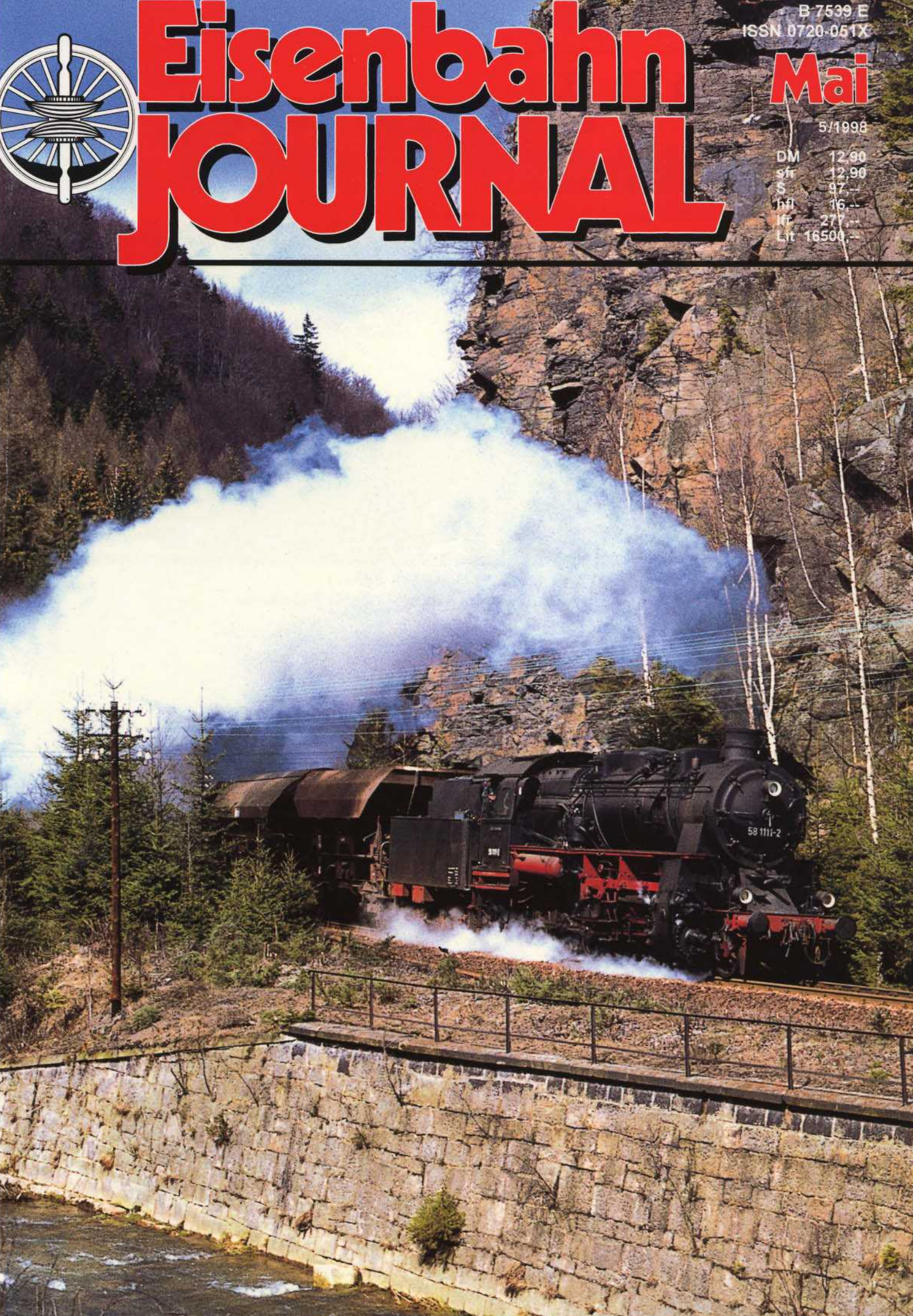
B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

Mai

5/1998

DM 12,90
sfr 12,90
S 97,--
hfl 16,--
lfr 277,--
Lit 16500,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Tempo 300 statt Rheinschiene:
NBS Köln – Rhein/Main 6

Die Baureihe 94[20-21] 12
Sachsens fünffach gekuppelte Tenderlok

Mit dem Bayern-Ticket zu attraktiven Zielen:
Auf geht's in die Berge! 18

Über 100 Jahre russische Schlafwagenkurse (Teil 2)
Ost-West-Verkehr 22

Die Baureihe 145 26
Die dritte im Bunde der neuen DB AG-Ellok-Generation

Zwönitz – Scheibenberg 30
Die Erzgebirgs-Aussichtsbahn

Die 600-mm-Feldbahn in Möding 36
Ein Relikt vergangener Zeit

Unser Wagenporträt:
Die württembergischen Packwagen 38

Foto-Impressionen:
Frühling an der Schiene 42

DB AG-Dampf 1998 44
Das neue Programm der Nostalgie-Saisonfahrten

Modellbahn-Journal

Bausatz der BR 94[20-21] von Model Loco 17

33 **Endstation Güglingen** 66

Reichsbahn-Preußen selbstgebaut 72
PwCid (Pr88) und BC3i (Pr05)

N-Anlage mit viel Fahrstrecke auf knapp 2 m² (Teil 5)
Die Stadt am Hang 76

2. Gleisplan-Gewinnspiel (Teil 3) 80

Der lange Weg zur „Endgültigen": Oberguding (Teil 3)
Empfangsgebäude und Bahnsteig 82

Computer-Gleisplanung 86

Doppelwendel & Co. 92
Gleisbau auf der EJ-Redaktionsanlage „Kupferberg"

Der vierte Platz:
Das Große Quattro-Gewinnspiel 95

Drachenfels 96
Impression von der Stuttgarter Modellbahnausstellung

34 **Mobil-Eisenbahn** 98

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen 46
Fachhändler-Adressen 52
Impressum 54
Neue Bücher 55
Typenblatt: Baureihe 17², pr. S 10² 59
Typenblatt: Baureihe 97⁴, pr. T 28 61
Schaufenster der Neuheiten 100
Auto-Neuheiten 105
Modellbahn-Notizen 105
Mini-Markt 108
Unsere Neuheitenschau 116
Bahn-Post (Leserbriefe) 117
Sonderfahrten und Veranstaltungen 118

Titelbild: Dampfeisenbahn im Erzgebirge ist nicht nur mit der in dieser Ausgabe vorgestellten Baureihe 94[20-21] verbunden. Nein, auch Maschinen der Baureihe 58 bewältigten den anstrengenden Güterzugdienst. Hier quält sich 58 1111 hinter Anthonstal hinauf nach Johanngeorgenstadt. **Abb.: H. Scholz**

Editorial

Nicht nur für die Liebenden ist der Mai der Wonnemonat, auch den Freunden alter Eisenbahnen schlagen in diesem Monat die Herzen höher: In allen Ecken des Landes werden zu Beginn der warmen Jahreszeit die Dampfloks angeheizt, historische Wagen vom Winterstaub befreit und oft genug die vereinseigenen Strecken in mühevoller Arbeit wieder befahrbar gemacht.

