

ÖBB im Wandel

Matthias Wiener

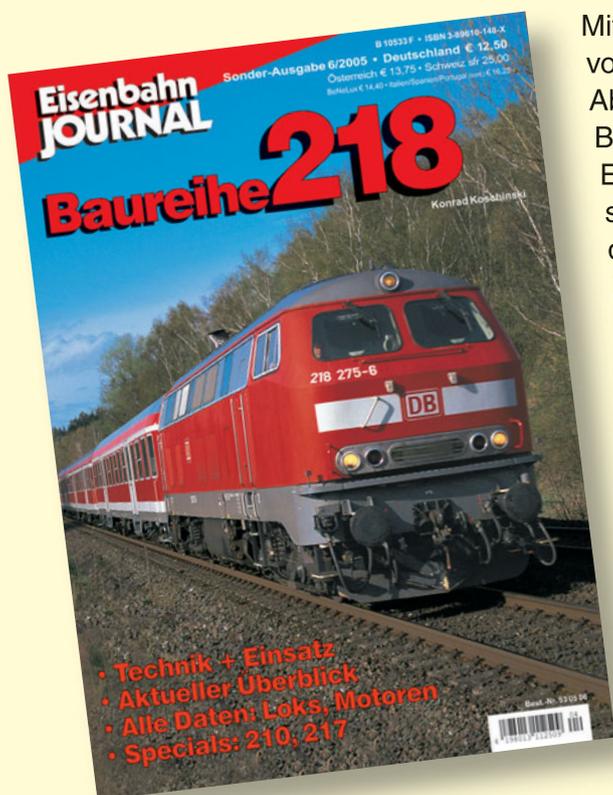


- Fahrzeuge: Traktionsreform
- Strecken: Kurswechsel
- Unternehmen: Strukturumbau
- Angebote: Marktoffensive

Best.-Nr. 53 06 01



Rückgrat der Dieseltraktion

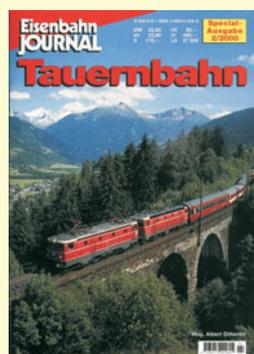


Mit elektrischer Zugheizung und einer Dieselmotorleistung von 2500 bis 2800 PS war die Baureihe 218 der krönende Abschluss des Diesellok-Beschaffungsprogramms der DB. Bis 1979 wurden 410 Exemplare gebaut, die fortan eine Erfolgsstory schrieben. Vor allem die Loks der letzten Bau-series wurden bis heute stetig optimiert und erst im Laufe der vergangenen Jahre in großer Zahl remotorisiert. Höchste Zeit also, dem langjährigen Rückgrat der DB-Dieseltraktion ein spezielles, umfassendes Porträt zu widmen! Gewohnt kompetent beschreibt der Autor Entwicklung und Technik sowie den Betriebsdienst dieser Maschinen – ergänzt mit einer Einsatzübersicht 2005/ 2006. Zwei „Special“-Kapitel befassen sich mit den zweimotorigen Maschinen der Baureihe 217 sowie den Gasturbinenloks der Baureihe 210. Eine topaktuelle Statistik sowie alle technischen Daten inklusive der Motorisierungen und die zahlreichen bisher unveröffentlichten, teils großformatigen Fotos machen diese Sonderausgabe zu einem einzigartigen 218-Nachschlagewerk.

92 Seiten im DIN-A4-Format, über 160 Abbildungen, Klammerheftung

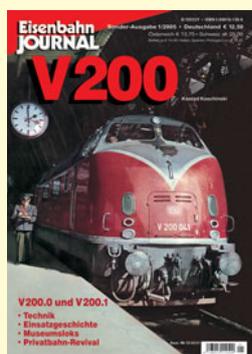
Sonder-Ausgabe 6/2005 • Best.-Nr. 530506 • € 12,50

