

# Fotoausstellung Abschied von der Baureihe 218

24 April bis 5. Oktober 2015  
im Modellbahnhof Glauburg-Stockheim  
Bahnhofstr. 51 63695 Glauburg-Stockheim



**MoBa-Klein**

[harald.klein@moba-klein.de](mailto:harald.klein@moba-klein.de)

VERKEHRSFREUNDE STUTTART E.V.



# Abschied von der BR 218



## Kapitel 1 Tafel T 1

### Die Technik der Baureihe V 160

Die Lokomotiven der Baureihe 218 sind das zuletzt entwickelte Mitglied der V-160 - Lokfamilie. In ihr wurden die viele Gemeinsamkeiten aufweisenden Entwicklungen der Baureihen V 160 bis V 169 (spätere 215 bis 219) zusammengefasst. Bei der 218 wurden von der Baureihe 217 die elektrische Zugheizung übernommen, von den Prototypen der Baureihe 215 übernahm man den 1840-kW-Motor (2500 PS), der einen Hilfsmotor zum Betrieb des Heizgenerators überflüssig machte. Die BR 218 ist somit auch die letzte Baureihe aus der 160er Großdiesellokserie die noch im Plandienst im Einsatz ist. Doch auch ihre Einsätze sind drastisch zurückgegangen. So verlor sie alle Leistungen in Niedersachsen (Regionalexpress Hannover - Bad Harzburg) und in Hessen (Niddertalbahn Stockheim - Frankfurt/Main). Auch der Sylt- Shuttle soll 2015 auf BR 245 umgestellt werden.



**Bild T 1-1:**

Die erste Serie der Baureihe 218 war in purpurrot (RAL 3004) lackiert. In den 1980er Jahren gönnte die Deutsche Bundesbahn sich noch den Luxus Zierleisten in verchromter Ausführung anzubringen.

Aufnahme Klaus Apprich, 1980er Jahre Aufnahmeort unbekannt. Sammlung Rainer Vogler.





**Bild T 1-2:**

In den 1980er Jahren folgte die Lackierung in Ozeanblau/Beige. 218 475-2 rangiert im Münchner Hauptbahnhof. Unterhalb des Fensters von Führerstand 2 klebt das offizielle Plakat der DB zur Hundertfünfzigjahrfeier der Deutschen Eisenbahn.

Aufnahme: Harald Klein, 05. Mai 1985.



**Bild T 1-3:**

Die dritte offizielle Farbvariante war Orientrot mit weisem Lätzchen. 215 111-6 kommt gerade mit einem Nahverkehrs zug über die Hohenzollernbrücke in den Kölner Hauptbahnhof gefahren.

Aufnahme: Harald Klein, 13. Juni 1998.



## Kapitel 1 Tafel T 2

### Die Technik der Baureihe V 160

Die BR 218 wurde von vier Herstellern gebaut, von Krupp, Henschel, Kraus-Maffei und MaK. 1966 bestellte die DB zunächst zwölf Vorserien-Lokomotiven, für die die Baureihenbezeichnung **V 164** vorgesehen war. Ab 1968 lieferte Krupp diese Lokomotiven aus, die dann von der DB aber als Baureihe 218 in Dienst gestellt wurden. Die Serienbeschaffung (unter zusätzlicher Beteiligung von Henschel, Krauss-Maffei und MaK in Kiel) mit 398 weiteren Maschinen erfolgte von 1971 bis 1979. Hinzu kam 1975 die verunfallte 215 112, die nach ihrer Instandsetzung zur 218 399 wurde. Die Lieferung erfolgte in vier Bauserien, zwischen denen es geringe Veränderungen gab. 218 101–170, 171–298, 299–398, 400–499. Die 2500 bis 2800 PS starken B'B'-Loks erreichen 140 km/h und werden sowohl im Reise- als auch im Güterzugdienst eingesetzt. Die 218 bewährten sich im Betriebsdienst und galten bis zum Jahr 2000 noch als die wichtigsten Streckendieselloks der DB. Inzwischen ist die Neubeschaffung der Dieseltriebwagenflotte weit vorangeschritten, und immer mehr lokbespannte Züge werden durch Verbrennungstriebwagen (VT) ersetzt. Im Januar 2008 waren noch ca. 220 Exemplare aktiv. Die Nachfolgebaureihe 245 wird in deutlich kleineren Stückzahlen gebaut werden, da die meisten bisher von der Baureihe 218 gezogenen Züge auf Dieseltriebwagen umgestellt werden oder die Einsatzstrecken elektrifiziert werden. Die elektrische Zugheizung und die Wendezugsteuerung machen die Baureihe 218 zu einer universell verwendbaren Lok.



**Bild T 2-1**

Die BR 217 kann als Übergangslösung zur 218 angesehen werden. Zwischen 1965 und 1968 verließen 15 Loks die Werkshallen von Henschel und Krupp. Die 217 erhielt einen Zusatz-Dieselmotor für die Elektrische Zugheizung. die ozeanblau-beige 217 012 steht mit einem Regionalzug im bairischen Cham. Aufnahme: Harald Klein, 25. Mai 2000.





**Bild T 2-2**

Die letzte Farbgebung der BR 218 war das DB AG Verkehrsrot. Beim überfahren der Windecker Nidderbrücke gewährt 218 369 einen Blick durch die seitlichen Lüftergitter in den Motorraum.

Aufnahme: Harald Klein, 20. März 2007.



**Bild T 2-3**

War bei den Vorserien V 160 die Lokfront rundlich, daher der Spitzname "Lolle", prägte die kantige Front das Bild der BR 218. 218 415 fährt gerade in den Bahnhof von Altenstadt (Hess) ein. Im Hintergrund der Ortsteil Oberau.

Aufnahme: Harald Klein, 08. September 2008.

