

**Kostenloses,
elektronisches Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220**

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



20 Jahre Bahn-Reform – unsere Bilanz

**Das individuelle Modellhaus
Magiemobile – keine Spielerei**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der Sommer ist vorbei und der Herbst steht vor der Tür. Mit ihm kommt die Modellbahnzeit, nimmt uns wieder vermehrt in Anspruch und beschäftigt uns an den Abenden. Vorbei ist es mit Rasenmähen, Gartenarbeit und sommerlichen Freizeitvergnügungen. Stattdessen freuen wir uns jetzt auf unsere Modellbahn.



Joachim Ritter
Redakteur

Und gerade der Herbst mit seinen bunten Farben kann uns als Vorbild zur Gestaltung unserer kleinen Welt dienen. Manches können wir uns abschauen oder mit nach Hause nehmen und in die Landschaftsgestaltung integrieren. Gehen Sie mit offenen Augen durch Feld und Flur - es gibt so vieles im Kleinen für unsere Bahn zu entdecken.

In unserer neuesten Ausgabe informieren wir Sie über individuelle Gebäudebausätze, die völlig anders als das von vielen bereits praktizierte „Kit-Bashing“ sind. Sven Dörre bietet mit seiner Firma „MeinModellHaus“ Hausbausätze in höchster Präzision nach ihren ganz speziellen Wünschen und Vorgaben an. So einfach und modern kann Modellbahn sein, wenn es mal etwas Anderes sein soll!

Verblüffung der besonderen Art stellt ein Beitrag zu unserem Umbauwettbewerb dar, der letztlich außer Konkurrenz mitgelaufen ist. Ein „Perpetuum mobile“ in Form einer Spur-Z-Modellbahn ist wahrlich etwas Besonderes. Warum fährt die Lok und wie ist das ganze technisch umgesetzt worden? Mathias Wozniak ließ uns hinter die Kulissen des Sichtbaren schauen und löste so die Fragen zur mit prinzipiell bekannter Technik umgesetzten, kleinen Schauanlage auf.

Ganz besonders intensiv haben wir uns mit der Bahnreform auseinandergesetzt. Mittlerweile 20 Jahre ist es her, dass die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn zu einer Aktiengesellschaft zusammengeführt wurden. Welche Erfolge hatte das? Welche Ziele waren vorgegeben - und konnten sie erreicht werden?

Wenn dies nicht aus der Perspektive der Deutschen Bahn AG beantwortet, sondern unter Berücksichtigung vieler weiterer Aspekte und auch aus Kundensicht aufgearbeitet wird, zeigt sich ein völlig anderes Bild. Vieles erscheint dann in einem anderen Licht, als es uns in Hochglanzprospekten des größten Bahnunternehmens Europas weisgemacht wird.

Literatur zum Lesen - aber auch zum Hören ist ein weiteres Thema. Literatur zum Hören? Ja, sie haben richtig gelesen und wir sind uns sicher, dass wir da mit dem Thema Dampftraktion etwas für Ihren Geschmack gefunden haben. Moderne Bücher können halt weitaus mehr – sofern der Verlag das will.

Auch die Krokodile sind seit jeher ein großes Thema – bei Modellbahnern wie auch Vorbildfreunden. Lassen Sie sich überraschen, welchen Vorschlag wir hier für ihr persönliches Bücherregal parat haben.

Hinweise zu den Neuheiten der Groß- und Kleinserie, den aktuellen Auslieferungen und natürlich dankenswerterweise rege mit uns geführte Diskussion und Dialog runden wieder eine spannende Ausgabe ab.

Wir wünschen Ihnen einen schönen Spätsommer, einen tollen Modellbahnherbst und natürlich viel Spaß mit unserer aktuellen Ausgabe.

Joachim Ritter

Leitartikel

Vorwort.....	2
--------------	---

Modell

Aktuell kein Beitrag

Vorbild

Verzögerungen im Betriebsablauf.....	4
--------------------------------------	---

Gestaltung

Große Idee zum kleinen Preis.....	25
-----------------------------------	----

Technik

Magie oder Perpetuum mobile?.....	29
-----------------------------------	----

Literatur

Ein Buch für Augen und Ohren	33
------------------------------------	----

Allerlei Reptilien auf Schienen.....	36
--------------------------------------	----

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....	39
-------------------------------------	----

Impressum	48
-----------------	----

Wir danken Mathias Wozniak für Unterlagen, Video und sonstige Unterstützung zum Baubeitrag sowie der Deutschen Bahn AG, Allianz pro Schiene und der Eisenbahnstiftung für das umfangreiche Bildmaterial.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. September 2014

Titelbild:

Hat die Bahn wirklich Vorrang gegenüber dem Straßenverkehr, wie diese Szene mit einer ICE-Doppelgarnitur auf der Modulanlage von Jürgen Walter vielleicht vermuten lässt? Eine ausführliche Bilanz von 20 Jahren Bahnreform sollte diese Frage beantworten.

20 Jahre Bahnreform – eine Bilanz

Verzögerungen im Betriebsablauf

2014 ist es 20 Jahre her, dass die Bahnreform in Kraft trat und mit ihr die Deutsche Bahn AG als privatwirtschaftliches Unternehmen in Nachfolge von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn an den Start ging. Die offiziellen Schlussfolgerungen zum diesjährigen Jubiläum lesen sich sehr unterschiedlich und stehen sich teilweise diametral gegenüber. Daher ziehen wir nun ein eigenes Resümee.

Dass die Deutsche Bahn AG, vertreten durch ihren Vorstand um Dr. Rüdiger Grube, zum offiziellen 20-jährigen Bestehen des Unternehmens eine „herausragende Bilanz“ ziehen würde, war zu erwarten. Denn nur daraus kann die privatrechtlich geführte Bahn ihre Existenzberechtigung ableiten. Doch hält das Fazit eines Erfolgs auf voller Schiene auch einer objektiven Betrachtung stand?

Viele Kunden und Eisenbahnfreunde trauern auch nach zwanzig Jahren noch der „guten, alten“ Bundesbahn nach, die einst als „Beamtenbahn“ mit der Flexibilität eines Betonklotzes wahrgenommen



Schnell, modern und erfolgreich – so sieht die Deutsche Bahn sich heute selbst. Symbolisch dafür steht ihr Paradezug ICE 3 auf den Neubau-Hochgeschwindigkeitsstrecken, hier die Baureihe 407 bei Ingolstadt. Doch hinter der deutschen Bahnreform steht mehr als nur ein einzelnes Großunternehmen. Foto: Deutsche Bahn AG/Claus Weber

wurde. Wir Menschen neigen leider dazu, vergangene Zeiten im Rückblick zu verklären und ganz nostalgisch „Früher war alles besser!“ zu sagen. Wie also stellen sich die Ergebnisse der Bahnreform heute dar, wenn wir eine ehrliche Betrachtung vornehmen möchten?

Interessant ist, dass das konzernkritische Bündnis „Bahn für alle“ die Bahnreform schon 2009 für gescheitert erklärt hat und eine Rücknahme forderte. Das wirft die Frage auf, wie es überhaupt zu so gegensätzlichen Rückschlüssen kommen kann?

Das als Exekutivorgan wirkende Bundesverkehrsministerium zeigt sich diplomatisch, aber auch etwas nüchtern und spricht rückblickend von einer „richtigen Entscheidung“. Erfolg klingt anders.

Hohle Phrasen und inhaltslose Worte sind bezeichnend für eine Politikerkaste, die seit Jahren auch Fehlentscheidungen zu Erfolgen umzu-deuten versucht und uns immer wieder weiszumachen versucht, dass ein pures „Weiter so!“ ohne Alternativen sei.

Auch (viel zu) viele Journalisten verfallen diesen ständigen Berieselungen und übernehmen Pressemitteilungen nahezu im Wortlaut, ohne deren Inhalte kritisch zu hinterfragen, in Frage zu stellen oder gar investigativ ihrer Verantwortung für eine unabhängige Berichterstattung gerecht zu werden.

Das erschwert eine ehrliche Bestandsaufnahme und freie Meinungsbildung auch in diesem Fall. Liegt die Wahrheit vielleicht irgendwo in der Mitte? Immerhin sieht der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland (VCD) die Potenziale der Schiene noch längst nicht ausgeschöpft.

Probleme über Probleme

Um ein eigenes Fazit aus 20 Jahren Bahnreform zu ziehen, blicken wir zunächst auf die Zeit zurück, in der die Weichen für den 1. Januar 1994 gestellt wurden. Als Ergebnis eines wieder vereinten Deutschlands besaß die Bundesrepublik gleich zwei Staatsbahnen, die höchst unterschiedlich in ihren Strukturen waren, aber dennoch eine große Gemeinsamkeit besaßen: Sie arbeiteten höchst defizitär.



1993, im letzten Jahr der beiden Unternehmen, überstieg zusammengerechnet allein der Aufwand für Personalausgaben die gesamten Erlöse aus dem regulären Geschäftsbetrieb um rund 50 %. Zweistellige Milliardenbeträge aus

Bild links:
Einst als Retter der Nebenbahn gefeiert, konnte auch der Schienenbus den Rückzug aus der Fläche nicht aufhalten. Die Defizite der Bundesbahn wuchsen dennoch immer weiter.



Im Rückblick werden vergangene Zeiten in der Erinnerung schnell als besser verklärt. Wie verhält sich das bezogen auf die frühere Bundesbahn? Foto: Rolf Wiemann, Archiv Trainini

Steuergeldern waren jedes Jahr zur Deckung der Defizite erforderlich, zum Schluss fast 20 Mrd. Euro!

Um ihre laufenden Kosten zu decken, mussten sich DB und DR am Kapitalmarkt immer weiter verschulden.

Ihr gemeinsamer Schuldenstand zum 31. Dezember 1993 bezifferte sich schließlich auf etwa 66 Mrd. DM (ca. 34 Mrd. Euro) bei weiter steigender Tendenz.

Bereits seit den sechziger Jahren hatte die DB mit vielen Programmen und Maßnahmen versucht, ihre Kosten in den Griff zu bekommen und dennoch gegen ihre Konkurrenten Flugzeug und Auto zu bestehen.

Systematisch von der Politik zu Gunsten des Kraftfahrzeugverkehrs vernachlässigt, stand sie jedoch auf verlorenem Posten.

Und so reduzierte sich ihr Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen im Betrachtungszeitraum 1950 bis 1990 auf nur noch ein Sechstel des Ausgangswerts beim Reiseverkehr und auf die Hälfte im Güterverkehr. Gleichzeitig vermochte auch das Stilllegen von unrentablen Strecken und Güterbahnhöfen nicht für eine stabile Finanzlage zu sorgen.



Viele Nebenstrecken wurden von der DB stillgelegt und durch die „Gummibahn“ ersetzt. Die zunehmende Mobilität der Deutschen und eine einseitige Verkehrspolitik forderten immer mehr Opfer. Foto: Peter Schiffer, Sammlung Eisenbahnstiftung



An Ideen und Versuchen mangelte es nicht, um den Schienenverkehr attraktiver zu machen und die Finanzen des Staatsunternehmens in den Griff zu bekommen. Den Auftakt für ein neues Nahverkehrskonzept sollte in den achtziger Jahren die Citybahn Köln – Gummersbach – Meinerzhagen machen, mit der diese Strecke vor der Stilllegung bewahrt werden sollte. Doch die dafür umgebauten und neu lackierten Silberlinge belegen auch, wie schwer der DB Investitionen in neues, zeitgemäßes Wagenmaterial damals schon fielen. Foto: Andreas Weil, Sammlung Eisenbahnstiftung

Die Reichsbahn konnte sich aufgrund der sozialistischen Planwirtschaft in dieser Zeit auf stabile Verhältnisse und ihren Anteil am Verkehrsaufkommen verlassen, doch nach der Wende brachen ihre Transportleistungen dafür umso dramatischer ein.



Durch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der DDR konnte sich die Reichsbahn lange Zeit auf ihre Transportleistungen verlassen. Nach der politischen Wende brachen sie umso dramatischer weg. Hinzu kam ein äußerst marodes Streckennetz.

von der Drehstromlok Baureihe 120 waren in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre nur sechzig Exemplare in Dienst gestellt worden.

Das im Bahnjubiläumsjahr 1985 stark in den Fokus gestellte Prestigeprojekt Intercity-Express mit Neubaustrecken war immerhin ein Lichtblick, warf aber auch Finanzierungsfragen auf. Wie zuvor konnte es daher nicht weitergehen und die Zeit drängte auf rasche Lösungen. Zusätzlicher Druck kam von der Europäischen Union, die mehr Wettbewerb auf der Schiene einforderte.

Hinzu kam ein marodes Schienennetz mit nur 120 km/h Streckenhöchstgeschwindigkeit, in das die nahezu zahlungsunfähige DDR nicht ausreichend zu investieren vermocht hatte.

Die Kosten zur Sanierung der Deutschen Reichsbahn wurden 1990 für die folgenden zehn Jahre auf rund 100 Mrd. DM (ca. 51 Mrd. EUR) geschätzt!

Einen Investitionsstau gab es jedoch auch bei der DB: Der überwiegende Teil des Wagenbestands stammte aus den sechziger Jahren und hatte seine geplante Nutzungszeit bereits oder bald erreicht.

Diesellokomotiven waren seit 1979 nicht mehr beschafft worden. Die Beschaffung der Baureihe 111 endete im Jahr 1982,



Seit 1. Mai 2009 lenkt Dr. Rüdiger Grube als Vorstandsvorsitzender die Geschicke der Deutschen Bahn AG – hier vor einem ICE der Baureihe 407 auf der Innotrans 2010 in Berlin zu sehen. Foto: Deutsche Bahn AG/Ralf Kranert

Die Bahnreform soll helfen

Nach jahrelangen Beratungen und Verhandlungen fiel schließlich zum 1. Januar 1994 der Startschuss für das bis dahin größte Projekt seit der Wiedervereinigung: DB und DR verschmolzen zur DB AG.

Aus zwei öffentlichen Unternehmen mit flächendeckendem Grundversorgungsauftrag sollte ein modernes, wirtschaftlich arbeitendes Dienstleistungsunternehmen werden, dass nur noch dem Ziel der Gewinnmaximierung verpflichtet ist.

zusetzen. Sie ist nur ein Ergebnis davon, wenn auch freilich das größte und bekannteste. In das neue

Dennoch ist die Deutsche Bahn AG mit ihren Tochterunternehmen nicht mit dem Begriff Bahnreform gleich-

Bahnunternehmen, dessen alleiniger Eigentümer der deutsche Staat blieb, flossen Personal und Ausstattung der Vorgängerunternehmen ein. Mit ihnen übernahm sie das Transportgeschäft im Personen- und Güterverkehr.

Zeitgleich übernahm das Bundeseisenbahnvermögen - ein nicht rechtsfähiges Sondervermögen der Bundesrepublik Deutschland - sämtliche Altschulden von Bundes- und Reichsbahn sowie die Verantwortung für die Bahnbeamten und die nicht für den Bahnbetrieb erforderlichen Immobilien zu deren weiterer Verwertung.

Den Erhalt und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur legte der Staat in die treuen Hände der Bahn, für die sie im Gegenzug über längere Zeit Zuschüsse und zinslose Darlehen erhalten sollte, um den Investitionsstau abzubauen. Auch sollte der Staat künftig für ein Basisangebot an Mobilität in der Fläche Sorge tragen. So ging die DB AG zum 1. Januar 1994 schuldenfrei an den Start und übernahm gleichzeitig die operative Verantwortung für das Schienennetz.

Den Güter- und Personenfernverkehr sollte das privatisierte Unternehmen künftig eigenwirtschaftlich betreiben, während die Verantwortung für den Nahverkehr herausgelöst und an die Bundesländer übergeben wurde.

Sie zeichneten fortan für den Umfang des schienengebundenen ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) verantwortlich, indem sie Leistungen bei der Deutschen Bahn und ihren Wettbewerbern bestellten und zu bezahlen hatten.

Die Leistungsnehmer erhielten damit eine kalkulierbare und sichere Finanzbasis, die Länder sollten dafür Schlüsselzuweisungen des Bundes erhalten.

Prinzipiell stand der deutsche Schienenverkehr damit jedem interessierten Unternehmen offen, was eine Grundlage für den angeblich gewünschten Wettbewerb war.

Das neu gegründete Eisenbahn Bundesamt, dem auch die Zulassung neuer Fahrzeuge obliegt, wacht seitdem über das Einhalten von Rechtsvorschriften und die Sicherheit auf deutschen Schienen.

Vor 1994 hatten Bundesbahn und Reichsbahn als Behörden diese Aufgaben noch selbst wahrgenommen.

Die Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG seit 1994:

Heinz Dürr

Heinz Dürr (Jahrgang 1933) baute den Familienbetrieb zum Konzern aus und ging später als Sanierer zum Elektrokonzern AEG-Telefunken. 1991 wurde er zum Ersten Präsidenten der Deutschen Bundesbahn berufen. Ab 1. September 1991 war er in Personalunion auch Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn. Ab 1. Januar 1994 stand er damit dem neugegründeten Unternehmen Deutsche Bahn AG vor.

Er verantwortete die Betriebsaufnahme des ICE-Verkehrs (samt Neubaustrecken) und löste 1992 die Familien- und Seniorenrabatte der DB durch die Bahncard ab. Auch die Pläne für drei Bahnhofsgroßprojekte wie Stuttgart 21 initiierte er. Ab 1997 war er Vorsitzender des Aufsichtsrats, wovon er am 24. Februar 1999 zurücktrat.