Auch die DB, Besitzerin des größten betriebsfähigen musealen Fahrzeugparks, schickt aufs neue ihre Zuggarnituren ins Rennen um die Publikumsgunst. Auf 19 Strecken (s. S. 44) sollen diesmal die Züge rollen, sieben mehr als im ersten Dampf-Jahr 1997. Von Westerland im Norden bis Kochel im Süden reicht die Palette der Fahrtziele, die durchweg in touristisch attraktiven Regionen liegen. Zügelt sich die DB AG auch noch bei der Preisgestaltung und gibt dafür ihren Werbeabteilungen die Sporen, dürfte dem geschäftlichen Erfolg heuer kein Stein im Weg liegen. Letztes Jahr waren ja einige Züge mangels PR in den Anfangswochen so gut wie leer durch die Gegend gerollt (siehe Editorial Juli 1997).

Gefreut hätte sich freilich so mancher Eisenbahnfreund, wenn sich die DB dazu hätte durchringen können, ihre Triebfahrzeuge in diesem Jahr anders übers Land zu verteilen als im letzten. Freilich wird der wohl größte Teil des Publikums glücklich sein, überhaupt eine Dampflok zu sehen zu bekommen. Daß zwei der „Dampf"-Routen in Wirklichkeit von der V 200 002 bzw. der E 04 20 bedient werden, dürfte die Wagengarnitur des Rheingold wieder wettmachen. Recht erfreulich ist, daß manche Loks abwechselnd unterschiedliche Strecken befahren. So ist die 65 1049 samstags im Teutoburger Wald, sonntags im Weserbergland unterwegs. Die 01 531 wechselt bis August im gleichen Rhythmus zwischen dem Rheintal und der Eifel.

Wirtschaftlich, betrieblich und touristisch sind diese Regelungen ohne Zweifel sinnvoll: Die DB kommt mit einer relativ geringen Zahl von Fahrzeugen aus, kann sich auf Personale mit Streckenkenntnis stützen und bietet ihren Kunden auch außerhalb der Fensterscheibe Abwechslung. Daß sich einige „Spezialisten" über das DB-Programm aufregen werden, kann sie dabei leicht verkraften.

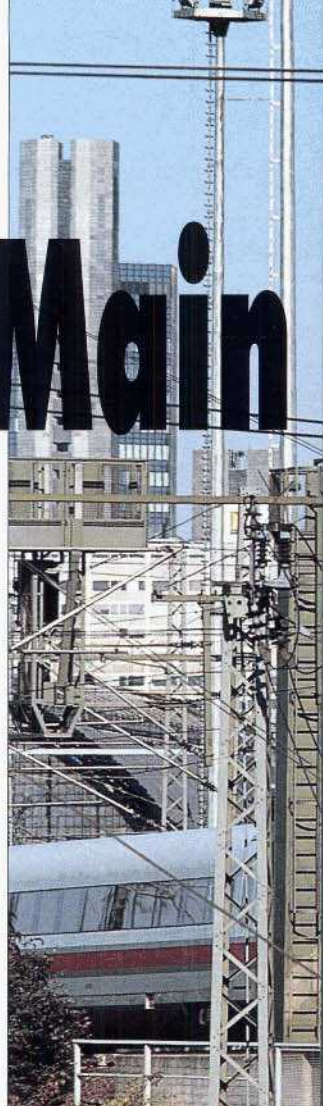
Wer noch mehr Raritäten auf Schienen sehen will, wird ohnehin nicht nur auf DB AG-Gleisen suchen. Beachtliche Leckerbissen sind auch bei vielen Museumsbahn-Vereinen zu finden. Deren Mitglieder kümmern sich oft schon seit Jahren mit großem Engagement und hohem finanziellen Aufwand um den Erhalt interessanter Fahrzeuge. Ihnen – ebenso wie den Traditionsbahnern der ex-DDR – ist zu verdanken, daß wir vielerorts noch die Bahn unserer Jugend, unserer Eltern und sogar Großeltern erleben können.

Dabei braucht Museumsbahnbetrieb keineswegs immer nostalgisch zu sein. So mancher Verein nutzt die Möglichkeiten der Bahnreform und tritt als öffentlicher Transport-Dienstleister auf. Beispiele sind die Dampfbahn Fränkische Schweiz, die einige Jahre an Dampf-Wochenenden die DB zwischen Forchheim und Ebermannstadt ersetzte, oder das Bayrische Eisenbahn Museum, das auf seiner im April neu gekauften Strecke Endorf – Obing Güterverkehr plant – sogar mit Dampf.

Ihre EJ-Redaktion

Tempo 300 statt Rheinschiene:

NBS Köln - Rhein/Main



Dies ist die »Brot- und Butter«-Route der DB AG: Nirgendwo sonst in Deutschland sind so viele Menschen in Fernzügen unterwegs wie zwischen Köln hier sowie dem Rhein-Main-Gebiet mit der Metropole Frankfurt a. Main und den Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz dort – rund elf bis zwölf Millionen pro Jahr. Nirgendwo sonst jedoch ist das IC-Netz so Tempo-feindlich wie ausgerechnet auf der Rheinschiene: zahllose enge Kurven machen den Abschnitt Koblenz – Bingen nicht nur zu einer einzigen Langsamfahrstelle, sie verlängern die Strecke auch künstlich. Voll belegt ist diese Strecke obendrein. Für weitere Fernzüge ist kein Platz. Schon heute bringen kleinste Unregelmäßigkeiten den ganzen IC-Takt durcheinander. Mit anderen Worten: Hier geht nicht(s) mehr. Doch im Mai 2001 wird alles besser – das jedenfalls verspricht Kurt-Dieter Eschenburg, Chef der DBProjekt GmbH Köln-Rhein/Main. Im Mai 2001 nämlich soll die neue Schnellfahrstrecke Köln – Frankfurt a. Main mit ihren Zweigen Flughafenspange Köln/Bonn und nach Wiesbaden in Betrieb gehen; dann gilt: für die Relation Köln – Frankfurt a. Main weniger als eine Stunde Fahrzeit. Und diesmal ist man bei der DB AG fest davon überzeugt, daß der Terminplan – anders etwa als bei der Neubaustrecke Hannover – Berlin oder einigen anderen jüngeren Projekten – auch tatsächlich eingehalten werden kann.

