

1 „Gefällt mir“

[christoph.stadter](#) 15. 9. Dezember 2023 um 23:47

Ein kurzes Update:

Wir haben soeben die erste Rundmail an alle Teilnehmer verschickt. Wer nichts im Postfach findet und sich übergangen fühlt, meldet sich bitte unter fremodern-penig@gmx.de !

Sobald die Teilnehmer das Arrangement bestätigt haben, publizieren wir es hier. Auch das Betriebskonzept wird kapitelweise hier folgen.

Ciao
Christoph

[christoph.stadter](#) 16. 5. Januar 2024 um 22:14

Auch hier der Hinweis: Bis zum **Samstag 20.1.** kann man sich hier zum **Mittag- und Abendessen** anmelden:

<https://xoyondo.com/dp/9m2r979c28dt7g4>

Die **Fahrzeugabfrage** haben wir soeben verschickt und bitten alle Teilnehmer mit Fahrzeugen ebenfalls bis 20.1. um eine Rückmeldung.

Arrangement und Konzeptideen folgen hier in Kürze.

Ciao
Christoph

[christoph.stadter](#) 17. 14. Januar 2024 um 22:03

Liebe Leute,

bis Ende Januar möchten wir hier schrittweise das **Betriebskonzept** für das FREMOdern-Treffen in Lengfeld darstellen.

Diskussionen, die für alle relevant sind, können hier gerne geführt werden, insb. aus dem Kreise der Treffenteilnehmer. Spezialfragen zum eigenen Bahnhof bzw. zu kleinen Details, die hier die Übersicht eher kaputt machen würden, gerne unter fremo-penig@gmx.de .

1.) Arrangement und Streckenkarte

Nach einer kleineren Umplanung ist es endlich fertig: unser Arrangement!

Schwarz, J., 1934 Pöckel-Langefeld, 81 Langefeld. Stadt der Müllabfuhrung 1933



DB NETZE

STRECKENKARTE

Legend:

- Hauptstrecke elektrifiziert
- Hauptstrecke ein-/zweigleisig
- Nebenstrecke
- Anschluss/Schmalspurbahn
- Bf mit örtlichem FdL
- Betriebsstelle unbesetzt

Regionalbereiche (DS 100):

- M... München (Südbayern)
- N... Nürnberg (Nordbayern)
- D... Dresden (Sachsen)
- XA... Ausland Österreich
- XS... Ausland Schweiz

Stations and Lines:

- Bamberg Leipzig
- Ruhrtal (Ofr) (NRUT)
- Sophienhafen & BaMoPapier
- Rosshauer Anschlusshahn
- Grüntal (Vogtl)
- Hirschberg (Saale) (DHI)
- Klein Rossau (DRKS)
- Hp (DGTL)
- Awanst (DGTm)
- Buchhorst Abzw (NBHO)
- Machern (Ofr) (NMAC)
- Püßelbüren (NPBN)
- Ober Roden (NORD)
- Nord (NWLN)
- Süd (NWLS)
- Wahlitz Awanst
- Kanalhafen
- Garsdach (DGSD)
- Kurort Oberwiesenberg (DKOW)
- Zwickau Dresden
- Niederschlag (DNLS)
- Lindern (Sachs) (DLIN)
- Lödderitz (DLDZ)
- Wahring (Bay) (MWA)
- Hochgries (MHOG)
- Spalting (XSSP)
- Auto: König
- Erdmannstein Süd Üst (XSES)
- Rheinheim (MRHE)
- Obere Warth (XAOW)
- Plagwitz i. Tirol (XAPW)
- Salzburg Wien
- Brenner Italien

International Connections:

- Stuttgart Ulm
- Singen Basel
- Wahring (Bay) (MWA)
- Hochgries (MHOG)
- Spalting (XSSP)
- Auto: König
- Erdmannstein Süd Üst (XSES)
- Rheinheim (MRHE)
- Obere Warth (XAOW)
- Plagwitz i. Tirol (XAPW)
- Salzburg Wien
- Brenner Italien

Logos:

- DB
- SDG
- CH
- SBB CFF FFS
- ÖBB

Zu den einzelnen Strecken und Betriebsstellen schreiben wir die nächsten Tage hier mehrere einzelne Beiträge!

christoph.stadter 18 15. Januar 2024 um 22:25

2.) Rahmendaten

Zeitverkürzung: 1 : 3,0 → 1 Modellstunde entspricht 20 Minuten Echtzeit

Sessiondauer: Ein Modelltag ist auf zwei Halbsessions mit je 2:40 h Echtzeit aufgeteilt:

- Frühschicht: 4:00-12:00 Uhr Modellzeit
- Spätschicht: 16:00-24:00 Uhr Modellzeit

Die Mittagszeit lassen wir weg und stellen lieber die Tagesränder nach, wo der Personenverkehr sich langsam auf- oder abbaut. Dadurch bleiben ein paar mehr Lücken für den Güterverkehr in den Nachtstunden.