Johannes Ludewig

Der 1945 geborene, frühere CDU-Staatssekretär war ab 1997 für die nächsten zehn Jahre als Vorstandsvorsitzender geplant, scheiterte aber bereits nach zwei Jahren, als sich Pannen und Unfälle, darunter das ICE-Unglück von Eschede, häuften. Unter seiner Ägide wurden Bonuszahlungen der Führungskräfte an die Pünktlichkeit und „Präzision des Bahnbetriebs“ gekoppelt, doch Umsatz und Fahrgastzahlen stagnierten.

Er ließ Begriffe wie „Service Point“, „Counter“ und „DB Lounge“ in die Bahnsprache einführen und erhielt dafür die Negativauszeichnung „Sprachpanscher des Jahres 1999“.

Hartmut Mehdorn

Ab 16. Dezember 1999 war er – geboren 1942 - der neue Chef an der Spitze der DB. Sein Führungsstil galt als hemdsärmelig und er trimmte die DB auf einen radikalen Sanierungskurs, dessen Nachhaltigkeit wohl nicht zufällig breit kritisiert wurde.

Mit dem Zukauf des Logistikdienstleisters Schenker setzte er stark auf die Straße als Verkehrsträger. Sein Rücktritt folgte 2009 nach einer Bespitzelungsaffäre von Mitarbeitern.

Dr. Rüdiger Grube

Der 1951 geborene Hamburger war beim Flugzeugbauer Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) bzw. beim Luftfahrtkonzern DASA (Airbus) Büroleiter des Vorstandsmitglieds Mehdorn.

Nach dem gescheiterten Börsengang übernahm er am 1. Mai 2009 die Konzernführung der DB, ließ fast den kompletten Vorstand (bis auf eine Ausnahme) austauschen und setzte auf ein besseres Verhältnis zu Politik, Arbeitnehmervertretern, Kunden und Belegschaft. Grube gilt im Gegensatz zu seinem Vorgänger als diplomatisch.

2012 erhielt er den Fahrgastpreis des Fahrgastverbandes Pro Bahn für die „Wiederentdeckung des Brot und Butter-Geschäfts bei der Deutschen Bahn AG“. Ende desselben Jahres erhielt er vom Aufsichtsrat eine Vertragsverlängerung um fünf Jahre.

Auch aus der Fahrzeugentwicklung und Erprobung zog sich die Bahn nun zurück. Stattdessen waren die Hersteller ab sofort selbst gefragt, denn vorbei waren auch die Zeiten, in denen ein neues Schienenfahrzeug auf die Anforderungen eines einzigen Unternehmens maßgeschneidert war. Flexible Baukastenlösungen, mit denen verschiedene Kunden gleichzeitig bestmöglich bedient werden können, waren ab jetzt gefragt.

Und wie sieht es nun zwanzig Jahre später tatsächlich aus? Die Ziele, an denen sich der Erfolg heute messen lassen muss, sind diejenigen, die zum Inkrafttreten der Bahnreform öffentlich genannt wurden:

1. Entlastung des Bundeshaushalts
2. Stärkung des Schienenverkehrs
3. Mehr Wettbewerb im Eisenbahnverkehr

Steuerzahler und Finanzen

Ist die Bahn in ihrer Gesamtheit seit 1994 für den Steuerzahler günstiger geworden? Das ist die entscheidende Frage, die es zu beantworten gilt, um das erste Ziel der deutschen Bahnreform bewerten zu können.

Auf den ersten Blick scheint das erfüllt, denn die Deutsche Bahn AG erhält deutlich weniger Geld als die Bundes- und Reichsbahn vor 1994. Doch wie wir bereits betont haben, darf Bahnreform auch nicht mit diesem einen Unternehmen verwechselt werden.

Fakt ist, dass sich die Kosten des Systems Schiene nicht mehr an einem ausgewiesenen Defizitbetrag messen lassen, der aus dem Bundeshaushalt gedeckt wird.

Der Bund stellt unterjährig Geldbeträge für den Unterhalt der Infrastruktur bereit (2012: 2,5 Mrd. EUR), weitere rund 7 Mrd. EUR (Stand: 2011) fließen als Zuweisungen an die Länder und werden für die Bestellung von Nahverkehrsleistungen ausgegeben.



Das schwere Unwetter vom Pfingstmontag 2014 machte der Bahn in Nordrhein-Westfalen, hier an der S6 Düsseldorf - Essen bei Ratingen-Ost, zu schaffen. Kritiker sehen jedoch auch eine Mitschuld der DB an den Schäden durch umgefallene Bäume. Deren hinreichender Zuschnitt zur Wahrung der Profillfreiheit gehört zu den Erhaltungsarbeiten an der Infrastruktur. Foto: Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus

Gleichzeitig fließt eine Dividende von rund 500 Mio. EUR jährlich von der Deutschen Bahn AG an den Bund als alleinigen Eigentümer zurück. Doch deren Ursprünge stellen zumindest in Frage, ob sie aus dem Wettbewerbsgeschäft und auch nachhaltig erwirtschaftet werden können.

900 Mio. EUR betragen im Jahr 2012 nämlich die Einnahmen der DB aus den Trassengebühren, die andere Bahnunternehmen an sie zu zahlen hatten. Davon muss(te) sie keinen Cent in das Schienennetz reinvestieren. Damit hat das Schienennetz erstmals den stark subventionierten Regionalverkehr als größten Gewinnbringer im Konzern der Deutschen Bahn AG abgelöst.

Vom Eisenbahnbundesamt lägen Dokumente vor, die „schwerwiegende Verletzungen von Sicherheitsanforderungen“ im Eisenbahnverkehr nachweisen, berichtet der SWR am 25. Juni 2014. Der wochenlange Mangel an Fahrdienstleitern im Raum Mainz im Sommer 2013 wirft ebenfalls ein schlechtes Licht auf das Management der Deutschen Bahn AG.



Der SWR berichtete am 25. Juni 2014, „schwerwiegende Verletzungen von Sicherheitsanforderungen“ seien im Eisenbahnverkehr nachzuweisen und berief sich auf das Eisenbahnbundesamt. Drohen dem deutschen Steuerzahler womöglich schon in absehbarer Zeit neue Milliardenkosten für die Sanierung einer maroden Infrastruktur?

Das konzernkritische Bündnis „Bahn für alle“ stellte bereits fünf Jahre vor dem Jubiläum fest, die Bahn befände sich in einem „fatalen Wartungs-Teufelskreis“. Nicht nur das „das rollende Material“ sei wegen des Sparkurses für den ursprünglich 2008 geplanten Börsengang nach Jahren „mangelnder Wartung und Instandhaltung“ an seine Grenzen gekommen.

Tatsächlich liegt der Verdacht angesichts regelmäßig ausfallender Klimaanlage sowie Verspätungen und Zugausfälle nahe. Die Deutsche Bahn gibt die Pünktlichkeit ihrer Züge für Anfang 2014 mit 95 % an, doch wie der am 8. September 2014 ausgestrahlte Markencheck des WDR offenlegt, ist diese Statistik geschönt:

Erfasst werden nur Verspätungen ab 6 Minuten, Zugausfälle werden gar nicht gezählt, weil ihnen ja kein Minutenwert zugeordnet werden kann. Insofern hat sie keine Aussagekraft für die individuellen Verspätungen der Reisenden.

Hier sollten wir also besser eine andere Datenquelle heranziehen. 2013 war ein Rekordjahr für Entschädigungsanträge, sie stiegen gegenüber 2012 um fast 40 % auf 1,25 Mio. Anträge an. Auch die Schlich-



Bild rechts:
Viele Verspätungen, verpasste Anschlüsse und dadurch deutlich verlängerte Reisezeiten sind trotz offizieller Bestwerte in der Pünktlichkeitsstatistik häufig Alltag für viele Bahnkunden.

tungsstelle Berlin berichtete von rapide steigenden Beschwerdezahlen.

Sind die Bilanzzahlen also nur geschönt? Diese Frage ist kaum zu beantworten. Ein Grund für die fehlende, aber dafür dringend erforderliche Transparenz ist auch die nahezu nicht überschaubare Struktur des DB-Konzerns.

Etwa 1.000 Tochter- und Enkelunternehmen finden sich unter dem Dach der Holding. Teilweise eng miteinander verflochten, ermöglichen sie prinzipiell auch finanzielle Kreativität über die konzerninterne Leistungsverrechnung.



120 502-0 durchfährt mit einem Messzug das Gleisvorfeld von Dortmund Hbf.
Foto: Deutsche Bahn AG/Wolfgang Klee

Das sieht offenbar auch die EU-Kommission so, denn sie hatte angekündigt, die Bundesrepublik wegen unerlaubter Beihilfen verklagen zu wollen. Daraus lässt sich schließen, dass auch dort ein Verschieben von Subventionen für die Infrastruktur zu Gunsten des Wettbewerbsgeschäfts vermutet wird. Unterm Strich könnte bei den Kernaufgaben der Deutschen Bahn AG also auch ein Minus stehen.

Treffen die Verdächtigungen zu, unterscheidet sich im Ergebnis nicht, was dem Finanzsektor bereits vorgeworfen wurde: Profite bleiben im Unternehmen, Verluste werden dem Steuerzahler aufgeladen, denn irgendwann gibt es eine Quittung für die marode Infrastruktur.



38% der Bahnbrücken in Nordrhein-Westfalen weisen gravierende Schäden auf, wie eine kleine Anfrage der Grünen an die Bundesregierung ans Licht brachte. Bei weiteren 6% lohnt sich eine Reparatur wirtschaftlich bereits nicht mehr. Auch das ist ein Ergebnis der Bahnreform.

oder Nutzungseinschränkungen befürchten, die Bahnkunden in Form von weiteren und größeren Verspätungen ausbaden müssen. Und für das Beseitigen der Misere wird dann vermutlich der Steuerzahler in die Tasche greifen dürfen.

Wie gewaltig die Mängel inzwischen sind, hat eine kleine Anfrage der Grünen-Bundestagsfraktion an die Bundesregierung im ersten Halbjahr 2014 ans Licht gebracht:

Von den 4.369 Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen weisen 1.660 (= 38 %) umfangreiche Schäden auf, sind aber noch instandsetzungsfähig.

263 (= 6 %) weitere Brücken weisen so gravierende Schäden auf, dass eine wirtschaftliche Reparatur nicht mehr möglich ist. Hier hilft nur noch ein Neubau.

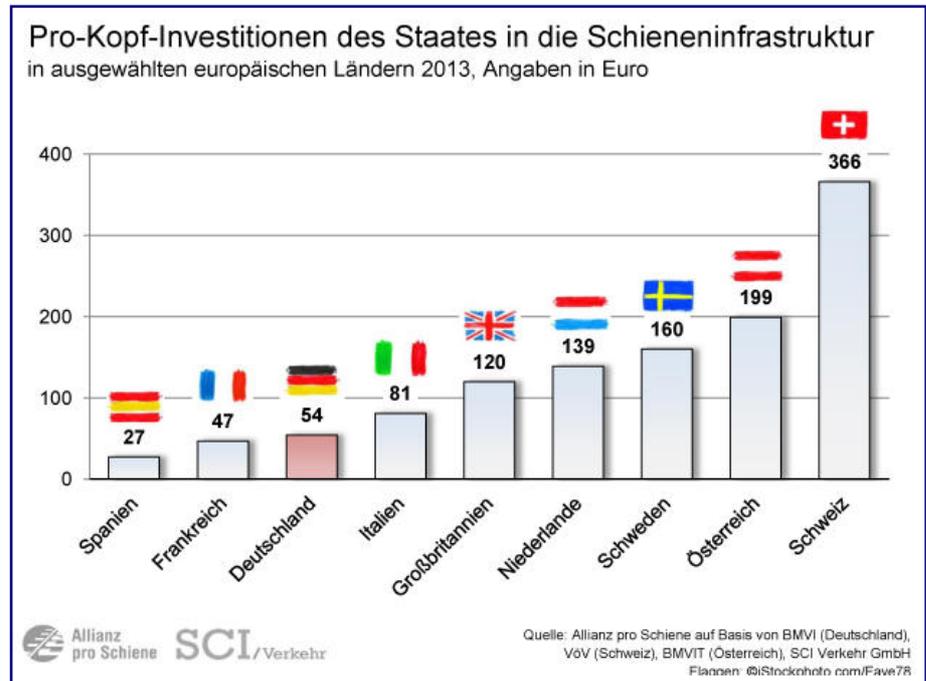
Die erschreckende Nachricht lautet: Fast die Hälfte der Eisenbahnbrücken in Nordrhein-Westfalen ist stark beschädigt. Das lässt früher oder später Sperrungen

Das der Deutschen Bahn AG häufig unterstellte Selbstverständnis, dass der Steuerzahler für Versäumnisse und Fehler einzustehen habe, schien auch am Beispiel „Stuttgart 21“ deutlich zu werden: Die enormen und kaum zu beziffernden Mehrkosten gehen auf Rechen- und Planungsfehler der Deutschen Bahn und nur teilweise auf den Aufwand für die Schlichtung zurück. Das Unternehmen kündigte zu jener Zeit an, den Steuerzahler notfalls zu verklagen, wenn der die Mehrkosten nicht übernehmen wolle.

Trotz solcher Leuchtturmprojekte, in denen Milliarden Euro scheinbar sinnlos verpulvert werden, bildet Deutschland im internationalen Vergleich der Investitionen in die Schieneninfrastruktur ein Schlusslicht Europas.

Gerade mal 54 EUR pro Kopf investierte der Staat 2013, nur die krisengebeutelten Länder Frankreich (47 EUR) und Spanien (27 EUR) investierten weniger.

Spitzenreiter in Europa ist das Bahnland Schweiz mit 366 EUR pro Kopf, innerhalb der EU führt Österreich mit 199 EUR die Statistik an. Auch Schweden kann sich mit 160 EUR Pro-Kopf-Investitionen durchaus noch sehen lassen.



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVI (Deutschland), VöV (Schweiz), BMVIT (Österreich), SCI Verkehr GmbH. Flaggen: ©iStockphoto.com/Faye78

Die Netto-Finanzschulden der Deutschen Bahn, die 1994 schuldenfrei an den Start ging, belaufen sich laut Konzernjahresabschluss 2012 auf knapp 16,4 Mrd. EUR. Die Zahlen für das Geschäftsjahr 2013 hat das Unternehmen im Bundesanzeiger bislang nicht veröffentlicht.

Die Bahn und das Verkehrswachstum

Obwohl die Bahn medial immer wieder Rekorde bei ihren Transport- und Beförderungszahlen meldet, ist eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene mit der Bahnreform aus unserer Sicht nicht festzustellen. Auch hier sind für unterschiedliche Schlussfolgerungen die Bezugsgrößen entscheidend, zu denen veröffentlichte Zahlen in Bezug gesetzt werden – oder eben nicht.

Nach dem Willen der vorbereitenden Regierungskommission sollte die Bahnreform für eine stärkere Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene sorgen. Das ist der Maßstab, an dem wir den Erfolg der Bahnreform an dieser Stelle messen wollen.

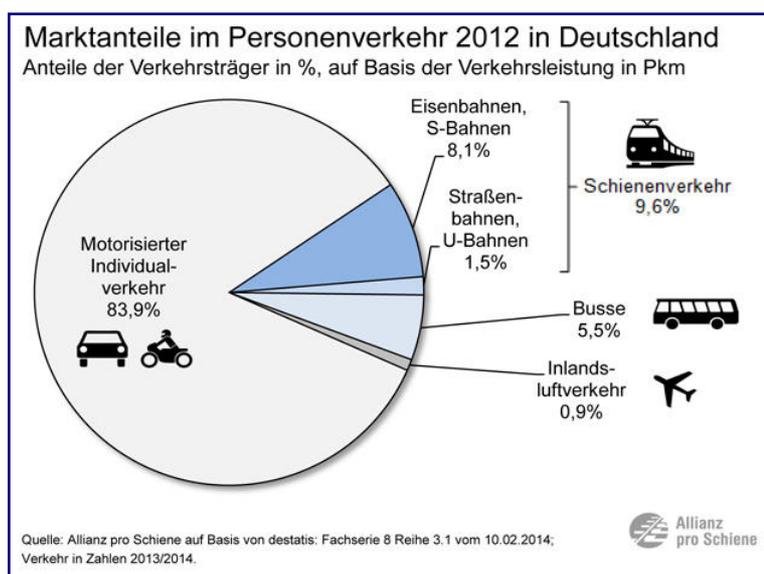
Absolute Zahlen zu Transportmengen, Reisendenzahlen und Personen- oder Tonnenkilometern, mit denen die Bahn in ihren Presseinformationen gern neue Rekorde meldet, sind an dieser Stelle nicht ausreichend aussagekräftig.



Wird die Zahl der mit der Eisenbahn beförderten Personen auf Basis von Daten des Statistischen Bundesamts ins Verhältnis gesetzt, zeigt sich, wie klein der Marktanteil der Eisenbahn tatsächlich ist. Hauptverkehrsträger für den Personenverkehr ist nach wie vor mit deutlichem Abstand die Straße.

Diese Zahlen lassen nämlich keine Rückschlüsse auf die allgemeine Verkehrsentwicklung zu, die auch stark von der Konjunktur abhängig ist. So lässt sich nicht unterscheiden, ob die Eisenbahn sich tatsächlich außergewöhnlich gut entwickelt hat oder nur einem allgemeinen Trend folgt.

Entscheidend sind daher Vergleichsgrößen zur allgemeinen Verkehrsentwicklung in Deutschland und deren Verteilung auf alle Verkehrsträger. Solche Zahlen erhebt und veröffentlicht das Statistische Bundesamt (Destatis). Und dessen Veröffentlichungen war auch die folgende Aussage zu entnehmen: „Das Verkehrsaufkommen in Deutschland nimmt zu. Der Großteil des Verkehrs findet nach wie vor auf der Straße statt.“



Das Auto hat auch 20 Jahre nach Bahnreform mit großem Abstand seine Rolle als wichtigster Verkehrsträger Deutschlands behaupten können.

