Deutschland € 7,40 Österreich: € 8,45 BeNeLux: € 8,75 Italien: € 9,80 Portugal: € 9,50 Finnland: € 10,90 Schweiz: sfr 14,50
B 7539 E ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

Februar
2/2004

Eisenbahn JOURNAL Februar 2004

Bahnreform: 10 Jahre DB AG

Fototour 1977: Dampf in Ostberlin

Neue Serie: Anlage „Zindelstein“

• plus: Neue Modelle • plus: Inhaltsverzeichnis 2003

4 190753 907407 02

Alles EuroRunner, oder was?

Das war er also mal wieder, der große Fahrplanwechsel. Ein erstes Fazit nur wenige Tage danach offenbart: Abgesehen von der Betriebsaufnahme der S-Bahn Rhein/Neckar und der endgültigen Ablösung des ICE-TD durch den VT 612 als „Nachwuchs"-Intercity auf der Sachsenmagistrale hat sich bei der DB AG wenig Bemerkenswertes getan – viel dagegen auf dem Privatbahn-Sektor. Gleich drei Unternehmen bzw. Zugangebote sind am 14. Dezember 2003 in größerem Stil gestartet: „metronom" und „eurobahn" im Norden, Thurbo AG und Länderbahn mit dem Allgäu-Express, kurz ALEX, im Süden. Was sich im Einzelnen dahinter verbirgt, ist ausführlich nachzulesen zum „metronom" in EJ 11/03, zum ALEX in EJ 12/03 und zur „eurobahn" in dieser Ausgabe. Was die drei Neuen – bzw. im Falle der „eurobahn" Expandierenden – im übrigen gemeinsam auszeichnet, ist die funkelnagelneue Traktion: Triebwagen vom Alstom-Typ LINT, Elloks vom Bombardier-Typ 185/TRAXX und – erstmals hierzulande im Einsatz – Diesellokomotiven vom Siemens-Typ EuroRunner.

Apropos neue Loks: Einmal mehr fährt mit dem EuroRunner bei der ALEX-Traktion eine Privatbahn der DB AG mit modernster Dieselloktechnik davon. Und wann, bitteschön, dürfen wir nun mit der überaus lange gehegten und gepflegten Auftragsvergabe über den Bau von mittlerweile rund 500 neuen Dieselloks (200 fest, 300 optional) für DB Regio und DB Cargo, inzwischen Railion, rechnen? Zuletzt war von einer Verlautbarung im Januar 2004 zu hören. Die Ausschreibung erfolgte in der zweiten Jahreshälfte 2003 bekanntlich bereits zum dritten Mal, nachdem man im zweiten Anlauf erwogen hatte, den Verkauf des DB-Werks Nürnberg mit der Lokbestellung zu koppeln, dies aber doch wieder verworfen wurde. Von der ersten Ausschreibung Ende 2002 wollen wir schon garnicht mehr reden. Mehr als ärgerlich vor allem für jene Firmen, die seinerzeit ein Angebot eingereicht hatten, am Koppelgeschäft aber nicht das geringste Interesse hatten, bei der dritten Ausschreibung nun aber wohl wieder mit im Rennen sind und somit eine baldige Entscheidung herbeisehnen.

Darf man denn überhaupt gespannt sein, welcher Hersteller das Rennen macht (es soll ja auch Angebote aus den USA von General Motors GM-EMD und sogar von einem Unternehmen aus Japan geben) oder gilt der EuroRunner von Siemens hinter den Kulissen ohnehin schon lange als (h)ausgemachter Sieger? Als Hercules bzw. Reihe 2016 der ÖBB kennen wir den Loktyp ja bereits seit längerem und beim ALEX ist er nun also auch in der Dispolok-Variante unter der Bezeichnung ER 20 planmäßg auf deutschen Gleisen im Einsatz. Betriebserfahrungen, durchaus positive sogar, liegen somit zumindest aus Österreich schon reichlich vor. Die Lok ist supermodern, die Dieseltechnologie umweltfreundlich und der Motor flüsterleise. Außerdem läuft sie mit 80 Tonnen Gewicht relativ leichtfüßig auf ihren vier Achsen und erfüllt damit die vermeintlich nach wie vor oberste Prämisse der Lokbeschaffung bei der DB AG. Freilich: Ein Kraftprotz ist der EuroRunner mit seinen 2000 kW Motor- und 1600 kW Traktionsleistung sowie einer Anfahrzugkkraft von 235 kN in der bisher gebauten Version nicht gerade. Um aber langfristig die alternde Baureihe 218 und die restlichen verbliebenen Schwester-Loks aus der V 160-Familie zu ersetzen, sind mit den genannten Parametern beste Voraussetzungen geschaffen. Und fürs Grobe haben wir ja gottseidank noch Ludmilla, jüngst 64-fach als Baureihe 233 frisch herauspoliert, neu motorisiert und kraftstrotzend zurück aus der Frischzellenkur. Wie immer die neuen DB-Dieselloks also auch aussehen werden – die russische Powerfrau möge uns in jedem Fall noch lange erhalten bleiben! **GERHARD ZIMMERMANN**