Dargestellter Zeitraum: Jahre 2000 - 2012

- Übergangsphase zwischen kurzen Ep.5- und langen Ep.6-Nummern
- Verkehrsrot hat sich durchgesetzt, ältere DB-Lackierungen gibt es anfangs noch vereinzelt.
- wachsende private Konkurrenz: Die RB-Linie 42 ist privat vergeben, ansonsten ist noch viel „großer Verkehrsvertrag“ unterwegs. Zum Ende hin könnte auch eine RE-Linie privat gefahren werden.
- DB-Güterverkehr: „DB Cargo“ und „Railion“ sind angesagt
- privater Güterverkehr nimmt zu, wobei oft auch Dieselloks unter Fahrdracht fahren

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!

Die Fdl-Posten können bei Interesse / zum Anlernen doppelt besetzt werden, da die Personaldecke dies locker erlaubt.

Für die Lokführerdienste gibt es einen klassischen Crewcaller-Stapel im Sbf Plagwitz.

UPDATE: Fahrzeugeinsatz:

→ **Fahrzeuganmeldung noch bis 20.1.** - bitte in Rundmail schauen!

- 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 den Fahrzeugbesitzern bekanntgegeben.
- Die **Radsatznormen NEM und RP 25** sind beide akzeptiert. Jedoch planen wir bevorzugt RP25-Fahrzeuge ein, wo möglich.
- Alle **Stromabnehmer** müssen der [FREMO-H0-Norm](#) unter Punkt 4.3.4 entsprechen! Insb. darf der Anpressdruck gegen die Fahrleitung max. 6 Gramm betragen. Dies erfordert zwingend eine Nachbehandlung jedes (!) Stromabnehmer. Es reicht nicht, nur einen Pantografen pro Fahrzeug umzuarbeiten, da die Lokführer diesen je nach Fahrtrichtung wechseln.
- Nicht fest verplant sind natürlich die **Einzelwagen**. Bitte bringt ausreichend Fahrzeuge für einen abwechslungsreichen Güterverkehr mit!

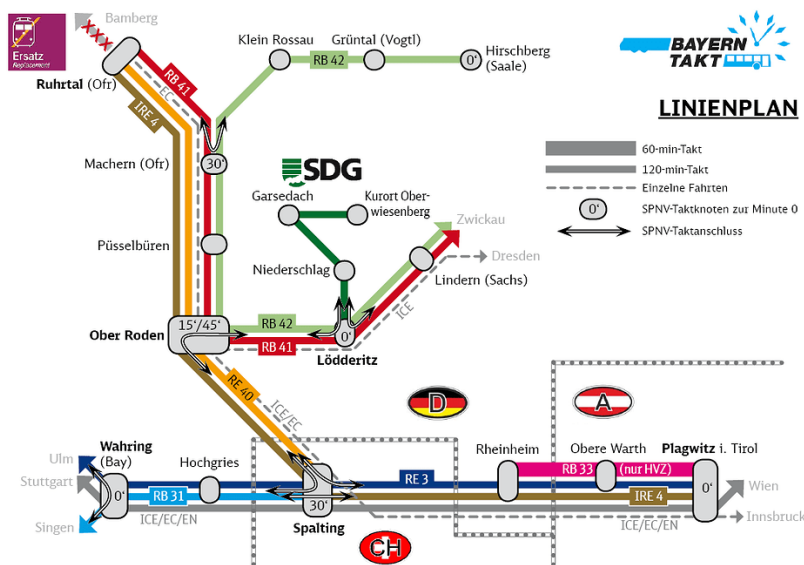
3 „Gefällt mir“

[christoph.stadter](#) 19. Januar 2024 um 22:41

3.) Linienplan Personenverkehr - die Entdeckung des Halbstundentakts!

Die im Hauptabschnitt zuständige Bayerische Eisenbahngesellschaft war so freundlich, einen aktuellen Linienplan zu

veröffentlichen - mit freundlicher Unterstützung des ZVV Vogtland sowie des VVT Tirol:



Die **gute Nachricht**: So viel ITF hatten wir noch nie!

