

eisenbahn Modellbahn magazin

+16 Seiten
extra Meisterschule
Modelleisenbahn



Nord-Süd-Strecke
So wandelte sich der
Betrieb zwischen
Fulda und Würzburg

INFO-
Programm
gemäß
§ 14
JuSchG

Die Nord-Süd-Strecke

- Fulda – Würzburg im Führerstand
- Plus: Streckenporträt

Ca. 90 Minuten Farbfilm

© 2019 by GeraMond Verlag, München
www.eisenbahnmagazin.de

eisenbahn
Modellbahn magazin

**Hinter den Kulissen beim
Modellbau-Team Köln**

Altmühltal in H0

So entstand Rocos neue Vorführ-Anlage

DB und DR: Betrieb am Ablaufberg



Vorbild-Report und Modellumsetzung

Döllnitzbahn-Premiere

Personenverkehr mit VT

Akkutriebwagen

70 Jahre Hochburg Bw Hameln

H0-Aus bei Fleischmann

Nach 67 Jahren endet eine Ära



NEU

Jetzt als Heft und eMag lesen!



Meine Vorteile im Jahresabo +digital:

- ✓ Ich spare 10% gegenüber dem Kioskpreis und zahle nur 80 Cent zusätzlich pro eMag-Ausgabe!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag frei Haus*, das eMag sogar 3 Tage vorher.
- ✓ Ich kann das eMag auf bis zu 3 Endgeräten gleichzeitig lesen.

**Ihr Geschenk
GRATIS!**

Modell »Bahnpostwagen Post-c/13 DBP«**

Der Bahnpostwagen Post-c/13 der Deutschen Bundespost aus der Epoche III kommt vom Hersteller Piko. Ausgestattet mit einer Inneneinrichtung lässt sich sogar eine Beleuchtung im Inneren nachrüsten. NEM Schacht + Kurzkupplungskulisse. Nenngröße: H0; Stromsystem: Gleichstrom.



Jetzt online bestellen und die erste eMag-Ausgabe kostenlos lesen!

www.eisenbahnmagazin.de/abo

Rückkehr zur *Behördenbahn?*

Die zurückliegenden Weihnachtsfeiertage im Dezember dürften für Bahnchef Richard Lutz nur wenig besinnlich gewesen sein. Sein Dilemma: Die Bundesregierung als 100-Prozent-Eigentümer des von ihm verantworteten Unternehmens will mehr Bahn, um ihre Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen – und zugleich eine kräftige Dividende vom Gewinn für die Staatskasse einstreichen. Dazu steckt die Deutsche Bahn AG im 25. Jahr ihres Bestehens in der vielleicht größten Krise ihrer Geschichte: Die Fahrgastzahlen steigen, doch Flotte, Infrastruktur, Pünktlichkeit und Kassenlage sind in einem bedenklichen Zustand. Obendrein sorgte dann auch noch der Streik der Eisenbahner in der Adventszeit für lange Mienen bei den Fahrgästen.

Lutz sitzt auf einem Berg von Problemen, die allerdings zu einem Gutteil hausgemacht sind. Unter der Regie von Kanzler Gerhard Schröder ließ etwa der damalige DB-Chef Hartmut Mehdorn im großen Stil Gleise und Weichen entfernen. Alles, was unnötig Geld kostet, sollte weg. Derart geschrumpft sollte die DB an der Börse reüssieren.

Daraus wurde bekanntlich nichts, dafür ist genau dieses kaputtgeschrumpfte Netz jetzt gnadenlos überlastet. Nun investiert man Milliarden, um die Infrastruktur wieder leistungsfähig zu machen – und bezeichnet das als „Infrastruktur offensive“.

Auch der Fernverkehrs-Fahrzeugpark wurde in den vergangenen Jahren empfindlich geschrumpft, zahlreiche IC-Wagen etwa gingen den



Wo einst Gleise lagen, wachsen heute bisweilen stattliche Birkenwälder. Wären mit einer staatlichen Infrastrukturgesellschaft die Fehler der Vergangenheit vermieden worden?

gilt für Fahrzeuge, die als Reserve vorgehalten werden. Andererseits sind Überholgleise wie Ersatzgarnituren offensichtlich unverzichtbar für eine leistungsfähige Bahn, die sich ja auch der Bund wünscht. Der muss jetzt erkennen, dass ein Bahnsystem, das volkswirtschaftliche und strategische Ziele (Verkehrswende, Klimaschutz)

Weg des alten Eisens. Die Folge: Bei Problemen oder in Spitzenzeiten kann die DB AG nur auf eine kärgliche Fahrzeugreserve von nur 20 Ersatzzügen zurückgreifen. Bei mehr als 250 Garnituren, die jeden Tag im Einsatz sind, ist das eine ziemlich dünne Decke. Jetzt sollen bis 2025 allein 117 neue ICE-Züge die Flotte verstärken. Natürlich ist erneut von Rekordinvestitionen die Rede.

