

# Betriebskonzept Fremodern-Treffen Penig

## Fremodern in Sachsen 6.0

„Wir holen das Alpenglühen nach Sachsen!“

15.-19.02.2017



1. Rahmendaten .....	2
2. Bahnstrecken .....	3
3. Personenverkehr .....	7
4. Güterverkehr .....	8

Autoren: Christoph Stadter & Florian Leibfarth

# 1. Rahmendaten

**Zeitverkürzung:** 1:3,2 → 1 Modellstunde entspricht 18,75 Minuten Echtzeit

**Sessiondauer:** Ein Modelltag ist auf zwei Halbsessions mit je 2:30 h Echtzeit aufgeteilt:

- Vormittag: 4:00-12:00 Uhr Modellzeit
- Nachmittag: 16:00-24:00 Uhr Modellzeit

## **Dargestellte Zeiträume:**

- **1990er Jahre, Schwerpunkt ca. 1995: Donnerstag = 1. und 2. (halber) Fahrplantage**
  - o In Deutschland dominieren die „Produktfarben“, daneben laufen noch ältere Farbgebungen von DB und DR. Verkehrsrot ist noch nicht erfunden!
  - o Es sind noch vereinzelt Bundesbahn- und Reichsbahnlogos unterwegs.
  - o Quasi keine privaten EVUs
  - o ÖBB: bunter Mischmasch aus Altbau- und neueren Fahrzeugen in diversen Lackierungen, die der Ep.4 entstammen
- **2000er Jahre, Schwerpunkt ca. 2005: Freitag = 2. (halber) und 3. Fahrplantage**
  - o Schwerpunktmäßig noch mit den kurzen Ep.5-Nummern (lange Nummern ab 2007 im Einsatz)
  - o DB: verkehrsrot überwiegt, noch einzelne Fahrzeuge in Produktfarben, „DB Cargo“ und „Railion“ sind angesagt, wachsende private Konkurrenz
  - o ÖBB: Übergangszustand, Fernverkehr noch wagenbespannt
- **2010er Jahre, Schwerpunkt ca. 2015: Samstag und Sonntag = 3. und 4. Fahrplantage**
  - o Alles, was gerade aktuell draußen herumfährt
  - o 12-stellige UIC-Nummern der Ep. 6 wären sehr wünschenswert. Je nach Anmeldestand werden kurze Nummern „ausgemustert“.
  - o DB: nur verkehrsrot, „DB Bahn“ und „DB Schenker“, massive private Konkurrenz
  - o ÖBB: Taurus, Railjet und Dostos/Nahverkehrstriebzüge dominieren

## **Betriebliche Besonderheiten:**

- Konsequente Benutzung von Zugmeldebuch bzw. Zugnummernmeldeanlage
- Weitgehender Einsatz von Blocktechnik (außer Rothenturm-Wendeburg)
- Konsequenter Einsatz von festen Lokumläufen mit Lokkarten. Ausreichend Blanko-Lokkarten stehen zur Verfügung, eigene Lokkarten wären dennoch schöner!
- Für alle Planzüge gibt es einen festen Fahrzeugeinsatzplan auf Basis der Voranmeldungen. Dieser wird von Florian Leibfarth erstellt und bekanntgegeben.
- Diesmal verkehren auch die meisten Ganzgüterzüge mit festen Fahrplänen, die aber je nach Teilepoche variieren. Nur zwischen den Schattenbahnhöfen gibt es einzelne Ad-hoc-Bedarfstrassen.
- Die Fahrplanunterlagen auf Papierbasis werden für jede Teilepoche separat gedruckt und somit 2x ausgewechselt.

## **Personalbedarf und Jobvergabe:**

Nachdem der Aufbau abgeschlossen ist, werden wir eine zentrale Jobliste aushängen. Dort können die Betriebsstellenbesitzer voreintragen, wer in welcher Session einen der festen Dienste übernimmt. Die jeweiligen Ansprechpartner sind je Bahnhof dort eingetragen. Man trägt sich nicht ohne Rückfrage selbst ein!