Grundsätzlich fahren nahezu alle Linien im Zweistundentakt, überlagern sich jedoch (außer nach Hirschberg und auf der Schmalspurbahn) zu einem Stundentakt. Auf den zweigleisigen Streckenabschnitten fahren Nahverkehrszüge im Halbstundentakt, zumindest in der HVZ.

Fast alle denkbaren Taktanschlüsse konnten realisiert werden. Von Währing nach Kurort Oberwiesenberg kann z.B. lückenlos in unter 2 Stunden gefahren werden, mit 3x Umsteigen.

Die **schlechte Nachricht**: Bei verpassten Anschlüssen hagelt es Pönale 😊

In **Spaltling** entsteht ein Vollknoten zur Minute 30, mit zweistündlich alternierendem Betriebsprogramm. Die 4 Bahnsteigkanten werden so genutzt, dass von/nach Hochgries und Ober Roden gleichzeitige Ein-/Ausfahrten möglich sind.

In **Ober Roden** entsteht ein bahnsteiggleicher Eckanschluss Spaltling ↔ Lindern, d.h. jede halbe Stunde begegnen sich zwei gegenläufige Personenzüge.

In **Lössderitz** haben die RB-Linien Systemkreuzung, wobei alle 2 Stunden von/zum Schmalspurdampfbzug der SDG umgestiegen werden kann.

Selbst am einsamen Seitenbahnsteig in **Machern** konnte durch zeitversetztes Befahren ein zweistündlicher Eckanschluss Ruhrtal ↔ Hirschberg realisiert werden.

Elektrisch fahren die Linien RE 3, RB 31 und RB 33 (HVZ-Verstärker), während der IRE 4 mit BR 612 von Ruhrtal bis Plagwitz durchdieselt. Auf dem IRE 4 und der RB 41 werden die Triebwagenzüge an den Endbahnhöfen je nach Tageszeit **gestärkt oder geschwächt**.

Der **Fernverkehr** fährt entlang der elektrifizierten Alpenstrecke einen angenäherten Zweistundentakt ohne Systemanschlüsse. Je ein Zugpaar fahren als Diesel-EC nach Ruhrtal (Umstieg auf SEV) bzw. als ICE-TD umgeleitet über Lindern, aufgrund der Tunnelbaustelle nördlich Ruhrtal.

Damit sind hoffentlich keine Wünsche offen geblieben!

Demnächst mehr zur Streckenbeschreibung und zum Güterverkehr ...

Ciao
Christoph

4 „Gefällt mir“

[christoph.stadter](#) 20 15. Januar 2024 um 23:01

Ein kleines Kapitel noch für heute:

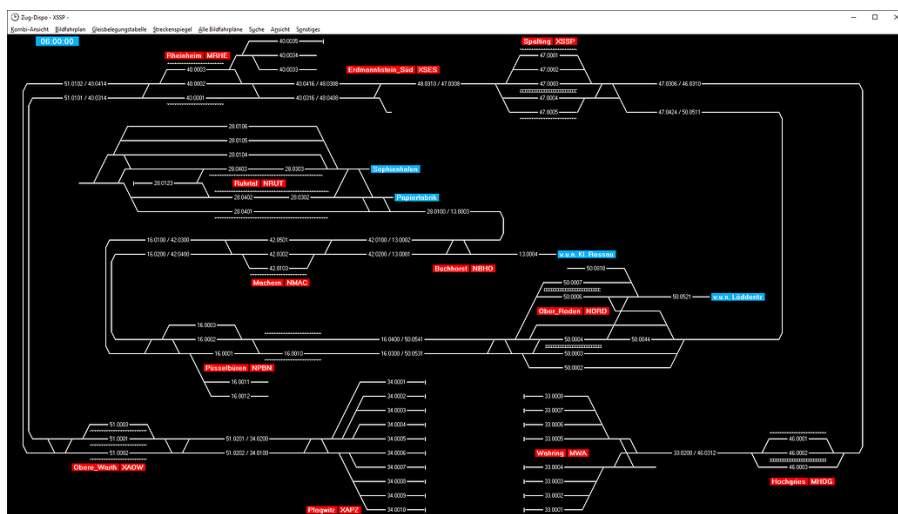
4.) Leit- und Sicherungstechnik

Mit deutschem Bierernst haben wir schon mehrfach versucht, unsere Treffenteilnehmer mit vorbildähnlicher Leit- und Sicherungstechnik zu piesacken. Aber sie lassen sich einfach nicht abwimmeln! Deshalb legen wir nochmal eine Schippe drauf, damit das Interesse **endlich** gebrochen wird... 🤪

