

11/89 NOVEMBER J 8784 E
41. Jahrgang · DM/sFr 7,-
DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT

MIBA



**BAD ANNEN IN N ● SCHWENKBÜHNE ALS WEICHEN-
ERSATZ ● DIE UTZ-ALPENBAHN ● DIE VOGELFLUGLINIE**

MIBA-INTERN

Trendmeldung 4

ZUR SACHE

11

TERMINE

16 + 79

PANORAMA

14

MIBA-KONTAKT

17

MODELLBAHNANLAGEN

Halbzeit 2. Teil 18

Dorfbahnhof Reichelsheim (H0-Diorama) 48

Kurortbahnhof Bad Annen in Spur N 54

SELBSTBAUPRAXIS

Schwenkbühne als Weichenersatz (H0-Diorama) 32

KLEINBASTELEIEN

Selbstbemalen von unbemalten Preiser-Figuren 66

MIBA-TEST

Der ADE-Mitteleinstiegswagen 28

Die Utz-Alpenbahn Teil 1 40

Prüfprotokoll:

Rangierlokomotive der Baureihe 80

als H0-Modell von Märklin 72

VORBILD

Die Feldbahn im Krankenhaus 24

Bahnland Graubünden 38

Lok-Einweihung in Realp 52

Die Vogelfluglinie 60

Hemmschuhauswerfer 68

Britzer Museumsbahn 77

Straßenbahnwagen für Krakau 78

VORBILD + MODELL

Güterschuppen Münchberg 64

Bahnhof Berlin-Tegel Hafen 76

NEUHEITEN

12, 13, 70, 71 + 80

VERSCHIEDENES

31 + 79

IMPRESSUM

81

VORSCHAU

81



IN DIESEM HEFT:



„Bad Annen“ nennt der Erbauer seine N-Anlage, deren Besonderheit eine ansetzbare Gleiswendel ist (Seite 54).

Nicht größer als ein DIN A 4-Blatt ist der Platzbedarf für eine Schwenkbühne (Seite 32).

Titelbild: Eine kleine Erinnerung ans RhB-Jubiläum: eine Ge 4/4 II, aufgenommen von Lubosch Wimmer.

Anlässlich des 30-jährigen Jubiläums der Vogelfluglinie lesen Sie einen Bericht von Peter Tadsen (Seite 60).



TREND- MEL- DUNG:

Erste Ergebnisse unserer Leserumfrage aus MIBA 10/89

Zum Zeitpunkt, da diese Zeilen zu Papier gebracht werden, haben uns die ersten (rund) tausend zurückgesandten Fragebögen erreicht. Zunächst einmal vielen Dank dafür! Auf dieser Basis wollten wir eine Schnellauswertung quasi hochrechnen, um einen Anhaltspunkt für die inhaltliche Gestaltung der MIBA für 1990 zu bekommen. Weitere Fragebögen werden das Bild im Laufe der nächsten Tage und Wochen noch verfeinern und differenzieren, ganz so, wie das bei Hochrechnungen nach einer politischen Wahl auch gemacht wird.

Was wir Ihnen zunächst als Zwischenbericht anbieten können, ist eine vorläufige Trendmeldung, die sich im Endergebnis noch um ein paar Prozentpunkte nach oben oder unten verschieben kann. Zunächst die Themenschwerpunkte für 1990:

Mehr Modellbahnanlagen wünschen sich 95 % der MIBA-Leser
mehr Neuheiten 87 %
mehr Testberichte 75 %
mehr Vorbild + Modell-Themen 74 %
mehr Artikel über Dioramen- und Landschaftsbau 74 %
mehr Modellbautechnik 73 %.

Weniger Artikel werden offenbar in der Rubrik „Sammelerecke“ gewünscht.

Allein aus diesen wenigen Beispielen zum Inhalt wird klar, daß wir allen Wünschen gleichzeitig in jedem Heft wohl kaum nachkommen können, außer wir würden die MIBA nächstes Jahr doppelt so dick machen. Da aber das Anzeigenaufkommen nicht entsprechend Schritt halten könnte, würde Ihre MIBA schätzungsweise dreimal so teuer werden. Wir werden aus diesem Dilemma herauskommen, indem wir Ihren Themenwünschen so weit es irgend geht Rechnung tragen werden.