Folgende Jobs werden zu vergeben sein:

- Fdl Wien (inkl. Wagenmeister)
- Fdl Obere Warth
- Fdl Rothenturm (inkl. Evelinenburg) – Sitz in Obere Warth
- Fdl Währing (inkl. Wagenmeister)
- Fdl Spenglerhäusl
- Fdl Wendeburg
- Fdl Premnitz
- Fdl Wilischthal
- Fdl Ofenerdiek (inkl. Brigachtal & Plagwitz)
- Wagenmeister Plagwitz

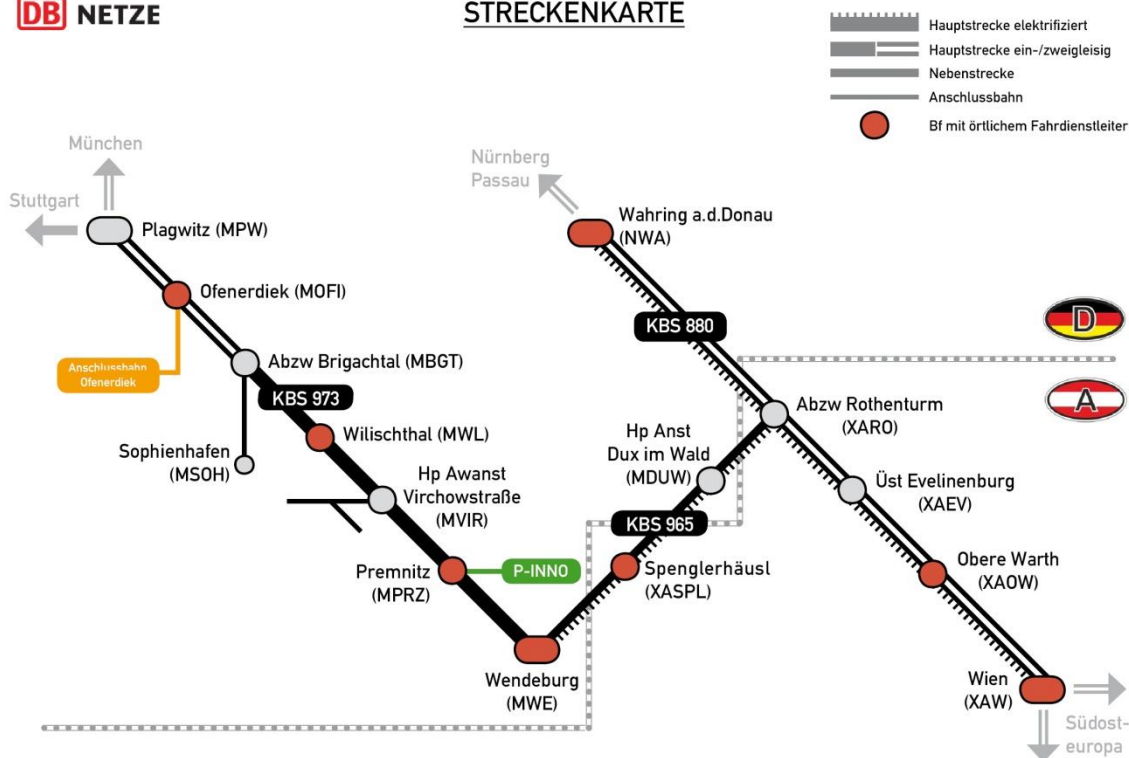
Örtliche Rangierer gibt es nicht. Die Fdl-Posten können bei Interesse doppelt besetzt werden, sofern die Personaldecke es erlaubt.

## **2. Bahnstrecken**

Unser Streckennetz liegt komplett im Grenzbereich zwischen Österreich und Südbayern. Wir verzichten also auf besondere Raum-Zeit-Krümmungen – und damit auch auf ostdeutsche Motive, die wir schon recht häufig dargestellt haben.