Beide Hauptbahnen sind durchweg mit **Streckenblock und Zugnummernmeldeanlage** ausgerüstet, wobei es unterschiedliche Stellwerksgenerationen gibt:

- in Kombination mit „Modellbahnstellpult“ → Buchhorst
- in Kombination mit vorbildgerechtem Drucktastenstellpult → Ober Roden, Spalting, Obere Warth, Rheinheim (PC-Simulation), dito ggf. Ruhrtal
- direkt als EStw → Püßelbüren (mit Fernsteuerung Machern), Hochgries, ggf. Ruhrtal, Sbf Plagwitz, Sbf Wahrung

Im **Streckenspiegel** lassen sich die Zugfahrten dann anhand der Zugnummernmeldeanlage nachverfolgen - herzlichen Dank, [@bodo.mertins](#) !



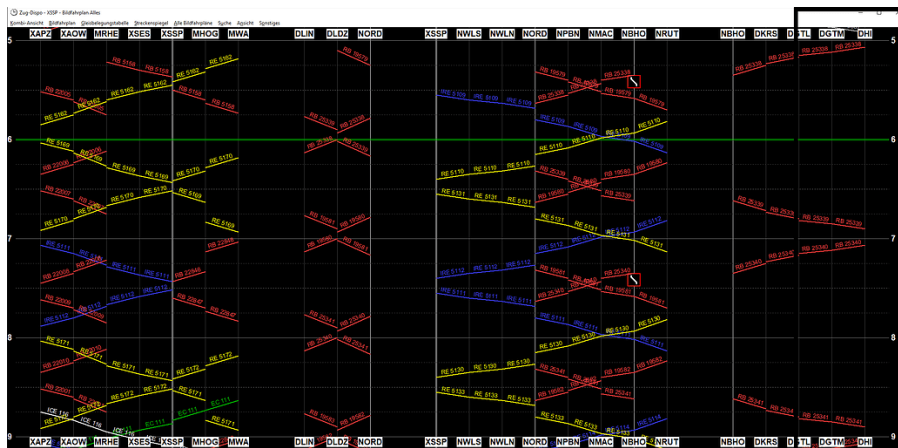
Auf den **Nebenbahnen** wird hingegen klassisch telefoniert:

- über Lödderitz nach Lindern im Zugmeldeverfahren (Anbieten, Annehmen, Rückmelden) mit Zugmeldebuch,
- über Klein Rossau nach Hirschberg im Zugleitbetrieb mit Zugfunk (DECT-Telefon), wobei der Fdl Buchhorst als Zugleiter fungiert.

Fahrplanprogramm „ZugDispo“:

In allen besetzten Bahnhöfen kommt ein digitaler Bildfahrplan von [@bodo.mertins](#) zum Einsatz. Wir drucken weder Bildfahrplan noch BFO aus, sondern stellen einen zusätzlichen Monitor auf. Hier lässt sich die Echtzeitlage der Züge im Bildfahrplan sowie im Streckenspiegel verfolgen (auf allen Strecken mit ZN).

So kann das in der „Vollversion“ aussehen - gleich als kleinen Ausblick auf den SPNV-Fahrplan:



Die einzelnen Züge im Bildfahrplan lassen sich anklicken, um mehr über sie zu erfahren (insb. Fahrplankommentare wie in einer BFO).

Schlüsselsperren für unbesetzte Betriebsstellen werden wir ebenfalls einsetzen, wo es möglich ist. So sollen der Bf Klein Rossau sowie die Awanst Grüntal Maschinenfabrik vom Zugleiter Buchhorst aus freigegeben werden. Die doppelte Awanst Wähltitz könnte, wenn alles klappt, vom Bf Spalting aus freigegeben werden.