## Kapitel 2 Tafel T 3

### Die Ursprungsfarbe Purpurrot

Die Baureihe 218 hat zahlreiche Farbvarianten durchwandert. Die ersten 218er Lokomotiven wurden noch in der für Diesellokomotiven üblichen Farbgebung in purpurrot (RAL 3004) geliefert. Die noch verbliebenen Loks der Baureihe 218 sind inzwischen fast durchwegs im aktuellen verkehrsroten (RAL 3020) Farbschema anzutreffen. 218 387 wurde bei der letzten Hauptuntersuchung in DB-rot lackiert und wird neben ihren eigentlichen Aufgaben bei der Kurhessenbahn auch gerne für Sonderzüge eingesetzt.



### Bild T 3-1

Im Bw. Crailsheim stehen abgestellt die Steckenloks der DB und warten auf ihren Einsatz. Anfang der 1980er Jahre waren die meisten 215er noch in purpurrot lackiert. Ausnahme ist hier die 215 009 in Ozeanblau-Beige.

Aufnahme :Klaus Apprich, 16. September 1982. Sammlung Rainer Vogler





**Bild T 3-2**

BR 218 299 in der Purpurroten Ursprungslackierung der Deutschen Bundesbahn rangiert in Freudenstadt. Aufnahme . Klaus Apprich, Sammlung Rainer Vogler. 1980.



**Bild T 3-3**

218 348 steht mit einem Nahverkehrszug am Bahnsteig von Ruhrpolding.  
Aufnahme: Klaus Apprich, 1980er Jahre Sammlung Rainer Vogler.



## Kapitel 2 Tafel T 4

### Die Ursprungsfarbe Purpurrot

In den Jahren 1968 bis 1979 wurden insgesamt 399 Lokomotiven der Baureihe 218 gebaut. Sie bekamen die EDV Nummern 218 001 bis 012, sowie 218 101 bis 499. Die Nummern 218 901 bis 908 entstanden durch umgebaute 210er. Die 218 399 entstand aus der 215 112 die nach einem Unfall wieder neu aufgebaut wurde.



**Bild T 4-1**

215 059 rangiert in Schwäbisch-Hall-Hessental mit einem Nahverkehrs zug. Die 215er waren mit Heizdampferzeuger ausgerüstet und wurden später zu 218er umgebaut.

Aufnahme: Klaus Apprich, 1980er Jahre Sammlung Rainer Vogler.





**Bild T 4-2**

Zwei 218er ziehen einen Schnellzug aus dem Bahnhof von Schorndorf. Beim Anfahren sind die Abgasfahnen gut sichtbar.

Klaus Apprich, 17. April 1977. Sammlung Rainer Vogler.



**Bild T 4-3**

Die alt rote 218 ist mit einem Nahverkehrszug bei Schleißweiler unterwegs. Aufnahme: Klaus Apprich, 14 September 1982. Sammlung Rainer Vogler.

## Kapitel 2 Tafel T 5

### Die zweite Farbgebung: Ozeanblau/Beige

Mit 218 217-8 und 218 218-6 wurden dann 1974 die ersten Versuchsträger für eine neue Farbgeneration vorgestellt: 218 218 wurde Anfang 1974 die erste Lokomotive der Bundesbahn in der neuen ozeanblau-beigen Lackierung. 218 217 erhielt einen daran angelehnten Versuchsanstrich in den TEE-Farben rot-beige (RAL 1001). Fortan wurde ozeanblau-beige zur neuen Standardfarbe für die 218, während die 218 217-8 in weinrot-beige ein Einzelgänger blieb und im Jahr 2002 umlackiert wurde. 2010 wurde 218 105-5 in Anlehnung an 218 217-8 weinrot-beige lackiert.



### Bild T 5-1

Die Dreieichbahn Buchschlag-Sprendlingen – Rödermark Ober Roden war in den 1980er Jahren eine Domäne der V 100 (BR 212), mit einer Ausnahme: der 18 Uhr Zug aus Frankfurt-Main wurde von einer 215 gezogen. Meist von einer Ozeanblaubeigen wie hier bei der Einfahrt nach Rödermark-Urberach zu sehen. Aufnahme: Harald Klein, im Mai 1991.





### Bild T 5-2

Anlässlich einer Sonderfahrt mit dem ET 491 001 von Frankfurt am Main nach Trier an der Mosel gab es diese Begegnung mit 216 187 im Bahnhof von Nieder-Lahnstein. Selbst das Lokpersonal des Nahverkehrszug kam beim Anblick des Gläsernen Zuges aus dem Staunen nicht heraus.

Aufnahme: Harald Klein, 02. Juli 1987.



### Bild T 5-3

Eine stielreine Eilzuggarnitur gezogen von 218 411 befährt bei Fischen die Allgäustrecke Immenstadt - Oberstdorf.

Aufnahme: Klaus Apprich, September 1979.



## Kapitel 2 Tafel T 6

### Die zweite Farbgebung: Ozeanblau/Beige

Inzwischen ist die ozeanblau-beige Farbgebung verschwunden, letzte Vertreterin war 218 320 von DB AutoZug. Sie trug noch abweichend von der späteren Regelfarbgebung kein graues, sondern ein teilweise blau lackiertes Dach. Bei ihrer Abnahme waren 218 315–339, 353–360, 376–405, 435, 436 und 463–466 mit einem ozeanblau lackiertem Dach versehen. Ab ca. Juli 1976 wurden die Dächer der neu gelieferten Loks grau lackiert, da durch die Verschmutzung von der blauen Farbe bald nichts mehr zu sehen war.



### Bild T 6-1

Ein wehmütiges Abschiedsfoto im Bahnhof von Zwiesel. Die Mannschaft des Intercity-Zuges Zwiesel – Hamburg stellt sich neben der 218 317 auf. Es ist die letzte Fahrt „ihres“ Intercitys auf der Strecke durch den Bayerischen Wald, danach verkehren hier nur noch die Triebwagen der Waldbahn  
Aufnahme: Harald Klein, 27. Mai 2000.