Doch es gibt Lichtblicke, die sich besonders im schienegebundenen Nahverkehr finden lassen. Die Regionalisierung des Nahverkehrs hat dazu geführt, dass auch auf vielen längst stillgelegten Strecken der Eisenbahnverkehr wieder in Gang kam.

Schlüssel zum Erfolg waren vor allem moderne Fahrzeuge, abgestimmte Taktfahrpläne und durchdachte Angebote, die auf die Kundenbedürfnisse zugeschnitten waren.

Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von destatis: Fachserie 8 Reihe 3.1 vom 10.02.2014; Verkehr in Zahlen 2013/2014.

Ein konkretes Beispiel dafür ist die in den Verkehrsverbund VRR integrierte S-Bahnlinie S 28 Mettmann-Stadtswald – Düssel-



Zur gestiegenen Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs tragen in erheblichem Maße neue Fahrzeuge bei: Von der Baureihe 1440 (Alstom Coradia Continental) hat DB Regio 28 Triebzüge für die Linien S5 und S6 der S-Bahn Rhein-Ruhr bestellt. Die ersten Exemplare der elektrischen Triebzüge mit modifiziertem Kopf nach Norm EN 15227 und einem freundlich lächelndem Gesicht befinden sich derzeit in der Testphase durch das Werk Düsseldorf. Foto: Deutsche Bahn AG/Bernd Piplack

dorf – Neuss – Kaarster See in Nordrhein-Westfalen, seit fünfzehn Jahren durch die Regiobahn betrieben.

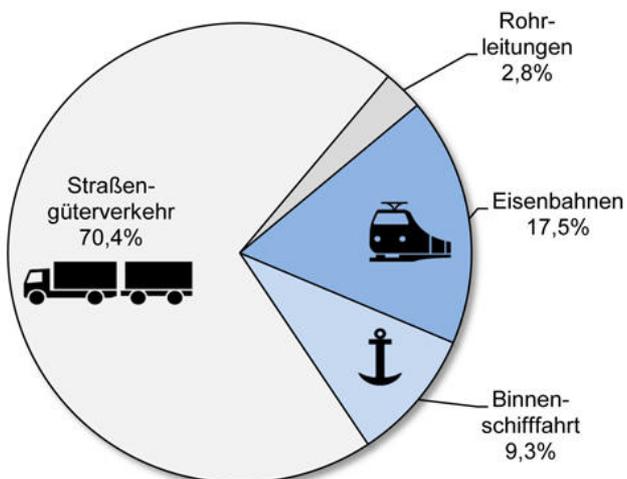
Insgesamt 2.449,2 Mio. Fahrgäste wurden 2013 bundesweit im Schienennahverkehr bewegt. Das entspricht einer Zunahme von knapp ½ Mrd. Personen (+ 25,3 %) gegenüber 2004, bei den Personenkilometern ist sogar ein Zuwachs um 28,7 % im selben Zeitraum festzustellen. Im Vergleich dazu ist der Schienenfernverkehr nur um 13,8 % (Fahrgastzahl) und 13,7 % (Personenkilometer) gewachsen.

Die Entwicklung lässt vermuten, dass die Eisenbahn weiteres, noch nicht ausgeschöpftes Potenzial besitzt – besonders auch im Interesse einer ökologisch orientierten Verkehrsaufteilung.

Sie können aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Güter- und Personenfernverkehr bislang nicht zu einer Stärkung der Schiene beigetragen haben.

Mit ihrem Programm MORA-C hat sich die Deutsche Bahn AG schon kurz nach der Bahnreform im Güterverkehr stark aus der Fläche zurück-

Marktanteile im Güterverkehr 2013 in Deutschland
Anteile der Verkehrsträger in %, auf Basis der Verkehrsleistung in tkm



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von destatis vom 07.02.2014 und 20.03.2014.



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von destatis vom 07.02.2014 und 20.03.2014.



Eine moderne ELoK der Baureihe 185² durchfährt mit einem Güterzug den Bahnhof Minden. Foto: Deutsche Bahn AG/Wolfgang Klee

gezogen und sich auf lukrativere Programmverkehre konzentriert. Viele kleinere Unternehmen mit stillgelegtem Bahnanschluss sahen sich gezwungen, auf den LKW umzusteigen.

In anderen Fällen kam es zu Kooperationen mit anderen Bahnunternehmen.

In der Summe liegt der Anteil der Eisenbahn am gesamten Güterverkehrsaufkommen in Deutschland auch nach 1994 unverändert bei etwa 17 %.

Die Bahn hat demnach kein verlorenes Terrain von der Straße zurückgewinnen können, sondern nur vom allgemein gestiegenen Verkehrszuwachs profitiert.

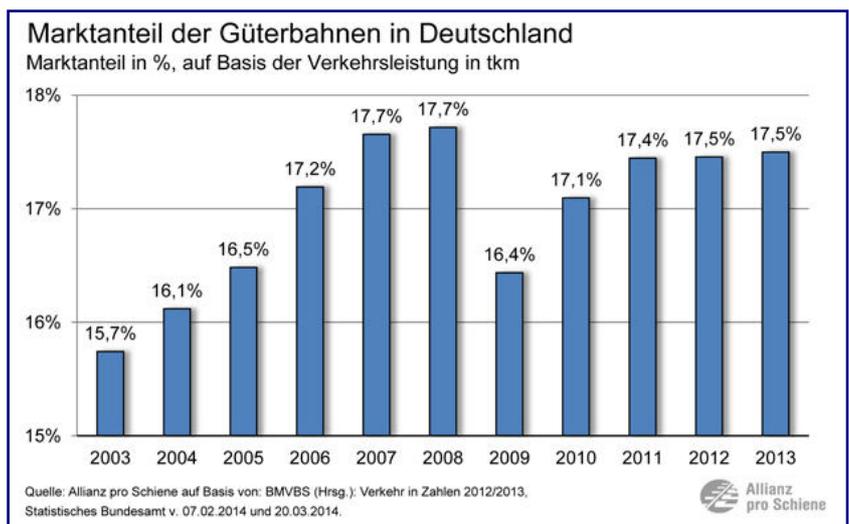
Im Personenverkehr liegt ihr Anteil trotz aller Investitionen sogar unterhalb der 10-Prozent-Marke. Nehmen wir die Zahl der jährlich beförderten Personen als Maßstab, dann liegt ihr Anteil sogar nur bei rund 3,7 % im Vergleich zu 83 %, die auf das Auto entfallen. 95 % der Bahnfahrergäste verbucht übrigens der Nahverkehr, auf den Fernverkehr entfallen gerade mal rund 5 %.

Auch hier hat die Bahn also eher von einem allgemein gestiegenen Mobilitätsbedürfnis der Deutschen profitiert als im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern Marktanteile hinzugewonnen. Einen Erfolg der Bahnreform können wir daher an dieser Stelle bislang nicht feststellen.

Dies der Deutschen Bahn AG anzulasten, wäre aber verfehlt: Schon unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg begann eine Verkehrspolitik, die das Auto gegenüber der Bahn bevorzugte.

Und daran hat sich bis heute nichts geändert. Da sollte es wenig wundern, wenn die Bahnvorstände vorrangig im Ausland nach neuen Geschäftsfeldern gesucht haben.

Mit Zukäufen im Bereich Logistik und Speditionen haben sie gleichzeitig ihre Präsenz im Straßenverkehr deutlich ausgebaut und sich ein neues, aussichtsreiches Standbein aufgebaut.



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von: BMVBS (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2012/2013, Statistisches Bundesamt v. 07.02.2014 und 20.03.2014.

Auch mit der politischen Entscheidung zur Bahnreform stand die Politik unverändert zur LKW-Lobby (und Großflughäfen). Damit nimmt sie Wettbewerbsverzerrungen auch zukünftig in Kauf. Und so verwundert die Feststellung des Verkehrsclubs Deutschlands (VCD) kaum, von Helmut Kohl über Gerhard Schröder bis hin zu Angela Merkel habe keine Bundesregierung „wirklich Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene und seine Weiterentwicklung übernommen“.

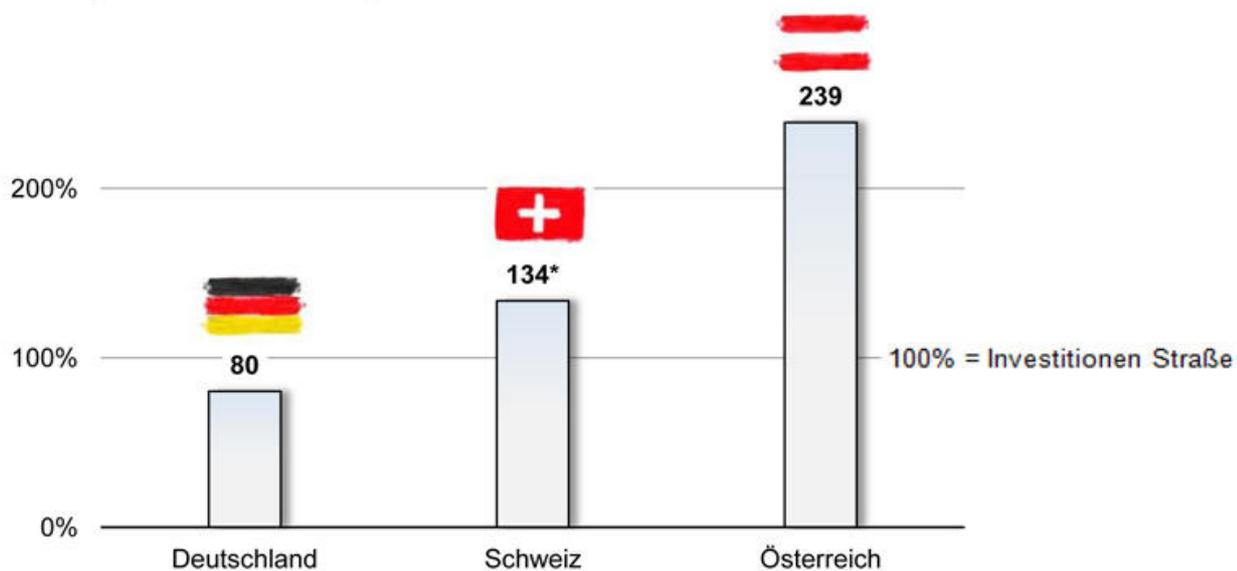


Einige Beispiele der Benachteiligung der Schiene möchten wir daher noch nennen: Während die Bahn ihre vollen Trassenkosten erwirtschaften soll (aber leider nicht ins Netz reinvestieren muss), tragen Lastkraftwagen nur einen Bruchteil der Infrastrukturkosten, die sie verursachen. Fernbusse sind von der Autobahnmaut vollständig befreit. Warum wird politisch vor diesem Hintergrund überhaupt eine „Infrastrukturabgabe“ für PKW diskutiert, die nur dem Worte nach keine Maut ist?

Die Bevorzugung der Straße treibt merkwürdige Blüten: Neben dem Ausland investierte die Deutsche Bahn AG vor allem in den Bereich Spedition und Logistik. Foto: Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben

Staatliche Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur 2013

im Vergleich zur Straße, Angaben in Prozent



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVI (Deutschland), BMVIT (Österreich), VoV (Schweiz). *Daten für die Schweiz von 2012. Flaggen: ©iStockphoto.com/Faye78

Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von BMVI (Deutschland), BMVIT (Österreich), VoV (Schweiz). *Daten für die Schweiz von 2012. Flaggen: ©iStockphoto.com/Faye78

Auch bei den Treibstoffkosten wird die Bahn seit Jahrzehnten systematisch benachteiligt. Während Flugbenzin von der Steuer befreit ist, gilt dies beim Kraftstoff für Diesellokomotiven eben nicht. Jüngster Akt dieser Verzerrung fernab jeglichen ökologischen Ansatzes ist die jüngste Novelle des

EEG (Erneuerbare-Energien-Gesetz), das zu einer weiteren Belastung des Verkehrsträgers Schiene durch eine höhere Ökostrom-Umlage führen könnte.



Eine Lok der Baureihe 291 zieht einen langen Containerzug vom HHLA-Containerterminal Burchardkai vorbei am Eurogate-Container Terminal in den Bahnhof Hamburg-Waltershof. Foto: Deutsche Bahn AG/Uwe Miethe

Angesichts der Energie-Effizienz und des relativen Schadstoffausstoßes der Eisenbahn wäre dies ökologisch ein falsches Zeichen, der eine seit Jahrzehnten verfehlte, weil einseitige Verkehrspolitik lückenlos fortsetzt. Die Zeche zu bezahlen hätten die Bahnkunden über höhere Fahrpreise – jährliche Erhöhungen haben dort ja bereits Tradition.

Die DB AG und der Wettbewerb

Die Idee vom integrierten Konzern, der sich gleichzeitig dem Wettbewerb mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen stellt, aber auch die von allen genutzte Infrastruktur verwaltet, ging nicht lange gut.

Die zahlreichen Beschwerden der anderen Bahnunternehmen, dass die DB sie gegenüber ihren eigenen Töchtern benachteilige, führte zur Schaffung einer Regulierungsbehörde – der Bundesnetzagentur.



Eröffnung der ITL-Werkstatt in Pirna am 27. Juni 2013 – die Wettbewerber der Deutschen Bahn rüsten sich. Foto: Ulrike Prescher (mit freundlicher Erlaubnis von Captrain)

Zuvor hatte sich die Deutsche Bahn AG über ein Preismodell, das stark gestaffelte Trassen-nutzungsgebühren vorsah, mit deutlich geringeren Stückkosten im Vergleich zu ihren Mitbewerbern gesegnet.



Erfreulich entwickelte sich der Wettbewerb im Bereich des Nahverkehrs. Hier fährt der Alex auf der Strecke Schwandorf - Nürnberg westlich von Sulzbach-Rosenberg dem Fotografen vor die Linse. Foto: Georg Bauerschmitt

Das kritisierte Problemfeld wird schnell verständlich, wenn wir die Marktanteile der Deutschen Bahn AG aus dem „Tätigkeitsbericht Eisenbahnen 2012“ der Bundesnetzagentur vergleichend heranziehen:

- im Güterverkehr 73%,
- im Personennahverkehr 85% und
- im Fernverkehr sogar 99% (gemessen an Tonnen- bzw. Personenkilometern).

Aus Sicht der mit der DB konkurrierenden Unternehmen nutzte der Branchenprimus also seine marktbeherrschende Stellung zu ihren Lasten aus.

Bis heute steht der Vorwurf im Raum, dass sie den Kauf von fremden Fahrkarten in den ebenfalls von ihr verwalteten Bahnhöfen erschwere und so den Wettbewerb zusätzlich bremse.

Offenbar wird sich das wohl endgültig und nachhaltig nur dann lösen lassen, wenn die Infrastruktur in Form von DB Netze aus dem Bahnkonzern herausgelöst und unabhängig verwaltet würde.



Konkurrenz im Fernverkehr bekommt die Deutsche Bahn AG seit 2013 eher von preisgünstigen Fernbussen als von schienengebundenen Unternehmen. U. a. mit ihrem Angebot „IC Bus“ mischt sie aber selbst in diesem Segment mit. Foto: Deutsche Bahn AG/Ralf Braum

Neben einer möglichen Wettbewerbsverzerrung würde das Trennen von Netz und Betrieb auch die Vorwürfe der EU-Kommission hinfällig machen, dass der Deutschen Bahn AG unerlaubte Beihilfen der Bundesrepublik Deutschland zufließen würden.



Im schienengebundenen Fernverkehr droht der DB bei 99% Marktanteil bislang keine Konkurrenz: 407 016-5 und 407 009-0 haben als ICE 513 Münster (Westf.) - München Hbf die bayerische Landeshauptstadt erreicht. Foto: Deutsche Bahn AG/Uwe Miethe

Doch der politische Wille, das bundeseigene Unternehmen durch Chancengleichheit einem stärkeren Wettbewerb auszusetzen, scheint nicht erkennbar, und so bleiben die Aussagen von 1993/94 eher Lippenbekenntnisse.

Die einzigen ernsthaften Konkurrenten der Deutschen Bahn AG im Fernverkehr bleiben bis dahin Fluggesellschaften und Fernbusse, die sich seit 2013 dank Gesetzesänderungen eines regen Zulaufs erfreuen.

So stellte die DB bei der Präsentation ihrer Halbjahresergebnisse 2014 auch heraus, dass die erbrachten Personenkilometer trotz eines Rekordwertes bei den Bahnfahrten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 0,4% insgesamt, im Fernverkehr sogar um 2,8% gesunken seien. Zu ergänzen ist aber, dass auch die Deutsche Bahn AG längst im Geschäft der Fernbusse mitmischt und ihren eigenen Zügen durch meist günstigere Fahrpreise Konkurrenz macht

Eine Verlagerung der Fahrgastzahlen von der Bahn zu den Fernbussen ließ sich allerdings objektiv für deren erstes Jahr nicht feststellen: Obwohl diese Unternehmen ein rasches Wachstum meldeten, sank die Zahl der Bahnreisenden im Vergleich zu den Jahren 2011 und 2012 nicht.

Diese Zahlen lassen also eher vermuten, dass die Bahn nur in Relation zu einem steigenden Verkehrsaufkommen, wie bereits im vorherigen Kapitel herausgearbeitet, profitiert. Der private

Hamburg-Köln-Express (HKX) hat inzwischen bekundet, sich von einem Fernverkehrs- zu einem Nahverkehrsangebot wandeln zu wollen.