Nun aber genug für heute!
Christoph

5 „Gefällt mir“

[bodo.mertins](#) 21 16. Januar 2024 um 06:03

Hallo zusammen,
für die, die es noch nicht kennen und sich informieren möchten, hier ist eine Kurzanleitung für ZugDispo:

<https://magentacloud.de/s/TaWZWRJqEp8QdaC>

Lasst Euch nicht irritieren, die Beispiele sind von einem anderen Treffen 🤔

Viele Grüße,
Bodo

3 „Gefällt mir“

[christoph.stadter](#) 22 11. Februar 2024 um 18:49

Nun soll es endlich weiter gehen:

5.) Streckenbeschreibung

Wie der Netzplan schon zeigte, liegen wir im Grenzraum zwischen Österreich, Deutschland und der Schweiz - bei gleichzeitiger Ausdehnung bis nach Oberfranken, ins Vogtland und Erzgebirge. Durch teure Infrastrukturprojekte der europäischen Förderregion VoVoVo („Trieregion Vorarlberg-Vogtland-Vorderschweiz“) sind diese Landstriche in Nullkommanichts zusammengewachsen, wobei die Schweizer natürlich alles selber zahlen mussten!

Zu den einzelnen Bahnstrecken:

a) Alpenrand-Panoramastrecke von Währing nach Plagwitz:

Hier handelt es sich um eine von mehreren Ost-West-Achsen im Alpenraum. Landschaftlich wechseln sich alpine Felsformationen mit Tunnel- und Galeriestrecken ab mit flacheren Talwiesen in Spuckweite des Hochrheins. Mehrere Rheinzufüsse werden im Bereich um Hochgries überquert.

Bereits im Jahre 1973 hatte der BRD-Verkehrsminister [Lauritz Lauritzen](#) mit seinem Schweizer Bundesratskollegen [Roger Bonvin](#), bei einem guten Schoppen Rotwein, einen Staatsvertrag zum durchgängig zweigleisigen Ausbau der Achse Singen-Plagwitz unterschrieben, unter dem Motto „Mehr Eisenbahn wagen“. Leider blieb die BRD diesen Ausbau bis heute schuldig - wobei Andi Scheuer bei unserem Vorbildzeitraum 2000-2012 noch gar keine Gelegenheit hatte, hier etwas zu vermurksen!

Jedenfalls ist der Streckenabschnitt zwischen dem berühmten [Erdmannlistein](#), den ein Hochwasser im Jahre 1997 bis ans Hochrheinufer spülte, und dem bayerisch-schwäbischen Verkehrsknoten Währing weiterhin nur eingleisig und hoch überlastet. Immerhin gehen die SBB nun in Vorleistung und haben bis kurz vor Spalting bereits ein zweites, noch nicht nutzbares Gleis verlegt. Demnächst wird Spalting also zur Großbaustelle - aber derzeit rollen die Räder noch. Für den Abschnitt über Hochgries nach Währing wird derzeit ein Baustart ab dem Jahr 2023 anvisiert, nachdem an einigen Steilhängen bei Hochgries seltene Nacktmulle gefunden wurden ...

Somit kann der **SPNV** trotz hoher Nachfrage nicht über einen Stundentakt hinaus verdichtet werden. Nur im Vorortverkehr von Plagwitz bis in die deutsche Exklave Rheinheim gibt es eine Verstärkerlinie in der HVZ.

Fernzüge verkehren meist im Zweistundentakt, wobei derzeit sowohl der bekannte EC „Transalpin“ als auch der nächtliche „Orient-Express“ in dieser Fahrplanperiode über die Strecke geführt werden.

4 „Gefällt mir“

[christoph.stadter](#) 23 11. Februar 2024 um 18:49

Im **überregionalen Güterverkehr** stehen nur wenige Trassen zur Verfügung, die z.T. auch der Versorgung des Dieselnetzes um Ruhrtal dienen - wegen der dortigen Großbaustelle.

Alle Unterwegsbahnhöfe sind noch Tarifpunkt im **Einzelwagenverkehr**, wobei nur noch wenige Anschließer existieren:

- Großmolkerei Obere Warth
- Metallverarbeitende Werke Rheinheim
- Sturmholzverladung in Hochgries
- Spalting: Die SBB pocht weiterhin auf die tägliche Anbindung mehrerer Anschließer ...

Auch **Ganzzugladestellen** existieren:

- Einerseits werden in Spalting fabrikneue Autos importiert, die am Anschluss „Auto König“ angeliefert werden. Böse Zungen vermuten trickreiche Reimport-Spielchen, nachdem hin und wieder auch volle Autozüge dort zu nächtlicher Stunde wegfahren. „Bliibe chläbe...“ sagt der Spaltinger Volksmund, womit auch die örtliche Gewerbesteuer gemeint sein könnte.
- In Obere Warth wiederum wird täglich Stammholz verladen und von privaten EVU zur Papierfabrik in Ruhrtal gefahren (BaMoPa).

