erster Linie Kesselwagen-Ganzzüge anzutreffen, welche einst hauptsächlich mit dem berühmten "Eisenschwein", der E 94, danach aber auch mit Loks der Baureihe 150 und 151 bespannt waren. Heute findet man die unterschiedlichsten Loktypen, alles aber Elektro-Loks und meist sind diese von privaten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen.

### Quellenangaben:

[www.bahnbilder.de](http://www.bahnbilder.de)

[www.bahnrelikte.de](http://www.bahnrelikte.de)

[www.fahrstelle.de](http://www.fahrstelle.de)

Sammlung RSWE

Sammlung Verkehrsmuseum Nürnberg

[www.wikimedia.org](http://www.wikimedia.org)

[www.wikipedia.de](http://www.wikipedia.de)

G.Haslbeck

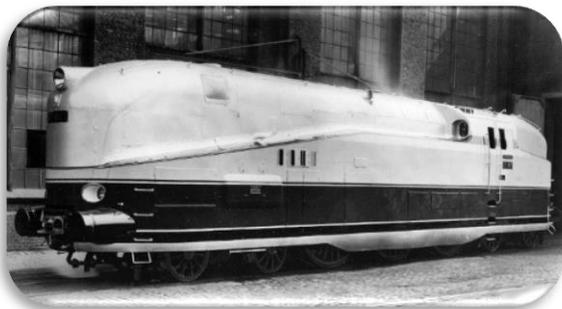
Damit ist der erste Abschnitt der Serie mit den derzeit in Betrieb befindlichen Strecken abgeschlossen. Ab der nächsten Ausgabe folgt der zweite Abschnitt mit den ehemals von Regensburg ausgehenden Strecken.

## Der Henschel-Wegmann-Zug und seine Lokomotive BR 61 von Wolfram Salberg

Anfang der 1930er-Jahre war die Deutsche Reichsbahn (DR) daran interessiert, zwischen den großen deutschen Städten - in erster Linie natürlich von Berlin ausgehend - Schnellverkehrsverbindungen einzurichten. Vorläufer im Jahre 1933 war der damalige Dieseltriebwagen 877, der Prototyp für die Triebwagen SVT 137, welche später unter dem Namen "Fliegender Hamburger" berühmt wurden.

Kostenvergleiche jedoch brachten heraus, dass der Dampfbetrieb gegenüber dem Dieselbetrieb um einiges günstiger war, deshalb wurde die Entwicklung von Dampfzügen favorisiert und es wurde eine Maschine entwickelt, die mit den Leistungen der Dieseltriebwagen mithalten konnte. Das Ergebnis einer Studie von 1933 über einen schnell fahrenden Dampfzug sah eine leichte Heißdampf-Tenderlokomotive mit der Achsfolge 2B1 und einer Stromlinienverkleidung, die mit entsprechendem Wagenmaterial, nämlich einer Doppelwagengarnitur, welche ebenfalls mit Stromlinienverkleidung versehen war, vor. Hinzu kam, dass die beiden Waggons an den Enden abgerundet sein sollten.

Am 10.01.1934 wurde der Entwurf von Vertretern der Firmen Henschel (Lokomotive) und Wegmann (Wagenmaterial) dem Reichsbahn-Referenten Friedrich Fuchs vorgestellt, dieser bestand jedoch daraufhin, dass es ein Zug mit vier vierachsigen Wagen statt des bisherigen Zweiwagenzuges sein sollte. Daraufhin wurde von Henschel eine Tenderlokomotive mit der Achsfolge 2C2 entworfen und der Reichsbahn-Hauptverwaltung vorgelegt, um dann am 28.08.1934 den Bauauftrag erteilt zu bekommen. Die Lok bekam später die Betriebsnummer 61 001.



Am 31.05.1935 erfolgte die Übergabe der Lokomotive, welche damals anfangs für eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h zugelassen war. Die Treibräder, welche über einen Durchmesser von 2.300 Millimetern verfügten, ermöglichten diese hohe Geschwindigkeit.

Zunächst wurde der Henschel-Wegmann-Zug anlässlich des 100-jährigen Jubiläums der Eisenbahn vom 14.07.1935 bis 13.10.1935 auf der Ausstellung in Nürnberg gezeigt.