» **Die Bahn lässt sich nur schlecht unter den Vorzeichen der Gewinnmaximierung betreiben**

Mit Blick auf die Historie wirken die Bemühungen, die Bahn auf Vordermann zu bringen, so paradox wie halbherzig. Erst abbauen und abstellen, jetzt neu bauen und für viel Geld neu beschaffen. Klar: Ungenutzte Gleise sind totes Kapital und ein rotes Tuch für Betriebswirte und Controller. Gleiches

erfüllen soll, nicht sinnvoll unter dem Vorzeichen der Gewinnmaximierung zu betreiben ist. Das ist das Grunddilemma – und, ein Widerspruch, der heute so ungelöst ist, wie zu Bundesbahnzeiten.

Wer den Gärtner bestellt, muss ihn auch bezahlen. Im Verwaltungsdeutsch nennt man das Konnexitätsprinzip. Deshalb wäre es folgerichtig, wenn der Bund anerkennen würde, dass die Bahn ein Stück der Daseinsvorsorge ist und – wie Schulen oder die Müllabfuhr – ein Zuschussbetrieb ist. Nicht nur der Bahnchef sollte darüber nachdenken, auch die Politik ist gefragt: Eine Grundsatzdiskussion um die künftige Struktur der Bahn erscheint unausweichlich. Ob sie deshalb gleich wieder zu einer Behördenbahn umgebaut werden sollte, ist nochmal eine ganz andere Frage.

Florian Dürr,
em-Redakteur



Bester Schutz



...seit 25 Jahren

Eine Vitrine, die ebenso revolutionär, wie einfach daher kam – feiert 25jähriges!

Das Train-Safe Team dankt seinen Kunden, ohne die dieses Jubiläum nicht möglich gewesen wäre, und freut sich auf die nächsten „staubfreien“ Jahre!

Besuchen Sie den Train-Safe Shop unter www.train-safe.de oder bestellen Sie unseren kostenlosen Train-Safe Katalog!



HLS Berg GmbH & Co. KG

Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg

Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40, Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41

Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl, Schweiz - info@train-safe.ch

info@train-safe.de, <http://www.train-safe.de>

120–126

Romantisches Altmühltal

Rocos neue Vorführanlage bietet Platz für lange Züge zwischen Felsen und Flusstal



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

■ Im Fokus

12 Betrieb am Ablaufberg **Titel**

Ein Ablaufberg beansprucht ziemlich viel Fläche, so dass solch ein Modellmotiv nur für große Anlagen infrage kommt. Unser Fokus-Beitrag betrachtet die technischen Einrichtungen des Vorbildes hierfür und gibt Tipps für deren Modellumsetzung

■ Eisenbahn

6 Laufsteg für den Zugbetrieb **Titel**

Seit 25 Jahren ist die Bahnreform in Deutschland in Kraft. Für den Abschnitt Fulda – Würzburg der Nord-Süd-Strecke hat sie einiges verändert, und der Betrieb ist so vielseitig wie früher

26 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

38 Heulbojen durchs Weserbergland

Immerhin fast 70 Jahre hielten sich in Hameln Akkumulatortriebwagen verschiede-

ner Generationen, die der Dienststelle und den umliegenden Strecken eine besondere Note verliehen

44 Gastarbeiter aus Österreich **Titel**

Seit 7. Dezember 2018 setzt die Döllnitzbahn den Schmalspur-Triebwagen VT 137 515 im Schülerverkehr ein. Ein Porträt des Fahrzeugs, das aus Österreich stammt

47 Fernverkehr auf der Rottalbahn

Die Rottalbahn von Passau nach Neu-markt-St. Veit wies zeitweise Zugleistungen mit Fernverkehrswagen auf