Der „Sprengsatz“ der Umfrage lag ganz woanders. Weit über 80 % der bisher eingegangenen Fragebögen weist aus, daß die MIBA-Leser nichts dagegen hätten, wenn die MIBA in einem größeren Format als bisher erschiene. Das ist einerseits eine riesengroße Überraschung, wenn man sich vergegenwärtigt, daß noch 1985, bei unserer letzten Leserumfrage, sich über 60 % für eine Beibehaltung des bisherigen Formats ausgesprochen hatten. Allerdings waren wir auf den Meinungsumschwung auch nicht ganz unvorbereitet. Es gab in der letzten Zeit Hinweise aus der Leserschaft.

Seien es Anfragen an die Redaktion, wann wir nun „endlich“ das DIN A4-Format für die MIBA einführen, Aufforderungen an die Verlagsleitung, die MIBA größer zu machen, oder auch, vereinzelt, Kündigungsschreiben an den Vertrieb mit der Begründung, die MIBA habe nicht den „Trend“ zu DIN A4 mitgemacht.

Nun hatten wir ja unsere Leserumfrage mit der Aufforderung überschrieben: „Gestalten Sie Ihre MIBA mit!“. Das haben Sie, liebe Leserinnen und liebe Leser, nun sehr gründlich getan. Die erste Konsequenz fürs nächste Jahr wird also sein:

Die MIBA erscheint zum nächstmöglichen Termin im DIN A4-Format. Der nächstmögliche Termin ist Heft 1/90.

Damit Sie auch wissen, welche finanziellen Konsequenzen diese Leser-Entscheidung für die Abo-Preise hat, wollen wir Ihnen diese Information gleich mitliefern:

Das „normale“ Abonnement umfaßt 1990 12 Ausgaben (enthält also nicht das Messe-Sonderheft) und kostet DM 98,- (Einzelpreis DM 8,50).

Gültig für alle Spezial-Abobezieher und Neuabonnenten.

Dazu gibt es – ebenfalls als Abonnement – vier MIBA-Spezial-Ausgaben (darunter auch das Messe-Sonderheft) zum Preis von DM 58,- (Einzelpreis 16,80)

Wer die bisherige Regelung (also 13 MIBA-Hefte pro Jahr, einschließlich Messe-Sonderheft) bevorzugt, kann sich auch für dieses Abonnement entscheiden, es kostet dann DM 112,50.

Für alle Stammabonnenten gilt, wer das Spezial-Abo nicht wünscht, erhält automatisch wie bisher 12 MIBA-Hefte + 1 doppelt-starkes Messeheft zum Preis von DM 112,50.

Sie kennen jetzt, liebe Leserinnen und liebe Leser, die Veränderungen, die auf Sie und auf die MIBA zukommen. Die endgültige Auswertung der Leserumfrage wird naturgemäß etwas länger dauern. Auch hier drängt sich der Vergleich mit der Stimmentzählung nach einer politischen Wahl auf: Das amtliche Endergebnis liegt auch nicht schon am Wahlabend vor. Jedenfalls werden wir Sie bezüglich der Wünsche und Anregungen mit den „Mehrheitsverhältnissen“ unserer Leser-Umfrage noch detailliert bekanntmachen.

Ihre MIBA-Redaktion

MODELLBAHNER-JAHRESZEITEN

Die fünfte Jahreszeit, für den Modellbahner und den Modellbahn-Journalisten bekanntlich die Zeit der Nürnberger Spielwarenmesse, wirft bereits ihre Schatten voraus. Nicht, daß die Gerüchteküche schon zu brodeln begonnen hätte (Wer bringt was?), soweit ist es noch nicht. Aber vereinzelte Wünsche (Die könnten doch mal ...) werden schon wieder laut.

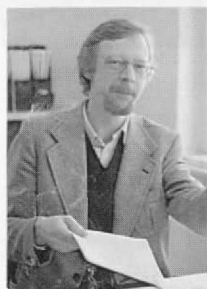
Wir wollen uns nun beileibe nicht dem Vorwurf aussetzen, die Spekulationsrunde eröffnet zu haben. Wenden wir uns für heute der vierten Jahreszeit zu. Denn die ist für den Modellbahner und Modellbauer angefüllt mit eigenen Aktivitäten. Modellbahnanlagen, in jahrelanger Arbeit entstanden, werden abgerissen. Gleise und Weichen und natürlich eine Menge sonstiges Material werden aus der „Konkursmasse“ geborgen, damit man sie beim bereits geplanten Neuaufbau wieder verwenden kann. Manch einer wird bei seiner neuen Anlage alles ganz anders – und natürlich besser – machen, als beim letzten Mal. Manchmal aber, und so einen Fall werden Sie in diesem Heft finden, liebe Leser, manchmal ist der Erbauer gar nicht unzufrieden mit seiner Anlage. Trotzdem muß neu gebaut werden. Im vorliegenden Fall gab ein notwendiger Umzug den Ausschlag.

