

11
06

MIBA

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

November 2006

B 8784 58. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 Schweiz sFr 12,80

Italien, Frankreich, Spanien € 8,50

Portugal (cont) € 8,50 BeNeLux € 7,50

Schweden skr 90,- Norwegen NOK 84,-

www.miba.de



11 | 2006

MIBA

MODELBAHN-TECHNIK CONTAINERKRAN VON HELJAN | MODELLBAHNANLAGE GROSSANLAGE IM BW MÜNCHEN HBF | NEUHEITEN G 10 VON BRAWA; TSSD VON BEMO

DREILÄNDER-ANLAGE IM BW MÜNCHEN HBF

D-A-CH unter einem Dach



FUNKTIONSMODELL VON HELJAN
Containerkran in H0



HERBSTLICHES DIORAMA IN H0
Rübenverladung



ROCO-HANDMUSTER EXKLUSIV
Weltrekord-Taurus 3



357
Weltrekord 02.09.2006

Unter dem Dach einer großen Werkhalle mitten auf dem Gelände des Bahnbetriebswerks München Hbf ist eine große, normalerweise nicht zugängliche HO-Modellbahn installiert. *Martin Knaden* stellt die Anlage mit dem Thema „Dreiländereck Deutschland, Österreich, Schweiz“ vor.

Zur Bilderleiste unten: Heljans Containerkran ist nun lieferbar. *Lutz Kuhl* beschreibt die vielfältigen Funktionen. Passend zur Jahreszeit baute *Horst Meier* ein herbstliches Diorama mit Rübenverladung. Das Handmuster der Weltrekordlok, die 2007 bei Roco erscheinen wird, kann exklusiv in der MIBA schon vorab bestaunt werden.

Fotos: MK (2), Ik, Horst Meier



Die Spatzen – zumindest die gut informierten – hatten es schon seit geraumer Zeit von den Dächern der Gartenbahnhäuser gepfeiffen: Um die Firma Ernst Paul Lehmann (EPL) stand es finanziell nicht zum Besten. Dennoch war es für viele Brancheninsider überraschend, als am 18. September 2006 die Nachricht umging, dass LGB insolvent ist. Was war passiert?

Es war im Vorfeld das passiert, was in solchen Fällen immer passiert: Die Banken hatten die Verlängerung der Kreditlinie verweigert. Deswegen aber die Ursachen ausschließlich bei den Kreditinstituten zu suchen, erscheint vor schnell, denn so ein Banker fällt derartige Entscheidungen auch nicht mal eben so, nur weil er am Morgen mit dem linken Bein zuerst aufgestanden ist.

„Damit hatten wir nicht gerechnet. Hätten wir das gewusst, dann hätten wir sicherlich auch kein Jubiläum gefeiert“, so ein EPL-Sprecher am 18.9. Gewusst oder nicht – Tatsache ist, dass die amerikanische Tochter LGB of America ohne Wissen der Banken bereits im April veräußert worden ist, was die im Geschäftsleben so wichtige Vertrauensbasis zwischen Kreditgebern und -nehmern nicht gestärkt haben dürfte.

Auslöser war schließlich die Sparkasse Nürnberg, die ihren Teil der Forderungen verkaufte. Die bei solchen Forderungen üblichen Abschläge von weit mehr als der Hälfte des nominellen Wertes akzeptiert ein Kreditinstitut natürlich nur, wenn es sich ziemlich sicher ist, vom eigentlichen Schuldner nicht mal diesen kleinen Teil zurückzubekommen. Davon aufgeschreckt wurde die Deutsche Bank in Frankfurt – EPLs größter Kreditgeber – aktiv, die nun versuchte, massiv Einfluss auf das weitere Geschehen zu nehmen.