Dies zeigen auch die Bahnhofskürzel der DS100 an, deren Kennbuchstaben für die früheren Bundes-/Reichsbahndirektionen stehen:

- **M** für „München“, also Oberbayern/Allgäu entlang des Alpenrands, mit Transit Richtung Baden-Württemberg
- **N** für „Nürnberg“, das bis in den niederbayerischen Raum entlang der Donau reicht, mit Transit Richtung Zentral- und Norddeutschland sowie den Seehäfen
- **XA** für „Ausland Österreich“, der DB-Nomenklatur folgend, mit Transit Richtung Südosteuropa



## 2.1 Hauptbahn Wahrung a.d. Donau-Wien

Die zweigleisig elektrifizierte Strecke führt durch flaches Land entlang der Donauachse vom deutschen Grenzort Wahrung nahe Passau in Richtung Wien. Die Strecke ist für 140 km/h ausgebaut und wird zweistündlich von internationalen Fernverkehrszügen genutzt. Aufgrund der engen wirtschaftlichen Verflechtungen gibt es auch einen zweistündlichen SPNV.

Im Güterverkehr handelt es sich um eine der europäischen Hauptmagistralen in Nordwest-Südost-Richtung, sodass der Transitverkehr überwiegt. Nennenswerte Zwischenstationen werden im platten Land nicht erreicht, wobei zumindest in Obere Warth einzelne Güterzüge wenden, die auf die Strecke nach Wendeburg übergehen.

Aufgrund ihrer engen Belegung ist die Strecke komplett mit Streckenblock sowie einer Zugnummernmeldeanlage ausgestattet. Alle Betriebsstellen wurden modernisiert und sind seitdem ESTW-gesteuert, wobei der Abzw Rothenturm und die Üst Evelinenburg von einem gemeinsamen Bediener ferngesteuert werden, der in der BZ Obere Warth ansässig ist. So kann er direkt mit dem dortigen Fdl die Belegung des Gleiswechselbetriebs zwischen Wien und Rothenturm abstimmen, der zur Erhöhung des Betriebsflusses eingerichtet wurde. Die niveaugleichen Bahnsteigzugänge des Bahnhofs Obere Warth harren weiterhin einer Modernisierung, sodass sich Linksfahrten gehäuft anbieten.

Im Grenzabschnitt Wahrung-Rothenturm herrscht klassischer Richtungsbetrieb.

## **2.2 Nebenbahn Rothenturm-Wendeburg (Bay)**

Kurz vor der Grenze zweigt in Rothenturm aus Richtung Wien kommend eine eingleisige, elektrifizierte Nebenbahn ab. Von Motiven aus dem Außerfern inspiriert, wechselt sie mehrfach die Grenze nach Oberbayern und bindet dort die Ortschaften Dux im Wald und Wendeburg an. Der Kreuzungsbahnhof Spenglerhäusl liegt wiederum in Österreich und dient als Übergang zu einer 760mm-Strecke. Letztere befindet sich jedoch gerade in der Generalsanierung, sodass der Schmalspurverkehr im SEV abgewickelt wird. Es findet jedoch ein Auf-/Abrollen von Baumaterialtransporten statt.

Sicherungstechnisch ist die mit 80 km/h befahrene Strecke auf niedrigem Standard, sodass per Ausnahmegenehmigung im Zugmeldeverfahren ohne Blocktechnik gefahren wird. Der damit verbundene Staatsvertrag von 1957 liegt jedoch im Widerspruch mit EU-Recht und läuft 2018 aus, sodass die Nachrüstung moderner Sicherungstechnik bereits in Planung ist.

Die gemischt von DB und ÖBB betriebenen Regionalzüge verkehren von Wendeburg durchgehend nach Wien – in der Hauptverkehrszeit stündlich, ansonsten alle zwei Stunden. Trotz der nebenbahntypisch kurzen Gleislängen im Kreuzungsbahnhof Spenglerhäusl erreicht die Strecke auch im Güterverkehr eine gewisse Bedeutung, seitdem die Achse über Salzburg aufgrund von Bauarbeiten an massiven Kapazitätsmängeln leidet. Hierzu wird in Wendeburg auf deutsche Dieselloks umgespannt.