Service

- 61 Buch & Film
- 110 Termine/TV-Tipps
- 112 Kleine Bahn-Börse
- 112 Fachgeschäfte
- 117 Veranstaltungen
- 118 Leserbrief
- 130 Vorschau/Impressum

48 Nostalgie im Alltagsbetrieb

Zwischen Minden und Nienburg ersetzte Ende 2018 ein nostalgischer Ersatzzug moderne eurobahn-Triebzüge

50 Die Letzte ihrer Art

Im Dezember 1959 erhielt die DB ihre letzte neue Dampflok: 23 105

■ Modellbahn

52 Neu im Schaufenster

Einkaufstipps auf elf Seiten in puncto Modellbahn-Fahrzeuge, -Zubehör und -Technik

62 Dioramenbau-Experten

Unser Dioramenbau-Wettbewerb fand während der IMA Köln ein kritisches Publikum, das die Sieger und Platzierten bestimmte – hier die jeweils ersten drei

66 Eisige Kälte im Modell

Die Modellbahnanlage im Februar ist gekennzeichnet durch vereiste Pfützen auf Straßen und Wegen



44–46

VT 137 515 der Döllnitzbahn im Porträt

78–80

Pit Karges ließ auf seiner Anlage Träume wahr werden

38–43

Erinnerungen an die ETA-Hochburg Hameln



12–23

Im Fokus beleuchten wir den Ablaufbetrieb im Rangierbahnhof und geben Tipps für die Modellumsetzung

70–75

Modelle der ÖBB-Reihe 2095 im Vergleichstest



68 CNC-Technik im Hobbyraum

Fräsen, Schneiden, Bohren, Lasern, Plotten und 3D-Drucken mit einem Gerät

70 ÖBB-Reihe 2095 im H0e-Test

Die neue Roco-Schmalspur-Diesellok im Vergleich zum betagten Liliput-Veteranen aus den 1970er-Jahren und dessen Doli-scho/Stängl-Nachfolger

76 Waldviertelbahn-Expo

Jedes Jahr treffen sich die Mitglieder der Arge Schmalspur Anfang Oktober, diesmal bei der Touristikbahn in Gmünd

78 Neuschnee in den Rockies

Diese Schmalspuranlage nordamerikanischer Thematik ist das Ergebnis vieler erträumter Szenarien von Pit Karges

99 Digitale Datenformate

Welche Datenformate sind heutzutage noch aktuell, und wie ergibt sich die Anzahl schaltbarer Weichen?

102 Digitale Praxistricks

Was Gartenbahner bei digitalen Umbauten von rollendem Material beachten sollten

104 Gartenbahn-Winter

Eine betrieblich einfache, aber liebevoll gestaltete Gartenbahn-Winteranlage zeigt, dass Gartenbahnen auch in der warmen Stube gut wirken

106 Adieu Fleischmann H0!

Fleischmann, einst wichtiger deutscher Rollmaterial-Hersteller, wurde als H0-Marke aufgegeben

120 Rocos Neue für Nürnberg **Titel**

Auf der Nürnberger Spielwarenmesse möchte Roco mit der H0-Anlage „Eisenbahn im Altmühltal“ überraschen

128 Villa im Tessin

Dieser Faller-Bausatz-Klassiker hat uns einiges zu erzählen



Titelbild: Bahnhof Eichstätt auf der neuen Vorführanlage von Roco

16 Seiten extra

**Meisterschule
Modelleisenbahn**

Straßenverkehr – Szenen
Vorsicht, Baustelle! – Teil 2
Eine Marktübersicht über das H0-Angebot und Beispiele für den technischen Wandel beim Vorbild

ab Seite
82

Bahnbauwerke – Kunstbauten
Spezielle Brücken für die Modellbahn
Eine Übersicht zu Lasercut-Modellen in H0 und lohnenswerte Objekte für den Nachbau