Diese Art einer Fernsteuerung aus Frankfurt wurde aber von den persönlich haftenden Gesellschaftern, Rolf Richter und Johannes Richter, offensichtlich ungerne gesehen. Der Gang zum Insolvenzgericht erschien den Inhabern als sinnvoller Ausweg: Das Amtsgericht Nürnberg hat die vorläufige Insolvenz-

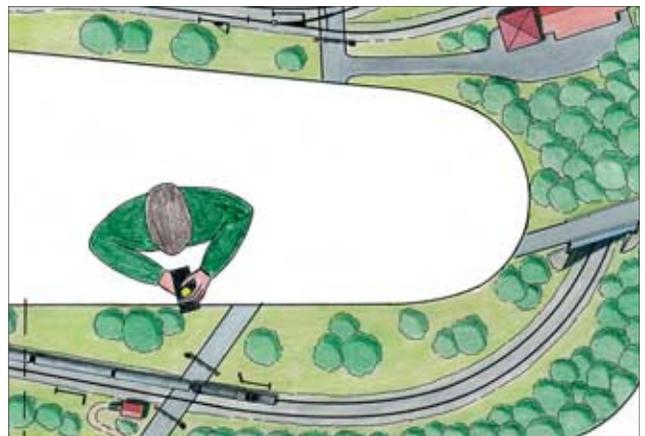
verwaltung angeordnet und den Nürnberger Rechtsanwalt Dr. Steffen Goede zum vorläufigen Insolvenzverwalter bestellt. Sollte das Kalkül aufgehen, ist nun zumindest eher eine lokale, sprich arbeitsplatzerhaltende Lösung denkbar.

„Interessierten Kapitalgebern wird somit der Zugang zu EPL ermöglicht“, war denn auch am Tag nach der Insolvenz unter www.lgb.de zu lesen, während zeitgleich auf der Seite von LGBöA zu lesen war, dass man „entschiedene und sofortige Maßnahmen eingeleitet habe, um eine feindliche Übernahme des Familienunternehmens zu verhindern“. Verständlicherweise möchte man sich also die eigenen „Heuschrecken“ gern selbst aussuchen. Ein genehmer Kapitalgeber war allerdings bei Redaktionsschluss noch nicht in Sicht ...

Taktik oder Talfahrt?

Betrachtet man bei der Ursachenforschung nicht nur die aktuelle Entwicklung, so muss die Frage erlaubt sein, ob die bisherigen Entscheidungsträger immer gewusst haben, wie eigentlich der eigene Kunde tickt. Hat das Angebot tatsächlich die Interessen der amerikanischen Kundschaft (60 % des Umsatzes wurden einst dort erwirtschaftet) getroffen? Haben die Preise mit den Angeboten der mehr und mehr erstarkenden Konkurrenz wirklich mithalten können? Und hätten die Modelle angesichts der hiesigen Löhne in Formenbau und Montage unbedingt derartig komplex konstruiert sein müssen (wer jemals einen Decoder in eine LGB-Lok eingebaut hat, weiß wovon die Rede ist)?

Nicht alle diese Fragen sind zwingend mit „Ja“ zu beantworten. Bleibt also nur zu hoffen, dass der Insolvenzverwalter bald eine Lösung findet, die den Fortbestand von Firma und hiesigen Arbeitsplätzen ermöglicht. Das Produkt Lehmanns Gartenbahn – Pionier des Maßstabs 1:22,5 – hätte es wirklich verdient, meint *Ihr Martin Knaden*



26 Jetzt gehts los: Die Dransfelder Rampe haben Michael Meinhold und Thomas Siepmann in einen Anlagenvorschlag samt Betriebskonzept umgesetzt. Im Gleisplanausschnitt agiert der Schiebelok-Führer am D 184 – einer der „Drei für Dransfeld“. *Zeichnung: Thomas Siepmann*