## **2.3 Hauptbahn Wendeburg-Plagwitz**

Der alte Grenzort Wendeburg, der abseits dortigen Kopfbahnhofs eher untergeordnete Bedeutung hat, wird seit 1882 von München über Plagwitz mit einer nicht elektrifizierten Hauptbahn erreicht. Hier herrschen Motive aus dem Allgäu vor, u.a. der Einsatz von Neigetechnik-Triebwagen, die ab 2000 in Wendeburg, Plagwitz und vereinzelt auch Premnitz im Berufsverkehr gestärkt bzw. geschwächt werden.

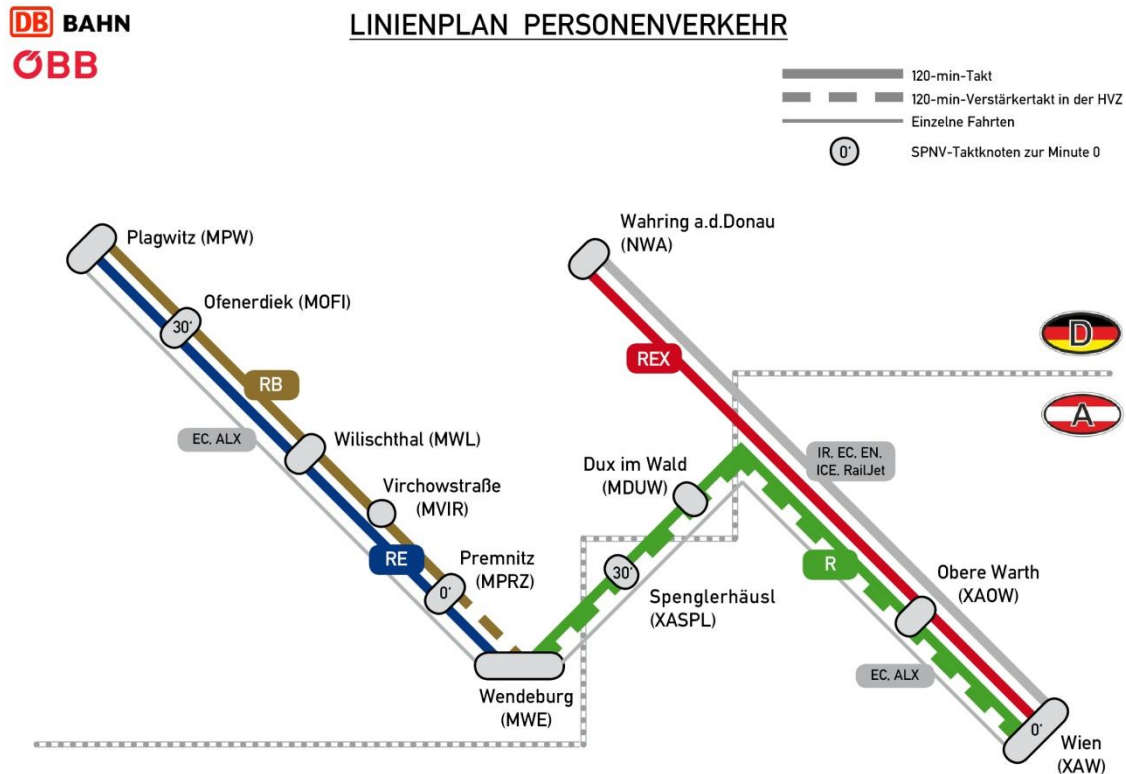
Für ein starkes Verkehrsaufkommen – ein ganztägig wechselnder Stundentakt – sorgen die Wintersport- und Luftkurorte Premnitz und Wilischthal. Hinter Wilischthal wird die vorher eingleisige Strecke am Abzw Brigachtal zweigleisig und führt im Gleiswechselbetrieb nach Plagwitz weiter. In diesem Abschnitt wurde bereits massiv in moderne Sicherungstechnik investiert, sodass der komplette Abschnitt Plagwitz-Brigachtal vom ESTW Ofenerdiek aus bedient wird. Eine Zugnummernmeldeanlage ist bis einschließlich Wilischthal installiert, Streckenblock wirkt auf der gesamten Strecke.