**Bild T 6-2**

Mit bis zu sechs Silberlingen waren die Garnituren der Niddertalbahn ausgestattet wenn sie abends die Pendlerzüge aus Frankfurt nach Stockheim beförderten. Zugmaschinen waren meist 215er wie auf dem Bild zu sehen. Die 215 068 ist Geschichte die Flügel signale stehen heute noch.  
Aufnahme: Harald Klein, 16. Juni 1999.



**Bild T 6-3**

Die Oberleitungsmasten für die neue Rodgau S-Bahn stehen schon, doch bis zur Eröffnung der Linie S 1 Wiesbaden - Ober Roden (14. Dezember 2003) fahren noch die Regionalzüge der Rodgaubahn. Ober Roden - Offenbach. Die 218 320 durchfährt gerade mit ihrem bunten Regionalzug den Baustellenabschnitt bei Weiskirchen

Aufnahme: Detlef Klein, 03. September 2002.



## Kapitel 2 Tafel T 7

### Die 218 in Orientrot

Ende 1987 wurde das orientrote Farbschema (RAL 3031) mit weisem Lätzchen eingeführt. Die letzte 218 im orientroten Farbschema war 218 156, die am 24. Januar 2009 ihre letzte Fahrt vor dem IC 118 (Innsbruck – Münster) im Abschnitt von Lindau (Bodensee) über Friedrichshafen nach Ulm absolvierte. Da 218 156 am 25. Januar 2009 Fristablauf hatte und nicht wieder aufgearbeitet wird, ist mit dieser Lokomotive das orientrote Farbschema der Baureihe 218 endgültig von deutschen Schienen verschwunden.



### Bild T 7-1

In den 1990er Jahren begann die Ära der orientroten Farbgebung bei der DB AG. Bei den Reisezugwagen war noch Farbvielfalt angesagt, wie im Gleisvorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs zu sehen ist. Hier wartet 215 101 mit einer noch nicht umlackierten Schwesterlok auf ihren Einsatz. Aufnahme: Harald Klein, 3. Juni 1998.





**Bild T 7-2**

Zwischen Hohenzollernbrücke und Kölner Hauptbahnhof befindet sich 218 119 mit ihrem Nahverkehrs zug. Auf die orientrote Farbe klebte man noch auf der Frontpartie ein weißes trapezförmiges Viereck mit DB AG Keks.

Aufnahme:

Harald Klein, 13. Juni 1998.



**Bild T 7-3**

Im Bahnhof von Nidderau-Heldenbergen wartet die orientrote 218 442 mit einer Garnitur Doppelstockwagen am Haken auf Anschlusszüge aus Hanau und Friedberg. Anschließend fährt sie weiter nach Bad Vilbel.

Aufnahme: Harald Klein, 2. April 2002.



## Kapitel 2 Tafel T 8

### Die 218 in Orientrot

Bei der orientrotten Farbgebung trat das Phänomen auf, das der Farbton schnell verblasste, matt und unansehnlich wurde. Rote Farbpigmente verändern sich unter UV-Einstrahlung schneller als andere Farbtöne. Dies war der Deutschen Bahn aber von der Automobilindustrie her schon bekannt.



### Bild T 8-1

Der Eurocity (EC 167) von München nach Prag verlässt den Bahnhof Cham in der Oberpfalz. Er wird von der 218 004 gezogen. Der Zug wird überwiegend aus SBB Wagen gebildet.

Aufnahme: Harald Klein, 25. Mai 2000.





**Bild T 8-2**

Die orientrote 215 110 quert den Bahnübergang Mainzer Straße in Rodgau-Dudenhofen. Im Zuge des S-Bahn Ausbaues wurde er durch eine Unterführung ersetzt. Der Rodgauexpress Ober Roden - Offenbach wird als nächsten Halt Jügesheim erreichen.

Aufnahme: Detlef Klein, 14. April 2001.



**Bild T 8-3**

Und nochmals die 215 110, diesmal bei der Einfahrt in den Bahnhof Ober Roden, dem Endpunkt der Rodgaubahn. Hier trifft die Offenbacher Strecke auf die aus Sprendlingen kommende Dreieichbahn. Im Zuge des S-Bahnausbaues wurde das Stellwerk abgerissen und die Gleisanlage zurückgebaut.

Aufnahme: Detlef Klein, ca. 2000.



## Kapitel 2 Tafel T 9

### Die 218 in Verkehrsrot

Bis auf wenige Ausnahmen sind heute alle 218er in der DB AG-REGIO Einheitsfarbe verkehrsrot (RAL 3020) lackiert worden. (Siehe Tafel T-10 + 20) Das "DB Lätzchen" unterhalb der Führerstands Fenster ist einem weißen Warnbalken gewichen. Diese Änderung lässt die Maschine wuchtiger erscheinen



### Bild T 9-1

Auf der Hunsrückbahn ist 218 190 mit einem Regionalzug unterwegs. Das Einfahrsignal von Boppard hat der aus nur 2 Wagen bestehende Zug soeben erreicht. Aufnahme: Detlef Klein, 23. August 2002.





**Bild T 9-2**

Mit je einer 218 an den Zugenden ist der Regionalexpress auf der Geislinger Steige unterwegs. Ohne Mühe wird er gleich Amstetten erreichen. Aufnahme: Detlef Klein, 07. August 2004.



**Bild T 9-3**

Ein Einzelstück ist wohl die 218 481 mit Ihren Zusatzscheinwerfern. Mit dem Odenwald Express Frankfurt – Stuttgart im Schlepp, fährt sie in den Hanauer Hauptbahnhof ein. Aufnahme: Harald Klein, August 2004.