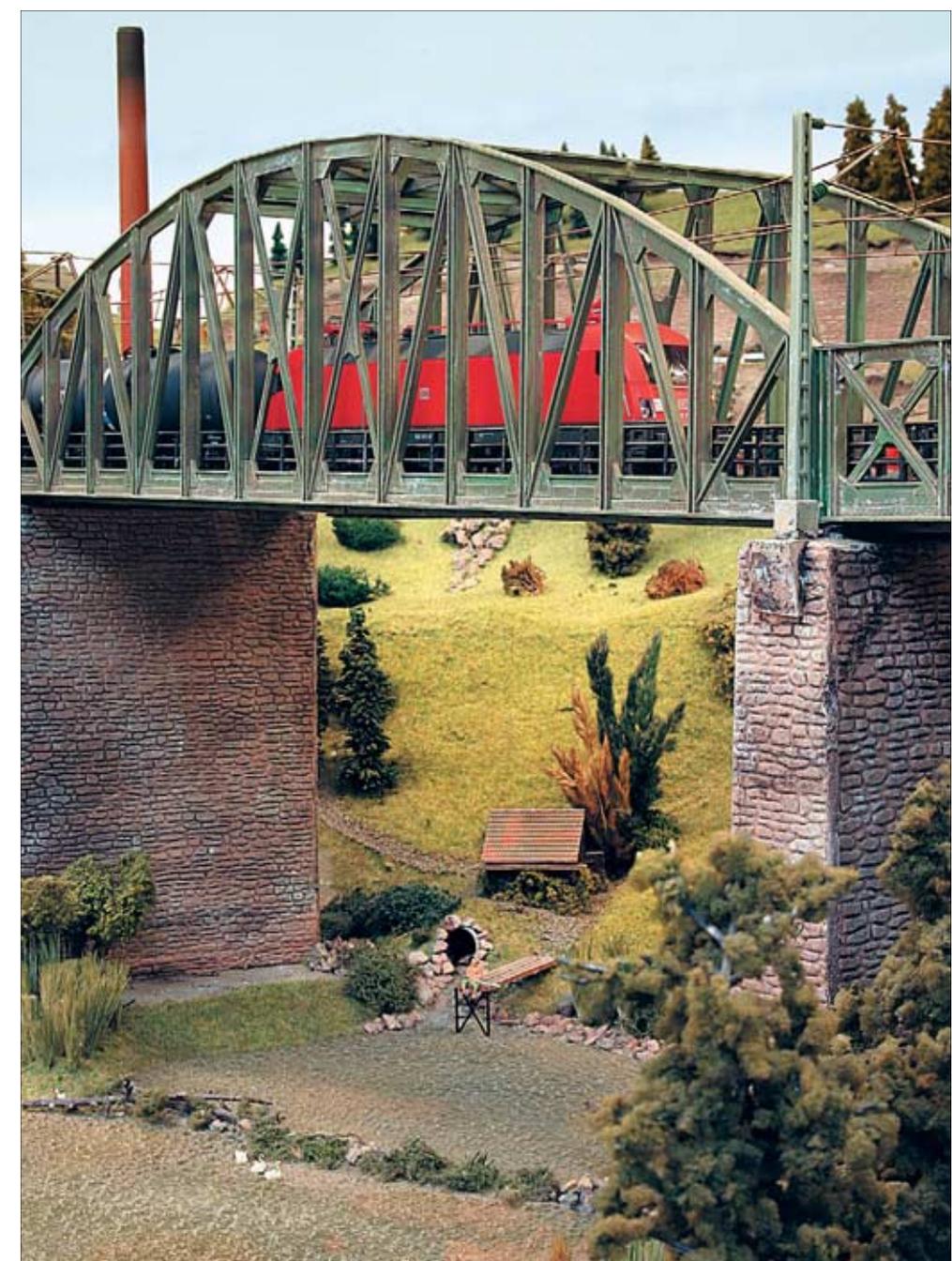


100 Der Blue Tiger 2 ist die Serienausführung des blauen Prototyps und wird von der OHE eingesetzt. Er ist u.a. als „MIBA-Tiger“ im OHE-Shop zu haben. *Foto: gp*



90 Die BSW-Modellbahngruppe „Bw München Hbf“ stellt ihre große H0-Anlage vor, die thematisch im Dreiländereck D – A – CH angesiedelt ist. Hans Dohle lässt uns auf der Lok eines Güterzuges mitfahren.
Foto: MK

80 Der Offenbacher Club „Stellwerk“ feiert demnächst sein 50-jähriges Bestehen. Horst Meier präsentiert die große Clubanlage, die auch betrieblich einiges hergibt.
Foto: HM