Die zuletzt erschienenen Sonder-Ausgaben



Tauernbahn

Sonder-Ausgabe 2/2000
Best.-Nr. 540002 • € 11,60



V 200

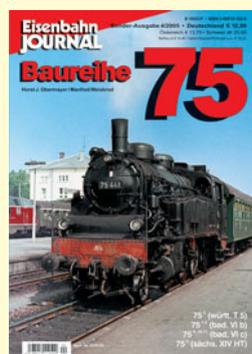
V 200.0 und V 200.1

Sonder-Ausgabe 1/2005
Best.-Nr. 530501 • € 12,50



Schmalspurparadies Harz

Sonder-Ausgabe 3/2005
Best.-Nr. 530503 • € 12,50



Baureihe 75

75.0, 75.1-3, 75.4, 10-11, 75.5

Sonder-Ausgabe 4/2005
Best.-Nr. 530504 • € 12,50



Die 628-Familie

627.0, 628.0, 627.1, 628.1, 628.2, 628.4, 628.9

Sonder-Ausgabe 5/2005
Best.-Nr. 530505 • € 12,50

Abgesang und Neubeginn

Noch Anfang der 1990er-Jahre war Österreich ein bevorzugtes Ziel für Eisenbahnfreunde, die ein bisschen Flair von der guten, alten Eisenbahn schnuppern wollten: Alte Lokomotiven, verträumte Bahnhöfe mit filigranen Gittermasten, eisernen Personenübergängen und unauffälligen, schmalen Bahnsteigen, eingleisige, sich gut in die Landschaft einfügende Gebirgsbahnen mit zahlreichen Kunstbauten aus der Gründerzeit und vieles mehr ließen einen (Foto-)Ausflug zu den Österreichischen Bundesbahnen zu einem besonderen Erlebnis werden.

Was sich seither bei den ÖBB getan hat, ist Thema der vorliegenden Sonderausgabe – und getan hat sich unglaublich viel: Die ÖBB mutierten vom Staatsbetrieb zur Holding mit zahlreichen eigenverantwortlichen Gesellschaften, etliche Schwachstellen im Streckennetz konnten durch großzügige Ausbaumaßnahmen beseitigt werden, mit dem „NAT 91“ wurde erstmals ein österreichweiter Taktfahrplan eingeführt, der Güterverkehr auf Österreichs Hauptstrecken nahm um rund 50 Prozent zu und nach einer Phase der Orientierungslosigkeit in punkto Triebfahrzeugbeschaffung ersetzten die ÖBB in einer beispiellosen Aktion binnen sechs Jahren mehr als ein Drittel des Triebfahrzeugbestandes durch Neukonstruktionen. Auch die „Neuen Privaten“, die sich im Zuge der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes in den vergangenen Jahren in Österreich etablieren konnten, haben ihren Platz in dieser Sonderausgabe, stehen sie doch in direkter Konkurrenz mit dem „Platzhirsch“ ÖBB.

Die eigens für dieses Heft erstellten Karten und Tabellen geben einen umfangreichen und breit gestreuten Überblick über die Entwicklungen der vergangenen 15 Jahre. Bei der Bildauswahl wurde darauf geachtet, möglichst viele Baureihen zu präsentieren, die den speziellen Reiz der Ära des Umbruchs bei den ÖBB ausmachten: Da finden sich Stangen-Loks aus den 1920er-Jahren

genauso wie „Grenzleistungslokomotiven“ aus den 1960er-Jahren, Thyristorloks aus den Siebzigern und Drehstromfahrzeuge neuester Bauart. Aber nicht nur im Bereich der elektrischen Traktion erfolgte ein Generationswechsel, auch bei der Dieseltraktion hat sich einiges getan, wie im Kapitel über die Triebfahrzeuge nachzulesen ist.

Modernisierungen im Bereich der Infrastruktur sowie beim rollenden Material mögen für uns Eisenbahnfreunde zwar sehr schmerzlich sein und machen den einst unverwechselbaren Betrieb bei den ÖBB zu einem mehr oder weniger anonymen Puzzleteil im europäischen Eisenbahngeschehen, doch ist eine wirtschaftliche und kundengerechte Betriebsführung ohne Modernisierungen und Rationalisierungen heute kaum mehr vorstellbar. Dass man gerade im schönen Österreich im Zuge der Ausbaumaßnahmen wenig Wert auf eine optische Einheit von Bahn und Landschaft legt, wie die bis zu 18 Meter hohen Betonfahrleitungsmasten und die oft mehrere Meter hohen Lärmschutzwände beweisen, steht auf einem anderen Blatt ...

Langweilig wird der Betrieb auf Österreichs Schienen auch in den kommenden Jahren ganz sicher nicht sein, allein schon wegen der Lage im Herzen Europas: Der „grenzenlose“ Transitverkehr Richtung Osten und Süden ist dank dem Einsatz modernster Mehrfrequenzloks bereits Wirklichkeit geworden und die rasante wirtschaftliche Entwicklung in den ehemaligen Ostblockländern dürfte in den nächsten Jahren zu einer weiteren Belebung des Schienenverkehrs sorgen.