■ Strecke Fulda – Würzburg in der Bahnreform

Laufsteg für den Zugbetrieb

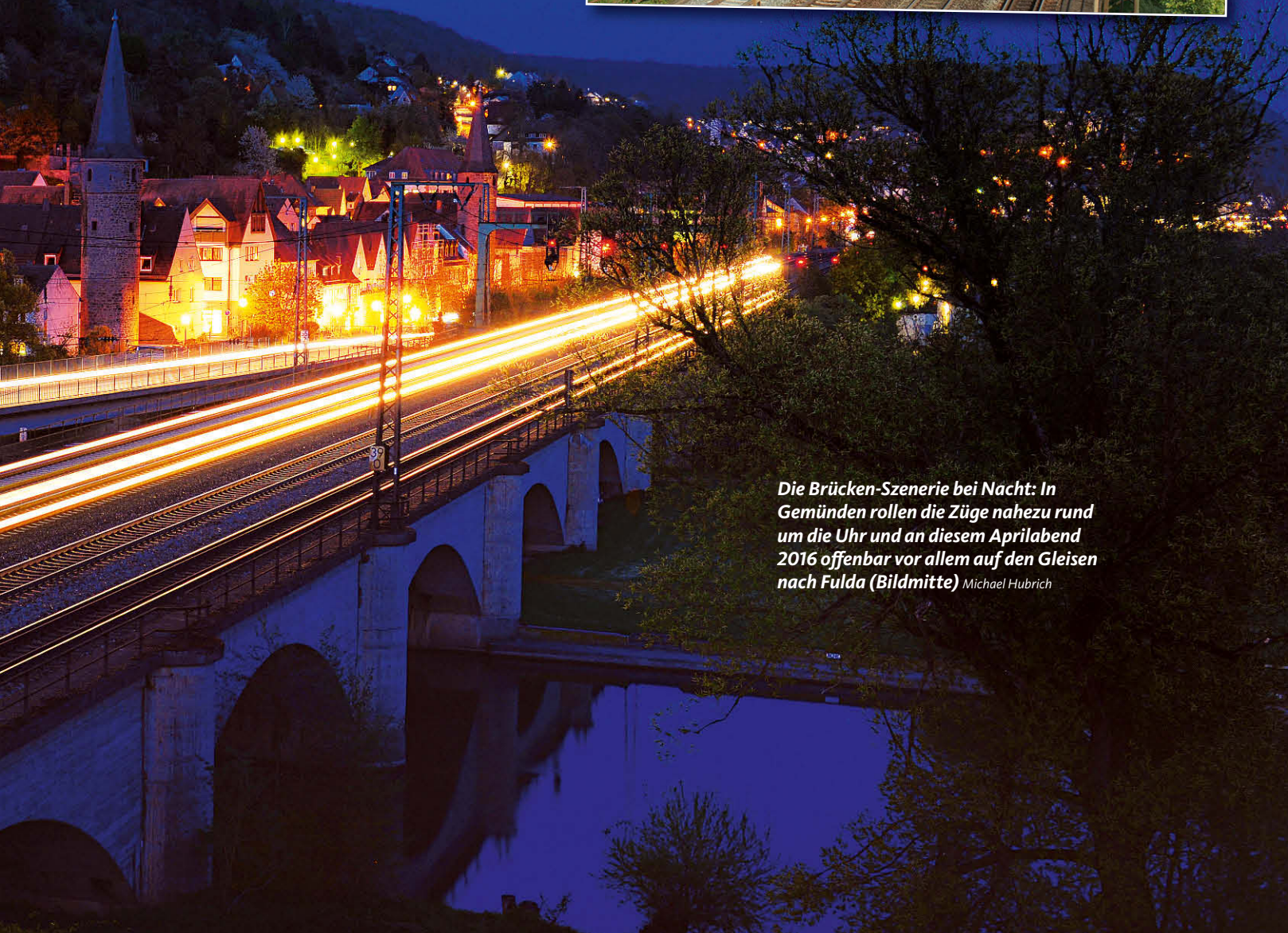
Seit 25 Jahren ist die Bahnreform in Deutschland in Kraft. Für den Abschnitt Fulda – Würzburg der Nord-Süd-Strecke hat sie einiges verändert. Auch wenn dort heute im Regelfall keine Fernreisezüge mehr fahren: Der Betrieb ist ungefähr so vielseitig wie früher

Die Brücken-Szenerie bei Tage:
Im August 2016 fährt ein 440
von DB Regio als Regionalbahn
von Gemünden nach Schlüch-
tern; im Hintergrund ein Meri-
dian-FLIRT auf Überführung

Leopold Happ



Die Brücken-Szenerie bei Nacht: In
Gemünden rollen die Züge nahezu rund
um die Uhr und an diesem Aprilabend
2016 offenbar vor allem auf den Gleisen
nach Fulda (Bildmitte) Michael Hubrich



Seit kurzem lässt sich das berühmte Motiv wieder im Bild festhalten. Von der Straßenbrücke am Ortseingang von Gemünden am Main hat man einen grandiosen Blick auf die kleine Stadt in Unterfranken, die Ausläufer des Spessart, die fränkische Saale und – nicht zu vergessen – die beiden zweigleisigen Magistralen mittendrin. Nachdem die alte Brücke im Februar 2017 abgebrochen wurde, steht nun der Neubau zur Verfügung.