Ohnehin hätte sein Angebot auch bei vollem, geplanten Umfang nicht gereicht, den Anteil anderer Wettbewerber im Schienenfernverkehr auf volle 1% zu steigern. Die Eintrittshürden, u.a. hohe Beschaffungskosten für Fahrzeuge und lange Vorlaufzeiten, hemmen den angeblich gewünschten Wettbewerb. Das lässt erahnen, wie schwierig es für private Betreiber ist, mit DB und Fernbussen gegen gleich zwei große Konkurrenten zu bestehen.

Etwas anders sieht es da im Güterverkehr aus. Mit ihrem Rückzug aus der Fläche hat die DB viel Raum gelassen, in denen private Unternehmen Nischen besetzen konnten. Werkseigene oder Hafenbahnen sind seit 1994 zu großen Güterverkehrsanbietern gewachsen und erreichen im Segment des Ganzzug- und kombinierten Verkehrs zusammen Marktanteile von bis zu 50%.



Einstiegshürden beim Güterverkehr wurden auch durch das Entstehen von Lokvermietern überwindbar. Die Railpool GmbH aus München bietet ihren Kunden mit dem Vectron von Siemens einer der aktuell modernsten Ellokaureihen. Foto: Railpool/Albert Hitfield

ken die Verträge aber auch mit kalkulierbaren Einnahmen und Subventionen – das wirtschaftliche Risiko hält sich in Grenzen.

Hier haben sich private Bewerber sehr erfolgreich positionieren können. In Nordrhein-Westfalen etwa konnte die DB über mehrere Jahre keine Ausschreibung für sich gewinnen und musste kräftig Federn lassen. Profitiert hatte sie hingegen von direkten Vergaben (ohne Ausschreibung), die ihr nach Einschätzungen von Branchenkennern zweistellige Renditen brachten.

Der Bundesgerichtshof hat dieser Vergabepaxis 2011 enge Grenzen gesetzt, nachdem Abellio (Tochter der Niederländischen Staatsbahn) gegen eine bis 2023 datierte Verlängerung des Auftrags zum Betrieb der S-Bahn Rhein-Ruhr geklagt hatte.

„Die Bahn hat mit den Direktverträgen das Geld verdient, mit dem sie weltweit auf Einkaufstour gegangen ist und Unternehmen gekauft hat. Das geht nun nicht mehr.“, kommentierte Hans Leister für den Bahn-Konkurrenten Keolis dieses BGH-Urteil.

Mit den Lokvermietgesellschaften wie MRCE (hervorgegangen aus Siemens Dispolok) oder Railpool konnten wichtige Barrieren beseitigt werden, denn viele Unternehmensgründungen und -etablierungen wären angesichts des hohen Kapitalaufwands für eine neue Lokomotive wohl nicht zu stemmen gewesen.

Den Verkauf ausgemusterter, aber noch nutzbarer Maschinen an Wettbewerber hat die Deutsche Bahn AG durch Zerlegen und Verschrotten bis vor einigen Jahren noch zu verhindern gewusst.

Hier besteht ein großer Unterschied zum Nahverkehr, in dessen Ausschreibungen meist neue Fahrzeuge gefordert werden. Im Gegenzug win-

Trotzdem sieht sich die DB für den Wettbewerb gut gerüstet. Besonders im Bereich des Regionalverkehrs hat sie viele mittelständische Tochterunternehmen gegründet, die sich um Aufträge bewerben.

Sie sollen fernab eines schwerfälligen Großunternehmens zielgenau und anforderungsgerecht auf dem Markt agieren und passende Angebote abgeben können.

Gleichzeitig tragen sie aber auch zur Unübersichtlichkeit und Intransparenz des Konzerns bei, der auch aus diesem Grund rund 1.000 Unternehmen zählt.

Zusammenfassung und Ausblick

Den Eindruck der Deutschen Bahn AG in der Öffentlichkeit als gut zu bezeichnen, wäre wohl völlig verfehlt. Unpünktlichkeit und alljährliche, saftige Fahrpreiserhöhungen sind Eigenschaften, die in der Öffentlichkeit mit ihr verbunden werden.



Mit ihrer gegenwärtigen Aufstellung und modernen Fahrzeuge, wie hier ihrer aktuell modernsten Diesellok Baureihe 261 vom Typ „Voith Gravita 10 BB“, sieht sich die DB für den Wettbewerb gut gerüstet. Foto: Deutsche Bahn AG/Jochen Schmidt



Und auch eine immer stärker als marode wahrgenommene Infrastruktur lässt den Unmut der Bevölkerung steigen. Hinzukommen völlig verwahrloste Bahnhöfe vor allem in Nordrhein-Westfalen. Der Blick auf ein sommerliches Gleis rechtfertigt dort eher den Begriff „botanischer Garten“.

Darunter sind auch große Stationen mit Fernverkehr wie die Hauptbahnhöfe von Hagen oder Duisburg. In letzterem ist das Dach der Halle über den Bahnsteigen längst so undicht, dass es Regenwasser nur noch gebündelt über die Reisenden niederprasseln lässt.



Im Bahnhof werden sie folglich nasser als im Freien – Ironie des Schicksals. Flächig unter das Dach gespannte Netze sollen offenbar verhindern, dass Trümmerteile auf die Fahrgäste herabfallen könnten.

Bild oben links:

Zum Bahnhof des Jahres 2014 in der Kategorie „Bester Großstadtbahnhof“ hat die Allianz pro Schiene Dresden Hbf ausgezeichnet. Foto: Deutsche Bahn AG/Allianz pro Schiene - Andreas Taubert

Bild unten links:

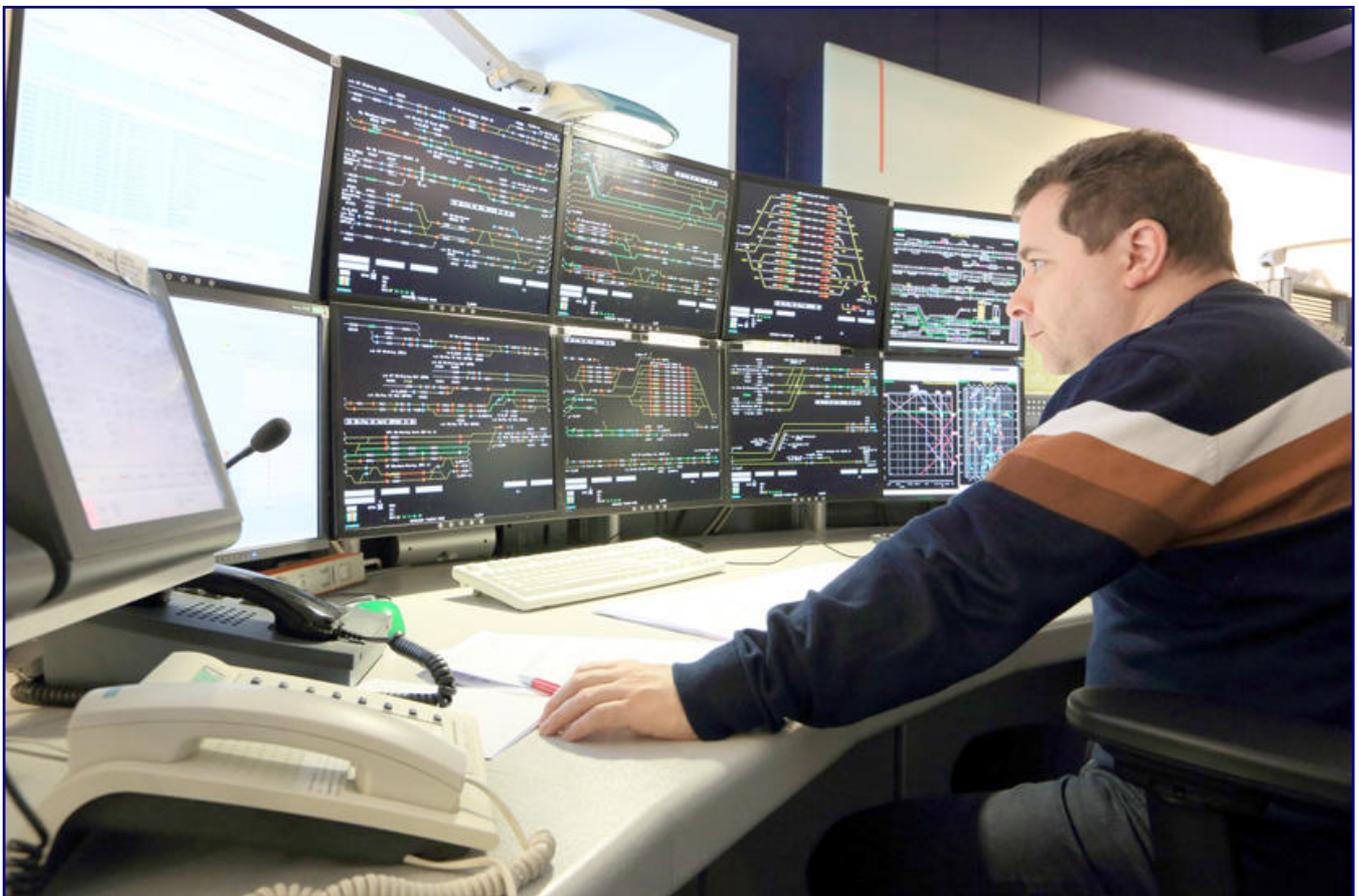
Im krassen Gegensatz dazu stehen vor sich hin gammelde Stationen wie Dortmund-Kurl mit eingeworfenen und von Blechen verschlossenen Fenstern samt Schlaglochpiste vor der Tür. Apropos Türen, die gibt es inzwischen auch schon nicht mehr...

Dortmund Hbf sollte schon zur Weltmeisterschaft 2006 einen komplett renovierten und dem Stand der Zeit angepassten Bahnhof vorweisen können.

Doch nach völlig realitätsfernen Großplanungen von über den Gleisen schwebenden Ufos und einem Hochhaus – bei beiden standen riesige Verkaufsflächen im Fokus der Planer – ist wenig passiert.

Die Bahn zog schließlich alte Pläne aus der Schublade und renovierte die Eingangshalle. Hell und Licht durchflutet zeigt sie sich seitdem den Eintretenden. Doch sonst ist nichts geschehen: Der Personentunnel dahinter ist immer noch zu eng und schmutzlig, die Rolltreppen zu den Bahnsteigen sind meist kaputt und ab 20:00 Uhr gibt es im gesamten Bahnhof keinen zugänglichen Warteraum mehr.

Das Attribut einer „Pommesbude mit Gleisanschluss“ wird dieser Knotenpunkt, der zu den größten deutschen Zugbildungsbahnhöfen gehört, nicht los und ist so einer der größten Städte Deutschlands nicht würdig.



Ein Blick in die Betriebszentrale München: Der Fahrdienstleiter des Elektronischen Stellwerks (ESTW) München-Pasing steuert und überwacht den Betriebsablauf des Fern-, Nah-, Güter- und S-Bahnverkehrs in seinem Bereich. Foto: Deutsche Bahn AG/Uwe Mieth

Doch es gibt auch Lichtblicke: Sprach die Bundesbahn noch von „Beförderungsfällen“, verstehen immer mehr Bahnmitarbeiter ihre Fahrgäste als Kunden. Besonders das fahrende Personal ist seit 1994 gut und wiederholt geschult worden.

Trotzdem erscheinen sie häufig hilflos, wenn sie ihren Kunden Verspätungen, Zugausfälle und verpasste Anschlüsse mitteilen sollen und die Reaktionen dafür ausbaden müssen. Die „Lenker“ hinter den Kulissen scheinen sich vom eigenen Personal wie den Kunden abschotten zu wollen. Wer sich bei

der Bahn beschwerten möchte, landet in ausgelagerten Stellen, die monatlich ihrem Auftraggeber berichten.

Doch wen scheint das zu interessieren? Immerhin: „Nach erfolgreicher Sanierung“ ziele das Unternehmen darauf ab, einen „nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz“ zu erreichen. So gehört zu den Zielen des Konzerns gemäß seiner veröffentlichten Jahresabschlussunterlagen 2012 auch, ein Top-Arbeitgeber zu sein.



Für die nächsten 20 Jahre bleibt der Deutschen Bahn AG und ihren Wettbewerbern allzeit gute Fahrt zu wünschen. Und sofern sich die Verkehrspolitik doch noch schwerpunktmäßig auf die Eisenbahn konzentrieren würde, könnte bis dahin auch ein alter Werbespruch der Bundesbahn eine völlig neue Bedeutung erfahren: Güter gehören auf die Bahn!

Dahingehend befragt, ist auch von Bahnmitarbeitern immer häufiger zu hören, dass sich das Klima bei der Deutschen Bahn deutlich zum Positiven gewandelt habe, seit Dr. Rüdiger Grube einen neuen Stil mitbrachte. Bleibt zu wünschen, dass sie auf diesem Weg erfolgreich wird.

Die politischen Rahmenbedingungen für die Eisenbahn bleiben insgesamt eher ungünstig. Auch wenn die DB nach eigener Darstellung bereits 2012 die einzige ehemalige Staatsbahn gewesen sei, die „deutlich schwarze Zahlen“ schrieb, sind die Nachhaltigkeit und Ehrlichkeit solcher Erfolge doch eher zweifelhaft, wenn die Ursachen dafür beleuchtet werden.

Die Verantwortung dafür ist unseres Ermessens aber in der Politik zu suchen, denn dort werden eben diese Rahmenbedingungen gesetzt, die für alle Verkehrsträger gelten. Wenn wir also resümieren, dass die Ziele der Bahnreform von 1994 allenfalls in Ansätzen erreicht wurden, müssen wir gleichzeitig in Frage stellen, ob die politischen Bekenntnisse von einst überhaupt ernst gemeint waren.

- Weiterführende Seiten, ausgewählte Daten-/Informationsquellen:**
- <http://www.allianz-pro-schiene.de>
 - <http://www.bahn-fuer-alle.de>
 - <http://www.bundesanzeiger.de>
 - <http://www.bundesnetzagentur.de>
 - <http://www.destatis.de>
 - <http://www.deutschebahn.com>

MHI und Insider-Modelle unverbindlich vorbestellen:

(Zahlung erst bei Verfügbarkeit/Abnahme der Ware, keine Abnahmeverpflichtung)

Herbstneuheiten 2014:

Weihnachtswagen 2014
Märklin 80624
32,35€



Diesellokomotive Baureihe 285
Märklin 88371
170,95€



Magazin-Jahreswagen Z 2014
Märklin 80824
26,95€



Elektrolokomotive Baureihe 111
Märklin 88421
179,95€



Weihnachts-Startpackung
Märklin 81709
134,95€



Elektrolokomotive Serie 460
Märklin 88467
170,95€



Gemischter Güterzug DB EP. III
Märklin 82338
152,95€



Dampflokomotive BR 55 DB EP. III
Märklin 88984
197,95€



Weihnachts-Ergänzungspackung
Märklin 82720
71,95€



Dampflokomotive Baureihe 64
Märklin 88741
179,95€



Bierwagen-Set
Märklin 86394
80,95€



Dieselektrische Lokomotive E8A
Märklin 88629
197,95€



Bestpreis-Service:
Sollten Sie ein Produkt bei einem anderen Händler günstiger sehen, rufen Sie uns bitte unter 02992/65455 an oder schreiben Sie uns eine E-Mail. In der Regel können wir Ihnen den gleichen oder sogar einen besseren Preis anbieten.

Besuchen Sie auch unsere Modellgalerie auf www.1zu220-shop.de

neuer Werbewagen vom www.1zu220-shop.de ab Dezember 2014 erhältlich



Märklin 82361.005

VELMO

Digital fahren macht Spaß !!!
Bei uns bekommen Sie alle Velmo Decoder mit 10% Preisnachlaß auf den Listenpreis !!!

- * Auf Spur Z spezialisiert
- * Ihr Fachhändler im Netz
- * Preiswert, Kompetent, Nah
- * Online-Bestellung von MHI- und Insidermodellen

ROKUHAN

Wir führen alle in Europa lieferbaren Artikel von Rokuhan ab Lager zu sehr günstigen Preisen.



Modellhäuser für Individualisten

Große Idee zum kleinen Preis

Das Individualisieren von Gebäudebausätzen ist für viele Modellbahner an der Tagesordnung. „Kitbashing“ wird das im angelsächsischen Raum genannt. Längst muss sich diese Technik nicht mehr nur auf Polystyrolbausätze beschränken, denn mit Resin und Hartkarton haben weitere Werkstoffe Einzug in unseren Alltag gehalten. Neu ist aber der Ansatz, das gewünschte Haus selbst mit Hilfe eines Baukastens zu planen und als ganz persönlichen Bausatz liefern zu lassen.