## Kapitel 2 Tafel T 10

### Die 218 mit Sonderlackierung

Für das Projekt CityBahn auf der Strecke Köln – Gummersbach (Aggertalbahn) wurden 1984 zehn Loks des Betriebswerks Hagen passend zum Wagenzug in reinorange (RAL 2004) mit kieselgrauer Bauchbinde umlackiert. Nach Ende der CityBahn-Erprobungsphase behielten sie noch bis in die 1990er Jahre diesen Anstrich und wurden dann nach und nach im Rahmen ihrer Hauptuntersuchungen in das Ende 1987 eingeführte orientrote Farbschema (RAL 3031) mit weißem Lätzchen umgespritzt, zuletzt 218 135 im November 1996. 218 473 fuhr bis April 2005 vier Jahre lang in einer vom Modellbahnhersteller Märklin gesponserten dunkelblauen „König-Ludwig“-Lackierung. 218 418 besaß bis Ende 2006 eine Lackierung in den Farben des DB-Touristikzuges, die auch 218 416 bis Oktober 2000 getragen hat, inzwischen wurde sie jedoch im Rahmen einer Hauptuntersuchung im Ausbesserungswerk Bremen ebenfalls in das verkehrsrote Farbschema umlackiert. 218 212 ist Museumslok und trägt seit Oktober 2003 einen gelb-weißen Anstrich „Sonderzug nach Pankow“. 218 387 wurde bei der letzten Hauptuntersuchung in DB-rot lackiert und wird neben ihren eigentlichen Aufgaben bei der Kurhessenbahn auch gerne für Sonderzüge eingesetzt.



### Bild T 10-1

Für den Touristikzug wurden zwei Lokomotiven der Baureihe 218 aufwendig umlackiert. Nach Auflösung des Zuges wurden beide Loks im Regeldienst eingesetzt. 218 442 hat gerade einen Regionalexpress nach Nürnberg gebracht. Inzwischen sind aber beide Loks in verkehrsrot ungespritzt worden.  
Aufnahme: Harald Klein, 22. Mai 2000.





**Bild T 10-2**

Die Südostbayernbahn (SOB) lies 217 002 in TEE Rotbeige umlackieren. Gemeinsam mit einer verkehrsroten Schwester zieht sie einen Kesselwagenzug im Bayrischen "Chemie-Dreieck" nach Burgdorf, dabei durchquert sie den Bahnhof von Mühldorf.

Aufnahme: Harald Klein, 3. August 2010.



**Bild T 10-3**

In der Farbe der DB-Netzinstandsetzung wurde 218 392 umlackiert. Bei Nellmersbach (Winnenden) ist sie mit einem Messzug unterwegs.

Aufnahme: Rainer Vogler, 07. September 2014.



## Kapitel 3 Tafel T 11

### Die 218 im Regionalverkehr

Die BR 218 wurde überwiegend im Regionaldienst eingesetzt. Nachteilig ist die lange Übersetzung des Getriebes und die geringe übertragene Leistung von im Durchschnitt nur 1360 kW. Mit mehr als drei Wagen am Haken wird die Beschleunigung recht gering, und die relativ hohe Endgeschwindigkeit kann bei kurzem Haltestellenabstand nicht genutzt werden. Hinzu kommt noch das laute Lauf- und Motorengeräusch das zu extremen Lärmbelästigungen in Siedlungen und zu massiven Beschwerden der Anwohner führte.



### Bild T 11-1

Auch dieser Einsatz der BR 218 auf der Odenwaldbahn ist längst Geschichte. Auf der Fahrt von Stuttgart nach Frankfurt macht der Odenwaldexpress in Höchst einen Fahrplanmäßigen Halt. Auch die Flügelsignale mit ihren Seilzügen sind einem modernen ESTW mit Lichtsignalen gewichen. Heute wird die Strecke von der VIAS-Verkehrsgesellschaft mit ITIMO-Triebwagen bedient.  
Aufnahme: Harald Klein, 06. August 2004.





**Bild T 11-2**

Die 218 415 ist eine der Stammloks der Niddertalbahn gewesen. Auf der Fahrt von Frankfurt nach Stockheim taucht sie bei Eichen kurz zwischen den Büschen auf.

Aufnahme: Harald Klein, 17. Mai 2008.



**Bild T 11-3**

Der Regionalexpress RE 15069 ist auf dem Weg von Glauburg-Stockheim nach Frankfurt am Main und hat gerade den Haltepunkt Eichen passiert. Man beachte bitte die Schaltung der Frontlichter an der 218 420: linkes Frontlicht an, ebenso das rechte Rücklicht, dafür das obere Frontlicht nicht an. Der Zug kam auf mich zu gefahren. Aufnahme: Harald Klein, 17. Mai 2008.



## Kapitel 3 Tafel T 12

### Die 218 im Regionalverkehr

Am häufigsten wurde die BR 218 im Regionalverkehr eingesetzt. Die Baureihe 218 war die leistungsstärkste von der Deutsche Bundesbahn in hohen Stückzahlen beschaffte Diesellok. Die Anschaffung noch größerer Dieselloks unterblieb, da eine weitere Elektrifizierung der Hauptbahnen beabsichtigt war. Für schwere Dienste oberhalb der Leistungsgrenze der BR 218 war vorgesehen, diese in Mehrfachtraktion einzusetzen. Zudem war eine relativ genaue Leistungsabstimmung dadurch möglich, dass fast alle Streckendiesellokomotiven der Deutschen Bundesbahn – im Gegensatz zu denen der Deutschen Reichsbahn – doppeltraktionsfähig waren. Dies gilt auch für Lokomotiven anderer Bauarten (wie 211, 212, 213, 215, 216 und 217), mit denen die Baureihe 218 zusammen betrieben werden konnte.



### Bild T 12-1

Die 218 191 ist in Plochingen als Schlepplok stationiert. Gerade durchfährt sie den Bahnhof Waiblingen mit einer liegengeliebene S-Bahn Garnitur am Haken. Aufnahme: Rainer Vogler, 27. Juli 2009.





**Bild T 12-2**

Von der Waterkant ins Hessenland hat es die 218 103 verschlagen. Auf der hinteren Seitenwand sind noch die Konturen des Schleswig-Holstein Logos zu erkennen. Der Lack ist durch das raue Meeresklima stark verblichen. Aufnahme: Harald Klein, 16. Juni 2009.