Anschließend wurde er noch einmal im Henschel-Werk in Kassel aufgearbeitet und am 29.11.1935 standen die Fahrzeuge wieder für die Jubiläumsparade in Nürnberg zur Verfügung.

## Serie

Erst nach der Propaganda-Veranstaltung konnten die Techniker die Lokomotive richtig erproben. Auf der Berlin-Hamburger-Eisenbahn wurden dabei sogar Geschwindigkeiten von bis zu 185 km/h erreicht. Die planmäßige Geschwindigkeit von 160 km/h wurde schon nach 6 Minuten erreicht. Insgesamt fuhr die Lok bis zum 14.05.1936 fast 21.000 Kilometer an Testfahrten.

Zwischen Juni 1936 und August 1939 unterhielt dann die deutsche Reichsbahn zwischen Berlin und Dresden einen Schnellverkehr mit einer Zuggarnitur, welche aufgrund seiner Erbauer Henschel (Lokomotive) und Wegmann (Waggons) dann "Henschel-Wegmann-Zug" genannt wurde und dadurch zu einem Begriff bei Eisenbahn-Kennern wurde. Der Zug legte die Strecke von Berlin nach Dresden und zurück jeweils ohne planmäßigen Zwischenhalt zurück und benötigte dafür jeweils nur 1 Stunde und 40 Minuten. Zum schnellen An- und Abkuppeln war die Lok an beiden Enden mit einer Scharfenbergkupplung versehen, um an den Endbahnhöfen ein zeit- und aufwendiges Drehen der Lok zu vermeiden. Die kurzgekuppelten Wagen ließen sich nur im Betriebswerk trennen. Als neue technische Errungenschaft verfügte das Wagenmaterial bereits damals über Scheibenbremsen, welche unmittelbar auf die Radscheiben wirkten, jedoch stellte sich im Betrieb heraus, dass die Lok bei der Höchstgeschwindigkeit ein recht unruhiges Laufverhalten aufwies, welches auf das Zwei-Zylinder-Triebwerk zurückzuführen war und welches sich sogar bis in das Wagenmaterial übertrug.

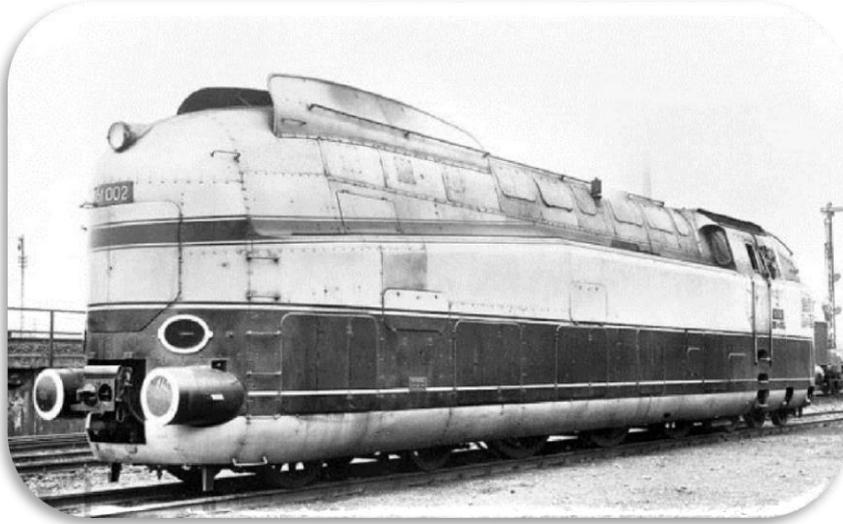
Weil man der Lokomotive keine derart hohen Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h zumuten wollte, setzte man den Zug später nur noch im Planverkehr zwischen Berlin und Dresden ein, wozu eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h ausreichend war.



Bald nach dem Baubeginn der BR 61 001 plante man eine Variante der Lokomotive, welche Anfang 1939 gebaut wurde und die Baureihennummer BR 61 002 erhielt. Diese Lok war baugleich mit der BR 61 001, außer dass sie ein dreiachsiges Nachlaufgestell erhielt,

## Serie

wodurch sie dann die Achsfolge 2C3 hatte, zudem kamen noch ein dritter Zylinder und größere Vorratsbehälter hinzu. Die ersten Probefahrten erfolgten im Mai 1939 und nach Auslieferung wurde sie am 12.06.1939 zum Bahnbetriebswerk Berlin-Grünwald überstellt.