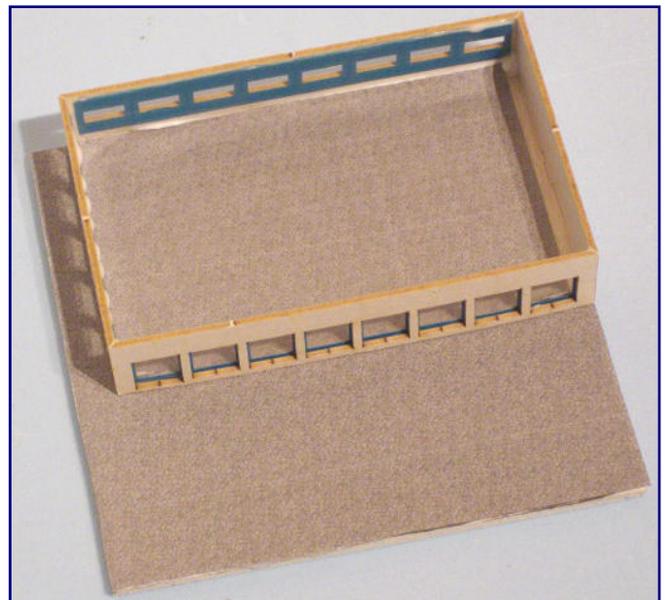
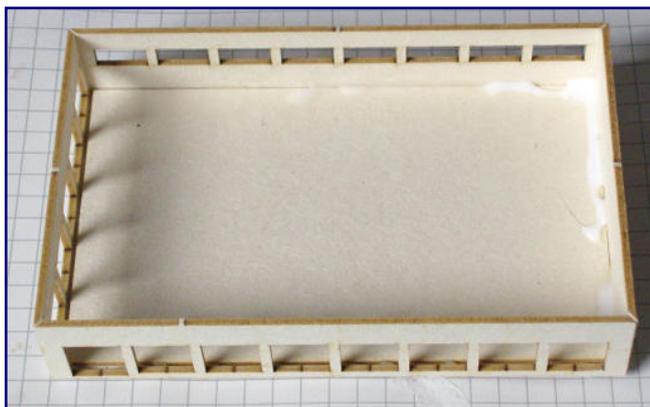


Zweifellos liegt eine der größten Leidenschaften beim Modellbau im Schaffen von Details, die das Auge des Betrachters fesseln und an die Anlage ihres Erbauers binden.

Dafür werden nicht selten außergewöhnliche Wege beschritten: Funktionsmodelle mit Licht und Bewegung, extreme Miniaturisierungen, eine minutiöse Landschaftsgestaltung oder eben das Individualisieren der Gebäude.

Ziel des letztgenannten Weges ist es, die Bausatzquelle zu verschleiern und dem Haus den Wiedererkennungswert zu nehmen. So wirkt es nicht wie „von der Stange“ gekauft und vermag im Idealfall sogar ein konkretes Vorbildgebäude wiederzugeben.

Der Weg dahin lässt sich inzwischen völlig neu beschreiten, denn auf den Seiten von MeinModellHaus kann jeder in leichten Schritten sein individuelles Modellhaus und passende Modellfenster selbst gestalten. Und das sitzt dann sprichwörtlich wie ein Maßanzug.



Beispiel Autohaus (siehe Bild ganz oben):

Der Zusammenbau der Individualgebäude geht wie von vielen, herkömmlichen Bausätzen gewohnt vonstatten: Zuerst werden die Außenwände auf eine Grundplatte geklebt (Bild oben), anschließend folgt das Einsetzen der Fenster (Bild rechts) und den Abschluss bildet schließlich das Dach.

Der Entwickler Sven Döhre schreibt uns, dass er wisse, wovon er spricht. Er habe bereits im Grundschulalter die Welt der Modelleisenbahnen für sich entdeckt. Gemeinsam mit seinem Vater und seinem älteren Bruder baute er in Handarbeit auf dem familiären Dachboden eine H0-Modellbahnlandschaft.



Auch ein freistehendes Einfamilienhaus lässt sich über die Seiten von Sven Döhre gestalten. So lässt sich auf Wunsch auch das eigene Wohnhaus auf der Modellbahnanlage oder in einem Diorama verewigen.

Mit den Jahren erging es ihm wie all jenen, die Modellhäusern eine individuelle Note geben. Die anonymen Gebäude wurden uninteressant und er wollte basteln, womit er etwas verbindet – wie das eigene Elternhaus. Dennoch blieb es schwierig, detailgetreue Einzelteile wie Fenster für das Familienhaus oder den alten Stadtbahnhof aufzutreiben.

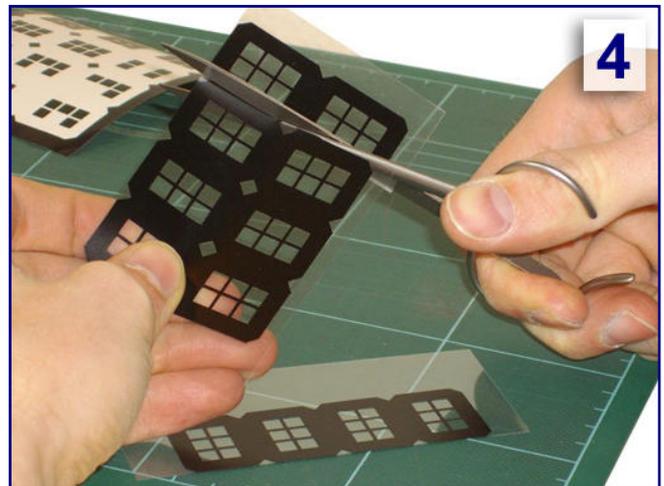
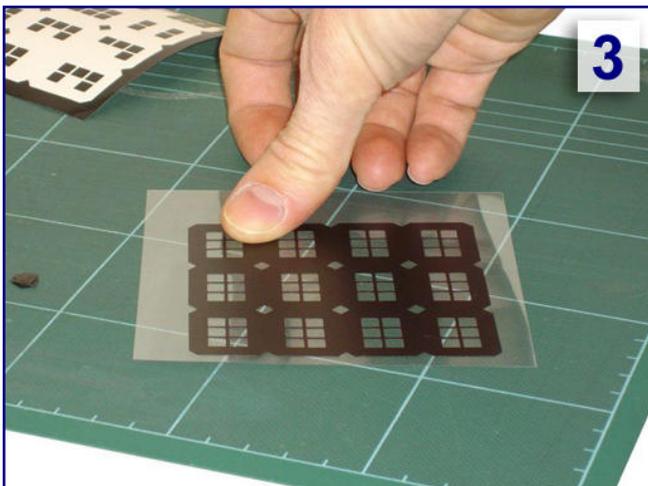
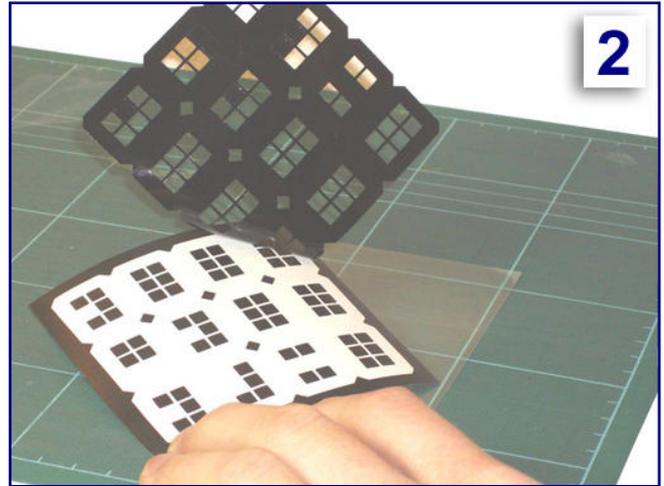
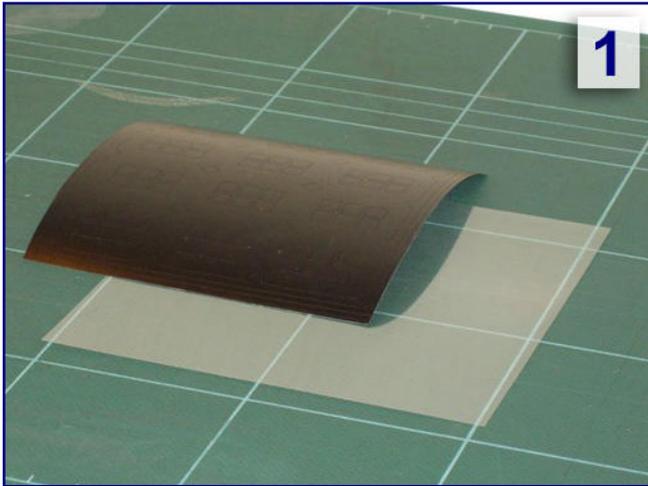
In dieser Zeit wurde die Idee geboren, aus der MeinModellHaus schließlich Jahre später hervorgegangen ist.

Mehr Individualität zum kleinen Preis

Schließlich mündete der schon Jahre alte Wunsch dank Informatikkenntnissen aus dem Studium in die selbst programmierte Internetseite, die wir mit diesem Bericht vorstellen möchten. Der Jungunternehmer schuf die Möglichkeit für jedermann, individuelle Fenster und Häuser zu berechnen und dann maschinell aus selbstklebender Folie plotten, aus Finnplatte lasern oder aus Pappelsperholz bzw. Kunststoff fräsen zu lassen.

Dafür wählt der Nutzer die genauen Maße und das Material für sein Modellhaus mit rechteckigem Grundriss und Satteldach oder Flachdach sowie seine Modellfenster individuell aus. Die Preise richten sich nach Größe und gewähltem Material. Zwischen drei und neun Euro (ohne Versandkosten) kostet beispielsweise ein Fenstersatz. Die Zustellung erfolgt per Post.

Und wer seinen Modellhausbausatz oder sein Fensterset selbst ausschneiden möchte, kann alternativ eine Steuerdatei kaufen, die er dann per E-Mail erhält. Der Käufer überträgt seinen individuellen Fensterrahmen nur noch auf eine transparente Verglasungsfolie, schneidet sie passend zurecht und klebt sie anschließend in sein selbst gebautes Modellhaus.



Und so einfach werden die Fenster vorbereitet: Zum Lieferumfang gehört die transparente Folie der Verglasung und eine Abziehfolie mit dem bestellten Fensterzuschnitt (Bild 1). Die hier auf einer schwarzen Folie passend geschnittenen Fenster werden von der Schutzfolie abgezogen (Bild 2) und auf die späteren Scheiben aufgeklebt (Bild 3). Nach dem Ausschneiden mit der Schere sind die Fenster fertig und einsatzbereit (Bild 4). Alternativ lassen sich auch Fensterrahmen aus stärkerem Material wie Finnplatte bestellen.

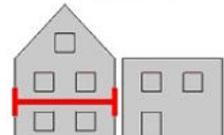
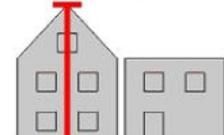
Und es geht weiter. „Ich entwickle die Funktionen des Onlineshops stetig weiter und biete regelmäßig neue Materialien und Bastelideen an“, sagt Sven Döhre. So lohnt es sich, seine Seiten regelmäßig zu besuchen und nach Neuheiten zu schauen.

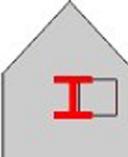
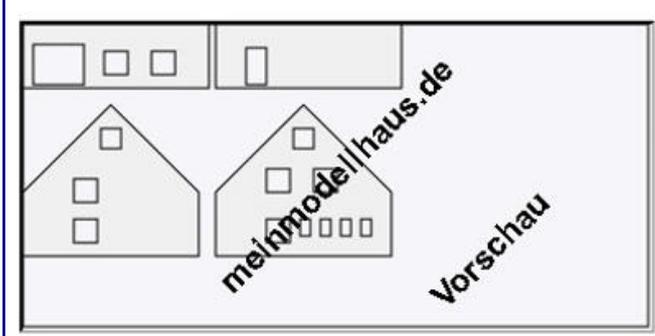
Alle Größen zum selben Preis

Heute ist Sven Döhre mit seinem Angebot ein Spezialist für individuelle Modellbauideen von der großen Spur 1 bis zur kleinen Z. Jeder Kunde findet hier seine Wunschfenster und unabhängig von der Baugröße ist der Preis für so ein Set stets gleich. Den Unterschied macht, wie bereits beschrieben, nur das gewählte Material.

Durch das noch relativ neue Angebot entfällt aufwändiges Zeichnen und Zuschneiden von Wand- und Dachflächen sowie Modellfenster am heimischen Basteltisch. Zu den noch nicht genannten Vorgaben, die der Kunde auf den Seiten vor dem Maßzuschnitt macht, gehört übrigens die passende Farbe – individueller geht es fast gar nicht.

Sind die Daten einmal an MeinModellHaus übermittelt, beginnt dort die Arbeit: Hier wird der persönliche Modellhaus-Bausatz samt Fensterrahmen exakt mit einem Plotter, einer Fräse oder einem Laser aus dem gewünschten Material geschnitten, konfektioniert und versandfertig gemacht. Wenige Tage später hält der Kunde seinen individuellen Modellhausbausatz dann in den Händen und kann sich an den Zusammenbau machen.

Breite der Giebel-Wand 50 mm	Höhe der Giebel-Wand 50 mm							
		Art/Form	Abstand links	Abstand unten	Bezug	Breite	Höhe	
1. Öffnung	Rechteck	15 mm	rechter und	4 mm	höher als	1. Giebelwand	7 mm	7 mm
2. Öffnung	Rechteck	15 mm	rechter und	16 mm	höher als	1. Giebelwand	7 mm	7 mm
3. Öffnung	Rechteck	33 mm	rechter und	32 mm	höher als	1. Giebelwand	16 mm	16 mm

	Generier Rahmen				
Höhe					
10 mm	<input checked="" type="checkbox"/>				
10 mm	<input checked="" type="checkbox"/>				
10 mm	<input type="checkbox"/>				

Dank des in die Seiten von MeinModellHaus integrierten Konfigurators ist das Entwerfen eines maßgeschneiderten Hauses denkbar einfach: Alle erforderlichen Werte werden Schritt und Schritt abgefragt, grafische Darstellungen erleichtern die Zuordnung der einzugebenden Maße und Vorschaubilder (Bild rechts unten) zeigen zu allen wichtigen Zwischenschritten das jeweilige Ergebnis. So fallen Fehleingaben sofort auf und brauchen nicht erst zum Ende mühsam gesucht werden.

Dieser läuft wie auch von anderen Bausätzen gewohnt ab. Eine Ausnahme bilden nur die Fenster: Die Fensterrahmen werden dann auf eine transparente Verglasungsfolie übertragen und anschließend auch ins Modellhaus geklebt. So einfach und modern kann Modellbahn sein, wenn es mal etwas Anderes sein soll!

Alle Fotos und Abbildungen in diesem Beitrag: Sven Döhre, MeinModellHaus

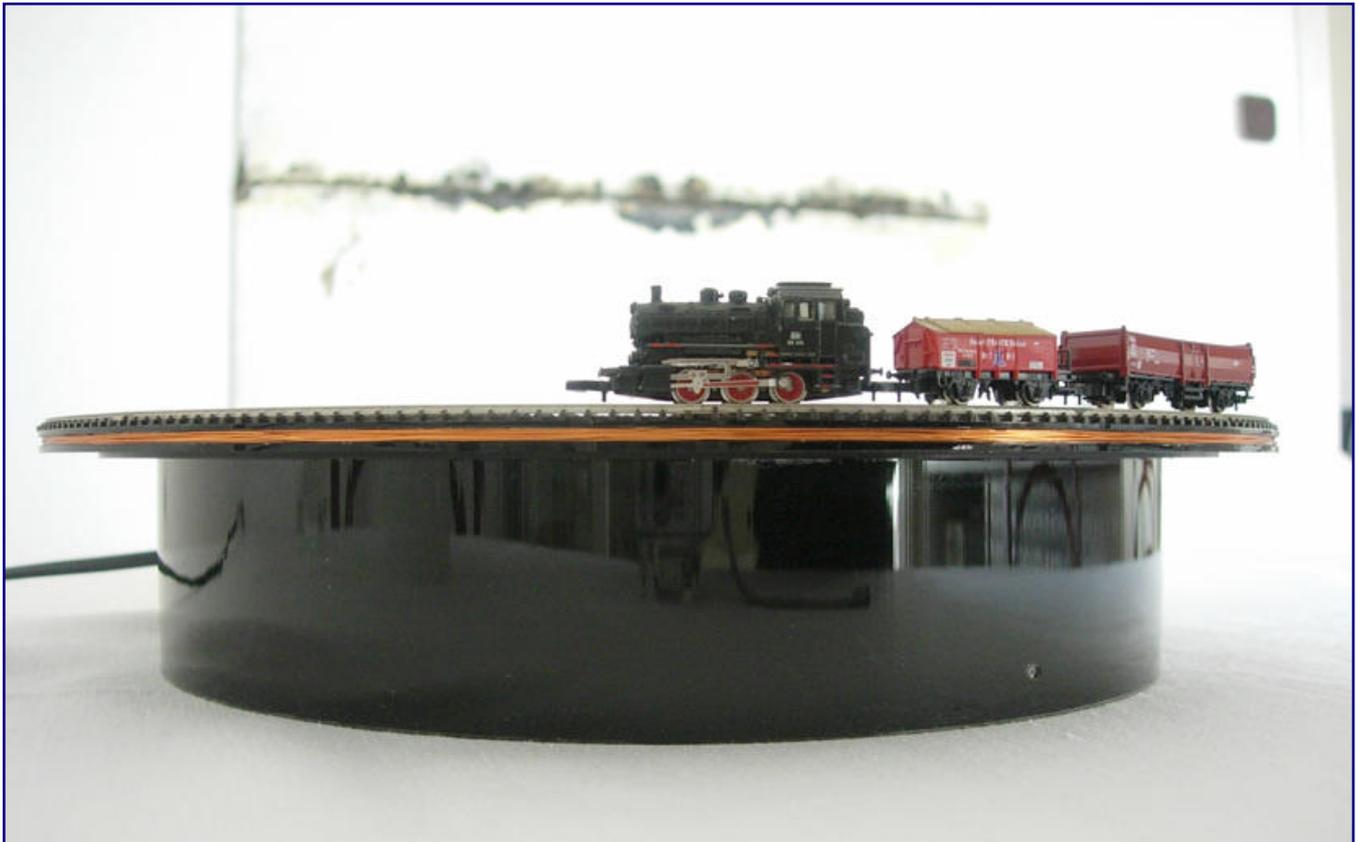
Herstellerseiten mit Bestellmöglichkeit:
<http://www.meinmodellhaus.de>

Kuriosität aus dem Umbauwettbewerb

Magie oder Perpetuum mobile?