4 „Gefällt mir“

[christoph.stadter](#) 24 11. Februar 2024 um 19:31

b) Dieselhauptbahn Spalting - Ruhrtal (- Bamberg)

Eines der Vorzeigeprojekte des Zusammenwachsens der Regionen ist die nach Norden führende Diesel-Hauptbahn. Doch auch sie wird von Kapazitätsproblemen geplagt: Seit einer Streckenverlegung durch die ALBRAG (Allgäuer Braunkohle-AG), die in **Wähilitz** den südlichsten Braunkohletagebau der Republik betreibt, ist der Südabschnitt zwischen Spalting und Ober Roden ebenfalls eingleisig. Der ehemalige Grenzbahnhof Wähilitz wurde komplett weggebaggert und vorläufig - bis zum geplanten Abbaustopp im Jahre 2015, durch eine großzügige Ausweichanschlussstelle ersetzt. Dieses Provisorium erweist sich nun als eklatantes Betriebshemmnis.

Ab dem Abzweigbahnhof **Ober Roden**, bereits im Fränkischen gelegen, kommt wieder Schwung auf: Zweigleisig, durchgängig mit GWB ausgestattet, führt die Strecke über das Industrieörtlchen **Püßelbüren** zum Betriebsbahnhof **Machern**, der jüngst auf modernste Technik umgestellt wurde: Dort steht ein ESTW-A, das eine Fernbedienung vom ESTW-Z in Püßelbüren aus ermöglicht. Der Stellbereich soll demnächst auf den benachbarten Abzw **Buchhorst** ausgeweitet werden, der noch mit mechanischer Alttechnik glänzt. Deren Außerbetriebnahme steht unmittelbar bevor, sobald der Abschnitt bis Ruhrtal durchgängig zweigleisig wird.

Momentan konzentriert sich das Ausbauprojekt auf den Streckenabschnitt nördlich von **Ruhrtal**. Dort muss ein Tunnel mit einer zweiten Röhre versehen werden, sodass eine 1,5-jährige Vollsperrung eingerichtet wurde. Der Bf Ruhrtal wurde bereits in der vorherigen Bauetappe komplett neu gebaut, wobei das Bahnumfeld noch nicht fertig gestaltet ist. Er wird derzeit zum Endbahnhof.

Der **Nahverkehr** besteht aus einem RE/IRE-Studentakt, verdichtet durch eine stündliche RB im Abschnitt Ober Roden-Machern, die jede zweite Stunde nach Ruhrtal weiterfährt. Damit ist der (noch) eingleisige Abschnitt Buchhorst-Ruhrtal bereits stark ausgelastet. Sowohl in Ober Roden als auch in Machern sind Eckanschluss-Knoten eingerichtet.

Im **Fernverkehr** gibt es einen EC in Tagesrandlage, der wegen der Baustelle bis Ruhrtal eingekürzt wurde. Das tägliche Diesel-ICE-Zugpaar Richtung Dresden kann über Lindern umgeleitet werden.

Im **Einzelwagenverkehr** werden noch angefahren:

- Paraffinwerk in Wähilitz/Köpsen
- Papierfabrik Püßelbüren
- Ruhrtal: Röhrenwerk, Papierfabrik BaMoPa, Ladestelle Sophienhafen

Ganzzugladestellen existieren ebenso, wobei die Zuführung von Norden her derzeit scheitert. So werden einige Zugläufe über die Nebenbahn über Lindern geführt. Im Fokus stehen v.a. die vielen Papierfabriken der Region:

- Jene in Püßelbüren empfängt Stammholz und Kreideschlamm → wegen der Sperrung bei Ruhrtal wird der Bahnhofsteil Papierfabrik derzeit nur per Sägefahrt erreicht.
- Jene in Ruhrtal erhält ebenfalls Stammholz (aus Obere Warth). Das Werk wurde von einem slowakischen Konzern aufgekauft und firmiert nun als „BaMoPa“.