Generationen von Fotografen haben diesen Platz aufgesucht, um das lebhafte Geschehen nahe des

Bahnhofs zu dokumentieren: die Züge, die auf den beiden vorderen Gleisen von und nach Aschaffenburg unterwegs sind, und jene Züge, die auf den beiden hinteren Gleisen von und nach Fulda rollen.

Keine Frage, die Straßenbrücke von Gemünden gehört zu den Sehenswürdigkeiten eines an Attraktionen nicht gerade armen Streckenstücks. Wer die alte Nord-Süd-Strecke im Abschnitt Fulda – Würzburg bereist, erlebt zuerst das Main-Kinzig-Tal und die wildromantische Mittelgebirgs-Passage im Spessart – mit dem Scheitelpunkt der Re-

lation Hannover – Würzburg beim Tunnel Sterbfritz (370 Meter Höhe), mit der Fahrt entlang des Flüsschens Sinn und mit manchem Viadukt.

Bei Gemünden erreicht die Bahn dann das Tal des Mains. Das Gelände weitet sich, ohne an Charme zu verlieren. Die offenen Felder, die schroff-felsigen Hänge, die Weinberge und die ausgedehnten Bögen, in denen die Strecke bisweilen den Fluss begleitet, sind so malerisch wie die erste Etappe der Reise. Alles zusammen macht den Abschnitt Fulda – Würzburg zu einem faszinierenden Laufsteg für



Florian Dürr

Eine TRAXX-Lok von TX Logistik durchfährt den Bahnhof Sterbfritz südwärts; in der Nähe liegt der Scheitelpunkt der Nord-Süd-Strecke



Florian Dürr

Die Baureihe 111 ist zwischen Gemünden und Würzburg selten geworden, seit TWINDEXX-Triebzüge als Main-Spessart-Express verkehren

Geschichte

Fulda – Würzburg zur Bundesbahnzeit



Josef Mauerer

Jossa am 12. August 1985: 103 243 passiert mit IC 182 „Prinz Eugen“ (Wien – Hamburg) den Bahnhof. Das Empfangsgebäude gibt es heute noch

Die Bedeutung der Nord-Süd-Strecke und damit auch des Streckenteils Fulda – Würzburg nahm nach dem Zweiten Weltkrieg massiv zu. Entstanden war die Strecke in mehreren Etappen: 1854 ging der Abschnitt Würzburg – Gemünden als Teil der bayerischen Ludwigs-West-Bahn von Bamberg über Schweinfurt nach Aschaffenburg in Betrieb. 1872 folgte die Fulda-Main-Bahn von Elm nach Gemünden. Letztere Teilstrecke wurde erst 1937 zweigleisig ausgebaut. Nach 1945 veränderten sich die Verkehrsströme in Deutschland grundsätzlich: Statt im Ost-West-Verkehr rollte nun ein Großteil der Züge in Nord-Süd-Richtung. Die Nord-Süd-Strecke Hannover – Würzburg als Konglomerat mehrerer Einzelstrecken verzeichnete plötzlich einen spürbaren Anstieg des Verkehrs. Die junge Bundesbahn rüstete die Strecke technisch auf, mit Gleiswechselbetrieb wurde sie in den 1950er-Jahren zur „modernsten Hauptbahn der DB“. Nachdem