Auch Kurioses hatte unser Umbauwettbewerb zu bieten. So können wir heute eine außergewöhnliche Modellbahnanlage vorstellen, die ihren Fahrstrom kabellos bezieht. Induktion lautet das Zauberwort, welches die leitungsfreie Stromzufuhr erklärt. Leider entsprach dieser Beitrag nicht den Regularien der Teilnahmebedingungen und lief so außerhalb der Wertung. Dennoch hat diese Idee ihren Reiz und stellt keine Spielerei dar.

Selbst in den kühnsten Erwartungen hatten weder Redaktion noch Juroren damit gerechnet, dass auch eine patentierte Erfindung am **Trainini Umbauwettbewerb 2013** teilnehmen würde. Mathias Wozniak, Diplom-Ingenieur mit Wohnsitz in der Schweiz, hatte seine „Modelleisenbahn mit drahtloser Stromversorgung und freier Gleisführung“ bereits am 2. Oktober 2008 zum Patent angemeldet.



Was aus dieser Perspektive zunächst noch unspektakulär aussieht, ist eine Erfindung, die vielleicht noch das eine oder andere Einsatzgebiet besonders bei der Spurweite Z finden könnte: das Magiemobile, eine „Modelleisenbahn mit drahtloser Stromversorgung und freier Gleisführung“, wie es im erteilten Patent heißt.

Weil wir den Wettbewerb auf Arbeiten am Rollmaterial eingeschränkt hatten, lief seine Erfindung leider nur außer Konkurrenz mit. Eigentlich zielte die Einschränkung zu Gunsten einer besseren Vergleichbarkeit darauf ab, Straßen- und Gebäudemodelle nicht in diesem Kontext zu behandeln. Der Beitrag von Mathias Wozniak fiel deshalb eher ungewollt durchs Raster.

Umso mehr freuen wir uns, dass er sich davon nicht abschrecken ließ und es uns ermöglicht, sein Werk an dieser Stelle präsentieren zu können. Sein erklärtes Ziel war es, ein Dekorationsobjekt zu schaffen, das die Antriebsenergie für die Modelleisenbahn dem Gleis drahtlos zuführt. Dies sollte eine freie Beweglichkeit gewährleisten, ohne einer Begrenzung der Energiezufuhr durch Speicher wie Batterien oder Akkus ausgesetzt zu sein.

Ebenso wichtig war ihm, dass sein Objekt mit Serienprodukten betrieben werden kann, an denen keine weiteren Umbauten vorzunehmen sind. Hier handelt es sich um wichtige Merkmale, die seine Erfindung von anderen unterscheiden. Dazu gehören eine freie Gleisführung, die Weichen und Kreuzungen einschließt, wie auch der für die Spur Z wichtige Fokus auf Gleichstromfahrzeuge.

Eine freie Beweglichkeit des Gleiskörpers, der beim funktionsfähigen Prototyp pendelnd aufgehängt ist, sorgt für einen dekorativen Charakter und hilft, dem Betrachter den Verzicht auf Leitungen vom Transformator zum Gleis vor Augen zu führen und bewusst zu machen.

Gleichzeitig schafft diese Eigenschaft denjenigen Anwendungsbereich, der dieser Erfindung zugedacht wurde: ein Einsatz als Schaufenster- und Messestanddekoration.



Auf dieser Aufnahme sind die Primärspule des Sockels und die Sekundärspule des frei pendelnden Gleisrings, der seine Spannung ans Gleis abgibt, zu sehen. Dank Induktion werden Kabel überflüssig.

Die verblüfften Augen der Betrachter sind es, die dort für ein längeres Verweilen sorgen und eine Kundenansprache erleichtern.

Beileibe ist dieser Wettbewerbsbeitrag also keine Spielerei ohne weiteren Bezug zum Modellbau. Neue Einsatzmöglichkeiten können sich mit etwas Phantasie schließlich auch in einer gestalteten Landschaft bieten und müssen längst nicht auf Schienenfahrzeuge beschränkt bleiben.

Doch wie funktioniert nun die als Prototyp zu verstehende „Drehscheibe“ von Mathias Wozniak? Das Modell arbeitet mit einer induktiven, magnetischen Kupplung, mit der sich kleine elektrische Leistungen drahtlos übertragen lassen. Wir kennen das von Induktionskochplatten, die selbst nicht heiß werden, oder von elektrischen Zahnbürsten, die ohne metallischen Kontakt mit ihrer Basis aufgeladen werden.

Auch die deutschen Eisenbahnen bedienen sich dieser Technik schon seit den dreißiger Jahren zur Zugsicherung: Die zu jener Zeit eingeführte Indusi (Induktive Zugsicherung) und ihr Nachfolger PZB (Punktuelle Zugbeeinflussung) arbeiten fremdstromerregt nach diesem Verfahren.

Steht ein Signal in Warn- oder Haltstellung, so wird ein Gleismagnet unter Strom gesetzt. Das Gegenstück an Lok oder Steuerwagen wird im Vorbeifahren über das Elektromagnetfeld angesprochen und löst eine Prüfroutine aus, die das korrekte Verhalten des Lokführers überwacht und den Zug anderenfalls selbstständig zum Halten bringt. Über unterschiedliche Wechselstromfrequenzen kann der Elektronik exakt übermittelt werden, welchen Befehl ein Signal ausgegeben hat.

Ähnlich besteht auch das „Energie-Pendel“ aus einem ortsfesten und einem frei beweglichen Teil. Diese Anordnung bildet einen eisenlosen Transformator, dessen Primär- (im Sockel) und

Sekundärwicklungen (im Gleisring) elektromagnetisch gekoppelt sind. Geometrie und Windungszahlen an den beiden Elementen bestimmen dabei die die Betriebsspannung am Gleis.

Ohne technisch zu sehr ins Detail zu gehen, sind noch zwei weitere Komponenten wichtig: Da Mini-Club-Fahrzeuge mit Gleichstrom betrieben werden, darf die in der Sekundärspule erzeugte Spannung nicht direkt ans Gleis gegeben werden.



Und so könnten nichts ahnende Einkaufsbummler das Magiemobile im Schaufenster entdecken: Das Gleis schwebt förmlich über dem Sockel und neigt sich mit den Bewegungen des Zuges. Auch ohne Transformator und Kabel erhält die Lok offenbar ausreichend Fahrstrom. Die Induktionsspulen wären bei diesem Gedankenspiel natürlich den Blicken der Betrachter entzogen.

sich nicht täglich mit Elektrotechnik beschäftigt und völlig unbedarft dem Modell gegenübersteht, wird nicht gleich erahnen, wie simpel das Prinzip seiner Funktionsweise ist.

Und schon ist die Modellbahn wieder um einen Hingucker reicher. Wir wünschen dem tüchtigen Erfinder viel Erfolg und hoffen, dass möglichst vielen Zeitgenossen die Illusion eines Perpetuum mobile zugänglich wird.

Alle Fotos dieses Beitrags und verlinkte Videoaufnahme: Mathias Wozniak



Ein zwischengeschalteter Gleichrichter sorgt dafür, dass der Motor in der Lok nicht nur summt und irgendwann durchbrennt, sondern auch eine der Polung entsprechende Drehbewegung ausführt.

Zusätzlich sorgen Unterbrechungsstellen im Gleis dafür, dass ein von der Umlaufspannung angetriebener Kurzschlussstrom unterbunden wird.

Optische Hauptkomponenten der Magiemobile genannten Erfindung sind ein Sockel und ein Gleisring aus schwarzem, hochglänzendem Acrylglas, das die ästhetische Wirkung unterstreicht. Die eisenlosen Induktionsspulen sind auf den Aufnahmen sowohl am Sockel als auch am pendelnden Teil zu erkennen.

Aber schon mit etwas Betrachtungsabstand verschwinden sie aus der Wahrnehmung und dann kann das Magiemobile seine volle Wirkung entfalten. Wie von Geisterhand scheint sich der Zug nun auf dem Gleis zu bewegen. Seiner Schwerkraft folgend pendelt der Schienenkreis stets leicht mit und unterstreicht, dass keine feste Verbindung zum Sockel besteht.

Woher kommt der Fahrstrom nur? Mit dieser Frage werden sich zufällig des Weges laufende Menschen beschäftigen und staunen. Denn wer

Weitere Informationen zum Magiemobile:

- <http://www.dpma.de>
- Internetdienst „DEPATISnet“
- Recherchemodus „Einsteiger“
- Suche mit Veröffentlichungsnummer DE102008050397

<http://www.trainini.de/Filme.html> (oder QR-Code links scannen)

Faszination Modellbau

Internationale Messe für
Modellbahnen und Modellbau

31. Okt. - 2. Nov. 2014
MESSE
FRIEDRICHSHAFEN



Das Erlebnis-Event im Dreiländereck und
ein „Muss“ für Modellbau-Enthusiasten

Öffnungszeiten:

Fr. und Sa. 9.00-18.00 Uhr, So. 9.00-17.00 Uhr

www.faszination-modellbau.de

VERANSTALTER:  **MESSE SINSHHEIM**

Messe Sinsheim GmbH
Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim
T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220
modellbau@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de



**31. INTERNATIONALE
MODELLBAHN AUSSTELLUNG**



20.-23. NOV. 2014
EIN TICKET 4 EVENTS!

KOELNMESSE
www.modellbahn-und-lego.de
Do. bis Sa. 9.00-18.00 Uhr, So. 9.00-17.00 Uhr

Zeitgleich:

8. Kölner



21.-23. November:
LEGO Fanwelt • LEGO Kidsfest
Fr. und Sa. 9.00-18.00 Uhr,
So. 9.00-17.00 Uhr



VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH · Neulandstraße 27
D-74889 Sinsheim · T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220
info@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de

LEGO, das LEGO Logo und die
Minifigur sind Marken der LEGO
Gruppe. ©2014 The LEGO Group.

Dampflokbildband der anderen Art **Ein Buch für Augen und Ohren**

Dampflokbücher gibt es bereits in unüberschaubarer Zahl am Markt. So sollte inzwischen nahezu jedes historische Bildmaterial schon mal irgendwo veröffentlicht worden sein – immerhin ist König Dampf auch im Osten seit rund drei Jahrzehnten Vergangenheit. Vielleicht wagte der Heel-Verlag deshalb einen völlig anderen Ansatz, der Vorbildfunktion hat. Wir stellen heute einen Buchtitel vor, der völlig zu Unrecht kaum Bekanntheit genießt.

Detlef Gerth
Deutsche Dampflokomotiven
Baureihen 01 bis 99

Heel Verlag GmbH
Königswinter 2011

Gebundenes Buch mit Schutzumschlag
Format 22 x 27,5 cm
176 Seiten mit ca. 250 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-86852-535-9
Preis 29,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Als der Heel-Verlag im Jahre 2011 das heute vorzustellende Buch erstmals veröffentlichte, geschah das zeitnah zur Markteinführung des Ting-Hörstifts (siehe Infokästchen).

Dennoch dürfte vielen unserer Leserinnen und Leser der Titel „Deutsche Dampflokomotiven – Baureihe 01 bis 99“ völlig unbekannt sein: Zu groß ist die Auswahl an Dampflokbildbänden, um dieses Marktsegment überhaupt verfolgen zu können.

Auch die seinerzeit neue Kombination mit Ting-Funktionen ging an den meisten Eisenbahnfreunden vorbei, denn der Bekanntheitsgrad dieses interaktiven Mediums liegt – auch durch das ähnliche Ravensburger-Produkt Tiptoi - im Bereich der Kinderbücher und (Fremd-)Sprachlernhilfen deutlich höher.

Doch es lohnt sich aus unserer Sicht, den vor drei Jahren erschienenen und noch erhältlichen Buchtitel genauer vorzustellen und unserer Leserschaft damit eine völlig neue Art des Lesegenusses zu vermitteln. Doch bevor wir uns der Technik von Ting zuwenden, widmen wir uns zunächst den klassischen Aspekten eines Bildbands über Dampflokomotiven.

Der Autor Detlef Gerth ist für uns ohne Zweifel ein Eisenbahnkenner, obwohl er vor und nach Erscheinen dieses Buches literarisch nicht in Erscheinung trat. Beschreibungen seiner Person und seines Wirkens sind uns daher leider nicht möglich.

So gehen wir völlig frei an sein Buchdebüt und stellen zunächst fest, dass sein Titel das Potenzial für Fehlinterpretationen birgt: Keinesfalls fasst das Werk alle deutschen Dampflokomotiven zusammen, die im DRG-Nummernschema der Baureihen 01 bis 99 zusammengefasst waren. Präsentiert werden hier (nur) die etwa dreißig wichtigsten Dampflokreihen, die ab Ende der sechziger Jahre noch bei der Deutschen Bundes- oder Reichsbahn im planmäßigen Einsatz standen.





Jede von ihnen erfährt eine allgemeine Beschreibung durch den Autor. Auch die wichtigsten, technischen Daten der Werdegang und deren Bedeutung für den Betriebsdienst vergisst er nicht. Attraktiv eingerahmt wird das von vielen, gelungenen Farbaufnahmen, von denen nicht eine einzige zu klein wiedergegeben wurde. Auch die Wiedergabequalität ist tadellos.

Ein expliziter Hinweis lohnt auch dahingehend, dass der überwiegende Teil der Bildauswahl auch nicht den Eindruck erweckt, er sei bereits aus anderen Büchern oder Veröffentlichungen bekannt – ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal gegenüber vielen anderen Neuzusammenstellungen früherer Werke.

Das wirklich Neue an diesem Buch ist jedoch die bislang einzigartige Kombination aus Texten, Bildern und Ton, sofern der Käufer dies wünscht und auch den separat erhältlichen Ting-Stift erwirbt. Seine Anschaffung lohnt sich mit einer Folgenutzung nach Lektüre dieses Bandes. Dank des verlagsoffenen Systems sollte das für einen Bücherfreund durchaus zu bewerkstelligen sein.

„Deutsche Dampflokomotiven“ nimmt mit Hilfe dieser Technik eine Sonderstellung im behandelten Themenbereich ein. Erstmals und unseres Wissens bislang auch noch nicht anderswo bedient sich ein Verlag der Bereicherung eines Buches durch passende Originalgeräusche der auf den Fotos gezeigten Fahrzeuge. In der Phantasie des Betrachters werden die „schwarzen Ungetüme“ damit umso leichter wieder lebendig.

Trotz der MP3-Komprimierung des technisch zwangsläufig begrenzten Wiedergabevolumens erlaubt der Ting-Hörstift einen echten Klanggenuss, der zur Dampflokzeit so typisch war.

Dank der originalgetreuen Arbeitsgeräusche lernt der Nutzer kennen, wie stark sich die Auspuffgeräusche der einzelnen Baureihen und Bauzustände unterscheiden, denn die Geräusche lassen sich beliebig und auch vergleichend nacheinander aufrufen.

Zusätzlich bereichert wird das durch unterschiedliche Betriebssituationen, in denen die aufwändig aufbereiteten Dampflokgeräusche aufgezeichnet wurden:

Abfahrt im Bahnhof, Fahrt auf freier Strecke, schnelle Vorbeifahrten im Flachland, anstrengende, aber langsame Bergfahrten auf Steigungsstrecken sind ebenso dabei wie Mitfahrten auf verschiedenen Führerständen.

Einige Aufnahmen offenbaren jedoch, dass Bild und Ton unmöglich an derselben Stelle und zur selben Zeit aufgenommen worden sein können: Da passt die Fahrtrichtung der Lok nicht zum Foto oder der zu hörende Zug ist länger als auf der Aufnahme.

Der Ting-Stift

2011 trat die Himmer AG mit ihrem Hörstift Ting in den Markt ein, nachdem im Vorjahr ein ähnliches Gerät bei Ravensburger erschienen war.

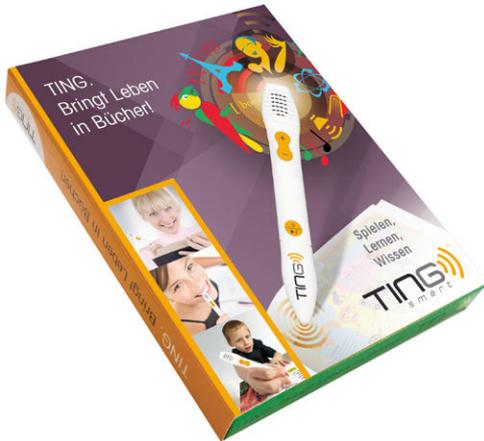
Im Gegensatz dazu ist Ting (chinesisch für „Hören“) aber sowohl für Kinder (mangels verschluckbarer Teile schon ab 0 Jahren) als auch Erwachsene konzipiert und offen für jeden Verlag, der eine Lizenz erwerben möchte. Der Hörstift sieht aus wie ein gewöhnliches Schreibutensil, kann aber dank der Infrarot-LED und dem -Scanner in seiner Spitze Barcodes aus Büchern lesen.

Die Punktraster-Codierungen für den Scanner werden in einer für das menschliche Auge fast unsichtbaren zusätzlichen Druckfarbe auf den Buchseiten aufgebracht – nur 5 x 5 mm Fläche genügen bereits. Dies kann auf oder neben Bildern, aber auch Texten und freien Stellen sein. Binnen Bruchteilen einer Sekunde wird jeder Code identifiziert.