Was die Bahnreform (nicht) gebracht hat: Eine Zwischenbilanz nach zehn Jahren DB AG zieht Torsten Berndt ab Seite 10

Vorbild

Impressionen:
Die Bundesbahn vor 20 Jahren **6**

Verkehrspolitik – 10 Jahre DB AG:
Reform der vielen Gesichter **10**

Triebwagen-Porträt:
Schnelligkeit und Eleganz **18**

Erinnerungen:
Dampf in Ostberlin **24**

Foto-Tipp:
Auf ins Deutsche Dampflok-Museum! **28**

Regionalverkehr:
„eurobahn" expandiert **30**

Rar & kurios:
Bitte im Dreier-Pack! **34**

Strecke aktuell:
Altenberg ist wieder am Schienenstrang **36**

Titel: **Wer sich DB Regio anvertraut, hat heute in der Regel gute Karten – meint zumindest der Autor unserer Zwischenbilanz über 10 Jahre DB AG. Also: Auch wenn's gelegentlich noch klemmt, bitte einsteigen – zum Beispiel in einen VT 612 zur Fahrt ins winterliche Allgäu (Aufnahme bei Blaichach).** Abb.: Ritz

Stinkendes Gold – im Modell: Brawa-Ausstellungsdiorama rund um die württembergische Fäkalienwagen. Ab Seite 64

Als es im Osten noch dampfte: An Fototouren nach Ostberlin Mitte der 1970er-Jahre erinnert sich Udo Kandler ab Seite 24

Privatbahn-Expansion in Niedersachsen: Die im Dezember 2003 an den Start gegangene „eurobahn“ porträtiert Jürgen Hörstel ab Seite 30

Modell

Das H0-Modell der USRA-„Light Mikado“ von Märklin:
Great Light Loco 58

120 der DR in H0 von Roco:
Überraschungs-Trommel 60

H0-Modell des SVT Bauart Hamburg von Lemke / Kato:
Fernost-Flitzer 62

Neues Brawa-Diorama: **Im Ländle auf dem Lande** 64

Im Banne der Kleinbahn – H0-Anlage nach KOK-Motiven, Teil 7:
Durch den tiefen Wald 70