Die Konzeption der auf Seite 54 vorgestellten Anlage und der Titel „Kurortbahnhof Bad Annen“ werden manchem MIBA-Leser wohl bekannt vorkommen. Bei der Vorstellung der Vorgänger-Anlage im Jahr 1980 bestach der damalige Entwurf durch seine Konzeption. Die Anlage gliederte sich

in einen stationären und einen beweglichen Teil. Fest aufgebaut war lediglich der sichtbare Bahnhofsbereich, eben der Kurortbahnhof „Bad Annen“, und – unmittelbar darunter – ein verdeckter Schattenbahnhof zum „Speichern“ der Zuggarnituren. Um nun Betrieb zu machen, mußte an einer der beiden Schmalseiten die notwendige „freie Strecke“ zwischen den beiden Betriebsstellen in Form einer Gleiswendel angesetzt werden. Dieses Konzept ist durchaus übertragbar und bei bestimmten Platzverhältnissen auch zu empfehlen. Nun hat es der Erbauer selbst wieder aufgegriffen, nachdem er zu einem Neuaufbau seiner Anlage gezwungen war. Entsprechend den neuen Platzverhältnissen sieht jetzt der sichtbare Kopfbahnhof etwas anders aus, das ist jedoch nicht das entscheidende; vielmehr wurde das vorgegebene Konzept sogar noch erweitert. Zwei Schattenbahnhöfe wurden jetzt übereinander angeordnet, was eine Vergrößerung der Gleiswendel zur Folge hatte.

Natürlich freut es uns immer, über den weiteren Werdegang von MIBA-Autoren zu erfahren, die Weiterentwicklung ihrer Anlagen oder die Weiterentwicklung ihrer bastlerischen Fähigkeiten zu verfolgen. Und getreu der langjährigen MIBA-Praxis, für Meinungen sowohl, wie auch für Erfahrungen eine Plattform zu bieten, geben wir natürlich solche Weiterentwicklungen bei unseren Autoren an alle MIBA-Leser weiter. Ganz besonders gerne in der „vierten Jahreszeit“, der Jahreszeit der Anlagenbauer.

Joachim Wegener





Der „Gläserne Zug“

von Horst Troche

66 Seiten, 70 Abbildungen (davon 31 farbig), Format A5; DM 8,-; herausgegeben von der DGE e.V.

Nachdem bereits 1980 die 1. Auflage dieses Heftes erschien, folgt nun eine erweiterte und aktualisierte Neubearbeitung. Zu viel hatte sich im „Leben des Gläsernen Zuges“ in der jüngsten Vergangenheit verändert – zu allererst fällt wohl die jetzige einfarbige/crémeweiße Farbgebung auf. Für die Qualität des sehr empfehlenswerten Heftes bürgt nicht zuletzt die Kompetenz des Verfassers Dipl.-Ing. Horst Troche, der selbst in leitender Position bei der DB beschäftigt ist.