... aber auch weitere Ladestellen:

- Zudem wird der Sophienhafen, am Ruhr-Saale-Kanal gelegen, mit Getreide- sowie Containerzügen angesteuert. Da durch die Baustelle das KLV-Terminal in Hof Hbf derzeit nicht erreicht wird, wurde hier ein provisorischer Containerumschlag eingerichtet.
- Ruhrtal erhält zudem Bahnschotter auf der Schiene angefahren, der von dort mit Baustellen-LKWs zur Tunnelbaustelle verfrachtet wird. Die private Bauzuglogistik ist je nach Verkehrstag unterwegs.
- In den letzten Zügen liegt die Brikettfabrik Wähilitz, die derzeit noch Industriebriketts auf der Schiene versendet, hergestellt aus der örtlichen Braunkohle.
- Ebenfalls in Wähilitz liegt das Paraffinwerk Köpsen, das seit den 1980er Jahren Rohöl veredelt und über die Franz-Josef-Strauß-Pipeline direkt aus Moskau versorgt wird. Diverse Mineralöle werden auf der Schiene versendet, u.a. zum Tanklager Klein Rossau.

Sonderfahrten gibt es übrigens auch: Im ehemaligen Bw Ober Roden hat sich der FREMOR e.V. eingenistet. Die „Freunde der Eisen- und Modellbahn Ober Roden“ nutzen den Ringlokschuppen mitsamt Drehscheibe zum Aufbau ihrer Fahrzeugsammlung in 1:1 und betreiben nebenbei im alten Sozialgebäude eine sagenhafte Modulanlage auf Basis von Trix Express.

Der aktuelle Sonderfahrtenkalender enthält folgende Einträge:

- **Dienstag:** Bereisung der Anschluss- und Industriebahnen um Ober Roden mit dem MAN-Triebwagen - *Achtung:* straffes Programm von 7 bis 22 Uhr, aber mit vierstündiger Mittagspause in der „Beach Bar Sophie“ am gleichnamigen Hafen in Ruhrtal!
- **Mittwoch:** Zubringerfahrten zum Oberwiesener Dampfspektakel: mehrere Pendelzüge Ober Roden-Lödderitz-Lindern-Zwickau mit Schlepptenderdampflok; Verstärkerfahrten Ober Roden-Lödderitz mit V36. Die SDG fährt auf ihrer Schmalspurbahn mehrere historische und aktuelle Dampfzüge und bringt alle Eisenbahnfreunde bequem und sicher bis nach Oberwiesenberg!

7 „Gefällt mir“

[bodo.mertins](#) 25 11. Februar 2024 um 19:51

Wieder eine sehr unterhaltsame Einstimmung, macht große Vorfreude 😊

[christoph.stadter](#) 26 11. Februar 2024 um 20:57

c) Nebenbahn Ober Roden-Lindern mit Schmalspurbahn Lödderitz-Oberwiesenberg

Von Ober Roden ins Sächsische abweigend liegt die Nebenbahn über Lödderitz und Lindern Richtung Zwickau. Aufgrund enger Kurvenradien sind hier nur 60 km/h möglich. Zudem gibt es weder Streckenblock noch Zugnummernmeldeanlage. Es dominieren H1-Signale, klassisches Zugmeldebuch und viele Telefongespräche.

Der Bf **Lödderitz** weist gleich zwei Highlights auf: Einerseits schließt im Bahnhofsbereich die weitläufige „**Anschlussbahn Kanalhafen** an“, die, am Elster-Saale-Kanal gelegen, alten Industriecharme mit moderner Verkehrsinfrastruktur verbindet.

Andererseits kreuzt in Lödderitz die frühere **750 mm-Strecke** von Wilkau-Haßlau über Lödderitz nach **Kurort Oberwiesenberg**. Der Abschnitt von Wilkau-Haßlau ist seit Jahrzehnten stillgelegt, aber auf dem Restabschnitt findet noch täglicher Verkehr statt. Erhalten blieb auch die niveaugleiche Schienenkreuzung. Von dieser aus verläuft die Schmalspurbahn über den Kreuzungsbahnhof Niederschlag und die Spitzkehre Garsedach, von der aus früher ein Stichast zur Pressnitzalbahn abzweigte, bis zum Kurort Oberwiesenberg. Dieser sorgt sommers wie winters für regen Zulauf der Sport-, Natur- und natürlich Dampflokfreunde!

Der **Nahverkehr** wird im Stundentakt betrieben (mit einzelnen Lücken), wobei sich die RB 41 von DB Regio und die RB 42 eines privaten EVU abwechseln. Die beiden RB-Linien werden über Ober Roden hinaus nordwärts durchgebunden.

In Lödderitz ist jeweils Taktkreuzung, oft mit Anschluss von/nach Oberwiesenberg. Auf der dortigen Strecke wird täglicher ÖPNV mit dem Dampfzug vom Aufgabenträger bestellt, mit besonderen Mittelzuweisungen des Freistaats Sachsen. Vor allem Schüler, Tagesausflügler und Übernachtungsgäste nutzen diese Züge - einmal Dampfzug fahren gehört zu den „Must haves“ im Lödderitzer Zipfel.