Nenngröße TTe: Der Reiz der Kleinheit
Nur Mut zu neuen Wegen! 76

Anlagenbau-Serie, Teil 1: **Zindelstein** 80

Mit der Bahn zum Tegernsee, Teil 3:
Güter für Gmund 86

Auhagens Bausätze Krakow:
Neues aus Marienberg 90

Die Epoche IV aus der Sicht eines „Beteiligten“:
Faszination Bundesbahn 94

H0-Bausatz der E 913/pr. EG 545 von Westmodel:
Schwerer Brummer 96

Licht für viele Zwecke: Leuchtdioden • Z-Loks „einordnen“
Bastelpraxis 98

Rubriken

Bahn-Notizen 38

Jahresinhaltsverzeichnis für 2003 45

Modell-Neuheiten 50

Jurybogen zum 7. Modellbau-Wettbewerb 75

Bestellkarten zum Heraustrennen 99

Neue Bücher 104

Bahn-Post 106

Mini-Markt 108

Auktionen • Börsen • Märkte 115

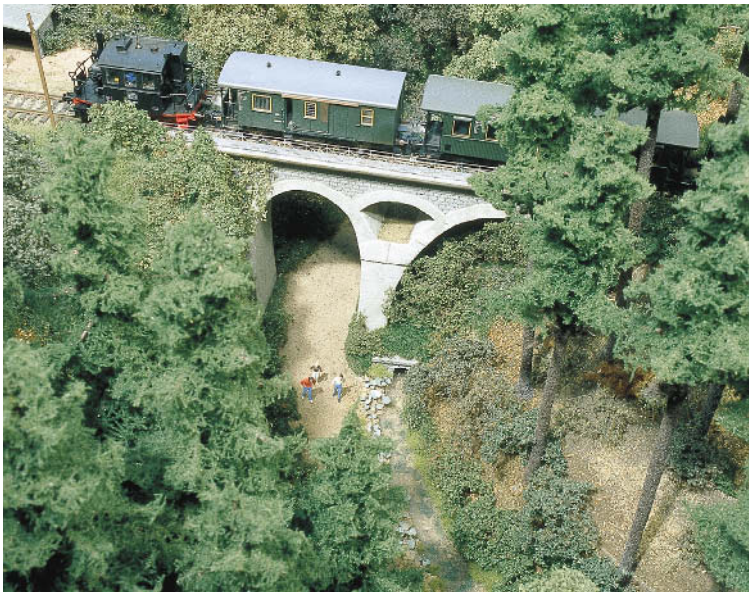
Sonderfahrten und Veranstaltungen 116

Fachhändler-Adressen 118

Vorschau & Impressum 120

Abbildungen dieser Doppelseite:
Ritz, Kandler, Hörstel, Scholz/EJ, Haug, Kaiser

Wie in echt: Erstklassiger Landschaftsbau nach Vorharz-Motiv. Serie „Im Banne der Kleinbahn“ von Wolfgang Langmesser, ab Seite 70



Neue Bau-Serie: H0-Anlage „Zindelstein“ auf nicht einmal 2 m² Fläche. Von Bruno Kaiser, ab Seite 80

Vertraut und doch befremdend: Die Baureihe 120 ist heute Alltag; dass 1984 die Vorserienloks aber schier endlos auf Probefahrten kurvten, ist längst vergessen.

Die Bundesbahn vor 20 Jahren

Wenn heutzutage ein Rückblick auf die jüngere Geschichte unserer Eisenbahn erfolgt, so sehen wir entgegen bisher üblichen Eindrücken längst keine nostalgischen Bilder von Dampfloks, Bahnsteigsperren und anderem Nachkriegs-Ambiente mehr. Denn auch die Zeit der Neuen Bahn vergeht im Schnellzugtempo. Vor 20 Jahren blieben der Bundesbahn nur noch zehn Jahre und vor 20 Jahren gab es schon die heutzutage gewohnten Attribute des Bahnalltags: Neubaustrecken im Bau, den Intercity-Verkehr, die 120, den 628, Fahrkartenautomaten, Containerverkehr.

■ TEXT UND BILDER VON JOACHIM SEYFERTH

Ein Rückblick auf 1983/84 liefert also einerseits relativ vertraute Bilder, aber andererseits auch längst verloren geglaubte Ansichten, die just zu diesem Zeitpunkt buchstäblich „in den letzten Zügen“ lagen: Plötzlich waren sie verschwunden, die Gepäckkarren, die Limburger „Zigarren“, die Altbau-Elloks, die einmotorigen Schienenbusse, die Umbauwagen, die Culemeyer-Straßenroller, die Edmonsonschen Fahrkarten. Vieles, was Jahrzehnte, gar über ein Jahrhundert überdauert hatte, wurde Anfang der 1980er-Jahre (oft für immer) stillgelegt – seien es ganze Strecken, Tarif-Institutionen oder eben die vielen Kleinigkeiten.

Abbruch ging mit Aufbruch einher: Vor 20 Jahren wütete die Stilllegungs-Orgie ebenso wie die Neubau–strecken-Euphorie.

Nein, zimperlich war die Deutsche Bundesbahn zu dieser Zeit weder beim Abbruch noch beim Aufbruch: Vor 20 Jahren wütete die Stilllegungs-Orgie ebenso wie die Neubaustrecken-Euphorie. Während die Schnellfahrtrassen Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart etwa je zur Hälfte im Bau waren, wurden 725 Kilometer auf

Aktionen und Innovationen: Vor 20 Jahren ließ sich die Deutsche Bundesbahn einiges einfallen, um rückläufige Fahrgastzahlen aufzufangen, wie zum Beispiel „Rosarote Wochen“ mit günstigen Angeboten oder den Lufthansa Airport-Express. Doch kaum eines der neuen Konzepte erwies sich als längerfristig erfolgreich.