DB AG-Fernverkehrsknoten Frankfurt a. Main heute (Hbf, rechts) und morgen (Fernbahnhof Flughafen Frankfurt). Der „intermodale Verkehrshafen" steht für die richtungsweisende Vernetzung der Verkehrsträger Schiene und Luft. **Abb.: W. Klee (rechts), DBProjekt GmbH Köln-Rhein/Main**

Der Bau der 7,75 Mrd Mark teuren Strecke ist erstmals in einem festen Kosten-, Termin- und Qualitätsrahmen in einzelnen Losen vergeben worden, schlüsselfertig sozusagen. Ende 1995 begannen am Frankfurter Kreuz die eigentlichen Bauarbeiten, inzwischen laufen sie auch im technisch besonders schwierigen Mittelgebirgsabschnitt im Westerwald und Taunus. So knapp die Bauzeitvorgabe auch ist: „Wir liegen gut in der Zeit", sagt Chefplaner Eschenburg, im Dezember 2000 werde die Trasse fertig sein.

In der Tat, alles geht erstaunlich schnell. Vergleicht man die enorm langwierige Vorbereitungs- und Bauphase der NBS Hannover – Würzburg mit dem jetzigen Ablauf, so tun sich Welten auf. Just so, als ob vor 20 Jahren noch niemand so recht daran habe glauben wollen, daß doch tatsächlich neue Bahnstrecken gebaut werden.

222 km liegen heute zwischen den Hauptbahnhöfen Köln und Frankfurt am Main – ab 2001 werden es über die Schnellfahrstrecke nur noch 177 km sein. Kaum zu glauben, welche Umwege heute also gefahren werden. Auch deshalb fallen hier die Reisezeitverkürzungen noch drastischer aus als bei anderen Neubaustrecken: 58 Minuten werden die ohne Halt verkehrenden und im Plan 300 km/h schnellen ICE 3 künftig von Köln nach Frankfurt brauchen; 134 Minuten sind es heute, allerdings mit vier Zwischenhalten. Apropos Zwischenhalte: die wird es auch an der neuen Strekke geben, und zwar in Siegburg/Bonn, Montabaur und Limburg. Vor allem bei den beiden letztgenannten wird eifrig auf die große Bedeutung der Bahn für die regiona-

Bilder oben: Im Bereich des Autobahnkreuzes Frankfurt begannen im Dezember 1995 die Bauarbeiten für die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main. Hinter dem neuen Flughafenbahnhof verzweigt sich hier in Tunnellage die Strecke zur Anbindung an die vorhandene Trasse Frankfurt/M – Mannheim.
Abb.: DBProjekt GmbH Köln-Rhein/Main

le Entwicklung hingewiesen. Auch das ist ein Fortschritt: Welche Stadt oder Handelskammer hätte vor zehn oder 20 Jahren eine neue Bahnstrecke schon als Entwicklungschance begrüßt? So etwas war Autobahnen und Airports zugedacht. Andere Stimmen hingegen behaupten, die DB AG habe in diese Stationen nur eingewilligt, um bei der Streckenplanung nicht den Unmut der Regionen und Bundesländer zu erregen, was das ganze Vorhaben hätte verzögern können. Gerade im Falle Montabaur mag daran etwas Wahres sein, soll doch die benachbarte Großstadt Koblenz auch weiterhin von der noch im Rheintal verbleibenden IC-Linie bedient werden. Aber, so wird gemutmaßt, was man Hessen mit Limburg zugestanden habe, sei Rheinland-Pfalz mit Montabaur nur schwer zu verweigern gewesen.

Mit der neuen Strecke beschreitet die DB AG neue Wege: Um allen Widerständen, die von Seiten fundamentalistischer Natur- und Landschaftsschützer (und besorgter Anwohner sowieso) zu erwarten waren, möglich viel Wind aus den Segeln zu nehmen, legte man die neue Schnellst-Bahnstrecke fast vollständig an bereits vorhandene Autobahnen, also im wesentlichen neben die stark befahrene A 3 Köln – Frankfurt/M; Trassenbündelung heißt das. Dies ist nur möglich, weil bei dieser Strecke andere technische Parameter gelten als bei den *Neubaustrecken der ersten Generation* (siehe untenstehenden Kasten).

Zunächst jedoch bleibt die neue Bahn – von Köln aus betrachtet – neben bzw. zwischen vorhandenen Trassen, und zwar bis Siegburg, wo, nachdem die rechte Rheinstrecke sich bereits in Troisdorf verabschiedet hat, die NBS Köln – Frankfurt/M und die Siegstrecke nach Betzdorf (KBS 460) einen gemeinsamen neuen Bahnhof erhalten. Anschließend verschwindet die NBS im Siegauen-Tunnel (2202 m lang), dann erreicht sie die A 3. Unmittelbar danach beginnt der Aufstieg in den Westerwald. Auf gut 30 km folgen sieben größere Brükken und ebensoviele Tunnel. Die nächsten rund 20 km kommt die Trasse ohne solche Bauwerke aus, schmiegt sich als Berg- und Talbahn dem Gelände an. Dann kommt – etwa bis zum Bahnhof Limburg – ein rund 30 km langer Abschnitt, der wieder von zahlreichen Tunnels geprägt ist. Von Lim-

Neue Strecken- und Leittechniken und der ICE 3

Die Möglichkeit, die Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main ohne Rücksicht auf schwere Güterzüge bauen und deshalb Maximalneigungen von 1:25 (= 40‰) anwenden zu können, erlaubte es den Trassenplanern, mit relativ kurzen Tunnels und Brücken den äußerst schwierigen Mittelgebirgsabschnitt zwischen Sieg und Main zu bewältigen, sprich: sich dem Auf und Ab des Geländes anzupassen. Hätten hier die gleichen Vorgaben wie bei der durch ähnliches Terrain führenden NBS zwischen Hannover und Würzburg gegolten, nämlich Maximalneigungen von 1:80 (12,5‰) – die ganze Angelegenheit würde erheblich teurer und langwieriger werden.