In diesem Sinne viel Spaß und tiefe Einblicke in das aktuelle österreichische Eisenbahngeschehen wünscht Ihnen

MATTHIAS WIENER

Radikale Traktions-Reform

Seit 1990 vollzog sich im ÖBB-Triebfahrzeugpark ein radikaler Wandel: viele alte Bauarten mussten den Dienst quittieren und wenige neue hielten in großer Stückzahl Einzug

Triebfahrzeuge
• ab Seite 52

Neue Chancen fürs Kernnetz

In den viergleisigen Ausbau der Westbahn sowie den zweigleisigen Ausbau der Alpen-transversalen werden Milliarden investiert

Infrastruktur
• ab Seite 18



Wechselhafte Produktvielfalt

1991 wurde der Produktname IC eingeführt. Ab 1998 folgten im Fernverkehr ICE, ÖBB-EC und ÖBB-IC. Im Regionalverkehr fahren heute auch SPR (Sprinter), RSB (Regio-Schnellbahn) und ER (EURegio)

Personenverkehr
• ab Seite 28

Rail Cargo Austria

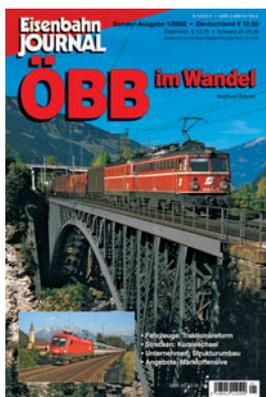
Trotz zunehmender Konkurrenz durch private Anbieter kann der ÖBB-Güterverkehr jährlich neue Rekordergebnisse einfahren – und das, obwohl der teure Einzelwagenverkehr stagniert

Güterverkehr
• ab Seite 40

Freie Fahrt für Konkurrenz

Am 1. Januar 2000 fiel der Startschuss für den freien Netzzugang in Österreich. CargoServ, LTE und Lokomotion waren die Vorreiter und fahren seit 2001 Güterzüge auf ÖBB-Gleisen

Privatbahnen
• ab Seite 66



TITELBILD: Noch vor 15 Jahren bildeten die Reihen 1042 und 1044 das Rückgrat der Zugförderung auf den elektrifizierten ÖBB-Strecken, wie hier auf der Tauern-Nordrampe. Inzwischen sind mehr als 300 Loks der Reihen 1016 und 1116 „Taurus“ (KLEINES BILD) dem Betriebsdienst übergeben worden.
FOTOS: CHRISTOPH KIRCHNER, WOLFGANG KAISER

- **Editorial**
Abgesang und Neubeginn 3
- **Galerie**
ÖBB in Bildern „pur“ 6

UNTERNEHMEN UND STRECKEN

- **Unternehmensstruktur**
Staatsbetrieb ÖBB im Wandel 14
- **Infrastruktur**
Neue Chancen fürs Kernnetz 18

BETRIEB UND FAHRZEUGE

- **Personenverkehr**
Wechselhafte Produktvielfalt 28
- **Güterverkehr**
Rail Cargo Austria 40
- **Triebfahrzeuge**
Radikale Traktions-Reform 52

KONKURRENTEN UND SONDERFÄLLE

- **Privatbahnen**
Freie Fahrt für Konkurrenz 66
- **Schmalspurbahnen**
Zukunft ungewiss 76
- **Grenzfall**
Fern, ferner, Außerfern 80
- **Fachhändler-Adressen** 84
- **Quellenverzeichnis** 88
- **Vorschau & Impressum** 90



Zukunft ungewiss

Um die Zukunft der beiden Zahnradbahnen auf den Schafberg und den Schneeberg ist es gut bestellt – Sorgen bereiten den Verantwortlichen jedoch die anderen schmalspurigen ÖBB-Strecken

Schmalspurbahnen

• ab Seite 76

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:

W. KAISER, M. WIENER (2), CH. KNOP, H. LAMPEITL, J. MAIER



Hercules

nennen die ÖBB ihre ab 2002 in Dienst gestellten Dieselloks für den Streckendienst, die fast doppelt so stark motorisiert sind wie ihre Vorgängerinnen der Reihen 2043 und 2143. Die 2016 054 und die 2016 044 schleppten im September 2005 einen schweren Güterzug von Zeltweg über den Obdacher Sattel nach Wolfsberg.

FOTO: KLAUS ECKERT





Niederflur ist das Zauberwort im modernen Personennahverkehr. Die Niederflurbauweise der ÖBB-Triebwagen der Reihen 4023, 4024 und 5022 erleichtert den Reisenden den Einstieg außerordentlich und macht vielerorts Bahnsteigerhöhungen überflüssig (4023 006 im Salzachtal bei Werfen). FOTO: KLAUS ECKERT