„Busbedienung“ umgestellt und auf 200 Kilometer gar der Gesamtbetrieb eingestellt, darunter auch die DB-Schmalspurbahn zwischen Warthausen und Ochsenhausen im Bezirk der ehemaligen Bundesbahndirektion Stuttgart. Heute wissen wir, dass einerseits mit so mancher Streckenstilllegung aus jener Zeit eine Goldgrube verschenkt wurde und dass andererseits die DB ihre beiden Neubaustrecken viel zu teuer von der Bauindustrie einkaufte – noch heute leidet sie an den gewaltigen Zinslasten für diese Projekte.

Behördenhaft umständlich und langwierig gestaltete sich auch die Akzeptanz von neuen Triebfahrzeugen: Der damals schon fast zehn Jahre lang erprobte neue „Nebenbahnretter“ in Form des mittlerweile legendären 628 war verkehrspolitisch immer noch umstritten und die Mehrzweck-Hoffnung der Baureihe 120 kurvte auch 1984 immer noch unentwegt ihre endlosen Probefahrten im elektrifizierten DB-Netz. Insbesondere wegen des (selbstverschuldeten?) Verkehrsrückgangs wurden 15 Diesellokomotiven der Baureihe 211 an die Türkei verkauft und – besonders schmerzlich für viele Eisenbahnfreunde – 117 Altbau-Elloks der Baureihen 118, 144, 145, 160 und 193 ausgemustert. Die alte Bahn mit ihren immer noch zahlreich vorhandenen Metaphern auf die Dampflokzeit schien endgültig zu verschwinden; auf den Reißbrettern entstand schon der ICE.

So unspektakulär und bunt durcheinander gewürfelt die Bilder auf diesen Seiten auch sein mögen, so sind sie doch typische und unwiederbringliche Momentaufnahmen der DB vor 20 Jahren. Und beim näheren Hinschauen tauchen mehr Fragen als Antworten auf: Gibt es sie eigentlich noch, die TEE-Züge? Die Aufsichtsbeamten mit der roten Mütze? Die pittoresken Würfel am letzten Wagen, auch Zugschlusslaternen genannt? Türkisfarbene Bahnsteiguhren? Die Strecke von Emmelshausen nach Simmern?
Und noch eine Frage war Ende 1983 aufgetaucht: Welches Unheil findet eigentlich 1984, dem Jahre von George Orwell, statt? Es passierte nichts, alles und vor allem sehr viel Relatives: „Wir wollen und wir müssen der Bundesbahn helfen“, sagte Bundeskanzler Kohl. Wie wenig doch in 20 Jahren geschehen kann! ❑

Heute schon fast ein Oldie, 1984 noch umstritten: Die neuen Nebenbahnretter der Baureihe 628.

Viele Fragen, wenig Antworten: Vor 20 Jahren schien so manches Strecken- und Fahrzeug-Schicksal bereits endgültig besiegelt – und doch „lebten“ einige frühzeitig Abgeschriebenen noch erheblich länger, zum Beispiel V 100 und Schienenbus.

Im Orwell-Jahr passierte vor allem sehr viel Relatives:
„Wir wollen und müssen der Bundesbahn helfen“, sagte damals
Bundeskanzler Kohl – wie wenig doch in 20 Jahren geschehen kann ...

212 037-6

289

Reform der vielen Gesichter

Vor zehn Jahren trat die Bahnreform in Kraft. Bundes- und Reichsbahn schlossen sich zur Deutschen Bahn AG zusammen. Diese sollte ein Spieler im Wettbewerb werden. Haben sich die Prognosen und Hoffnungen erfüllt? Eine Zwischenbilanz.