Der Hörstift spielt dann auf dem integrierten Lautsprecher eine zugeordnete MP3-Datei ab – in unserem konkreten Fall Dampflok-Betriebsgeräusche – oder öffnet eine Seite im Browser, wenn er über seinen USB-Anschluss mit dem Computer verbunden ist.

Zuvor sind die Dateien zu einem Buch aus dem Internet auf den Stift zu laden, was dank übersichtlicher Bedieneroberflächen am Rechner sehr einfach geht. Danach wird das Buch über ein Logo am Anfang des Buches auf dem Hörstift aktiviert.

Es können auch eigene MP3-Dateien auf den Stift geladen und abgespielt werden. Hilfreich kann dabei auch die eingebaute Kopfhörerbuchse sein. Die Kapazität des wiederaufladbaren Akkus reicht laut Hersteller für bis zu 10 Betriebsstunden, die Speicherkapazität beträgt 2 GB.



Aber das tut der Sache keinen Abbruch, denn das Geräusch ist zumindest authentisch für die gezeigte Baureihe und lässt sich gut von anderen Fahrzeugen unterscheiden. Eine hundertprozentige Treffsicherheit in jedem Fall wäre auch wohl unmöglich gewesen: Wer hat schon zu jener Zeit zeitgleich gefilmt, fotografiert oder Töne aufgezeichnet? Es war einst ja auch eine gewaltige Kostenfrage!

Wer schon einmal über den Kauf eines Tonträgers mit Dampfloktonen nachgedacht hat und bislang zurückscheute, dass ihm dabei das „Bild vor Augen“ fehlt, der kommt mit diesem Buch und dem Hörstift voll auf seine Kosten, denn nun bekommt er beides geboten. Schon bald wird er oder sie gierig auf eine Fortsetzung warten.

Hätten wir mit diesem Werk eine Neuerscheinung vorzustellen, wäre eine Nominierung für die Redaktionsauszeichnung nun Pflicht.

Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit:

<http://www.heel-verlag.de>

Mehr zu den Ting-Hörstiften:

<http://www.ting.eu>

Europäische Krokodilvielfalt

Allerlei Reptilien auf Schienen

Die Schweizer Krokodile sind vor allem auch dank des Modellbahnherstellers Märklin äußerst populär geworden. Spurweitenunabhängig haben sie dort eine lange Tradition im Sortiment und sind längst zu deren „Wappentier“ aufgestiegen. Jeder Märklinist dürfte im Schnitt mindestens ein Modell dieser formschönen Ellok besitzen, weshalb auch ein großes Interesse an Geschichte und Einsatz des Vorbilds besteht. In der Buchreihe „Lok-Legenden“ ist dieses Jahr ein dazu passender Band erschienen.

Hans-Bernhard Schönborn
Die Krokodile
Elektroloks von SBB, ÖBB, RhB und DB
aus der Reihe „Lok-Legenden“

Transpress Verlag
Stuttgart 2014

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 17,0 x 21,0 cm
128 Seiten mit 35 S/W- und 113 Farbbildern

ISBN 978-3-613-71482-3
Best.-Nr. 71482
Preis 14,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

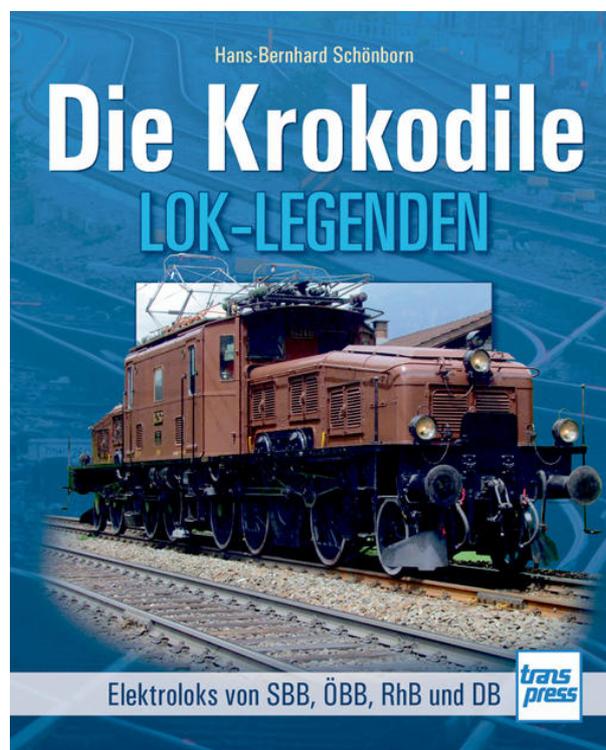
Bevor eine Abhandlung über die legendären Krokodile beginnen kann, ist zunächst einmal zu klären, welche Lokomotiven unter diesem Begriff überhaupt zusammenzufassen sind. Der Begriff ist in aller Munde und wohl jeder Eisenbahnfreund glaubt zu wissen, was er darunter zu verstehen hat – doch weit gefehlt!

Ist es die braune oder grüne Farbgebung, der Stangenantrieb, ein dreiteiliger Aufbau, die gelenkige Fahrwerksanordnung oder nur die äußere Form mit den typischen Vorbauten? Das sind Grundsatzfragen, mit denen sich Hans-Bernhard Schönborn gleich im Vorwort beschäftigt und so den Rahmen für den heute behandelten Titel absteckt.

Denn sein Buch ist nicht nur dem Inbegriff und Urahn der Krokodile gewidmet, der Schweizer Be/Ce 6/8 zweiter und dritter Generation. Unbestritten ist kaum eine Lokbauart so populär wie sie und hat eine ähnlich lange Präsenz im Bahnalltag aufzuweisen. Ihren Spitznamen erhielten die Lokomotiven dank ihres charakteristischen Aussehens, welches ihr Urtyp – die Ce 6/8¹ („Köfflerli-Lok“) – übrigens nicht besaß.

Ab 1920 prägten die Schweizer Krokodile für mehrere Jahrzehnte die Gotthardstrecke. Vor langen, schweren Güterzügen waren sie aber stets auch anderswo zu sehen. Sie wurden ein Synonym für Kraft und Zuverlässigkeit, als Folge davon gleichzeitig Vorbild für viele andere Lokomotivreihen innerhalb und außerhalb der Schweiz.

Der Autor würdigt das mit einer ausführlichen Beschreibung der Entwicklungsgeschichte. Auch die Zeit danach von Erprobung über Betriebsgeschichte bis hin zur Ausmusterung und dem musealen Verbleib



einiger Exemplare wird nicht ausgespart. Geliefert werden neben netter Lektüre auch viele interessante Informationen.

Das schlägt eine Brücke zu den weiteren, im selben Band behandelten Maschinen, die in gleicher Weise auch für Spur-Z-Freunde interessant sind oder werden können. Dazu gehören die Rhätischen Krokodile der RhB, das Seetal-Krokodil, die Reihe 1100 der ÖBB und auch die deutschen Baureihen E 93 und E 94.

Und diese Sicht ist noch stark verkürzt, weil sowohl im Bereich der Normal- als auch Schmalspur viele weitere Bauarten vorgestellt werden – in unterschiedlicher Länge und Ausführlichkeit.

Die Tiefe des vermittelten Wissens ist dabei durchweg völlig ausreichend und wird verständlich transportiert. Klar ist, dass dies nicht im von den EK-Baureihenportraits gewohnten Umfang geschehen kann, denn das Buch ist deutlich dünner (und günstiger) und beschäftigt sich mit weitaus mehr als nur einer Baureihe.

Gut ausgesucht sind die Fotografien und Zeichnungen, mit denen das Buch illustriert ist. Auch die Wiedergabequalität sowohl historischer als auch aktuellerer Aufnahmen lässt sich nicht beanstanden.

So können wir auch in der Zusammenfassung ein gutes Fazit ziehen und feststellen, dass Krokodil-Freunde mit diesem Werk nichts falsch machen. Durch die thematische Breite des Bandes ist es längst nicht nur für Spur-Z-Anhänger eine vielseitige Wissens- und Anregungsquelle.

Wir honorieren dies mit einer Nominierung des Buches für die Neuerscheinungen des Jahres 2014 in der Kategorie Literatur.

.....
: **Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit:** :
: <http://www.transpress.de> :
:
:

IM VOGTLAND BRAUKUNST



SCHLOß VOIGTSBERG 01.08.-02.11.2014



PARTNER:



Sparkasse
Vogtland



MUSEEN SCHLOß VOIGTSBERG
SCHLOßSTRASSE 32
08606 OELS NITZ/VOGTL.

GEÖFFNET: DI-SO, FEIERTAGS 11-17 UHR
Tel: 037421-72 94 84
www.schloss-voigtsberg.de

Gefördert durch den Kulturräum Vogtland-Zwickau.

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Irritation zur Zugeinrichtung des Schienenbusses:

Gerne möchte ich Dir und der Trainini-Redaktion noch eine Rückmeldung zum Umbaubeitrag von Dirk Rohwerder geben:

In der Ausgabe 109 wurde über einen Umbaubeitrag von Dirk Rohwerder berichtet. Ein hervorragend gelungener Umbau! Auf Seite 8 heißt es, der VT 98⁹ habe im Gegensatz zu seinem einmotorigen Vorgänger eine reguläre Zug- und Kuppelvorrichtung.

Jürgen Krantz und Roland Meier schreiben in ihrem Buch über die Baureihen VT 95 und VT 98 hingegen, die Schienenbusse haben ausschließlich eine Regel-Zug- und -Stoßeinrichtung der leichten Bauart (erschienen bei Transpress, ISBN: 3-613-71173-7; Anm. d. Red.: Rezension siehe **Trainini** 10/2008). An allen Fahrzeugen ist daher an den Stirnseiten der Hinweis „In Zügen nur am Schluss einstellen!“ angebracht.

Dieser Hinweis ist auch an den Turmtriebwagen zu finden, die aus den VT 98 umgebaut worden sind. (...)

Matthias Wistrach, Mannheim

Antwort der Redaktion: Mit der regulären Zug- und Stoßeinrichtung wurde nur die Art der Ausstattung (Hülsenpuffer und Haken-Schraubkupplung) des VT 98⁹ beschrieben, welche ihn von seinem einmotorigen Vorgänger unterscheidet. Der besaß nämlich nur eine einfache Scharfenberg-Kupplung und konnte daher keine Güterwagen mitnehmen. Zu seinem Schutz waren in Höhe und Lage der Puffer einfache Stoßbügel angebracht. Dass die Regelkupplung des zweimotorigen Schienenbusses VT 98⁹ leichter als die von Lokomotiven und Wagen ausfiel, ist korrekt, war aber mit der Formulierung unseres Autors nicht gemeint.

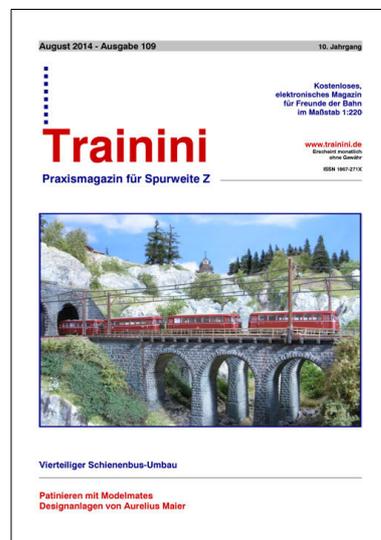
Bezugsquellennachtrag zum Schienenbus-Artikel:

Dirk Rohwerder, Autor des Schienenbus-Umbaubeitrags der letzten Ausgabe, hat wegen des großen Leserinteresses an seiner Arbeit noch die Bezugsquelle für die Schiebepbilder der silberfarbenen und schwarzen Streifen nachgereicht:

Diese stammen aus dem Sortiment von TL-Modellbau (<http://www.tl-modellbau.de>) und sind dort unter den Artikelnummern 9619 (Streifen Silber schmal) und 9019 (Streifen Schwarz schmal) erhältlich.

Neu ausgelieferte Märklin-Modelle:

Zu den jüngsten Auslieferungen Märklins gehören zwei attraktive Modelle aus den Sommerneuheiten. Erst in einer sehr kleinen Tranche ausgeliefert ist das „Zebra“ der Ellok-Baureihe 139 in Diensten der Lokomotion (Art.-Nr. 88384), weshalb wir ein Foto erst mit einer der nächsten Ausgaben nachreichen können.



Dem Modell, dessen Vorbild international eingesetzt wird, steht nicht nur einfach der Lack gut. Es wurde auch eine Produktpflege unterzogen. Verschwunden ist die Öffnung für die Dachschraube zum Umschalten zwischen Schienen- und Oberleitungsversorgung. Die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung erfolgt jetzt mit warmweißen LED und vorbildrichtig hat das Modell eckige Puffer erhalten.



Aus gleich mehreren Packungen der ansprechend wirkenden Taschenwagen (Art.-Nr. 82286) ließe sich ein Ganzzug zum Einsatz im deutschen Inlands- und Transitverkehr über Gotthard oder Brenner nachbilden. Ideale Zuglok für diese Kombination ist die Baureihe 139 der Lokomotion (88384), von der erst wenige Exemplare im Handel sind.

Gelungen sind auch die dazu aufgelegten drei Taschenwagen der Bauart Sdgkms 707 (82286) der Deutschen Bahn AG, beladen mit jeweils zwei rot-blauen LKW-Wechselpritschen der „Spedition Winner“. Aus mehreren dieser Wagen und der vorgenannten Lok lässt sich eine authentische Garnitur zusammenstellen, wie sie in Deutschland, Österreich und der Schweiz (Gotthard) unterwegs ist.

Im Handel ist auch schon die erste Herbstneuheit (siehe Meldung weiter unten): Die neue Bierwagenpackung (86394) für Epoche IV enthält wieder drei private Wärmeschutzwagen auf Basis der Konstruktion des G 10.



Zum zweiten Mal hat Märklin eine Dreierpackung Bierwagen (86394) verschiedener Brauereien ausgeliefert. Dieses Mal tragen die Wagen Computernummern der Epoche IV.

Sie laufen mit Werbeanschriften für Dortmunder Actien-Bier, König-Pilsener (Duisburg) und Holsten-Bier (Hamburg-Altona) und sind damit nicht regional sortiert.

Als Besonderheiten besitzt der DAB-Wagen einen hochgestellten, offenen Bremserstand mit Kurbel und der Holsten-Wagen trägt die für diese Brauerei typische, gelbe Grundfarbe.

Eurospoor in Utrecht:

Als kleinen Vorgeschmack auf die Messe Eurospoor in Utrecht (Niederlande) möchten wir folgende Internetseite empfehlen: <http://www.eurospoor.nl/pers/Duits/Pressebericht%20Eurospoor2014.html>.

Das idyllische Kaff „Helenensiel“ als perfekt ausgestaltete Spur-Z-Anlage ist einer der Höhepunkte dieser Ausstellung, die von den Veranstaltern auch so herausgestellt wird. Ein Besuch im deutschen Nachbarland lohnt schon deshalb allemal!



Neuer Noch-Katalog 2015:

Zubehörhersteller Noch hat pünktlich zur beginnenden Bastelsaison seinen neuen Gesamtkatalog 2015 präsentiert. Auf den über 320 Seiten stellt er nicht nur das umfangreiche Landschafts-gestaltungsprogramm des Wangener Spezialisten und seines Partners Woodland Scenics inklusive der Neuheiten 2014 vor, sondern auch das schnell wachsende Programm des japanischen Modellbahnanbieters Rokuhan.

Ein besonders reizvolles Thema zum Einstimmen auf die dunkle und kalte Jahreszeit ist das Kapitel „Winter“, das hier auch immer mehr an Bedeutung gewinnt. Erhältlich ist der neue Katalog im Modellbahnfachhandel, einigen Bahnhofsbuchhandlungen oder direkt beim Hersteller (<http://www.noch.de>).

September-Neuheiten von Klingenhöfer:

Die aktuellen Neuheiten bei Klingenhöfer erweitern das Angebot für einen Zoo. Drei Gehege bieten die Tierfiguren-Spezialisten nun als Bausatz an: Pinguin-Gehege (Art.-Nr. 906B), Seelöwengehege (907B) und Nilpferdgehege (908B).

Zum Lieferumfang gehören jeweils ein unbemaltes Gehege, vorbemalte Tierfiguren (3 Königspinguine, 3 Seelöwen oder 2 Flusspferde), ein Pfleger (außer Seelöwengehege) und Grünmaterial.

Die Maße sind den Internetseiten zu entnehmen, wo auch eine Bestellung abgegeben werden kann: <http://www.klingenhoefer.com>.

Erhältlich ist unter dieser Adresse jetzt auch ein weiterer Bausatz, der in eine andere Rubrik gehört: Die Kirche (Z119B) fordert wenig Platz und bietet dem geneigten Modellbahner auf diese ein kleines Gotteshaus, das aus weiß durchgefärbtem Polystyrol gefräst ist.

Viel geeignetes Zubehör rund ums Thema Heiraten wie Kutschen und Figuren finden sich ebenfalls im Programm der Klingenhöfers.

Die aktuellen AZL-Auslieferungen:

Auch bei AZL gibt es wieder viele Erstauslieferungen zu melden. Den Anfang macht die US-Diesellok SD70M der Union Pacific Flaggen auf den Seitenwänden. Vier verschiedene Betriebsnummern stehen zur Auswahl (Art.-Nrn. 61004-4 bis -7). Auch im schwarzen Lack der Norfolk Southern stehen von diesem Modell vier Betriebsnummern im Angebot (91017-1 bis -4).