seit 1957 zwischen Würzburg und Gemünden elektrisch gefahren wurde, schaltete die Bundesbahn am 24. Mai 1963 auch den Strom zwischen Gemünden und Fulda ein. Unter dem Fahrdraht rollte es erst recht weiter und die Strecke blieb ein Nadelöhr, obgleich sie nur einen Teil des Zugverkehrs der Nord-Süd-Strecke aufnehmen musste; ein Teil der von Norden kommenden Züge bog in Fliesen ja Richtung Frankfurt ab. Ab Gemünden kam jedoch der reichliche Verkehr aus Richtung Frankfurt von der Main-Spessart-Bahn hinzu. Neben einer Vielzahl an Güterzügen befuhren namhafte Fernreisezüge wie etwa der „Blaue Enzian“ die Strecke. Mit der Inbetriebnahme der parallel verlaufenden Schnellfahrstrecke Fulda – Würzburg setzte ab 1988 eine Verschiebung der Verkehrsanteile ein. Da sich generell die Verkehrsströme im wiedervereinigten Deutschland nicht massiv änderten, hat die Strecke weiterhin große Bedeutung. FD/GM

den Bahnbetrieb – einen Betrieb, der sich in den mittlerweile 25 Jahren der Bahnreform ziemlich verändert hat, der aber durch die 1994 in Kraft getretenen Regelungen auch neue Impulse erhielt.

Abgang der letzten Fernreisezüge

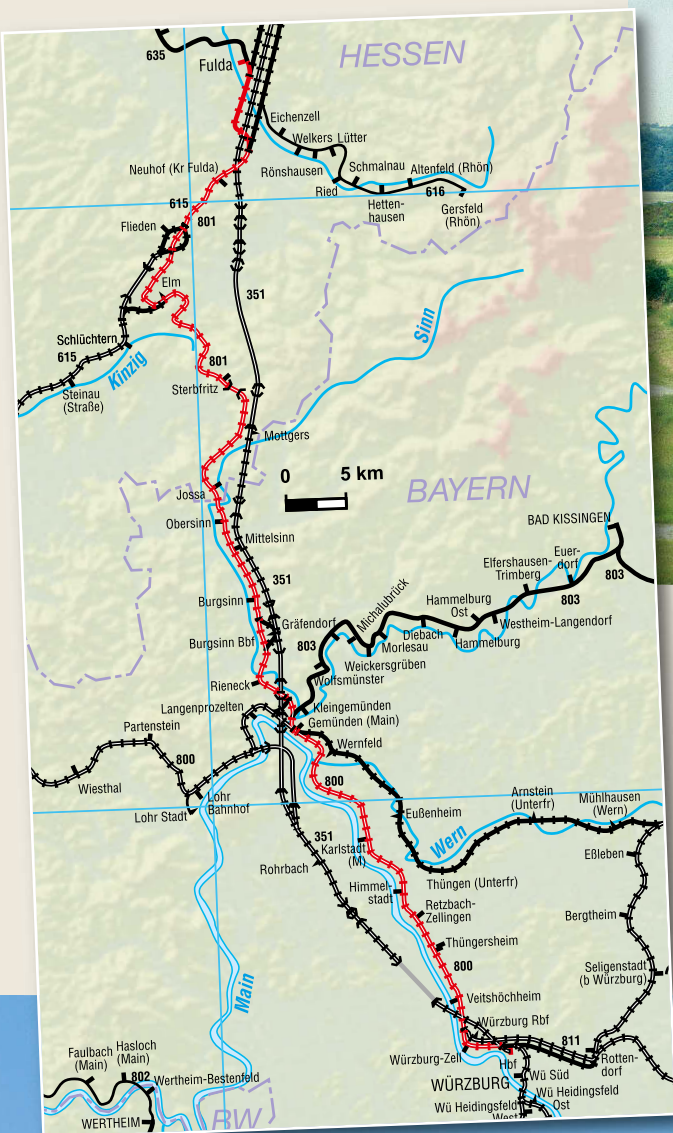
Davon ausgenommen blieb allein der Fernreiseverkehr, der ohnehin seit der späten Bundesbahnzeit keine große Rolle mehr spielte. Als im Mai 1988 die Neubaustrecke Fulda – Würzburg in Betrieb ging, wechselten die IC dieser Relation auf die schnellere Trasse. Zwischen Fulda und Gemünden sah man fortan fast ausschließlich Nahverkehrs- und Güterzüge. Auf dem Teilstück Gemünden – Würzburg verblieben zwar noch die IC-Züge von und nach Frankfurt (Main), aber im Juni 1994 wurde die Nantenbacher Kurve kurz vor Gemünden eröffnet und der Anschluss zur Neubaustrecke geschaffen. Damit stellten Fernreisezüge auf der gesamten alten Strecke Fulda – Würzburg eine Rarität dar, die in der Folge verschwand.