Doch auch Industrie und Handel blühen entlang des Alpenrands: Hier sind zahlreiche „Hidden Champions“ aktiv, für die sowohl Fachkräftemangel als auch Gleisanschlussförderlinie keine Fremdworte sind. Ein Teil von Ihnen sorgt also für stetigen Güterverkehr auf der Schiene:

- Im Bahnhof Premnitz zweigt ein städtisches Industriestammgleis ab, an dem sowohl eine frei zugängliche Ladestelle unter der Region der P-INNO (Premnitzer Innovationsförderung GmbH). Auch der „Kini“ hat seine Finger überall und baute am Fuße Neuschwansteins einen Großhandel für motorisierte Droschken, der unter der Marke „Auto-König“ vor allem aus Re-Importe aus Österreich und Südosteuropa spezialisiert ist, die über Wendeburg zugeführt werden.
- Im Wilischthaler Gewerbestandort Virchowstraße wurde nicht nur ein Regionalbahnhof, sondern auch eine umfassende Ausweichanschlussstelle eingerichtet, die in den Streckenblock eingebunden ist. Hier werden ein Automobilzulieferer, ein Spezialfarbenwerk, ein Recyclingdienstleister und eine Spedition angebunden. Regelmäßiges Ziel von Ganzzügen ist zudem das dortige regionale Tanklager als Verteilzentrum für Kraftstoffe.
- In Wilischthal empfängt das Federnwerk hin und wieder Spezialdrähte, während das Schotterwerk neben Ganzzügen auch Einzelwagen versendet.
- Am Abzw Brigachtal beginnt die kürzeste Bahnstrecke Bayerns zum Sophienhafen am Isar-Lech-Kanal. Die Hafenbetriebsgesellschaft Oberbayern-Allgäu (HOA) lässt hier Massengüter wie Getreide oder Kohle umschlagen.
- Ein weiteres Industriestammgleis beginnt in Ofenerdiek. Ein regionales Containerterminal kann hier täglich einen Vollzug be- und entladen. Dem über eine lange Schleife angebundenen Kanalhafen hat die HOA den Umschlag kleinerer Mengen im Wagenladungsverkehr zugesprochen, während Ganzzüge in den Sophienhafen geleitet werden. Zudem gibt es entlang der Industriebahn einen Großhandel, einen Fruchthof, einen metallverarbeitenden Betrieb sowie ein Lager für leere ISO-Container.

### 3. Personenverkehr

Das Angebot im Personenverkehr ist über die Teilepochen unverändert:



Ein genaues Fahrzeugeinsatzkonzept erstellt und kommuniziert Florian Leibfarth auf Basis der Fahrzeuganmeldungen im Vorfeld. Der Fahrzeugbedarf beträgt jeweils:

- **RE:** zwei ähnliche Garnituren, 1990er lokbespannt (z.B. BR 218 mit n-Wagen), ab 2000 doppeltraktionsfähig mit Stärken und Schwächen (z.B. BR 612)
- **RB:** zwei identische Triebwagen (z.B. BR 628 türkis, BR 614 verkehrsröt, private EVUs)
- **REX:** zwei ggf. unterschiedliche Garnituren – entweder ÖBB oder DB oder später privat (z.B. BR 111 oder 143 mit n-Wagen oder Dostos)
- **R:** drei ggf. unterschiedliche Wendezüge/Triebwagen, eher ÖBB (z.B. Talent, Wiesel, CityShuttle)
- **Fernverkehr Währing:** zwei ggf. unterschiedliche Garnituren als IR, IC, EC, ICE oder RailJet, plus ein EuroNight-Paar in Tagesrandlage, mit gemischt ÖBB- oder DB-Loks
- **Fernverkehr Plagwitz:** eine Garnitur ohne Steuerwagen als EC (Bespannung DB Diesel, ÖBB Elektro) oder auch private Konkurrenz (z.B. ALEX).

Sonderzüge im Personenverkehr (z.B. Charterzüge) sind denkbar, wenn sie rechtzeitig vorher als Trassenidee mit passenden Fahrzeugen angemeldet werden. Hier gilt das Verfahren für Ganzgüterzüge (Kapitel 4.2).