■ TEXT VON TORSTEN BERNDT

10 Jahre DB AG

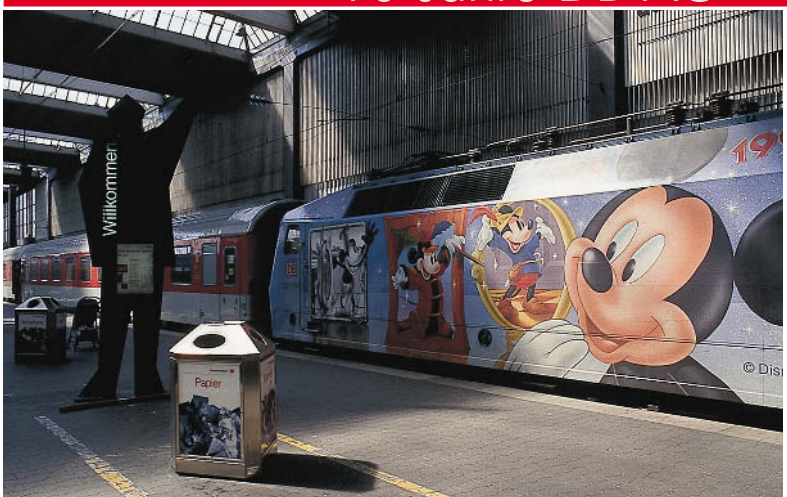


ABB.: RITZ (4)

Zweimal Kaufbeuren–Berlin und retour. Die ersten Reisen fanden im April statt, die letzten Ende Juli, Anfang August, allesamt selbstverständlich mit dem Wochenend-Ticket für 28 Euro. Richtung Berlin führte die Fahrt über Buchloe, Augsburg, Nürnberg, Lichtenfels, Saalfeld, Großheringen, Halle und Magdeburg. In den Süden ging es über Ludwigsfelde, Falkenberg, Leipzig, Zwickau, Hof, Nürnberg, Augsburg und Buchloe. Jedes Mal hieß es also, achtmal umzusteigen, auf der Rückreise zudem, mit dem Schienenersatzverkehr zwischen Berlin-Lichterfelde Ost und Ludwigsfelde vorlieb zu nehmen. Kann das gut gehen?

Natürlich doch. Wer sich dem Nahverkehr anvertraut, hat heute in der Regel gute Karten. Er fährt preiswert in zumeist neuen oder zumindest neuwertigen Zügen, erhält im Regelfall einen Sitzplatz, genießt ein entspanntes Klima und erreicht pünktlich sein Ziel. Sicher, auch im Nahverkehr treten Störungen auf. Ein Zug nach Saalfeld beispielsweise langte schon zu spät in Lichtenfels ein, weil er einem unpünktlichen Intercityexpress folgen musste. Vor einer Abfahrt in Nürnberg hieß es: „Wir warten auf verspätete Anschlussreisende aus Berlin." Welche Farbe der Zug der „verspäteten Anschlussreisenden" hatte, kann sich jeder vorstellen. Ein Regionalexpress stand – das muss, wenn die Erinnerung nicht täuscht, im Herbst 2001 gewesen sein – zehn Minuten in Großkorbetha. „Wie viel hat der Weiße denn heute?", fragte gleich beim Halt der Lokführer den Fahrdienstleiter. Wer im Steuerwagen Platz nimmt, bekommt Derartiges mit und manches mehr.

Nein, zweifellos auf DB Regio zurückzuführende Verspätungen erlebte der Autor auf seinen Zwölfstundenreisen nur ein einziges Mal, als ein Wagen defekt war. Zudem weiß er von manchen Problemen im Allgäuer Nahverkehr. Den stolzen Flaggschiffen des Konzerns erweisen sich die vermeintlich minderwertigen Nahverkehrszüge aber als deutlich überlegen. Mit Fug und Recht lässt sich sagen, dass es DB Regio mehr und mehr gelingt, den Kunden ein zeitgemäßes, gutes Angebot zu unterbreiten. Ökonomen verwundert dies kaum. Schließlich muss sich die Nahverkehrssparte des Staatskonzerns seit 1996 dem Wettbewerb stellen. Der Satz „Konkurrenz beflügelt" gilt nicht zu Unrecht als eines der Grundgesetze der Marktwirtschaft. Im Grunde genommen,

Licht und Schatten im Gesamtsystem: Neue Hoffnungen nach langjähriger Talfahrt im Güterverkehr – das lukrative Ganzzug-Geschäft macht's möglich. Modernes Ambiente im Personenverkehr. Triste Endzeitstimmung in der Werke-Struktur. Und für den beliebten Interregio ist der letzte Zug leider abgefahren.

trat die Bahnreform erst mit der Regionalisierung wirklich in Kraft. Von da an bestellten die Länder oder von den Ländern eingerichtete Körperschaften die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr, ein Amtsstuben-Bandwurmwort, das man besser mit SPNV abkürzt.