Im August 1939 - kurz vor dem deutschen Angriff auf Polen - endete der bisherige Schnellverkehr zwischen Berlin und Dresden und die Wagen gelangten zur Deutschen Wehrmacht. Dort wurden sie von hochrangigen Offizieren genutzt, später jedoch - nachdem die Inneneinrichtung entfernt war- zum Verwundetentransport.

Die BR 61 001 wurde zuerst als Heizlok im BW Berlin-Grünwald eingesetzt, bevor sie dann ab Dezember 1940 wieder ab Dresden-Altstadt im Schnellzugsdienst eingesetzt wurde. Dazu erhielt sie im November 1942 herkömmliche Zug- und Stoßvorrichtungen (Puffer). Von 1943 bis zum Kriegsende unterstand sie dann noch dem Ausbesserungswerk Braunschweig.

Die BR 61 002 wurde erst Anfang 1940 abgenommen und für den Schienenverkehr zugelassen und somit kam sie vor dem Henschel-Wegmann-Zug nicht mehr zum Einsatz.

Hierzu schreibt "Wikipedia" (Original-Text aus Wikipedia übernommen):

### **Lokomotive 61 001:**

Die Lokomotive 61 001 befand sich bei Kriegsende in der Britischen Zone und wurde dem Bahnbetriebswerk Hannover zugeteilt. Zwischen Juli 1945 und März 1946 legte sie rund 40.000 Kilometer vor Personenzügen zurück. 1947 fand eine Hauptuntersuchung statt und am 23.10.1948 wurde die Lok in Bebra stationiert, wo sie bis Mai 1949 regelmäßig in Betrieb war. Nach einer Pause erbrachte sie ab November 1950 wieder Laufleistungen von 3.000 bis 10.000 Kilometern im Monat. Am 02.11.1951 wurde die Lok bei einem Unfall in Münster stark beschädigt, worauf sie am 14.11.1952 ausgemustert und 1957 verschrottet wurde.

### **Lokomotive 61 002:**

Die Lokomotive 61 002 verbleibt zunächst in Dresden und wurde im Personenzugverkehr nach Bad Schandau eingesetzt. Seit ungefähr 1950 wurde sie in der Relation Leipzig - Berlin (zunächst Anhalter Bahnhof, nach dessen Schließung Lichtenberg bzw. Ostbahnhof) vor Schnellzügen eingesetzt. Als Einzelstück war sie für den laufenden Betrieb problematisch. Für die Versuchs- und Entwicklungsstelle für Maschinenwirtschaft (VES-M unter Max Baumberg) war sie jedoch als Versuchsmaschine für Geschwindigkeiten über 160 km/h interessant. Sie wurde 1961 von der Deutschen Reichsbahn im RAW Meiningen zur Schnellfahr-Versuchslokomotive mit Schlepptender und der Baureihen-Nummer 18 201 umgebaut. Mit einem Neubaukessel, den Außenzylindern der H 45 024, sowie einem neuen geschweißten Innenzylinder und der Laufachse der Hochdruck-Lok H 45 024 erreichte sie Geschwindigkeiten bis zu 180 km/h.

Die BR 18 201, welche also aus der BR 61 002 hervorgegangen ist, stellt heute die schnellste betriebsfähige Dampflokomotive dar. Im Jahre 2002 wurde sie im Dampflokomotivwerk Meiningen komplett überholt und befindet sich seitdem im Besitz der Dampf-Plus GmbH von Christian Goldschagg und dem Pianisten Axel Zwillingenberger.

## Serie



Das Wagenmaterial wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von der Deutschen Bundesbahn (DB) übernommen und nach einem Umbau bei der Herstellerfirma Wegmann ab 1954 zuerst als 2.Klasse-Zug und ab 1956 bis 1959 als 1.Klasse-Zug unter dem Namen "Blauer Enzian" als Fernschnellzug F 55/56 zwischen Hamburg und München eingesetzt und meist von der neuen Diesellokomotiv der Baureihe V 200 gezogen. Bedeutend hierbei war der Kanzelwagen am Ende des Zuges.