Dazu ein Beispiel: Der längste Tunnel der NBS Köln – Frankfurt ist der Schulwald-Tunnel im Taunus mit 4,5 km, der längste Tunnel der NBS Hannover – Würzburg, der Landrücken-Tunnel, mißt 10,8 km, obwohl das Terrain hier keineswegs „schwieriger" ist. Der zweitlängste Tunnel übrigens wird der am Flughafen Köln/Bonn mit 4,2 km; er liegt unter dem Terminal, Wohnsiedlungen und dem Naturschutzgebiet Wahner Heide.

Apropos Flughafen Köln/Bonn: Die Schleife zum Konrad-Adenauer-Airport, die zusätzlich zur NBS-Stammstrecke entsteht, wird 15 km lang sein. Rechnet man diese Flughafenschleife, den Wiesbadener Zweig sowie die Verbindungskurven zu den 177 km der Stammstrecke hinzu, so beträgt die Gesamtlänge der NBS Köln – Rhein/Main 219 km. Das Investitionsvolumen beträgt 7,75 Mrd Mark, zu denen noch 1 Mrd Mark für die Flughafenschleife hinzukommt.

Das gilt unter Fachleuten nicht einmal als außerordentlich viel, wird doch die gesamte Neubaustrecke – als erste überhaupt – komplett mit der sogenannten Festen Fahrbahn ausgestattet. Die ist zunächst im Bau zwar teurer, aber rechnet sich letztlich doch, weil die beim Schotteroberbau anfallenden Unterhaltungskosten hier größtenteils entfallen.

Neu ist auch das Konzept für die Leit- und Sicherungstechnik, bei dem einmal mehr der internationale Charakter der Magistrale deutlich wird. Mit der (deutschen) Funkzugbeeinflussung FZB bzw. dem in der UIC standardisierten System ERTMS (European Rail Transport Management System) werden die Techniken von PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung, sprich: Signale) und LZB (Linienzugbeeinflussung) zugunsten eines später europaweit gültigen Systems verlassen. In Italien, Frankreich und Deutschland (ABS Halle/Leipzig – Berlin) werden entsprechende Teststrecken vorbereitet bzw. sind in Betrieb. Klappt die Sache, wird die NBS Köln – Rhein/Main als erste komplett über das neue FZB-System gesteuert werden; die NBS Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig und Nürnberg – München sollen folgen.

Neu sind schließlich auch die Züge vom Typ ICE 3, die bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 330 km/h die NBS mit planmäßig 300 km/h befahren werden. Zu diesem komplexen High-Tech-Fahrzeug hier nur ein paar grundsätzliche Worte: Beim ICE 3 steckt die Antriebstechnik nicht mehr wie beim ICE 1 und ICE 2 allein in den Triebköpfen, sondern ist praktisch über den ganzen Zug verteilt: Die Hälfte aller Achsen wird angetrieben. Ansonsten wäre es nicht möglich, die für die Beschleunigung auf den steilen Steigungsabschnitten erforderliche Antriebsenergie bei nur 17 t maximaler Radsatzlast (eine Voraussetzung für den Einsatz auf den westeuropäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken) sinnvoll auf die Schienen zu bringen.

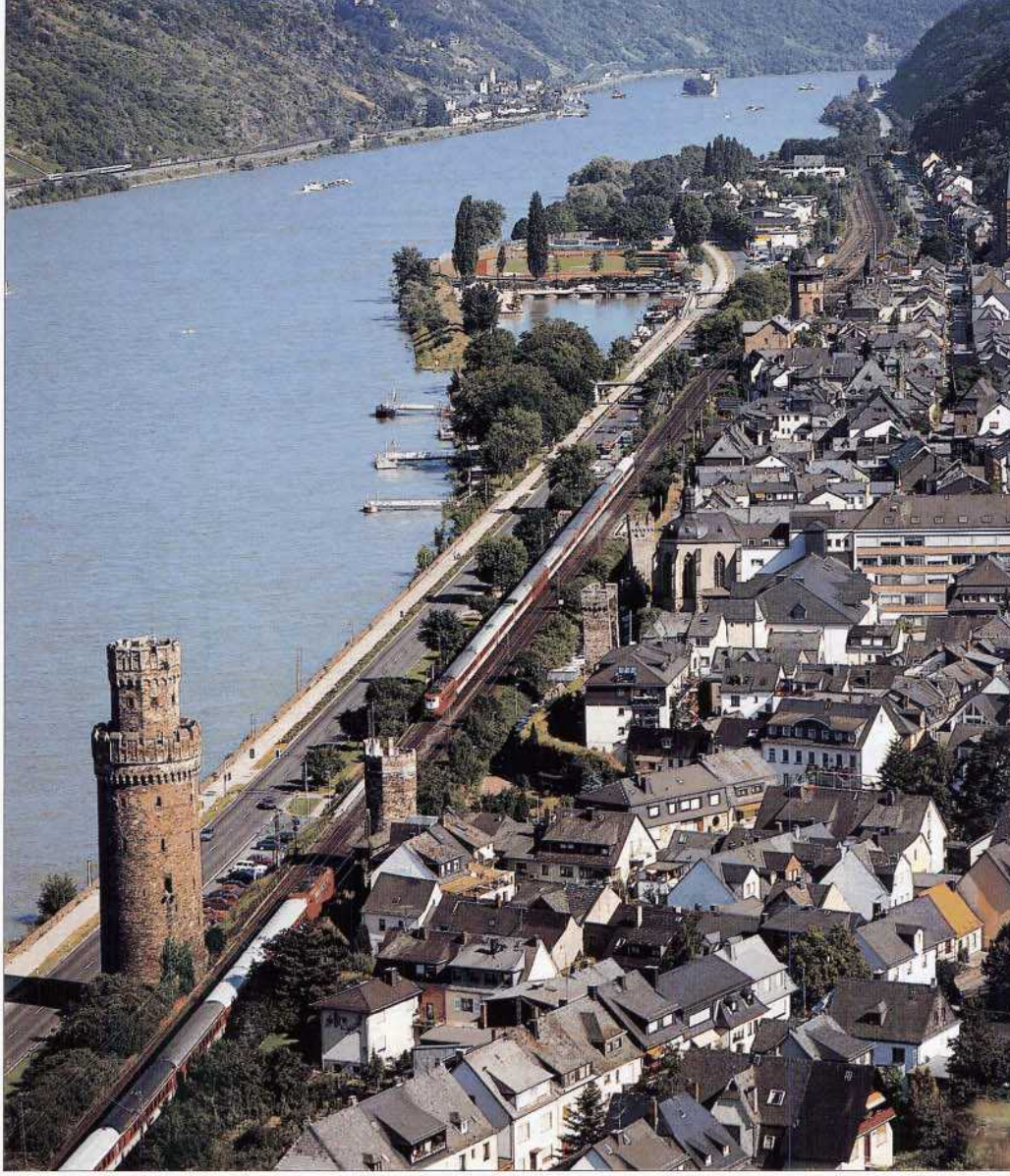
Die ICE 3-Basis-Garnituren sind 200 m lang und 400 t schwer, zwei Halbzüge bilden den 400 m langen Ganzzug. Bereits im August 1994 hat die DB AG 50 Halbzug-Garnituren des ICE 3 bei der Industrie in Auftrag gegeben; 13 davon sind als Viersystem-Züge für den Einsatz in Frankreich, Belgien und den Niederlanden geordert. **WK**