MODELLBAHN-ANLAGE

Eine Fichtelgebirgsbahn in H0:
Nach Bad Berneck
und Bischofsgrün (2) 10
Escadrille St. Michel:
Tows Bank Mine 72
Epocheübergreifender, elektrifizierter
Verkehr im Club:
Miba-Club „Stellwerk“ (Teil 1) 80
BSW-Modellbahngruppe
„Bw München Hbf“:
Mit Gag 58 312 über die Strecke 90

VORBILD + MODELL

Taurus mit Tempo 18
Mobil mit Integral 102

MODELLBAHN-PRAXIS

Herbststimmung 22
De Runkel-Roiwe-ropp-Meschin 52

PLANEN + FAHREN

Drei für Dransfeld:
Die Südbahn als H0-Anlage 26

NEUHEIT

Mindestens drei sind Pflicht
(G 02/G10 von Brawa) 58
Die Lenz'schen Donnerbüchsen 64
Der MIBA-Tiger ist los 100
Hochstapeln – digital gesteuert
(Heljan-Containerkran in H0) 106
Eine Schiene tuts auch
(Bemo-Bausatz der württ. Tssd) 108

DIGITAL-PRAXIS

Low-Cost-Digital im Eigenbau 62

GEBÄUDEMODELLBAU

Damals in Gütersloh 76

BRANCHE INTERN

Harburger Happening 87

ANLAGEN-PLANUNG

Doppelrolle 88

RUBRIKEN

Zur Sache 3
Leserbriefe 7
Bücher/Video 110
Veranstaltungen · Kurzmeldungen 111
Neuheiten 114
Kleinanzeigen 120
Impressum · Vorschau 134

Thema Service-Wüste Deutschland?

Service-Wüste Fachhandel

Ich komme – beruflich bedingt – herum in Deutschland. Wann immer es mein Zeitplan zulässt, schaue ich auch im Modellbahn-Fachhandel vorbei. Und bin immer häufiger entsetzt über die Inkompetenz und die Auswahl.

Einige Beispiele: Für meine diversen BR 218 benötige ich die Abgashutzen, wie sie bei Fleischmann erhältlich sind. In allen Fachgeschäften, quer durch Deutschland, in denen ich bisher nachgefragt habe, waren sie nicht vorhanden. „Wir können sie bestellen“, hieß es zwar, doch das kann ich auch.

Ein anderes Beispiel: Ein Fachhändler verkauft – zugegeben recht günstig – eine Rangierlok mit Digitalkupplung. Ich schicke sie über die Teststrecke und will die Digitalkupplung ausprobieren. Mit arroganter Selbstherrlichkeit meint der Verkäufer, die Lok verfüge nicht über eine solche Funktion. Tat sie doch, aber er hatte keine Ahnung! Fehlanzeige auch bei der Frage nach dem kostenlosen Austausch von Wechselstromachsen durch Gleichstromachsen bei Märklin-Wagen beim Fachhändler. „Das gibt es bei uns nicht“, ist da zu hören. Und ich frage mich, warum ich dann dort kaufen soll, wenn es den Null-Service ebenso bei Versandhändlern gibt, die aber dafür die Waren wesentlich günstiger anbieten.

Und wenn doch einmal etwas passiert, das man nicht selber hinbekommt? Das war bei mir vor kurzem der Fall. Durch unsachgemäßes Handling – ich war zweifelsfrei schuld – war bei meiner brandneuen Lenz-66 ein Windleitblech abgebrochen. Ich hätte es vielleicht mit Sekundenkleber richten können, war mir aber nicht sicher, welcher Kleber hier die besten Ergebnisse zeitigen würde. Also habe ich die Probe aufs Exempel gemacht – direkt bei Lenz. Auf deren Homepage eine E-Mail geschrieben und den Fall geschildert. Ein freundlicher Mitarbeiter antwortete mir und meinte, ich solle die Lok einschicken. Nach wenigen Tagen erhielt ich einen Anruf: Die Lok sei fertig. Als ich die Reparatur bezahlen wollte, erlebte ich eine echte Überraschung. Dieser Service war kostenlos!