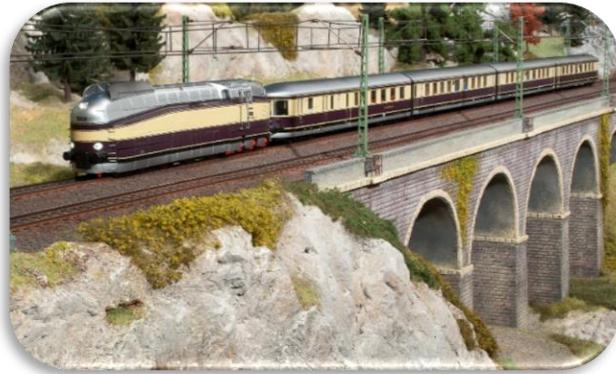
## Serie

Alle 5 Original-Wagen wurden 1962 ausgemustert und anschließend zum Teil verschrottet. Erhalten geblieben ist der umgebaute Schürzenwagen, dieser befindet sich heute als restauriertes Exponat im Besitz des DB-Museums in Nürnberg.

Im Rahmen ihrer Serie "Für die Wohlfahrtspflege" brachte die Deutsche Post im Oktober 2006 eine Sondermarke mit dem Bild der BR 61 001 und dem Henschel-Wegmann-Zug heraus.



Auch als Modellfahrzeuge sind die BR 61 001 und der Henschel-Wegmann-Zug erhältlich. Eines der ersten Modelle der BR 61 001 stammt von Märklin in der Nenngröße O. Im Märklin-Museum in Göppingen ist ein Handmuster ausgestellt, welches es nie zur Serienreife brachte. Der Zug war auch Teil der Sonderedition in der Nenngröße HO. Auch der italienische Modellbahnhersteller LIMA brachte den Henschel-Wegmann-Zug, sogar in Nenngröße



Auch in der Literatur ist einiges über die BR 61 und den Henschel-Wegmann-Zug zu finden. Die umfangreichste Abhandlung dürfte jedoch das Buch mit dem Titel "Die Baureihe 61 und der Henschel-Wegmann-Zug" von Alfred Gottwald sein, welches 2005 im Eisenbahn-Kurier-Verlag in Freiburg erschien, inzwischen allerdings vergriffen und nur noch antiquarisch zu einem relativ hohen Preis zu haben ist.



Quellenangaben:  
bahnextra.de  
fotocommunity.de  
Alfred Gottwald  
märklinfan.de  
nicosplit.com  
wiible.fumblo.com  
wikipedia.de  
Bernd Heinrich

## **Ist der Schienenverkehr in Bayern und Deutschland wirklich so schlecht?**

### **Ein Zwischenruf von Bernd Heinrich**

Geht es ihnen auch so? Ich kann das ständige Nörgeln nicht mehr hören. Die Züge sind nicht pünktlich, die Sitze sind unbequem, die Triebwagen zu laut, die Fahrzeit zu lange, der Preis zu hoch und die neuen IC 2 sind in Punkto Komfort eine Mogelpackung. Ach ja, nicht zu vergessen, die Güterzüge sind zu laut. Jeden Tag schwingen sich selbst ernannte Experten auf, das System Bahn schlecht zu reden. Natürlich gibt es durchaus berechtigte Kritik und Probleme welche in den Eisenbahnunternehmen auch hausgemacht sind. Auch das System Nahverkehrsleistungen auszu-schreiben birgt Risiken. Aber was, bitte sehr, ist die Alternative?

Um einmal zu verdeutlichen was ich meine, empfiehlt sich ein Rückblick in das Jahr 1989, also vor der Bahnreform aber bereits kurz nach dem Mauerfall. Als Beispiel nehme ich die Strecke Hof-Regensburg. Es verkehrten 8 Zugpaare in unregelmäßiger Reihenfolge von denen der schnellste eine Fahrzeit von 2Std 7 Minuten hatte. Die meisten Verbindungen waren jedoch Eilzüge welche ca. 2 Std und 25 Minuten benötigten. Heute haben wir 10 Zugpaare im 2-Stunden Takt von denen der schnellste die Strecke in 1 Stunde und 47 Minuten zurücklegt und beim nächsten Fahrplanwechsel 2017/2018 werden es 12 sein. Auf Nebenstrecken wie z.B. Weiden-Bayreuth oder Plattling-Bayerisch Eisenstein war überhaupt nicht an eine solche Zugdichte zu denken wie wir sie heute haben.