**Bild T 12-3**

Die Allgäubahn wird auch für Überführungsfahrten vom Bw. Kempten nach Lindau genutzt. Die 218er Diesellok ist mit einem Leerzug kurz vor Oberstaufen in Richtung Bodensee unterwegs. Aufnahme: Harald Klein, 4. August 2013.



## Kapitel 4 Tafel T 13

### Die 218 im Fernverkehr

Die Einsatzgebiete der BR 218 wurden durch ihre Steilstreckentauglichkeit mit Langsamfahrangang und die hohe Endgeschwindigkeit von 140 km/h bestimmt. Mit dem Wegfall der Zuggattung Interregio verschob sich das Einsatzfeld vom Fernverkehr zu Regional-Express-Zügen. Allerdings ist die 218 noch in diversen IC- und EC-Diensten, wie auf der Marschbahn Hamburg – Sylt und zwischen München und Lindau zu finden, seit Dezember 2007 auch auf der Südbahn Lindau – Ulm.



### Bild T 13-1

Die Intercity-Züge aus Stuttgart und München werden in Doppeltraktion von 218er nach Lindau gezogen. Bei der verkehrsroten 218 421 und ihrer orientroten Schwesterlok kann man wunderschön den Unterschied zwischen den beiden Farbvarianten sehen.

Aufnahme: Harald Klein, 18. Juli 2003.





**Bild T 13-2**

Die Eurocityzüge Lindau - Stuttgart werden mit 218er in Doppeltraktion bespannt. Von Ulm bis Stuttgart (Filstalbahn) fahren die Dieselloks unter Fahrdrabt wie hier bei Altbach an 218 164 und 156 zu sehen.  
Aufnahme: Rainer Vogler, 12. Februar 2008.



**Bild T 13-3**

Lindau Hbf. ist ein bedeutender Grenzbahnhof. Dort wechseln Eurocityzüge von der SBB und Intercitys von der ÖBB zur DB AG. Auf Gleis 3 stehen abfahrbereit 218 481 / 464 um in Doppeltraktion den IC 118 von Salzburg nach Münster über die Geislinger Steige bis Stuttgart zu ziehen. Auf Gleis 5 steht 218 456 mit dem IRE 4230 nach Stuttgart.

Aufnahme: Harald Klein, 3. August 2013.



## Kapitel 4 Tafel T 14

### Die 218 im Fernverkehr

Im Intercity- und Eurocityverkehr ist die Baureihe 218 auch heute noch unverzichtbar, da eine Alternative für nicht elektrifizierte Strecken in Nord und Süddeutschland fehlt. Bis die ersten 245er im Fernverkehr eingesetzt werden können, wird noch einige Zeit vergehen. So wird es wohl durchaus möglich sein, selbst wenn alle 218er aus dem Regionalverkehr verschwunden sind, sie vor Intercityzügen noch eine Weile zu sehen.



### Bild T 14-1

Der EC 195 Zürich – München verlässt mit 218er in Doppeltraktion die Insel Lindau. Von Zürich über Bregenz kommend hatte er eine SBB E-Lok vorgespannt. Auf der deutschen Seite fehlt dann der Fahrdrat auf der Allgäubahn.

Aufnahme: Harald Klein, 3. August 2013.





**Bild T 14-2**

Dank elektrischer Zugheizung in der BR 218 bekommt in den IC-Wagen niemand kalte Füße an diesem schneereichen Wintertag 218 419 und 218 494 ziehen ihren Intercity bei Amstetten über die Schwäbische Alp.

Aufnahme: Rainer Vogler, 13. Februar 2013.



**Bild T 14-3**

Im letzten Abendlicht fährt IC 2085 aus Hamburg Altona kommend in Oberstdorf ein. Durch Unwetter hat der Zug fast eine Stunde Verspätung eingefahren. Von Augsburg aus wird er mit BR 218er nach Oberstdorf im Allgäu gezogen. Dort übernachtet die Garnitur um am nächsten Morgen nach Norden zurück zu fahren.

Aufnahme: Harald Klein, 4. August 2013.



## Kapitel 4 Tafel T 15

### Die 218 im Fernverkehr

Eines der letzten Einsatzgebiete der Baureihe 218 ist das DB AG Fernverkehrsnetz in Schleswig-Holstein. Alle Intercityzüge nach Westerland/Sylt werden spätestens ab Itzehoe, zumeist aber schon ab Hamburg Hbf. von Dieselloks gezogen, da in Itzehoe der Fahrdraht endet. Ebenso werden in Hamburg die Intercitys nach Burg-West auf Fehmarn umgespannt. Die Intercitys auf der Marschbahn nach Westerland werden in Doppeltraktion geführt.



### Bild T 15-1

Der Intercity 2220 biegt nach Überquerung der Fehmarnsundbrücke am Gleisdreieck Burg nach Fehmarn-Burg ab und fährt um 15:08 Uhr als IC 2221 zurück nach Frankfurt am Main. Auch diese 218 Leistung wird bald Geschichte sein. Aufnahme: Harald Klein, 02. Juli 2014.





**Bild T 15-2**

Nicht nur in der Schweiz finden sich "Kuhmotive" Bei Lehnshalligen stellte sich dieses Rindvieh fotografieren vor den Intercity nach Westerland. Aufnahme: Rainer Vogler, 14. Juli 2013.



**Bild T 15-3**

Der IC 2073 Westerland – Dresden verlässt den Hindenburgdamm. Bis Hamburg Hbf. sind 218 345 und 363 vorgespannt. Danach wird's elektrisch. Aufnahme: Harald Klein, 06. Juli 2014.