Zu **Fernverkehr**ehren kommt die Nebenbahn nur temporär wegen der Streckensperrung: Ein tägliches ICE-Paar wird hier vorbei geleitet. Wenn denn der ICE-TD mal einsatzbereit ist - das ist ja eine unendliche Geschichte mit diesen Kisten. Deshalb werden auch weiß umgespritzte Ersatzfahrzeuge gesichtet ...

Für den **umgeleiteten Güterverkehr** weist die Strecke zum Glück ausreichend Kreuzungsbahnhöfe auf, sodass einige Züge zwischen Püßelbüren/Ruhrtal und dem Norden hier entlang kommen.

Im **Einzelwagenverkehr** ist der Tarifpunkt Lödderitz noch stark genutzt. Der Schwerpunkt liegt auf diversen Anschließen am Kanalhafen (wobei auch hier nicht mehr jeder Anschluss in Betrieb ist). Zudem wurde mit EU-Fördermitteln ein experimenteller Rollwagenverkehr nach Oberwiesenberg gestartet, um zu beweisen, dass diese Form des Güterverkehrs noch nicht gänzlich gestorben ist.

Im Bf Lödderitz selbst gibt es keine Güterkunden mehr. Ganzzug-Ladestellen gibt es ebenfalls keine.

[christoph.stadter](#) 27 11. Februar 2024 um 21:14

d) Nebenbahn Buchhorst-Hirschberg:

Vom vogtländischen Nebenbahnnetz am Dreiländereck Franken/Sachsen-/Thüringen, dem ehemaligen „Rossauer Stern“, ist nur noch der Ast vom fränkischen Buchhorst bis ins thüringische **Hirschberg** (Saale) geblieben. Zwei weitere Streckenabschnitte, die in **Klein Rossau** ehemals abzweigten, sind stillgelegt bzw. abschnittsweise in eine Anschlussbahn umgewandelt.

Die Bahninfrastruktur ist in weitgehend rustikalem Vorwendestandard verblieben - oder eher Vorkriegsstandard? Bis auf den neuen Bahnsteig am Hp **Grüntal** sind weder die Zugangsanlagen noch der Gleiskörper auf der Höhe der Zeit, sodass regelmäßig über Stilllegungspläne berichtet wird. Bisher sichert die Rossauer Anschlussbahn, v.a. mit dem Bundeswehr-Depot, den Weiterbetrieb.

Die EBA-Ausnahmegenehmigung für das Betriebsverfahren „**Zugleitbetrieb**“, i.V.m. öffentlichem Personenverkehr, kann angesichts des [Bahnunglücks von Holzdorf](#) jedoch kein weiteres Mal verlängert werden. Aktuell spielen sich DB Netz, SPNV-Aufgabenträger und Bundeswehr noch den Schwarzen Peter zu und stehen gegenseitig auf der Bremse bei der Frage, wer welchen Kostenanteil für technisch unterstützten Zugleitbetrieb tragen soll. Auch eine Übernahme durch ein kommunales EIU ist im Gespräch. Bislang sind die Züge ungesichert unterwegs, auf Basis mündlicher, per Zugfunk übertragener Gespräche mit dem Zugleiter in Buchhorst. Die Geschwindigkeit ist daher auf 50 km/h begrenzt.

Im **Nahverkehr** sorgt die RB 42 für einen Zweistundentakt und macht in Hirschberg Kurzwende.

Der **Einzelwagenverkehr** erreicht Hirschberg in der Nacht und bedient zudem die Awanst Grüntal (Maschinenfabrik) sowie den Anschluss Wiesenmühle (Getreide) nahe Klein Rossau.

Mehrere **Ganzzugladestellen** gibt es auf der Rossauer Anschlussbahn:

- ein regionales Tanklager, das aus Wühlitz versorgt wird,
- am Ende der Strecke ein Kalkwerk, das täglich seine Produkte abfährt,
- und, direkt daneben, das besagte Bundeswehr-Depot, das sporadisch mit Militärtransporten auf der Schiene erreicht wird.

(letztere beide werden durch einen Mini-Sbf symbolisiert)

[christoph.stadter](#) 28 11. Februar 2024 um 22:39

So, viel geschrieben, jetzt das letzte Kapitel:

6.) Fahrplan