burg bis Idstein (25 km) sind vier größere Talbrücken zu erwähnen. Nun erreicht die Trasse den Taunus, der auf den nächsten 20 km mit fünf Tunnels (darunter der mit 4,5 km längste überhaupt) gemeistert wird. Am Fuß der Taunusberge, am Autobahnkreuz Wiesbaden, wird die Abzweigstrecke zur hessischen Landeshauptstadt ausgefädelt. Die Frankfurter Gleise folgen weiter der Autobahn, überqueren neben dieser auf einer 324 m langen Brücke bei Flörsheim den Main und gabeln sich sofort anschließend erneut: in eine Verbindungskurve in Richtung Frankfurt Hbf an der heutigen Hauptstrecke Mainz – Frankfurt sowie in die neue Strecke zum Flughafenbahnhof, die auch auf den letzten 12 km weiterhin der Autobahn A 3 folgt. Hinter dem Flughafenbahnhof endet die NBS in zwei Verbindungskurven an die Riedbahn Frankfurt – Mannheim.

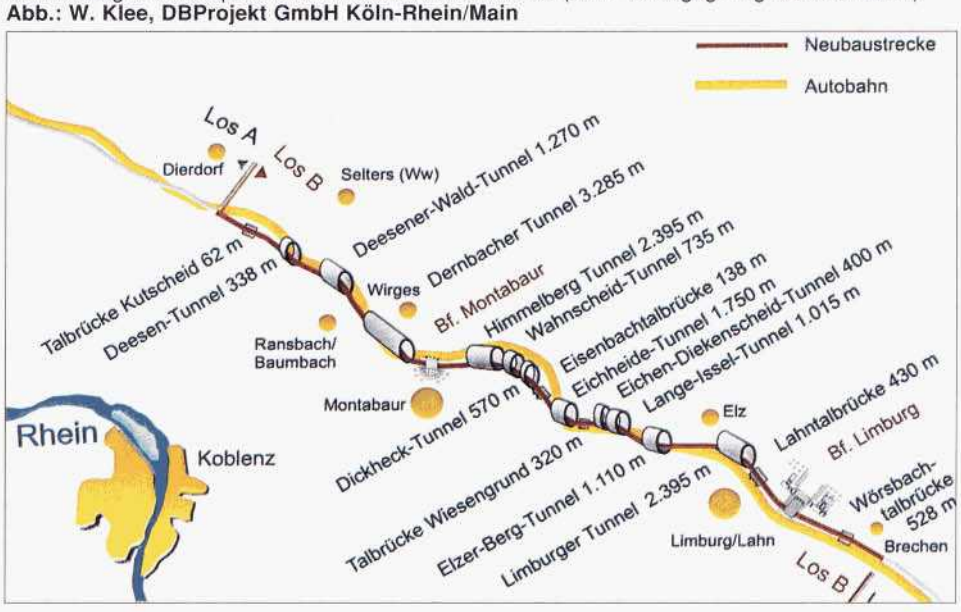
Ein paar Worte zum oft nur als Randthema behandelten Wiesbadener Zweig. Er folgt vom Wiesbadener Kreuz der Autobahn A 66 bis zu einer Stelle, an der auf kürzestem Weg die Trasse der Bahnlinie Wiesbaden – Niedernhausen erreicht werden kann, mit der schließlich der Hauptbahnhof angepeilt wird. Natürlich wird dieser Aufwand nicht deshalb getrieben, weil die DB AG ein Einsehen mit den Nöten der heutzutage vom schnellen Fernverkehr weitgehend abgehängten hessischen Landeshauptstadt hat. Zunächst geht es darum, daß die ICE 3 nach dem Kopfmachen in Wiesbaden nach Mainz weiterfahren und von dort via Mannheim in Richtung Süden (Stuttgart, Basel). Von den drei stündlichen IC-Zügen der Rheinschiene nehmen bekanntlich auch heute schon zwei den Weg über Mainz und Mannheim, womit über die Bedeutung dieser Route (die zudem für 200 km/h ausgebaut werden soll) schon einiges gesagt sein dürfte. Aber damit sind wir schon mitten in betrieblichen Details.

Neue Bahnhofskonzepte

Erheblich aufgewertet wird durch den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) der rechtsrheinische Bahnhof Köln-Deutz, den die Top-Züge der DB AG heute ohne Halt durchfahren. Es wird nämlich nicht möglich sein, alle derzeit geplanten ICE-Linien, die via NBS zwischen Köln und Frankfurt/Wiesbaden verkehren werden, durch den linksrheinischen Hauptbahnhof zu schleusen; der ist schon jetzt als wichtigster deutscher Eisenbahnknoten – 1200 Züge täglich, davon 120 IC/EC/ICE/Thalys – an den Grenzen seiner Kapazität angekommen. Aller Voraussicht nach werden die nördlich von Köln weiterhin rechtsrheinisch fahrenden ICE 3 (via Düsseldorf etwa von/nach Amsterdam bzw. Dortmund) auf dieser Flußseite bleiben und die Tiefbahnsteige von Deutz benutzen. Deutz ist nämlich ein sogenannter Turmbahnhof, wobei die unteren Gleise und Bahnsteige heute nur gelegentlich genutzt werden, etwa von Autoreisezügen. Ansonsten müßten die aus Richtung Frankfurt kommenden und in Richtung Düsseldorf durchlaufenden Züge über