Auch Gützold und Klein-Modellbahn in Wien haben mir bereits ohne große Umstände direkt geholfen. Vielleicht bin ich mit meinen negativen Erfah-

rungen im Fachhandel ja ein Einzelfall? Doch ich ahne, dass ich das wohl nicht bin und dass das seit Jahren zu beobachtende Fachhändlersterben teilweise ein hausgemachtes Problem ist.

Klaus Rösler, Asslar

MIBA 9/2006, Schwerpunkt

Querkupplung bei der E 50

In MIBA 9/2006 schreiben Sie, die Querkupplung der E 50 sei zur Schonung des Oberbaus eingebaut worden. Das ist nicht richtig. Die Querkupplung sollte der Entlastung des vorlaufenden Radsatzes im Drehgestell entgegenwirken. Dadurch wurden die Drehgestelle aber sehr starr miteinander verbunden, was den Oberbau zusätzlich belastet hat. Deshalb hat man die Querkupplung später wieder ausgebaut.

André Brandily (E-Mail)

Indusi-Prüfung

Bei der Bildunterschrift „Von Zeit zu Zeit muss die Indusi geprüft werden ...“ von E. Schubert ist mir aufgefallen, dass diese Aussage so nicht ganz stimmt! Die Indusi-Einrichtung auf der Lok ist bei jeder Ausfahrt aus dem Bw, d.h. bei jedem neuen Einsatz der Lok nach Stillstand (bzw. völliger Abrüstung) vor Anfahrt an den Zug zu prüfen! Hierzu ist der Indusi-Magnet (1000 Hertz) bewusst – ohne Betätigung der „Wachsamkeitstaste“ oder gar Einlegen der „Befehlstaste“ – zu überfahren, so dass mit dem Eintreten einer Zwangsbremmung die Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuginrichtung bewiesen werden kann.

Ulrich Meyer (E-Mail)

Thema Spitzenlicht

Korrektes Spitzenlicht

Im letzten Jahr sind einige Artikel auf das korrekte Ein- und Ausschalten des Spitzenlichts eingegangen, wie z.B. „Licht ein im Wendezug“ in 6/2005, „Licht ein für Wendezugloks“ in 8/2005 und „Es werde kein Licht“ in 11/2005. Immer mussten kleine Platinen gelötet werden, und manchmal ein Funktionsdecoder zusätzlich zum Lokdecoder erworben werden.

Meine Lösung der korrekten Licht-

funktionalität beruht allein auf dem sinnvollen Einsatz des Function Mapping und der Fahrtrichtungsabhängigkeit aller Funktionen, das Lokdecoder der neuesten Generation wie z.B. ESU LokPilot V2.0 anbieten, und einer einfachen Drahtverbindung des weißen Spitzenlichts in Lokomotiven der DRG und frühen DB mit zwei oder des weiß/roten Spitzenlichts in Loks der späten DB mit vier Decoderausgängen.

Dabei nutze ich aus, dass man einer Funktionstaste mehrere fahrtrichtungsabhängige CVs mit bestimmter Belegung – weißes Licht vorn/hinten – und eventuell rotes Licht vorn/hinten – zuordnen kann und dass eine Belegung der Decoderausgänge von mehreren Funktionstasten genutzt werden kann. Außerdem kann man noch die nicht zu verdrahtenden Funktionen, sogenannte built-in functions – Beschleunigung ein/aus und Rangiergang ein/aus – einer Funktionstaste, die weißes Licht vorn und hinten zulässt, zuordnen.

Udo Zimmer (E-Mail)

MIBA 9/2006, Editorial

Wahrheiten

Sehr geehrter Herr Knaden, das von Ihnen verfasste „Zur Sache“ der neuen MIBA-Ausgabe gefällt mir! Schön, dass Wahrheiten angesprochen werden, auch wenn das Tante M. nicht passen wird.

Jens Braun (E-Mail)

Quo vadis, Modellbahn?