Die LPG-Druckkesselwagen erscheinen in blauer Lackierung der GNLX. Angeboten werden sie in einer Viererzusammenstellung (90333-1) und



Der Königspinguin mit fütterndem Pfleger (Art.-Nr. 906B; Bild oben) ist Teil einer Gehegezusammenstellung, die in ähnlicher Form auch mit Seelöwen (907B; Bild unten) als Bewohnern zu haben ist. Fotos: C-M-K Klingenhöfer

in Form von zwei Einzelwagen (91333-1 / -2) mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Einen weißen Lack tragen die beiden Einzelwagen der Virginia Petroleum Corp. (91344-1 / -2).

Das Metallmodell des C-30-5-Güterzugbegleitwagens trägt jetzt die rot-weiß-schwarze Gestaltung der Nickel Plate Road (92012-01 und -02). Zwei Betriebsnummern stehen zur Auswahl.

Die schweren Reisezugwagen liefert AZL nun in allen bekannten Formgestaltungen mit dreifarbiger Lackierung und Beschriftung der Chesapeake & Ohio aus (71045-1 bis 71945-2). Je nach Wagentyp (Sitz-, Salon, Speise-, Schlaf-, Aussichts, Gepäck- oder Postwagen) werden eine bis drei Wagennummern angeboten.

Neues Zubehör bei Ratimo-Z:

Auch Rainer Tielke beweist mit Herbstneuheiten wieder seine Fräskünste. Angekündigt werden Holzbänke für Garten, Biergarten, Volksfeste oder sonstige Gestaltung in drei verschiedenen Ausführungen. Ein Modell ist fest mit einem Holztisch verbunden und dürfte vielen Kunden auch von Rastplätzen an der Autobahn oder Rastgelegenen an Wanderwegen bekannt sein.



Es ist schon eine starke Vergrößerung erforderlich, um zu zeigen, wie filigran die verschiedenen Bänke sind, die in Kürze neu im Sortiment von Ratimo-Z zu finden sind. Und neben ihrer Filigranität spricht auch noch der Preis für sie.

Gefertigt werden die Modelle aus weißem Polystyrol. Erhältlich sein werden sie in Kürze unter <http://www.ratimo-z.de>.

Schrax-Neuheiten im September:

In mehreren Farbvarianten bietet Schrax (<http://www.schrax.com>) nun die Geräteschuppen an, die schon länger im Sortiment waren und sich großer Beliebtheit erfreuen. Hinterhöfe und vor allem Kleingärten lassen sich mit ihnen individuell gestalten.

Eine gute Idee sind sicher auch die Beton-Tischtennisplatten, wie sie von Schulhöfen, Spielplätzen und Parkanlagen seit Jahrzehnten bekannt sind. Für sie eignet sich das Druckmaterial wegen seiner leicht rauen Oberfläche besonders gut.

Den Auftakt für ein ganzes System bilden die ersten Komponenten eines neuen Tribünensystems. Den Anfang machen nun Stehplätze, Ränge und ein Treppenmodul. Weitere Ergänzungsmodule sollen demnächst folgen.



Das modular angelegte Tribünensystem eignet sich für kleine Sportstätten ebenso wie für Freilichtbühnen. Foto: Schrax

Die Seiten und Rückansicht sind übrigens nicht durchgestaltet, da diese kleinen Tribünen meistens auf Erdwällen errichtet wurden. Die Treppe hat seitliche Auflagezapfen, an denen die Ränge angesetzt werden.

Für einen sicheren Stand sorgt eine Säule in der Mitte. Bewusst fiel die Wahl auf eine schlichte und einfache Ausführung, mit der sich zeitlos eine Freilichtbühne oder auch kleine Sportstätte einrahmen lässt.

MWB erweitert sein Autoprogramm:

Modellbau Wolfgang Baumann nicht nur mit neuen US-Automodellen. Entwickelt wurden folgende Fahrzeuge (Baujahre in Klammern), von denen erste Modelle bereits in teils unterschiedlichen Farben ausgeliefert wurden:

- Peugeot D3A Kasten (1946-1952),
- Peugeot 203 Limousine (1948-1960),
- Plymouth Deluxe Kombi „Woody“ (1942, 1946-1948),
- Plymouth Belverde '54 Limousine (1954) und
- Simca Vedette Versailles (1954-1957).

Weiter sind einige bekannte Modelle jetzt auch als Taxis oder Einsatzfahrzeug erhältlich (Beispiele):

- Porsche 911 „Polizei“,
- Mercedes-Benz -A-Klasse „Polizei“,
- Audi A6 Avant „Taxi“,
- VW T2b Bus „Taxi“ und
- Audi A4 Limousine „Taxi“.



Die Baureihe 55 wird einer Produktpflege unterzogen und dürfte danach als Epoche-III-Modell (Art.-Nr. 88984) deutlich attraktiver wirken. Foto: Märklin

Märklin-Herbstneuheiten veröffentlicht:

Im September hat Märklin auch seine Herbstneuheiten 2014 bekannt gegeben. Für Zetties ist dieses Mal reichlich was dabei. Den Anfang machen zwei MHI-Einmalserien für Freunde der Bundesbahn in der Epoche III.

Dies ist zum einen eine überarbeitete Güterzugdampflok der Baureihe 55 (Art.-Nr. 88984), die gleich

in mehreren Punkten auf den aktuellen Stand gebracht wird. Sie erhält in diesem Zusammenhang eine vollständige Detailsteuerung, Nachbildungen der Bremsen, Schienenräumer, vergrößerte Pufferteller und Speichenräder im Tender. Viel wichtiger wird vielen Spur-Z-Freunden noch sein, dass auch die vorbildwidrige Hochbeinigkeit des Modells beseitigt werden soll.



Passend zur Schlepptenderdampflok erscheint, ebenfalls als MHI-Sondermodell, dieser sechsteilige Güterzug (82338). Foto: Märklin

Ergänzt wird die Lok durch einen sechsteiligen, gemischten Güterzug (82338) mit Altbaufahrzeugen. Er besteht aus einem offenen Wagen O 10 mit Bremserhaus und Kohle-Ladegut, zwei weißen Wärmeschutzwagen (einer davon als Bierwagen Fürstenberg-Bräu), einem zweiachsigen Kesselwagen „BV-Aral“ mit Bremserhaus und zwei Niederbordwagen X 05, davon einer mit Bremserhaus. Die Niederbordwagen sind mit je einem Metall-Modell eines unterschiedlichen Lanz-Traktors beladen.

Ins Normalprogramm gelangen soll hingegen bereits das Modell der diesjährigen Insiderlok. Der „Bubikopf“ der Baureihe 64 wird in nahezu technisch identischer Ausführung als Epoche-II-Modell der DRG angekündigt (88741). Neben den Anschriften weicht das Zweilichtspitzensignal von der DB-Lok ab.

Das 40. Betriebsjubiläum der Baureihe 111 würdigt ein Modell dieser Lok im ebenfalls nun 40 Jahre alten Gewand des blau-beigefarbenen Farbkonzepts (88421). Die 111 war die erste Baureihe, die direkt ab Baubeginn in diesem Farbschema ausgeliefert wurde.

Das Modell profitiert von den jüngsten Überarbeitungen ihrer Startpackungsschwester: eckige Puffer, Verschluss der Öffnung für die frühere Dachschraube und Umstellung auf warmweiße LED-Beleuchtung. Zudem ist hinter den Maschinenraumfenstern das Innenleben auf Papierdrucken angedeutet.

Auf ein deutlich jüngeres Vorbild stützt sich die Diesellok Baureihe 285 der CB Rail (88371), vermietet an die ITL Eisenbahngesellschaft mbH in Dresden. Die weiß lackierte Lok aus dem TRAXX-Programm von Bombardier wird mit fahrtrichtungsabhängiger LED-Beleuchtung Weiß/Rot und Imitation der Bremsscheiben angekündigt.

Mit dem Gesicht eines Uhus bedruckt sind die Seitenflächen der schön gestalteten Ellok Serie 460 der SBB (88467), die aktuell für den Verband Schweizer Lokführer (VSLF) wirbt. Die warmweißen LED simulieren Dreilicht-Spitzensignal und Schweizer Schlusslicht abhängig von der Fahrtrichtung. Dieses Modell besitzt Pantographen ohne elektrische Funktion.

Wärmeschutzwagen auf Basis der Verbandsbauart des späteren G 10 dienen als Grundmodell für den Märklin-Magazin-Jahreswagen 2014 (80824) mit blauer Lackierung und als Zusammenstellung einer neuen Bierwagenpackung (86394) für Dortmunder Actien-Bier, König-Pilsener und Holsten-Bier. Die drei Wagen werden in den Auslieferungen weiter oben etwas ausführlicher beschrieben.

Angekündigt wird weiter ein drittes Modell des US-Diesellok des Typs EMD E8A. Die in Zusammenarbeit mit AZL entwickelte und produzierte Lok wird nun in Ausrüstung und brauner Lackierung auf die PRR (88629) getrimmt, womit sie zu den Epochen III und IV passt. Die technische Ausführung entspricht den im Frühjahr angekündigten Modellen (siehe **Trainini** 2/2014).

Damit verbleiben noch drei Neuheiten, die sich bereits mit dem Weihnachtsfest beschäftigen: Als diesjährigen, bunt bedruckten Weihnachtswagen (80624), der in einer transparenten Christbaumkugel

ausgeliefert wird, hat Märklin ebenfalls den Wärmeschutzwagen ausgewählt, dessen Grundmodell als Insiderjahreswagen 2013 erstmals erschienen war.

Die Weihnachtsstartpackung (81709) mit einfachem Gleisoval, Steckernetzteil, Fahrregler, Dampflok der Baureihe 89, Niederbord- und Schiebewandwagen in weihnachtlicher Bedruckung wird ergänzt durch den Echtholzbausatz eines Weihnachtsmarktstands.

Erweitert werden kann sie durch eine passende Ergänzungspackung (82720), mit der ein zusätzliches Abstellgleis samt Weiche, ein Altbau-Niederbordwagen und ein Kesselwagen, der laut Aufschrift Glühwein transportieren soll, geliefert werden. Ein kleines Weihnachtsbaummodell mit Kugelschmuck vervollständigt diese Zusammenstellung.

Schnitzeljagd durch Hamburg:

„Überall ist Wunderland!“ ist das Motto, mit dem das Miniatur-Wunderland Hamburg aktuell auf sich aufmerksam machen möchte. Noch bis zum 30. September 2014 läuft ein Suchwettbewerb, der sich wohl am ehesten als Schnitzeljagd bezeichnen lässt.



Figurengruppen wie diese sind aktuell an 30 verschiedenen Stellen in Hamburg versteckt. Wer mindestens eine findet, hat die Chance auf einen von 31 tollen Preisen. Foto: Miniatur-Wunderland

An 30 geheimen Orten, die über ganz Hamburg verteilt sind, haben die Betreiber der erfolgreichen Schauanlage kleine Figurenszenen versteckt. Wer eine findet, hat die Chance auf einen der ausgelobten Preise im Gesamtwert von über 20.000,00 EUR.

Vom Schaufenster bis zur Baulücke können sie versteckt sein und so könnten auch Hamburger ihre Stadt völlig neu entdecken. Auf der Internetseite <http://www.miniatur-wunderland.de/schnitzeljagd> finden sich Tipps zum Versteck der dreißig kleinen Szenen. In jeder Szene ist ein Lösungswort eingebaut.

Wer eine der Szenen gefunden hat, kann diese mit Beweisfoto und Lösungswort auf der Internetseite einloggen und nimmt dann automatisch an der Ortsverlosung teil. Insgesamt gibt es dabei 31 Preise zu gewinnen. An jedem der Verstecke werden unter allen, die den Ort richtig eingeloggt haben, Preise im Wert von 100,00 - 1.000,00 EUR verlost.

Der Hauptpreis, ein Hamburg-Paket im Wert von über 10.000,00 EUR, geht am Ende an denjenigen, der die meisten Szenen gefunden und richtig eingeloggt hat. Im Falle von mehreren Erstplatzierten entscheidet das Los.



Zwei Sonderwagen hat sich der Münchener Händler Gleis 11 GmbH bei Märklin auflegen lassen und bietet sie jetzt seinen Kunden sowohl im stationären als auch elektronischen Vertrieb an: einen grünen Maffei-Wagen (Art.-Nr. 98121; Bild oben) und einen gelben Werbewagen zum diesjährigen Oktoberfest (8600.159; Bild unten). Beide Fotos: Jörg Landau

Maffei-Wagen als neues Sondermodell:

Nur beim Modellbahnhändler Gleis 11 GmbH, der sein Ladengeschäft direkt am Gleis 11 des Münchener Hauptbahnhofs hat, ist ein attraktiver Märklin-Sonderwagen für die Epoche I erhältlich.

Der grün lackierte, gedeckte Güterwagen der Verbandsbauart (späterer G 10) ohne Bremserhaus trägt große, gelbe Anschriften der früheren Lokfabrik Maffei (Art.-Nr. 98121). Eingestellt ist der Waggon bei der K.Bay.Sts.B.

Der Händler bietet auch elektronische Bestellmöglichkeiten und offeriert auf diesem Wege ebenfalls einen gelben Sonderwagen mit Märklin-Druck zum 181. Oktoberfest (8600.159).

Dieses Modell basiert auf dem Neubaukühlwagen aus dem Werbewagenprogramm und spricht mit seinem vorbild-

freien Motiv eher Sammler und Besucher des Volksfestes an, die ein solches Andenken suchen. Zu finden sind beide Wagen unter <http://www.gleis-11.de>.

Neuer Faller-Katalog 2015/2016 erschienen:

In diesen Tagen gelangt druckfrisch der neue Faller-Katalog „Modellbau 2015/2016“ auf die Theken der Modellbahnfachhändler. Auf über 500 Seiten liefert er viele Anregungen und Ideen für die Gestaltung von Modellbahnanlagen oder -dioramen. Und natürlich ist auch die Spur Z mit interessanten Produkten dabei.

Noch-Herbstaktion mit Bastelwettbewerb:

Mit einem Bastelwettbewerb fordert Noch Modellbahner auf, eine alte Szene auf ihrer Anlage oder einem Diorama zu renovieren. Unter dem Motto „Aus Alt mach Neu!“ können Bastler teilnehmen, indem sie ein Vorher- und ein Nachher-Bild ihres Objekts auf die Noch- Seiten stellen.

Die Seitenbesucher bewerten die gezeigten Szenen und entscheiden mit ihrem Votum über die zehn Gewinner von Noch-Produkten und Einkaufsgutscheinen im Gesamtwert von 1.000,00 EUR. Der Wettbewerb läuft vom 1. Oktober 2014 bis zum 6. Januar 2015.

Die Teilnahme-Bedingungen sind Ende September unter www.noch.de/ausaltnachneu zu finden.



Ein Beispiel für eine Vorher-Nachher-Gegenüberstellung gibt Noch als Veranstalter des Wettbewerbs „Aus Alt mach Neu!“ selbst. Sicher fordert diese Herbstaktion auch einige Zetties heraus, die publikumwirksam ihr Geschick beweisen möchten. Fotos: Noch

Letzte Meldung – kein Adventstreffen 2014:

Kurz vor Erscheinen dieser Ausgabe erreichte und die Nachricht, dass das schon traditionelle Adventstreffen in Zell (Mosel) dieses Jahr leider ausfallen wird. Grund ist eine berufliche Veränderung bei Jörg Neidhöfer als Hauptorganisator, was zu vorübergehenden Doppelbelastungen führt. Damit bleibt ihm keine Zeit, die erfolgreiche Veranstaltung zu planen und zu begleiten.



Kein Wiedersehen mit dem Zeller Bahnhof, der Doppelstockbrücke Bullay oder der früher hier verkehrenden ELNA-Dampflok wird es im Advent 2014 geben. Ausdrücklich soll das beliebte Treffen aber nur einmalig pausieren.

Trotz der zu erwartenden Enttäuschung hoffen wir, dass unsere Leserinnen und Leser Verständnis für diese Entscheidung aufbringen werden, zumal ausdrücklich nur von einem einmaligen Ausfall die Rede ist. Wir freuen uns daher, spätestens im nächsten Jahr wieder einen gemütlichen und freundschaftlichen Jahresabschluss feiern zu können.

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für die Publikation gilt ausschließlich deutsches Recht.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Diese ist nicht zwingend mit derjenigen von Redaktion oder Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, von der Redaktion.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Jörg Landau

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an redaktion@trainini.de.

Werbende Anzeigen mit Spur-Z-Bezug und Veranstaltungshinweise Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit entgegengenommen. Sie erscheinen vom redaktionellen Teil getrennt auf alleinige Verantwortung des Inserierenden. Vorrang haben stets Anzeigen von Kleinserienanbietern.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

Bei Einsenden von Bildern, Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Herausgeber von möglichen Ansprüchen Dritter frei. Dies schließt eine künftige Wiederholung im Magazin, Jahresvideo sowie in Prospekten und Plakaten ausdrücklich mit ein.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint monatlich (ohne Gewähr) und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist nach Entfernen von den eigenen Seiten ausdrücklich erlaubt, solange das Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Übersetzung, gewerblicher Druck und jede andere Art der Vervielfältigung, auch in Teilen, setzen das vorherige ausdrückliche Einverständnis des Herausgebers voraus. Besonders ungenehmigte, kommerzielle Verwertung wird nicht toleriert.

Trainini® ist eine gesetzlich geschützte Marke, eingetragen im Register des Deutschen Patent- und Markenamts (München), Nr. 307 30 512. Markeninhaber ist Holger Späing, Dortmund. Eine missbräuchliche Verwendung wird nicht toleriert. Alle Rechte vorbehalten.