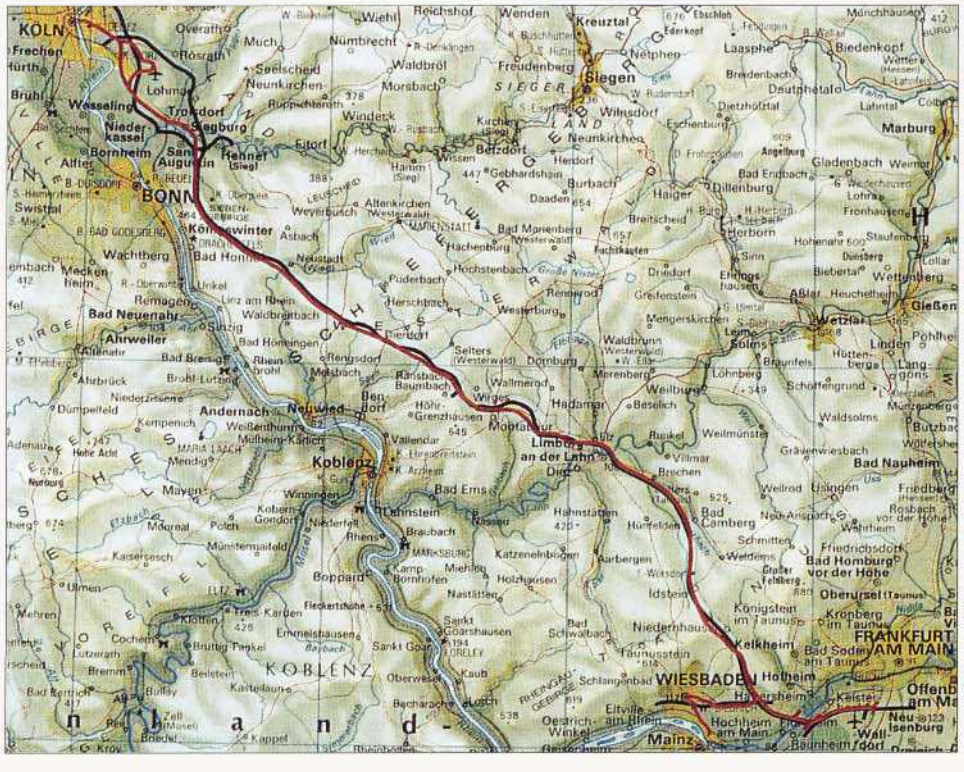
Nahezu immer parallel zur Autobahn A 3 wird die neue Schnellstfahrstrecke der DB AG verlaufen (die Grafik unten mit der Bauwerke-Übersicht zeigt den Bauabschnitt Mitte), während sich die bisherige Trasse in der Relation Köln – Rhein/Main zwar klassisch schön, aber den heutigen Bahnstrategen zu tempofeindlich durchs Rheintal windet (oben IC-Begegnung bei Oberwesel).
Abb.: W. Klee, DBProjekt GmbH Köln-Rhein/Main



die Kölner Südbrücke zum Hauptbahnhof gelenkt werden und von dort über die Hohenzollernbrücke wieder zurück auf die rechte Rheinseite (entsprechendes gilt für die Gegenrichtung). Die Fahrzeit würde dadurch bis zu acht Minuten verlängert. Zunächst werden drei ICE 3-Paare Köln Hbf ansteuern – darunter auch Durchläufe von/nach Brüssel und Paris.

Aber nicht nur betriebliche Gründe sprechen für Deutz. Die Stadt Köln hat mit den rechtsrheinischen Stadtteilen einiges vor: In den einst von Industrieanlagen geprägten Vierteln soll neues urbanes Leben er-

Oben und Mitte: Im Vergleich zur langwierigen Planungs- und Bauphase der NBS Hannover – Würzburg geht es zwischen Köln und Frankfurt/M extrem zügig voran. Zahlreiche Bauwerke , wie der Hellenberg- (Mitte) oder der Schulwald-Tunnel (oben), sind schon weit vorangeschritten.
Unten: Überblick über die gesamte Streckenführung der NBS Köln – Rhein/Main.
Alle Abb.: DBProjekt GmbH Köln-Rhein/Main



blühen. Wer kennt nicht mehr die riesigen, inzwischen abgetragenen Chemischen Werke Köln-Kalk unmittelbar hinter dem ebenso riesigen Betriebsbahnhof Deutzerfeld? Neben dem Deutzer Bahnhof liegt auch die expandierende Messe, gleich nebenan entstehen die Köln-Arena, eine Veranstaltungshalle für 22 000 Besucher, und das neue technische Rathaus. Und wer unbedingt in die Altstadt oder zum Hauptbahnhof auf dem anderen Rheinufer will, kann alle paar Minuten im oberen Deutzer Bahnhof einen Anschlußzug bekommen – oder geht ganz einfach zu Fuß über die Hohenzollernbrücke.

Als erste aller neuen Fernbahnstationen wird Frankfurt Flughafen fertiggestellt sein, die schon zum Fahrplanwechsel im Mai 1999 die Züge aus dem heutigen Tunnelbahnhof ans Tageslicht holen soll. Zwischen Bundesstraße B 43 und Autobahn A 3 entsteht der neue Fernbahnhof – 410 Mio Mark wird er kosten – parallel zum Gebäudekomplex der Flughafen-Terminals. Die neue Anlage hebt die traditionelle Trennung zwischen den Verkehrsträgern Bahn und Flugzeug auf und wird quasi zum dritten Terminal des Rhein-Main-Flughafens werden. Die Übergänge werden hier schnell und bequem sein. Für den Kunden soll es keinen Unterschied mehr machen, ob er in einen Anschlußflug oder Anschlußzug umsteigt. Aus Sicht der Verkehrsplaner ist eine solche Zusammenfassung der Systeme Voraussetzung dafür, daß verstärkt unwirtschaftliche wie umweltschädliche Kurzstreckenflüge durch schnelle Schienenverbindungen ersetzt werden können.

Temperierte Bahnstation

Auch architektonisch setzt die neue Flughafenstation Maßstäbe: Der Bahnhofsbereich wird als erste Fernbahnstation überhaupt komplett wettergeschützt dastehen. Die ein- und ausfahrenden Züge passieren eine Luftschleuse, so daß das gesamte Gebäude der Jahreszeit entsprechend temperiert werden kann. Mit zugig-kalten Neubaustationen wie Kassel-Wilhelmshöhe – so viel hat man bei der DB offenbar verstanden – ist ein verwöhntes Luftfahrt-Publikum nicht für die Schiene zu gewinnen. Und an viele neue Kunden denkt man sehr wohl: Der neue Flughafenbahnhof ist für eine Kapazität von rund neun Millionen Reisenden pro Jahr ausgelegt – viermal so viele wie heute.