ur



Die Eisenbahn auf fünf Kontinenten

von Elfriede Rehbein

216 Seiten, 183 Abbildungen (teilweise in Farbe); Format 24,5 x 27,5 cm; DM 49,-; Motorbuch-Verlag, Stuttgart

Schon wieder ein Buch, das einen kompletten Abriss des Eisenbahnwesens der Welt versucht – und dessen Inhalt sich dann auf oberflächliche Darstellung erschöpft? Dieses Werk läßt derartige Bedenken verschwinden, trotz des weitgespannten inhaltlichen Bogens (Hauptkapitel: „Als die Oldtimer fuhren“, „Das Eisenbahnnetz dehnt sich aus“, „Die Eisenbahn erobert den Erdball“, „Der Verlust der Monopolstellung“ und „Quo vadis, Eisenbahn“). Für Qualität bürgt die Verfasserin. Elfriede Rehbein ist Professorin an der Dresdener Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ – das Buch erschien denn auch zuerst in der DDR – und eine erfahrene Autorin. In verständlicher, aber trotzdem genauer Weise schildert sie das Eisenbahnwesen in wirtschaftlich-gesellschaftlichem Zusammenhang und geht nicht zuletzt immer wieder auf die Lage der Eisenbahner und Eisenbahnbauer ein. Solche wichtigen Aspekte werden anderswo leider meist vernachlässigt! Dieses Umfeld, dazu gehören auch z.B. Reklame, Kunst und Tourismus, überzeugend darzustellen, ist Elfriede Rehbein sehr gut geglückt. Dazu kommt eine gediegene Ausstattung des Buches (in Leinen gebunden) zu einem sehr günstigen Preis. Fazit: Kein Werk für „Pufferküsser“ oder bloße „Fahrzeugfreaks“ – aber wer sich für die Eisenbahn als Verkehrsmittel interessiert, kommt an diesem Buch kaum vorbei.

ur

150 Jahre Eisenbahn in den Niederlanden

(Hrsg.: NVBS)

256 Seiten, Format 21,9 x 29,7 cm; 262 Fotos (davon 113 farbig); DM 68,-; Verlag Schweers + Wall, Aachen

Zum niederländischen Eisenbahnjubiläum erschien dort ein Buch „Sporen in de tijd – 150 jaar Spoorwegen in beeld“, dessen deutsche Ausgabe von Hans Schweers überarbeitet bzw. übersetzt wurde. Wie schon aus der holländischen Titelzeile hervorgeht, ist es ein Fotobuch – mit allerdings erfreulich ausführlichen Texten zu den einzelnen Aufnahmen. Die Darstellung erhebt keinen Anspruch auf eine vollständige Eisenbahngeschichte, bietet aber einen ausgezeichneten Überblick der Bahnszene von 1839 bis heute. Fotoauswahl und -qualität geben kaum Anlaß zu Beanstandung. Leider gefällt das Layout weniger: Da meist pro Seite ein halbseitiges Foto angeordnet wurde und die Länge der Texterläuterungen naturgemäß schwankt, gibt es teilweise viel „leeren Raum“. Mit anderen Worten: was an Übersichtlichkeit gewonnen wird, geht mitunter an Ästhetik verloren. Lobenswert zur Orientierung sind zwei Streckenkarten mit eingezeichneten Fotomummern, doch fehlt auf der Karte (3. Umschlagseite) die Bahnlinie nach Rhenen. Vielleicht hätte man hier die weitaus genauere Streckenkarte aus dem Buch „De Nederlandse Spoorwegen in Kleur“ desselben Verlages nehmen können?

ur



NEUE BÜCHER

Eisenbahnatlas Westafrika (1)

von E. T. Honig

128 Seiten, Format 27,2 x 29,9 cm; 132 Fotos, 70 Karten; DM 78,-; Röhr-Verlag GmbH, Krefeld

Zugegeben – dies ist ein nicht billiges Buch über ein sehr spezielles Thema. Doch bereits nach dem ersten Durchblättern ist man fasziniert von den westafrikanischen Eisenbahnimpressionen. Die gelungenen s/w-Fotos stellen eine gute Mischung aus „Sachbildern“ und „Milieu“ dar: der Bogen

spannt sich von schweren diesellokbespannten Güterzügen der CFT (Chemins de Fer du Togo) über ältere Renault-Triebwagen (ebenfalls CFT) zu typischen Bahnsteigszenen.

Der ausführliche Kartenteil – Ghana, Togo, Benin, Nigeria, Kamerun, Gabun, Sao Tomé – gibt erschöpfend Auskunft über die Liniennetze; teilweise wurden sogar Bahnhofsspurpläne mit aufgenommen. Zwar sind einige Karten etwas klein reproduziert, doch fügte man von wichtigeren Knotenpunkten Detailpläne in größerem Maßstab bei. Der Text in Englisch u. Französisch (nicht in Deutsch) beschränkt sich auf knappe Erläuterungen sowie Bildlegenden; er dürfte aber kaum Verständnisschwierigkeiten aufwerfen. Ein Buch, das den bloßen Modellbahner weniger, den Freund der großen Eisenbahn, Geographen und Globetrotter aber umso mehr ansprechen dürfte. ur

Neue Kalender 1990

Wie gewohnt, lagen bei Redaktions-schluß bereits einige neue Eisenbahn-Kalender vor.