Die Fahrzeiten sind das eine, die Fahrzeuge das andere. 1988 waren klimatisierte Züge kein Thema und die Vorzüge eines vollen Zugabteils im Vergleich zu einem bequemen Einzelsitz mit Beinfreiheit wie z.B. im Doppelstockwaggon muss mir erst mal einer erklären. Durch die Regionalisierung des Zugverkehrs in den Bundesländern wurde die Möglichkeit geschaffen Züge bedarfsorientiert zu bestellen. Das heißt die Länder legen fest wo welcher Zug zu welcher Zeit fährt und bezahlt das Eisenbahnunternehmen dafür. Da die Mittel (Steuergelder) nicht unbegrenzt sind, muss hier natürlich ausgeschrieben werden. Aber auch das geschieht ja im Land, in der Region vor Ort. Die Einführung des *BayernTakt* brachte auf sämtlichen Strecken eine Erhöhung der Zugfrequenz und einen geschlossenen, leicht merkbaren Taktverkehr, welcher in den Knotenbahnhöfen gute Anschlüsse bringt, was wiederum die Gesamtreisezeit verkürzt. Das heißt im Klartext, es fahren in Bayern im Regionalverkehr so viele Züge wie nie zuvor, ja sogar geschlossene Strecken wurden reaktiviert. Denn um was geht es denn? Der Bürger soll durch gute Angebote dazu bewegt werden vom Auto auf die Schiene zu wechseln. Das tut er nur wenn das Preis/Leistungs-Verhältnis stimmt. Wenn z.B. zwischen Regensburg und München ein Stundentakt besteht im Berufsverkehr aber noch zusätzliche Züge eingelegt werden, ist das ein gutes Angebot. Dem Kunden ist es egal ob er mit DB Regio, Agilis oder Alex fährt, das Angebot muss stimmen. Doch stimmt das Angebot? „Das Bessere ist der Feind des Guten“! Es gibt nichts was man nicht verbessern kann und gerade in unserer Region gäbe es da schon noch einiges. So ist eine Einführung des Stundentaktes auf der Strecke Regensburg-Weiden-Hof genauso überfällig wie die Beschleunigung der Züge zwischen Regensburg und München. Die Sitzplatzkapazitäten der Züge stoßen im Berufsverkehr oder zur Oktoberfestzeit bereits jetzt an ihre Grenzen. Freitag und Sonntag sind die Züge „rappellvoll“. Das zeigt aber ja dass der Verkehrsträger Schiene eine echte Alternative ist, aber dann muss eben darauf reagiert werden. Reserven wie zu Zeiten der viel gescholtenen Behördenbahn gibt es nicht mehr, kann sich wohl auch kein wirtschaftlich arbeitendes Unternehmen mehr leisten, da muß der Besteller Maßnahmen ergreifen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG steht hier genauso in der Pflicht wie die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Verlorene Fahrgäste sind nur schwer zurück zu gewinnen. Nicht jedes billige Angebot ist auch das preiswerte. Ist ein Angebot auf Rand genäht, gibt es möglicherweise später Probleme.

Die Freigabe des Fernverkehrs für Busse erleichtert das Ganze nicht. Konkurrenz belebt das Geschäft und ist gut für den Verbraucher! Das wäre auch hier richtig, wenn nicht grobe handwerkliche Fehler gemacht worden wären. Jedes Eisenbahnunternehmen muss Trassengebühren zahlen, also eine Art „Schienenmaut“, der Fern-Bus muss das nicht. Das ist staatlich subventionierte Wettbewerbsverzerrung, die außerdem noch zu einem ökologisch fragwürdigen Ergebnis führt. Das große Problem bei der Regionalisierung und Bestellung des Regionalverkehrs durch die Länder besteht darin das an den Grenzen der Bundesländer Endstation ist.

Wer wie früher von Regensburg nach Dresden oder Leipzig fahren möchte, muss in Hof umsteigen. Durchgehende Züge gibt es nicht mehr. Das liegt zum einen an der Fernverkehrssparte der Deutschen Bahn AG die auf dieser Strecke den Fernverkehr völlig weggenommen hat. Zum anderen daran, das die Aufgabenträger der einzelnen Bundesländer sich nicht auf durchgehende Züge