Weit weniger imposant stellt sich der künftige Bahnhof Flughafen Köln/Bonn dar. Er wird unterirdisch unter dem neuen Terminal 2 gebaut – die Arbeiten laufen bereits – und sowohl den Fernzügen als auch der S-Bahn dienen. Einen enormen Fortschritt bietet aber auch er: Bislang gibt es nämlich überhaupt keine Schienenverbindung zum Köln/Bonner Flughafen.

Eine völlige Neukonstruktion ist auch der ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn, der den heutigen Bahnhof Siegburg ersetzt. Er nimmt die Siegstrecke Deutz – Betzdorf ebenso auf wie die Hochgeschwindigkeitsstrecke: Zwei Bahnsteiggleise gehören den kon-

Mit dem Start des ICE 3-Verkehrs auf der NBS wird neben dem Bahnknoten Köln Hbf auch Köln-Deutz an Bedeutung gewinnen. **Abb.: W. Klee**

Neubaustrecke Köln – Rhein/Main: Daten und Fakten

Streckenlänge	177 km Köln – Frankfurt/M 219 km insgesamt (inkl. Abzweigungen[1])
davon ebenerdig	42,1 km
im Einschnitt	74,7 km
in Dammlage	51,4 km
im Tunnel	46,7 km (30 Tunnel = 21,3% der Strecke)
auf Brücken	6,0 km (18 Talbrücken = 2,9% d. Strecke)
längste Brücke	Hallerbachtalbrücke, 992 m
längster Tunnel	Schulwald-Tunnel, 4,5 km
Reisezeit	58 Minuten (bisher: 133 Minuten)
Baukosten	7,75 Mrd DM[1]
Fertigstellung	Dezember 2000
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h
max. Steigung	40‰
Betriebskonzept	5 ICE 3-Züge pro Stunde und Richtung
Reisende heute	11 bis 12 Millionen (Rheinschiene)
Reisende 2010	20 bis 25 Millionen (Prognose)

[1] plus 1 Mrd DM für die Flughafenschleife

ventionellen Zügen, zwei Bahnsteiggleise den ICE 3; zwischen letzteren liegen die Gleise für die durchfahrenden ICE 3. Auch die Stadt Siegburg will die Chance nutzen und mit dem Bahnhofsbau neue städtebauliche Akzente setzen. Und daß die inzwischen üblichen Nebenbetriebe – Einzelhandel, Gewerbe, Büros, Dienstleister, Wohnungen, etc. – kommen werden, versteht sich ebenso von selbst wie die Feststellung, daß die Stationen möglich günstig mit dem übrigen öffentlichen Verkehr wie auch mit dem Individualverkehr verknüpft werden – vulgo: Busstation und Parkhaus sind gleich nebenan.

Neue städtebauliche Akzente versprechen sich natürlich auch Montabaur und Limburg von ihren neuen Bahnhöfen (in Limburg wird die Verknüpfung mit dem vorhandenen Bahnhof der dortigen Altstrecke per Straße geschehen). „Wohnen, Kultur und Freizeit", „Kommerz und Kongreß", „Der Hektik der Großstädte entfliehen" und ähnlich lauten die Titel, unter denen man die erhofften Segnungen – neue Wohn- und Gewerbegebiete in gestern noch uninteressanten Randbezirken – der neuen Bahn begrüßt. Und ganz besonders in Montabaur mußte man sich da wohl auch etwas einfallen lassen, denn daß Hochgeschwindigkeitszüge in einem Ort von rund 13 000 Einwohnern halten, ist ja so selbstverständlich nicht.

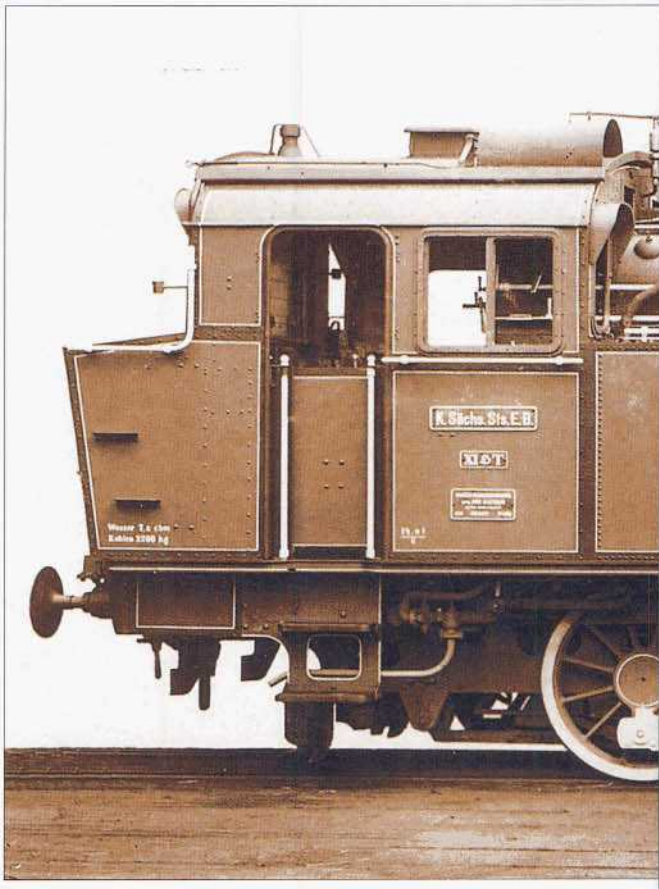
Damit wären wir denn auch schon bei einer besonders kniffligen Frage: Wie soll der Fahrplan ausschauen, welche Züge sollen wo halten? Derzeit geht man bei der DB AG davon aus, daß mit Fertigstellung der NBS Köln – Rhein/Main vier Zugpaare stündlich verkehren werden und die Anzahl bis 2010 auf fünf aufgestockt wird (auf der alten Rheintalstrecke soll zudem noch eine IC-Linie Köln – Frankfurt/M bleiben). Damit wäre dann das selbstgesteckte Ziel zu erreichen, gegenüber heute die Zahl der Reisenden auf der Rheinschiene bis 2010 auf bis zu 25 Millionen zu verdoppeln.

Ansonsten sind noch viele Fragen offen. Jedenfalls geht die DB AG derzeit davon aus, daß bei Vollbetrieb – fünf ICE 3 pro Stunde und Richtung – zwei Züge von Köln über Wiesbaden und Mainz Richtung Süden fahren, ein Zug über Frankfurt Flughafen Richtung Mannheim sowie zwei Züge über Frankfurt Flughafen nach Frankfurt Hbf, wobei einer davon weiter in Richtung Würzburg verkehren soll.