## Kapitel 5 Tafel T 16

### Die 218 im Sylt Shuttle

Ein etwas ausgefallenes Einsatzfeld ist der Einsatz vor Autozügen auf der Relation Niebüll – Westerland/Sylt. In Doppeltraktion befördert die BR 218 täglich etwa 50 mal die doppelstöckigen Autotransportzüge samt Insassen in ungefähr 35 Minuten über den Hindenburgdamm auf die Insel Sylt. Damit werden jedes Jahr ca. 460.000 Pkw und Lkw durch das Wattenmeer transportiert. Zwischenzeitlich wurde für diese Aufgabe ausschließlich die Baureihe 215 eingesetzt, es gab allerdings eine Vielzahl von Anwohnerbeschwerden wegen des Dröhnens der Maschinen, außerdem war trotz Doppeltraktion die Leistung nicht ausreichend. Durch die Übernahme des Regionalverkehrs Hamburg – Westerland auf der Marschbahn durch die Nord-Ostsee-Bahn hat die DB nun eine Vielzahl der BR 218 frei, von denen einige an den Sylt Shuttle übergeben wurden. Damit werden hier keine 215 mehr eingesetzt. Weitere Maschinen stehen in Niebüll auf dem Abstellgleis und warten auf eine anderweitige Verwendung. Die Loks, die zum Sylt Shuttle wechselten, erhielten im Jahre 2008 wegen des gestiegenen Bedarfs an Loks vermehrt wieder Hauptuntersuchungen. Im Juni 2014 wurden sieben Lokomotiven der Baureihe 245 für den Sylt Shuttle bestellt. Auch DB Services übernahm einige Loks der Baureihe 218. Doch der DB AG droht ungemach, das Land Schleswig Holstein hat den Syltshuttle für Fahrplanwechsel 2015/16 neu ausgeschrieben. Wer den Zuschlag für das lukrative Geschäft erhält ist noch unbekannt. Neben der DB gibt es zwei weitere Bewerber.



**Bild T 16-1**

Im Sylt Shuttle werden die 218er in Doppeltraktion eingesetzt. Gerade verlässt 218 342 mit einer Schwesterlok die Verladeanlage in Niebüll. Aufnahme: Harald Klein, 05. Juli 2014





**Bild T 16-2**

Eine Shuttlegarnitur hat den Hindenburgdamm gerade überquert und fährt Niebüll entgegen. Hinter dem Gatter links beginnt bei Flut die Nordsee. Das gesamte Gebiet dahinter ist ein Naturschutzgebiet dessen Betreten strengstens untersagt ist. Aus diesem Grunde gibt es von mir keine Dammbilder ohne Festland als Vordergrund. Aufnahme: Harald Klein, 05. Juli 2014.



**Bild T 16-3**

Ankunft auf der Insel Sylt. 218 364 und 313 haben den Bahnhof von Westerland erreicht und werden gleich ihre PS-Fracht entladen. Wenn die rechte Garnitur in Richtung Festland abgefahren ist werden die zwei Loks zurückstoßen um in das Beladegleis einzufahren. Anschließend wird eine neue Lokgarnitur den Zug nach Niebüll zurückzuziehen.

Aufnahme: Harald Klein, 05. Juli 2015



## Kapitel 6 Tafel T 17

### Die 218 im Güterverkehr

Die Lokomotiven der Baureihe 225 entstanden ab dem Jahre 2001 durch Umzeichnung oder Umbau von Lokomotiven der Baureihe 215 und Vorserienfahrzeuge der Baureihe 218. Bei einigen der von DB Regio übernommenen 215 wurde die Dampfheizung ausgebaut, da diese für Güterzüge nicht mehr benötigt wurde. Stattdessen wurde ein Vorwärm- und Warmhaltegerät für die Maschinenanlage eingebaut. Ein großer Teil der umgezeichneten Loks behielt zunächst die Dampfheizung, wurde jedoch teilweise später umgebaut., häufig im Zusammenhang mit der nächsten Hauptuntersuchung. Außerdem besitzen die Loks eine Doppeltraktionssteuerung. Häufig werden sie mit 217 und 218er gekuppelt.



### Bild T 17-1

Von der Kinzigtalbahn kommend durchfährt 225 081 mit einem Güterzug den Hanauer Hauptbahnhof in Richtung Frankfurt.  
Aufnahme: Harald Klein, 21. Mai 2004





**Bild T 17-2**

Die Prototypenloks 217 001 und 002 wurden im April 1989 offiziell zu Bahndienstfahrzeugen mit den Betriebsnummern 753 001 und 002. 753 002 durchfährt mit einem Güterzug die Oberpfälzische Stadt Cham. Heute ist die Lok bei der EVU Bahntouristikexpress eingestellt und trägt wieder die alte Betriebsnummer sowie ein TEE-rot/beiges Farbleid. (Siehe T 10-2)

Aufnahme: Harald Klein, 25. Mai 2000.



**Bild T 17-3**

Mit einem Schotterzug am Haken durchfährt 218 181 den Frankfurter Bahnhof Stadion, besser bekannt unter dem alten Namen Sportfeld.

Aufnahme: Harald Klein, 22. August 2006.



## Kapitel 6 Tafel T 18

### Die 218 im Güterverkehr

Ein Einsatzschwerpunkt für die Baureihe 218 war das sogenannte Chemiedreieck um Burghausen in Bayern. Im Betriebswerk Mühldorf bei der SüdOstBayernBahn (SOB) waren deshalb jahrelang etliche Loks stationiert.



### Bild T 18-1

Bei der Baden-Württemberger Gemeinde Owen zieht 218 194 einen kurzen Güterzug über die Teckbahn. (Wendlingen - Oberlenningen) Aufnahme: Rainer Vogler, 12. September 2009.



**Bild T 18-2**

Ein aus Burghausen kommender Güterzug passiert die Blockstelle Tüßling auf seiner Fahrt nach Mühldorf.  
Aufnahme: Harald Klein, 03 August 2010.



**Bild T 18-3**

Im Bahnhof von Freilassing wartet ein Güterzug auf Überholung durch einen Eurocity aus Salzburg. Gezogen wird er von Railion 225 807 und 017. Wobei die erste Lok die EU Nr. 9280 1 218 003-2 D-DB auf dem Rahmen angeschrieben hat.

Aufnahme: Harald Klein, 03 August 2010.