Hintergrundinformationen aus der Modellbahnbranche sind für mich genauso spannend wie Neuheitenbesprechungen. Deshalb habe ich MKs Kommentar in MIBA 9/2006 sehr interessiert gelesen. Wirklich überraschend ist es nicht, dass in Teilen der Branche die gleichen Praktiken zum Tragen kommen wie auch andernorts in Handel und Gewerbe, wenn es darum geht, die Mehrwertsteuer-Erhöhung zur Profitsteigerung zu nutzen. Nun kann kein Modellbahn-Hersteller oder -Händler ohne ausreichende Gewinne leben, geschweige denn in neue Produkte investieren. Der Weg, Gewinnmargen über Preiserhöhungen zu sichern, ist in unserem Wirtschaftssystem legitim. Die Preissteigerungen im Modellbahnbereich liegen jedoch schon

seit Jahren erheblich über der allgemeinen Inflationsrate und weit über der Einkommensentwicklung der meisten von uns.

Ob die Rechnung des von Ihnen zitierten Herstellers aufgeht, bezweifle ich. Modelleisenbahnen sind Hobbyartikel und kein lebenswichtiges Gut. Von meinem deutlich sinkenden Realeinkommen muss ich zuallererst Dinge und Dienstleistungen bezahlen, auf die ich nicht verzichten kann. Streigende Kosten für Energie, Mobilität und Krankenversicherung, dazu demnächst noch höhere Verbrauchssteuern: Das kann ich nichtmehr kompensieren. Für das Hobby bleibt zwangsläufig weniger übrig als früher. Modellbahn-Hersteller und -Handel werden sich wohl auf weniger Nachfrage und sinkende Umsätze einstellen müssen.

Wenn es darum geht, wofür ich das noch verfügbare Geld ausbebe, intensiviert sich mein Blick auf die Qualität und das Preis-Leistungs-Verhältnis des Modellbahn-Angebots, auch im Vergleich mit anderen Möglichkeiten der Freizeitgestaltung. Es fällt mir schon heute nicht schwer, manches neue Modell, das verlockend im Schaufenster des Fachhändlers steht, dort stehenzulassen, wenn sich Mängel im äußeren Erscheinungsbild, überflüssiger Schnickschnack im elektronischen Innenleben und Wartungsbedingungen, die mikrochirurgische Fähigkeiten erfordern, mit einer schwindelerregenden Preisgestaltung verbinden. Diese Entscheidung wird künftig sicher noch häufiger fallen. Quo vadis, Modellbahn? *Wolfgang Heyer, Nürnberg*

Krumme Preise

Eine preiskritische Einstellung gehört zu den wesentlichen Aufgaben der Fachpresse, und dem Inhalt Ihres Artikels kann ich nur zustimmen. Der Marktführer der Modellbahnbranche ist sicher nicht gut beraten, in der jetzigen sensiblen Konjunkturphase erhebliche Preiserhöhungen vorzunehmen. Trotzdem habe ich dafür Verständnis.

Eigentlich könnte ich mich als Geschäftsführer von Brekina bequem zurücklehnen und mir das Geschehen anschauen. Denn wir haben eine – wie ich meine – sachgerechtere Lösung zur Steuerfrage gefunden. Unsere Nettopreise werden nicht angehoben. Neue Artikel werden im bisherigen System

„eingepreist“. Mit der Erhöhung der Mehrwertsteuer – wenn sie denn tatsächlich stattfindet – erhöhen sich die empfohlenen Verkaufspreise genau um den entsprechenden Prozentanteil. Ich meine, das ist eine faire Lösung, die allerdings sehr „krumme“ Verkaufspreise ergeben wird.

Werner Hartung (Brekina), Teningen

Auf Märklin verzichten?

Dass es sich bei Märklin so entwickelt hat, war eigentlich – siehe Roco – vorauszusehen. Nicht nur, dass es seit ca. 2 Jahren Probleme mit der Qualität gab und noch gibt, es werden auch immer wieder Neuentwicklungen mit vermeidbaren Fehlern angeboten.