## 4. Güterverkehr

### 4.1 Einzelwagenverkehr

Bestellungen im Einzelwagenverkehr werden nach klassischem FREMO-Konzept von den **Betriebsstellenbesitzern** vorbereitet und in den Schattenbahnhöfen abgegeben. Frachten im Binnenverkehr sollten die absolute Ausnahme bleiben, weil sie heutzutage unrealistisch sind. Die Schattenbahnhöfe haben folgende Farben (siehe auch Arrangementplan):

- **Wien:** gelb, rot
- **Wahring:** blau, schwarz
- **Plagwitz:** grün, braun

Zwischen den drei Schattenbahnhöfen verkehren „Durchgangsgüterzüge“, die in Wien den Übergang von Plagwitz nach Wahring und umgekehrt ermöglichen.

Außerdem gibt es tägliche Bedienfahrten zur Anbindung aller noch vorhandenen Gütertarifpunkte:

- **Wien-Spenglerhäusl** (ÖBB) mit Anbindung von Obere Warth (bei Bedarf) und Dux
- **Plagwitz-Premnitz** (DB) mit Anbindung P-INNO sowie Virchowstraße
- **Plagwitz-Wilischthal** (DB) mit Anbindung der Industriebahn Ofenerdiek

### 4.2 Ganzzüge zu Betriebsstellen im Arrangement

Im Arrangement gibt es einige Betriebsstellen, die sporadisch Ganzzüge empfangen bzw. versenden können. Die Auswahl an Frachtzwecken ist nicht vollständig:

- **Obere Warth:** Stammholz (Versand an der Ladestraße)
- **Spenglerhäusl:** Kurze Bauzüge mit Schwellen/Schotter (Empfang)
- **Premnitz:** Autos (Empfang Auto-König), Container und ähnlicher Umschlag zum LKW (P-INNO)
- **Virchowstraße:** Treibstoffe (Empfang Tanklager PRÄG)
- **Wilischthal:** Schotter (Versand)
- **Sophienhafen:** Getreide, Kohle, Holz (beide Richtungen möglich)
- **Ofenerdiek:** Containerumschlag zum LKW (regionales Terminal)

Die Fahrpläne für diese Züge werden im **Voraus** geplant, d.h. es gibt diesmal vor Ort **keinen Trassenmanager**, weil der Aufwand während, vor allem aber zwischen den Sessions zu groß geworden ist. Die Fahrtbeziehungen wechseln sich aber zwischen den Teilepochen ab, so dass für jede Teilepoche ein anderer Fahrplan gilt.



Für diese Ganzzüge bitten wir um **Vorbestellung** als E-Mail an [fremodern-penig@gmx.de](mailto:fremodern-penig@gmx.de) **bis zum 08.01.2017**. Wir freuen uns über eure Wünsche und Ideen, egal ob ihr Betriebsstellen- oder Fahrzeugbesitzer oder keines von beiden seid. Bitte gebt uns dabei an:

- Ladegut des Zugs
- Angestrebte Teilepoche: 1990er, 2000er oder 2010er
- Ladestelle im Arrangement (Versand oder Empfang)
  - ggf. Wunsch für passenden Schattenbahnhof als Start/Ziel
- benötigter Fahrzeugtyp
  - Bringt ihr diese Wagen in der jeweiligen Teilepoche? Ja/nein
  - Gibt es ggf. eine spezifisch passende Lok? Bringt ihr diese mit? Ja/nein
- Wollt ihr diesen Zug selbst fahren oder nicht?

Damit können wir alles vorbereiten. Die Abfrage bis zum 08.01.2017 erfolgt gleichzeitig zur allgemeinen Fahrzeugabfrage.

### **4.3 Ganzzüge zwischen Schattenbahnhöfen**

Um weitere Zugtypen zwischen den Schattenbahnhöfen fahren zu lassen, sofern es die Personaldecke zulässt, planen wir Z-Trassen zwischen den Schattenbahnhöfen Währing und Wien. Nur die durchgängig zweigleisige Strecke hat dazu ausreichend Leistungsreserven. Die Traktion ist wahlweise per Diesel oder Elektro möglich.