## Kapitel 7 Tafel T 19

### Die 218 im Sonderzugverkehr

Viele Jahre wurde die Baureihe 218 von Eisenbahnfans und Fotografen eigentlich wenig beachtet. Nachdem sich die Reihen lichtetete wurde auch sie zu einem begehrten Objekt. So gibt es heute nur eine einzige betriebsbereite Lok in altpolierter Lackierung. Auf dieser Tafel versuche ich einmal diese Perspektive darzustellen.



### Bild T 19-1

Eigentlich sollte die Frankfurter Dampflok 01 118 der HE den Sonderzug nach Sinsheim über die Odenwaldbahn ziehen. Aber durch akute Waldbrandgefahr an diesem trockenheißen Apriltag bestand für sie Rauchverbot. Somit konnte die frischlackierte Stockheimer 218 415 mit den neuen Flügel-Signalen des Hanauer Hauptbahnhofes abgelichtet werden.

Aufnahme: Harald Klein, 28 April 2007.



**Bild T 19-2**

Bei einer Sonderfahrt der Verkehrsfreunde Stuttgart e.V. wurde der ET 425 der Stuttgarter Verkehrsgesellschaft (SVG) über die Brenzbahn (Aalen - Ulm) gezogen. Da der elektrische Triebwagen ohne Fahrdrabt dies wohl nicht geschafft hätte wurde er von der 218 156 über die Strecke befördert. In Langenau war Kreuzung mit dem Regelzug 650 312, einem DB AG Regio-Shuttle RS1. Aufnahme: Rainer Vogler, 12. Juli 2008.



**Bild T 19-3**

Das war wohl die Attraktion beim Rheinlandpfalz-Dampf 2010. Die in altrot lackierte 218 387 zieht einen Epoche 4 Planzug über die Eifelbahn Köln - Trier. Die Lok gehört der Kurhessenbahn und war ursprünglich in ozeanblau/beige, dann orientrot und verkehrsrot gespritzt. Sie ist heute die einzige Lok in der Ursprungsfarbe purpurrot. Sie wird von der Kurhessenbahn im Plandienst eingesetzt. Aufnahme: Rainer Vogler, 03. April 2010.



## Kapitel 8 Tafel T 20

### Die 218 bei Privatbahnen

Vor wenigen Jahren noch, hat die DB AG ausgemusterte Lokomotiven durch Verschrottung aus dem weiteren Verkehr gezogen. Mittlerweile gibt sie auch Maschinen zum Verkauf an private Eisenbahn-Verkehrsunternehmen frei. Da diese ihre Loks gerne in eigenes Farbdesign umlackieren heben sie sich vom DB AG Einheitsverkehrsrot erfreulicherweise ab.



### Bild T 20-1

Die in Blau umlackierte 216 111 ist heute bei der NIAG Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft eingestellt. Sie stand am 14. April 2012 aber im Heilbronner Hauptbahnhof.

Aufnahme: Rainer Vogler, 14. April 2012.





### Bild T 20-2

Eine besondere Farbvariante ist die bei der Gleisbaufirma Wiebe GmbH & Co. KG als "216 012" bezeichnete Lok. Kleine Anekdote am Rande des Bahndammes: Sie ist nicht die ehemalige 216 012 der DB, sondern die (einst erste orientrote Lok ihrer Baureihe) 216 068. Gerade rollt sie zwischen Unter- und Obertürkheim einem neuen Einsatz entgegen.

Aufnahme: Rainer Vogler, 31. Oktober 2013.



### Bild T 20-3

In orange-blau präsentiert sich 225 002 der Nordbayrischen Eisenbahn NBE-Rail. im Rangierbahnhof Ost der Frankfurter Hafenbahn, nahe der Hanauer Landstraße.

Aufnahme: Harald Klein, 09. Dezember 2014.



## Kapitel 9 Tafel T 21

### Die 218 auf der Niddertalbahn

Die Niddertalbahn, im Volksmund *Stockheimer Lieschen* genannt und Mitte der 1990er auch als *N-Bahn* bezeichnet, ist eine nicht elektrifizierte Nebenbahn im Wetterau- und Main-Kinzig-Kreis und verbindet die Main-Weser-Bahn in Bad Vilbel mit der Lahn-Kinzig-Bahn in Stockheim (Gemeinde Glauburg). Sie wurde als Zulaufstrecke der heute als Oberwaldbahn bezeichneten Vogelsbergbahn zwischen Stockheim und Lauterbach auf dem Abschnitt Heldenbergen-Windecken (heute: Nidderau) – Stockheim am 1. Oktober 1905 sowie zwischen Vilbel Nord (heute: Bad Vilbel) und Heldenbergen-Windecken am 1. Juni 1907 eröffnet. Betreiber war die Preußisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft.



#### Bild T 21-1

Am Wochenende standen die mit BR 218 bespannten Doppelstockzüge in Reih und Glied in der Stockheimer Abstellanlage. Die Zuggarnitur links im Bild gehört der Frankfurter HE und war an diesem Tag anlässlich des Stockheimer Bahnhofsfestes als Sonderzug zu Gast.

Aufnahme: Harald Klein, 07. April 2007.





**Bild T 21-2**

Die 218 449 ist mit einem Regionalexpress gerade aus Frankfurt am Main in Stockheim angekommen. Sogleich musste die Lok mit dem markanten Stellwerk abgelichtet werden.

Aufnahme: Harald Klein, 02. Juni 2007.



**Bild T 21-3**

Von Stockheim bis Schlitz verläuft der "Vulkanradweg" auf der Trasse der ehemaligen Vogelsbergbahn. 218 442 passiert gerade die Hinweisschilder am Bahnübergang Stockheim. In den 1980er Jahren gab es Pläne die Niddertalbahn ebenfalls stillzulegen, dann gäbe es heute wahrscheinlich einen Radweg von Bad Vilbel aus in den Vogelsberg.

Aufnahme: Harald Klein, 08. September 2008.