Egal ob die erste Ausführung der E 69 mit UIC-Steckdose (in der Epoche-II-Ausführung ging es ja dann auch ohne diese), eine falsch montierte Griffstange am Tender der BR 10, „freistehende“ Stromabnehmer-Tragisolatoren bei der E 44, falsche Lackierungen (Ergänzungssset der Pop-Wagen) etc., nein, auch am Kunden hat man – außer an dessen Geld – scheinbar kein Interesse. Wie sonst ist es zu erklären, dass Anfragen (egal ob schriftlich oder per E-Mail) nicht mehr beantwortet werden? Nur wenn man sich direkt an die GF wendet, erfolgt eine – jedoch nicht detaillierte – Antwort. Kann es das sein? Bei Faller, Fleischmann, Piko und Kibri (meine Erfahrungen der letzten Monate) habe ich innerhalb von 14 Tagen eine Antwort vorliegen; so lasse ich es mir gefallen!

Und dann zum 1.8. eine Preiserhöhung (als Zeichen des Eigentümerwechsels?) mit der Begründung der Mehrwertsteuererhöhung am 1.1.2007. Aber: Anfang dieses Jahres erfolgte bereits eine Preiserhöhung z.B. der 212 (37724/5) von 179 auf 189 Euro. Und jetzt im August werden die Preise dieser Loks von 189 auf 199 Euro erhöht!? Ich konnte es nicht glauben, als mir meine beiden Stammhändler im Juli mitteilten, dass Märklin die Preise unter diesem Vorwand erhöht.

Bis auf Weiteres werde ich eben auf Erzeugnisse aus dem Hause Märklin verzichten, denn erstens habe ich genug Rollmaterial und zweitens wird man auch bei den Mitbewerbern fündig. Sehr zu begrüßen ist übrigens, dass Roco den aktuellen Katalog „als Zeichen“ kostenlos (!) abgibt.

Dietmar Moll (E-Mail)

Neuanschaffung überdenken

Vorgezogene Preiserhöhungen gehören wohl zur Normalität der letzten Wochen und Monate. Die Brauereien haben es vorgemacht, sie haben die Preise auch vor der Erhöhung der Mehrwertsteuer „angepasst“. Es wird aber weiter Bier getrunken. Also war es nur logisch, dass Modellbahnhersteller nachziehen.

Für mich als Alleinverdiener, Familienvater und „Häuslebauer“ heißt das: Die Mehrwertsteuererhöhung, die ja auch für die Produkte des täglichen Lebens gilt, wird mit noch mehr Einschränkungen für das liebste Hobby einhergehen. Das hat auch Vorteile: Zurzeit verkaufe ich bei E-bay alle Modelle, die nicht mehr in die Umgebung meiner geplanten Kottenforst-Anlage (Märklin-Gleis, MIBA-Vorschlag) passen. Das bringt Platz und „Spielgeld“ für weitere Beschaffungen beim großen Internet-Auktionshaus. Vorteilhaft ist für mich, dass zurzeit einige Kollegen ihre Märklin-Modelle verkaufen („Die spinnen, die Göppinger, das ist mir alles zu teuer geworden!“)

Von der MIBA würde ich mir wünschen, dass bei der Bewertung von neuen Modellen der Preis mehr berücksichtigt wird. Bestes Beispiel ist der Märklin-Schienenbus, der nach meiner Meinung voll am Kunden vorbeientwickelt wurde. Positiv ist die Entwicklung bei Roco und anderen Herstellern, die sehr schöne Lok-Modelle für unter 100 Euro anbieten – leider nur Gleichstrom! Ein günstiger Decoder kostet ja mittlerweile für solche Einfachmodelle ca. 30 Euro.

Wie wäre es mit einer Umfrage über die Anforderungen der Modellbahner an ihr Lokmaterial? Mir würde ein Schienenbus von Märklin mit fünfpoligem Standard-Motor und einem einfachen Decoder ausreichen. Ich könnte auch auf eine Voll-Metall-Konstruktion verzichten. Modularer Aufbau wäre das Stichwort. Decoder und Sound kann man ja nachrüsten.

Ich werde wohl weiterhin dem Wechselstrom-System treu bleiben, muss aber Neuanschaffungen mehrmals überdenken. Mich würde interessieren, wie andere Modellbahner über dieses Thema denken.