Es begann mit dem Autoreisezug „Christoforus-Express“ Düsseldorf – München Ost, der den Abschnitt Gemünden – Würzburg zur Durchfahrt nutzte. Im April 2007 gab DB Autozug das Angebot auf. Länger hielt sich der Intercity Passau – Hamburg, der zuletzt den Namen „Rottaler Land“ trug und jeweils samstags zwischen Würzburg, Gemünden und Fulda unterwegs war. Mit Zwischenstopps an eben diesen Orten stellte er den „Anschluss in die weite Welt“ her, bis im Dezember 2014 auch für ihn das Aus kam. Seither schickt die DB nur bei Sperrungen der Neubaustrecke ihre „weiße Flotte“ – IC- und ICE-Züge – über die alte Verbindung, freilich ohne Halt. Ob die Planungen, den Fernreiseverkehr auszuweiten, an dieser Situation etwas ändern?

Bewegung im Nahverkehr

Aufwärts ging es hingegen nach 1994 im Nahverkehr, nicht zuletzt aufgrund der Bestellungen seitens der Länder. Heute bedient DB Regio mit mehreren Zugangeboten die 94 Kilometer zwischen Fulda und Würzburg – jeweils im Taktverkehr, aber, und das ist der Wermutstropfen, nicht durchgängig, sondern auf Teile der Strecke beschränkt.

Zwischen Fulda, Fliesen und Schlüchtern stehen die Regionalbahnen (RB) der Main-Kinzig-Bahn zur Verfügung (Kursbuchstrecke 615); zwischen Schlüchtern, Gemünden und Würzburg verkehren die Regionalbahnen der Kursbuchstrecke 801 – manche setzen ihre Fahrt fort bis Treuchtlingen. Wobei, ge-



Regionalverkehr der ersten DB-AG-Jahre: Am 19. Juni 1998 fährt 110 499 (ex 112) mit RE 3165 Frankfurt (Main) – Würzburg in Retzbach-Zellingen ein *Josef Maurer*

Informationen zur Strecke Fulda – Würzburg

Aufbau	zweigleisige Hauptbahn, elektrifiziert
Länge	94 km
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Streckennummern im Kursbuch	615 Fulda – Flieden (– Schlüchtern – Hanau – Frankfurt (Main))
	801 (Schlüchtern –) Jossa – Gemünden
	800 (Aschaffenburg –) Gemünden – Würzburg

Die Magistrale Fulda – Würzburg mit den angrenzenden Strecken; vor allem auf dem Abschnitt Gemünden – Würzburg herrscht reger Betrieb

Karte: Anneli Nau

Etliche Privatbahnen mischen im Güterverkehr mit. Im Mai 2008 rollt ein KLV-Zug von boxxpress auf dem Viadukt südlich von Jossa Gemünden entgegen *Georg Wagner*





Uwe Mielche

nau genommen, Schlüchtern gar nicht zum Abschnitt Fulda – Würzburg gehört. Der Halt liegt am „Frankfurter Ast“, der alten Nord-Süd-Strecke, die Züge aus Gemünden scheren dort nach Westen aus.

Zwischen Gemünden und Würzburg gibt es die Regionalexpress-Züge (RE) der Main-Spessart-Bahn (Kursbuchstrecke 800), die von Frankfurt nach Würzburg und zum Teil darüber hinaus unterwegs sind. Die Kombination aus Regionalbahn von Schlüchtern und Regionalexpress von Frankfurt sorgt dafür, dass ab Gemünden ein Halbstundentakt besteht – eine solche Zugdichte hat erst die Bahnreform gebracht. Außerdem stellte DB Regio den saisonalen „Freizeit-Express Ferienland“ auf die Gleise, einen Wochenend-RE von Frankfurt nach Bamberg. Er tangiert die Strecke Fulda – Würzburg aber nur kurz, denn er biegt wenige Kilometer nach dem Halt in Gemünden auf die Werntalbahn gen Arnstein – Schweinfurt ab.