Einige Länder schrieben die Leistungen aus, andere vergaben sie erst einmal freihändig. Für beide Lösungen gibt es positive und negative Beispiele, sodass sich die Frage nach dem idealen System erübrigt. Brandenburg und Berlin beauftragten zum Beispiel zunächst einmal DB Regio mit dem Regionalverkehr. Abgesehen von wenigen Problemen, die meist aus der umfangreichen Bautätigkeit rund um Berlin herrühren, funktioniert der Betrieb hervorragend. Gleiches lässt sich für die nach Ausschreibungen vergebenen Leistungen der Vogtlandbahn im Länderdreieck Thüringen-Sachsen-Bayern sagen. In Schleswig-Holstein dagegen siegte die Flex erst im Wettbewerb und meldete dann Insolvenz an; Anspruch und Wirklichkeit lagen zu deutlich auseinander. Nicht gleich zum Amtsgericht gehen musste DB Regio, als die Züge der Baureihe 611 bei freihändig vergebenen Leistungen in Rheinland-Pfalz versagten. Es blieb beim Imageschaden.

Bahnreform und Regionalisierung: Zwischen Anspruch und Wirklichkeit

An ein echtes freies Spiel der Kräfte im Verkehrssektor ist ohnehin nicht zu denken. Es sind die viel geschmähten Politiker, die den Wettbewerb vorantreiben. Dabei haben sie, das ist ganz legitim, nicht nur die Interessen der Bahnen im Blick. Die Wirtschafts- und Strukturpolitik spielt für die Entscheidungen eine große Rolle. Am konsequentesten geht dabei Niedersachsen vor, das die Fahrzeuge selbst beschafft und an die Verkehrsunternehmen vermietet. In Niedersachsen ansässige Unternehmen genießen dabei einen Heimvorteil, vor allem Alstom LHB. Handelten sie anders, hätten die Landespolitiker ihren Wählerauftrag missachtet, ganz gleich ob sie nun Schröder oder Wulff, Knorre oder Hirche heißen. SPNV ist und bleibt eine politische, eine staatliche Veranstaltung, allem marktwirtschaftlichen Gesäusel zum Trotz. Schließlich fließt den Bahngesellschaften aus den Landeskassen reichlich Geld zu, ganz gleich, ob es sich um Staats- oder Privatbahnen handelt. Letztere – darüber sollte sich niemand Illusionen hingeben – sind übrigens klar in der Minderheit. Die Regentalbahn gehört genauso zu den Staatsbahnen wie die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft. Während die Aktien der Deutschen Bahn im Bundesfinanzministerium lagern, dominieren bei den meisten kleinen Bahngesellschaften Länder und Kommunen die Gesellschafterversammlung. In einem Fall, der EuroThurbo, stehen gar der schweizerische Bund und ein Kanton hinter der vermeintlichen Privatbahn. Als wirklich privat können vor allem die Tochtergesellschaften von Connex bezeichnet werden, die zum ebenfalls privaten, französischen Veoli-Konzern zählt.

Echte, harte Konkurrenz zwischen Staatsbahn und Privatwirtschaft herrscht dagegen im Güterverkehr. Eine Reihe junger Unternehmen hat DB Cargo (heute Railion) empfindliche Verluste beigebracht. Manche stammen aus dem Verkehrsbereich, so die Bahnen der Spedition Hoyer oder des Logistikers Rhenus. Andere wurden von Verladern ins Leben gerufen. Der Chemieriese BASF rechnet inzwischen ebenso zu den Bahngesellschaften wie EKO in Eisenhüttenstadt. Sie teilen sich den Kuchen mit Staatsbetrieben, neben DB Cargo einer Vielzahl aus Industrie- und Hafenbahnen hervorgegangener Güterbahnen, für die an dieser Stelle Rail Cargo Berlin und die Häfen und Güterverkehr Köln stehen sollen. Da sich die jungen Unternehmen vor allem rentablen Verkehrsleistungen verschrieben haben, wirft ihnen DB Cargo gern „Rosinenpickerei“ vor. Ganz unberechtigt ist dies nicht. Mit Ganzzügen und Verbindungen vornehmlich

10 Jahre DB AG

Abb.: Berndt, Ritz (3)