Michael Lutzer (E-Mail)

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Wir behalten uns das Recht zu sinnwahren Kürzungen vor.



Eine Fichtelgebirgsbahn in H0

Nach Bad Berneck und Bischofsgrün (2)

Betriebliche Aspekte stehen im Mittelpunkt des zweiten Teils unserer „Fichtelgebirgs-Saga“. Der Erbauer der H0-Anlage, Hans Kugler, stellt die Abläufe in den Bahnhöfen Lanzendorf, Bad Berneck und Bischofsgrün minuziös nach. Diese „Bahnhofs-Segmente“ sind liebevoll gebaut. Die dazwischenliegenden Strecken hat er dagegen (noch) nicht landschaftlich ausgestaltet.

Der Fahrzeugeinsatz war für eine bayerische Nebenbahn typisch. Den Eröffnungszug führte eine bayerische D VII (BR 98.76), später kamen D XI (BR 98.4-5) wahrscheinlich bis in die 30er-Jahre zum Einsatz. Die GtL 4/4 (BR 98.8) ist, soweit mir bekannt, nicht eindeutig als Stammlok auf der Strecke

zu belegen, obwohl Maschinen in Neuenmarkt stationiert waren. Die Nachfolgebaureihen 98.10 und 98.11 waren planmäßig auf der Strecke. Als letzte Dampflokbaureihe wurde die 64er vom Bw Bayreuth, Außenstelle Neuenmarkt-Wirsberg, eingesetzt. Vereinzelt waren auch 50 und 86 hier zu sehen.

In den frühen 50er-Jahren begann bereits die Verdieselung des Personenverkehrs in Form des VT 95 und kurz vor dem Ende des Personenverkehrs kamen sogar noch die VT 624 und 614. Den Güterzugverkehr übernahm die V 100, den sie allerdings um 1970 schon bald an die V 60 abgeben sollte, die bis zum Ende 1992 Stammlok blieb. Ein reger Museumsverkehr durch das DDM in Neuenmarkt brachte kurz vor dem Ende vor allem noch die 86 457 nach Berneck.

Als erstes Zeichen des Wandels wurden die hölzernen Teile des Bahnhofs wie Sommerhalle, Bahnsteigüberdachung und Güterschuppen bereits Anfang der 70er-Jahre nicht nur zum Leidwesen des damals noch in den Kinderschuhen steckenden Schreibers dieser Zeilen abgerissen. Der weitere Niedergang der Strecke war nicht mehr aufzuhalten. Der planmäßige Personenverkehr wurde am 26.5.1974 und der noch ansehnliche Güterverkehr nach einem Dammrutsch 1992 eingestellt und das Gleis anschließend abgebaut.

Das Bahnhofsgebäude selbst wurde 1997 wegen des anstehenden Umbaus des Bahnhofsgeländes zur Kreuzung der Bundesstraßen 2 und 303 abgerissen. Die Strecke existiert heute nur noch in einem 6,8 km langen Reststück bis zum Haltepunkt Lanzendorf gleich neben der Autobahn A 9. In Bad Berneck selbst erinnert an die Bahnlinie, wie an so vielen Orten, nur noch der obliquatorische Radweg auf der Trasse mit einem daneben aufgestellten Signal.

Auf dem Reststück nach Lanzendorf verkehrte 2002 nach der V 60 noch die Baureihe 294, und bis zur Stilllegung im August 2006 wurde das Gaswerk dort von der Regentalbahn mit einer Vossloh-G-2000 bedient. Für den Modelleisenbahner ist daher einiges geboten.



Personenzug, gebildet aus bayerischen Wagen und mit 64 bespannt; rechts VT 95 mit Dampflok 98.11 im Hintergrund



Zugkreuzung mit zwei VT 95 in Bad Berneck – alles im Maßstab 1:87! Dabei muss der zuerst eingefahrene Zug in das Gleis 2 „ausweichen“, um dem zweiten Triebwagen (der vor der Trapeztafel wartet) die Einfahrt zu ermöglichen. Das Empfangsgebäude hat übrigens nur im Modell „überlebt“.