Im wesentlichen setzt DB Regio heute Elektrotriebzüge vom Typ Coradia Continental (Baureihe 440, RB) und vom Typ TWINDEXX (Baureihe 445, RE) ein. Sie schreiben das vorerst letzte Kapitel einer abwechslungsreichen Geschichte, hat sich doch im Nahverkehr der Region seit 1994 eine Menge getan. Die anfangs verwendeten Garnituren aus modernisierten Silberling-Wagen (n-Wagen) und Elloks der Baureihen 110, 111 und 141 bekamen Ende der 1990er-Jahre Zuwachs durch Garnituren mit den aus älteren Wagen entstandenen PumA-Wagen (später Modus-Wagen). Diese Umbauwagen waren fast nur zwischen Würzburg und Frankfurt bzw. Schlüchtern zu finden. Im neuen Jahrtausend zog DB Regio auch Doppelstock-Garnituren heran. Zunehmend durften sich mit der Zeit 143 und 146 vor den Zügen be-

weisen. Gerade die 146 erlangte dabei einigen Ruhm: Mal zeigte sie sich als Werbelok, mal ersetzte sie als Mietlok von MRCE mit n-Wagen die noch nicht gelieferten 440er. Auch beim TWINDEXX musste die Bahn den Beginn im Regelbetrieb verschieben; so hielt die Ära der Lok-Wagen-Garnituren bis 2017 an.

Während sich DB Regio auf der Hauptstrecke behauptete, machte auf einer abzweigenden Strecke ein privater Konkurrent das Rennen. Die Erfurter Industriebahn (heute Erfurter Bahn) errang den Zuschlag für den Betrieb Gemünden – Bad Kissingen und ging zum Dezember 2004 an den Start. Reisende wie Eisenbahnfreunde bekamen damit am Bahnhof Gemünden ein neues Fahrzeug. Bei der DB hatten sie bis in die späten 1990er mit 212-Dieselloks und n-Wagen zu tun,



Mehr zum Thema auf unserer DVD auf dem Titel

danach für kurze Zeit mit Desiro-Triebzügen. Die Privatbahn bot nun RegioShuttle-Triebwagen auf. Sie fahren dort bis heute – und auf dem letzten (oder ersten) Streckenstück in Gemünden auf den Gleisen der Verbindung Fulda – Würzburg.

Kunterbunter Güterverkehr

Die größte Bedeutung hat der Streckenabschnitt inzwischen aber für den Gütertransport. Fulda – Würzburg, das ist eine der Gütermagistralen im DB-Netz. Hier verläuft ein Teil der europäischen Güterverkehrskorridore, jenes Trassensystems, das die EU speziell für den Frachttransport auf

Die TRAXX 3 – DB-Baureihe 187 – sind heute regelmäßig auf der Strecke zu sehen. Hier im April 2018 südlich von Karlstadt (Main)

der Schiene vorgesehen hat. Der Korridor 3 führt von Skandinavien über Hamburg – Hannover – Fulda – Würzburg nach München – Kufstein. Dazu kommt ab Gemünden ein Teil des Korridors 9. Auf der Relation Frankreich – München/– Passau (– Österreich) leitet man die Güterzüge unter anderem via Aschaffenburg – Gemünden nach Würzburg. Da verwundert es nicht, dass die Züge oft kurz nacheinander rollen, vor allem ab Gemünden.

Die Art der Güter ist dabei ganz verschieden: Es fahren Züge des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) und Autotransportzüge, Kesselwagenzüge und schwere Kohle- und Erzzüge, jedoch auch gemischte Güterzüge, mit denen die DB unter anderem die Verbindung zwischen den Rangierbahnhöfen von Nürnberg und Mannheim herstellt. Die Eröffnung des Neubauabschnitts bei Laufach, der im Juni 2017 die alte Spessarttrampe ersetzte, hat das Aufkommen insbesondere im KLV noch einmal anwachsen lassen. Außerdem können einige Züge jetzt ihre Route abkürzen. Musste der private KLV-Zug Rheinhausen – Budapest bisher aufgrund seines Lichtraumprofils von Westen her den Umweg über Schlüchtern – Jossa – Gemünden nehmen, so fährt er jetzt direkt von Aschaffenburg über Lohr nach Gemünden. Gleichermaßen profitieren die schweren Kohlezüge Oberhausen – München-Johanneskirchen: Dank der flacheren Steigung hinter Laufach rollen sie nun auch via Lohr statt über Schlüchtern.

Gerade im Güterverkehr zeigen sich die Folgen der Bahnreform besonders deutlich, muss doch