Vom Alba-Verlag (Düsseldorf) erreichten uns:

Der große Lokomotiv-Kalender 1990

13 s/w Fotos, 1 Blatt Bilderläuterungen; Format 45 x 29 cm; DM 14,90

Der große Eisenbahn-Kalender 1990

13 Farbfotos, 1 Blatt Bilderläuterungen; Format 45 x 29 cm; DM 18,90

Beide Kalender beinhalten eine unterschiedliche Thematik. Der Lokomotiv-Kalender ist mehr als Teil eines Foto-Archivs für Triebfahrzeug-Freunde gedacht, der Eisenbahn-Kalender bietet durchweg Bahn-motive mit Landschaft bzw. ortstypischer Umgebung, wobei Bayern/Schwaben etwas überrepräsentiert erscheinen. Die Wiedergabe der Farbbilder ist durchweg gut bis sehr gut, beim Lok-Kalender sind einige historische Aufnahmen verständlicherweise etwas „grobkörniger“ ausgefallen. Allerdings: hätte man beim 515 (Juli) nicht eine bessere Reproduktion nehmen können? Beide Kalender weisen Klemmheftung auf, um Beschädigungen beim Herausnehmen der Bilder zu vermeiden.

Traditionsgemäß lieferte der Franckh-Verlag (Stuttgart) seinen Lok-Kalender und die von Georg Wagner herausgegebenen „Loko-Motive“ aus. Kurzdaten:

Franckhs Lok-Kalender 1990

13 Farbfotos, Format 31 x 34 cm; DM 17,80

Loko-Motive 1990

13 Farbfotos, Format 48 x 45 cm; DM 34,-

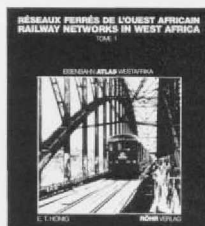
Beide Kalender mit Spiralheftung gefallen durch die Wiedergabequalität und Motivauswahl der Bilder aus dem deutschsprachigen Raum, wobei alle Traktionsarten vertreten sind. Etwas schade, daß bei beiden Kalendern das Titelbild im Innenteil nochmals vorkommt.

Im Hermann Merker Verlag (Fürstfeldbruck) erschien die Neuausgabe des bekannten Kalenders „Eisenbahn und Landschaft“ (Format 42 x 29,5 cm), diesmal mit 16 sehr schönen Farbbildern aus mehreren Ländern. Bemerkenswert ist der günstige Preis von DM 10,80.

Der **Postkartenkalender 1990** des „bahn-laden“ (Albrecht Sappel KG, München) ist ebenfalls bereits erhältlich. Die 13 Farb-Postkarten bieten in gewohnter Qualität einen bunten Reigen durch die BRD und andere europ. Länder. Preis: DM 8,80. Gleichzeitig erschienen 54 neue Motive (Straßenbahn und Eisenbahn) auf Einzelpostkarten. Von Finnland bis Tunesien gibt es manch interessantes Fahrzeug zu sehen.

Großbahn-Anhänger werden sich über den Kalender „Die Welt der LGB '90“ freuen. 13 Farbbilder (Format 42 x 29,5 cm) zeigen reizvolle Motive von LGB-Anlagen sowie 1 Vorbild-Foto der RhB. Preis: DM 15,50.

Sehr gut gefallen die beiden farbigen **Reiju-Kalender 1990** aus dem Fotoverlag Reinhold Jungels (6117 Schaaflheim 2). Gemeinsam ist den Produkten die Bildanzahl (je 13) und geglückte Motivauswahl, unterschiedlich ist das Bildformat: einmal A 6 („Postkarten-Kalender“), zum anderen A 5 („Farbbild-Kalender“). Die Preise: DM 8,50 bzw. 12,50.