## Meinung

einigen können. So ist z.B. zwischen Bayern und Österreich, Thüringen und Hessen mittlerweile wieder ein durchgehender Regionalverkehr Realität, im Verkehr mit Sachsen auf der Linie Regensburg-Hof-Leipzig ist dies offensichtlich nicht möglich. Der Bedarf wäre groß wie ein Blick in den Hofer Hauptbahnhof zur Taktzeit zeigt. Dort steigen dann Fahrgäste aus Leipzig, welche über den Umweg Thüringen kommen, in Massen in die Züge nach Nürnberg und Regensburg. Der Druck der Fernbusse hat ja auch bei der Deutschen Bahn ein Umdenken herbeigeführt. Das neue Fernverkehrskonzept weist wieder mehr IC-Verkehr auf Strecken abseits der Hochgeschwindigkeitsstrecken auf. So soll in z.B. wieder eine IC-Linie Berlin-Dresden-Hof-Regensburg-München eingeführt werden. Voraussetzung: Die längst überfällige Elektrifizierung des Abschnittes Hof-Regensburg. Es gibt also Verbesserungsbedarf! Aber dennoch möchte ich hier ein Plädoyer für die Eisenbahn von heute halten. Ich empfinde eine Fahrt im ICE z.B. von Regensburg nach Wien als äußerst angenehm, schnell und komfortabel und das zu einem guten Preis, wenn man rechtzeitig bucht. Die vielgescholtenen neuen IC 2 Waggons empfinde ich als eine gute Lösung. In der Schweiz fahren Doppelstock-IC, mit annähernd gleicher Bestuhlung, seit vielen Jahren mit großem Erfolg.



2.Klasse Innenraum der IC 2 Züge Aufnahme:DB AG

Von der Laufruhe her sind diese Waggons, ob im Nah oder Fernverkehr sowieso spitze. Für schwächer frequentierte Strecken ist dies sicherlich eine gute Lösung. Wie gesagt es gibt Verbesserungsmöglichkeiten und man hat auch den Eindruck dass die DB AG unter Rüdiger Grube wieder mehr auf ihre Kunden und auf ihr Personal hört. Oft wird der „Tarifdschungel“ bemängelt, andererseits soll Bahnfahren erschwinglich sein. Die Einführung des Bayerticket ist z.B. eine Erfolgsgeschichte ohne gleichen und hat wieder viele Menschen zum Zugfahren gebracht. Im Zeitalter des Internet sollte fast jeder in der Lage sein sich den passenden Tarif raus zu suchen. Außerdem gibt es ja auch noch die DB Reisezentren wo, am Beispiel Regensburg, kompetente Mitarbeiter das richtige Angebot ermitteln. Freilich auf kleinen Bahnhöfen gibt es das nicht mehr, das ist in anderen Ländern aber auch nicht mehr der Fall. Noch was? Genau die lauten Güterzüge. Wer Güterzüge als laut empfindet sollte sich doch mal 30 Minuten an die A3 stellen – das ist laut und zwar permanent! Güterzüge in der heutigen Zeit sind wesentlich leiser geworden. Aber ein Zug mit leeren Containern hat nun mal sein Geräusch. Fakt ist, dass der Verkehrsinfarkt in vielen Regionen Deutschlands nur verhindert werden kann, wenn es einen leistungsfähigen Verkehrsträger Schiene gibt und da gibt es ja auch noch das Co<sup>2</sup>-Problem welches ohne Schiene kaum gelöst werden kann. Insofern ist hier die Politik gefordert nicht auf die Auto-Lobby zu hören, Gigaliner sind sicherlich der falsche Weg. Ach ja, die Verspätungen. Absolut ärgerlich wenn man deshalb z.B. in Nürnberg seinen Anschluss-ICE verpasst. Da muss das System besser werden. Aber ehrlich gesagt warte ich dann lieber eine Weile, trinke einen Kaffee und stöbere in der Buchhandlung bevor ich auf der Autobahn im Stau stehe.

Mein Fazit: Die Eisenbahn im 21.Jahrhundert ist natürlich keine Bahn der Schienenbusse, Heckeneilzüge, Altbaueloks oder sonstiger nostalgischer Dinge mehr. Sie muss um die Kunden kämpfen und das gelingt nur mit Service, guten Fahrzeugen, Taktfahrplänen einer besseren Verknüpfung Fernverkehr - Regionalverkehr und vor allem guten Personal. Mir macht Bahnfahren Spaß weil ich entspannt von A nach B komme, keinen Stress habe, lesen und mir auch mal die Beine vertreten kann. Aber das ist natürlich nur meine Meinung!