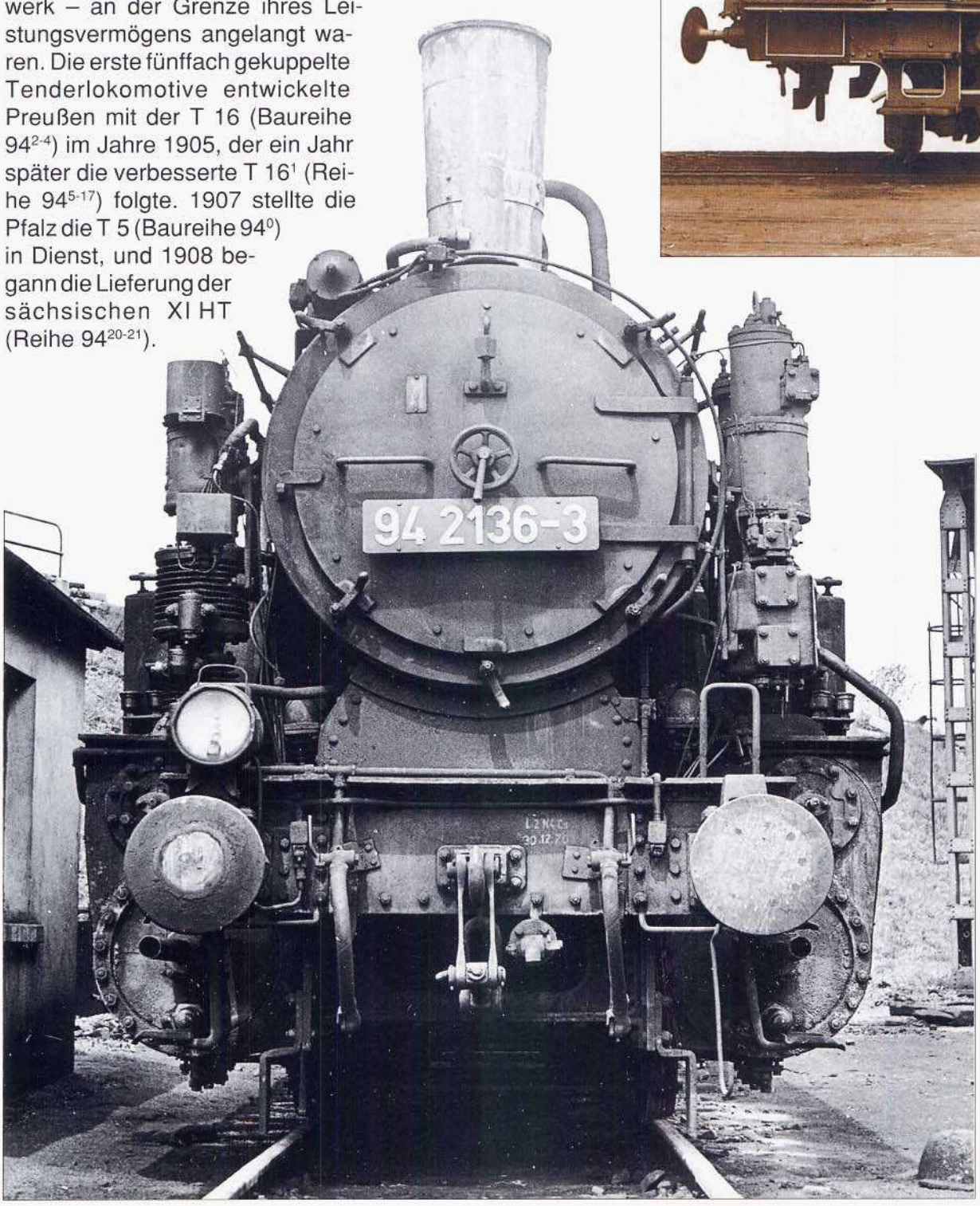
Nördlich von Köln ist noch vieles offen: Wann werden die 13 Mehrsystem-ICE 3 für den Einsatz in den Niederlanden, Belgien und Frankreich fertig, wann die HGV-Strekke via Aachen nach Brüssel? Auch der Ausbau der Strecke Amsterdam – Arnhem und der anschließenden DB AG-Strecke nach Oberhausen wird einem sinnvollen ICE 3-Einsatz vorangehen müssen. Erst diese Verlängerungen machen die NBS Köln – Rhein/Main wirklich zu dem, was sie nach dem Wunsch ihrer Väter auf jeden Fall sein soll: nicht nur eine herausragende deutsche Magistrale, sondern ein herausragendes Element im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz. **Wolfgang Klee**

Die Baureihe 94[20-21] (sä. XI HT)

Länger und schwerer werdende Züge und steigendes Verkehrsaufkommen ließen bei einigen deutschen Bahnverwaltungen nach der Jahrhundertwende Bedarf an schweren, fünffach gekuppelten Tenderlokomotiven aufkommen, weil die bisher eingesetzten drei- und vierfach gekuppelten Lokomotiven – meist mit Naßdampftriebwerk – an der Grenze ihres Leistungsvermögens angelangt waren. Die erste fünffach gekuppelte Tenderlokomotive entwickelte Preußen mit der T 16 (Baureihe 94[2-4]) im Jahre 1905, der ein Jahr später die verbesserte T 16[1] (Reihe 94[5-17]) folgte. 1907 stellte die Pfalz die T 5 (Baureihe 94[0]) in Dienst, und 1908 begann die Lieferung der sächsischen XI HT (Reihe 94[20-21]).



Die alte Werksaufnahme zeigt die Lok mit der sächsischen Bahnnummer 2033 von der Lokführerseite. Später erhielt diese Maschine die Betriebsnummer 94 2021. Bei der Auslieferung 1913 schmückte ein Krempenschornstein den Kessel. **Abb.: Sammlung Weisbrod**



Im Bw Aue steht Lok 94 2136 auf einem Nebengleis. Die Maschine besitzt eine Riggenbach-Gegendruckbremse. **Abb.: M. Weisbrod**

Im unteren Bahnhof von Eibenstock rangiert die Lokomotive 94 2105. Stationiert war die Maschine im Bw Aue, wo sie am 30. Juni 1977 z-gestellt und am 30. November 1978 ausgemustert wurde. Ein Kuriosum ist ihre zwischenzeitliche Abgabe von der DR zum RAW Zwickau, von wo sie im März 1974 zurückgekauft worden ist. **Abb.: J. Nelkenbrecher**