NEUE KALENDER



Alter Güterwagen neu in Dahlhausen

Das DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen hat seit dem 20. Juli 1989 ein neues Fahrzeug in seiner Sammlung: einen 113 Jahre alten Niederbordwagen der Bayerischen Staatsbahn. Er wurde 1876 bei Klett und Comp., der heutigen MAN, in Nürnberg gebaut (Fa.-Nr. 29151) und diente dem Transport von Baumstämmen. Später kam das Fahrzeug zur Ruhrkohle AG für den innerbetrieblichen Verkehr. Im Auftrag des Museums wurde der 7,4 Meter lange Wagen seit 1988 vom DB-Ausbesserungswerk Duisburg-Wedau wieder weitgehend im Ursprungszustand (allerdings ohne den Drehschemel) rekonstruiert. Als Vorlage diente dabei u.a. ein Trix-Modell. Besonderheiten sind die Speichen-Gleitlagerradsätze mit geteilten Lagern sowie die Stangenpuffer. Das Foto (DGEG) zeigt den Wagen nach seiner Ankunft in Dahlhausen am 20. Juli 1989. Text: Harald Vogelsang (DGEG)



Weitere Strab-Zweiachser

Am 3. Juni 1989 habe ich diese Bilder von zweiachsigen Straßenbahnen in Szczecin (Stettin) gemacht. Ich hatte den Eindruck, daß es noch Wagen aus der deutschen Zeit sind. Der Führerstand erinnerte so an „damals“. Immer, wenn ich mit meinen Eltern mal in Stettin war, kauften sie mir ein Fahrscheinheft, und ich war den Tag über damit beschäftigt, die einzelnen Linien von einem zum anderen Ende abzufahren. Die Schienen waren jetzt z.T. nicht in sehr gutem Zustand (an vielen Stellen mehrere Zentimeter unter der Straßenoberkante). Es herrschte aber ein reger Betrieb!

Text und Foto: Horst Kaiser



V 200 nach Südosteuropa (o. Abb.)

Die DB konnte einige ihrer 221er Dieselloks nach Griechenland (20 Stck.) und Albanien (vorerst 5 Stck.) verkaufen. DB

Es war einmal...

... im Frühsommer 1987. Am 31. Mai jenes Jahres begann die DR-583047 des Bw Glauchau im Bf Rochlitz/Sachsen ihre Fahrt mit dem Nachmittags-Sandzug durch das Muldental hinauf nach Glauchau. Die 58 leistete an jenem Wochenende Plandienste für die sonst verkehrende 50.

Text und Foto: P.S.

Spezial-Pufferbohle?

Noch immer im alten DB-Rot ist der Turmtriebwagen 705 161 lackiert, wie dieses im Bahnhof Altenbeken am 18. Juli 1989 entstandene Foto beweist. Man beachte weiterhin die quer über beide Pufferhülsen gelegten Stahlträger an beiden Seiten des Fahrzeugs. Eine Erklärung für diese „Zusatz-ausrüstung“ ist mir leider nicht bekannt – vielleicht weiß jemand aus dem Leserkreis Näheres?

Text und Foto: Peter Tadsen



Frankfurter Feldbahnmuseum

Rechtzeitig zum Saisonbeginn 1989 konnte das Frankfurter Feldbahnmuseum der Dampfbahn Rhein-Main e.V. die neu verlegte Teilstrecke auf dem Rebstockgelände in Betrieb nehmen. Insgesamt 700 m Fahrstrecke stehen den Dampfzügen nun zur Verfügung. Weitere 500 m Strecke werden in den nächsten zwei Jahren folgen. Der nächste Fahrtag ist übrigens am 7. Januar 1990 und steht unter dem Motto „Feldbahndampf und Glühwein“. Anschrift des Museums: Am Römerhof 15 a, 6000 Frankfurt am Main 90; Tel. 069/709292.

Text und Foto: Udo Przygoda



Saar-Sommerzug 1988

Das Foto vom „Saarländischen Sommerzug 1988“ (MIBA 3/89, S. 18) war für Roland Scholz (15 Jahre) aus Weiden Anlaß, die Garnitur im Modell nachzuempfinden. Verwendet wurden folgende Roco-Wagen: Nr. 44363 (Eilzugwagen Byg 515), Nr. 46031 (Rungenwagen) und Nr. 46407 (ged. Großraumgüterwagen). Eine gelungene „Nachwuchs“-Arbeit, finden Sie nicht auch?

Foto: Scholz

Doppeldecker-Versuch (o. Abb.)

Der versuchsweise Einsatz von NS-Doppeldeckerwagen im Raum München (vgl. MIBA 8/89) fand überwiegend positive Resonanz. Die Fahrgastorganisation PRO BAHN e.V. fordert daher ab 1991 den Plan-einsatz solcher Fahrzeuge insbesondere im Eilzug-Bezirksverkehr auf der stark belasteten Bahnlinie Ingolstadt-München.