## Kapitel 9 Tafel T 22

### Die 218 auf der Niddertalbahn

Der Bahnhof Altenstadt im Wandel der Zeit: Bis 1995 hatte er noch drei Gleise, dann wurde das dritte Gleis seiner Weichen beraubt und 1996 endgültig abgebaut. Ursprünglich führte von ihm aus ein Richtungsgleis zum ehemaligen Militärflughafen in der Waldsiedlung. Jahrelang war die Bahnhofsanlage in einem desolaten Zustand. Im Jahre 2007 wurde die Niddertalbahn instandgesetzt, und die Bahnanlage erneuert. Die Flügelsignale verschwanden und ein ESTW übernahm in Altenstadt die Steuerung der Strecke. Das Bahnhofsgebäude wurde verkauft, der neue Besitzer restaurierte es mustergültig und integrierte ein gutgehendes Speiselokal. Der DB Schalter wurde geschlossen, RMV-Fahrkarten kann man am Kiosk oder Automaten kaufen.



### Bild T 22-1

Im Jahre 2007, kurz bevor die Umbauarbeiten auf der Niddertalbahn begannen, präsentierte sich die Bahnhofsanlage in einem jämmerlichen Zustand. Einzig das Empfangsgebäude war nachdem es in Privatbesitz überwechselte mustergütig restauriert worden. In ihm ist heute ein gutgehendes türkisches Restaurant. 218 449 pendelte an diesem Wochenende mit einem Sonderzug zwischen Stockheim und Bad Vilbel. Aufnahme: Harald Klein; 02. Juni 2007.



**Bild T 22-2**

Die Umbauarbeiten beginnen, der Bahnhofsvorplatz mit dem Busbahnhof ist schon fertig. In der Abenddämmerung steht 218 116 mit RE 15078 Frankfurt - Stockheim abfahrtsbereit in Altenstadt. Um 18:03 Uhr zeigt die Bahnhofsuhr allerdings gleich 10 Uhr an.

Aufnahme: Harald Klein, 23. Oktober 2007.



**Bild T 22-3**

Blick vom in Altenstadt beginnenden Vulkanradweg auf die neue Bahnstation mit den neuen Bahnsteigen der Niddertalbahn. Einziger Wehrmutstropfen, es gibt je Richtung nur noch ein Ausfahrtsignal, eine Sonderzugüberholung ist somit nicht mehr möglich. 218 103 mit RE 15038 Frankfurt - Stockheim kreuzt 218 488 mit einem Leerzug (Lz.) nach Frankfurt. Er wird gut gefüllt mit Pendlern am Abend zurückkommen. Aufnahme: Harald Klein, 16. Juni 2009.



## Kapitel 9 Tafel T 23

### Die 218 auf der Niddertalbahn

Die Niddertalbahn folgt ab Bad Vilbel-Gronau dem Lauf des Flüsschen Nidder. Dabei wird sie in den Überschwemmungsgebieten auf Dämmen geführt. Nach der Schneeschmelze im Frühjahr bilden die Hochwasser große Seenplatten in der Auenlandschaft. Zwischen Bad Vilbel und Stockheim gibt es insgesamt nur 3 Kreuzungsmöglichkeiten, in Niederdorfelden, in Nidderau-Heldenbergen und in Altenstadt. Damit ist im Berufsverkehr ein 30 Minutentakt gewährleistet. Seit dem 4. Mai 2008 existiert auch Wochenendverkehr und die Strecke ist auf 80 km/h ertüchtigt. Dafür wurden fast alle Überwege mit Schrankenanlagen versehen. Die Flügelsignale wurden durch Lichtsignale ersetzt. Zum 19. Oktober 2007 hat die Strecke ein elektronisches Stellwerk in Altenstadt mit zwei ausgelagerten Modulen in Niederdorfelden und Nidderau erhalten; vorher wurde die Technik in Niederdorfelden und Altenstadt noch mechanisch per Seilzug bedient. Zeitgleich wurden in beiden Bahnhöfen neue Gleise verlegt und neue Bahnsteige gebaut, wobei zur Verkürzung der Vollsperrung zunächst Behelfsbahnsteige angelegt wurden. Zugleich wurde in den Zwischenbahnhöfen von links- auf Rechtsverkehr umgestellt. Bis Frühjahr 2008 wurden die Modernisierungsarbeiten fortgesetzt. Die Streckengeschwindigkeit konnte nach Abschluss der gesamten Arbeiten angehoben werden. Die Strecke hat seit 1985 – als bereits über eine Stilllegung diskutiert wurde – eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 330 % von 1800 auf 6000 pro Tag vorzuweisen; der erfolgte Ausbau dürfte sich auch weiterhin positiv auf die Passagierzahlen auswirken.



**Bild T 23-1**

Die Nidder wird insgesamt fünfmal überquert, zumeist auf Stahlgitter-Bogenbrücken wie hier bei Windecken zu sehen. Die Regionalbahn 15085 ist auf der Fahrt nach Bad Vilbel.

Aufnahme: Harald Klein, 20.03.2007.



**Bild T 23-2**

Da die Niddertalbahn für 80 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgebaut wurde, mussten selbst die landwirtschaftlichen Wege mit Schranken- und Lichtenanlagen ausgestattet werden. Die asphaltierten Übergänge enden meist in nur geschotterte Feldwege die für PKWs sowieso gesperrt sind, wie hier am BÜ 20 km 18,436 in Eichen zu sehen ist. Die 218 417 schiebt einen Leerzug in Richtung Stockheim. Aufnahme: Harald Klein, 04. Mai 2008.



**Bild T 23-3**

Gleiche Stelle wie Bild T 23-2 nur ein knappes Jahr später. Nach der Schneeschmelze im Frühjahr sind weite Teile der Nidderauen in Seenplatten versunken. Die Erbauer der Strecke hatten 1905 schon daran gedacht und die Trasse auf Dämme gebaut, somit kann der RE 15043 gefahrlos nach Frankfurt fahren. Aufnahme: Harald Klein, 17. März 2009.



## Kapitel 9 Tafel T 24

### Die 218 auf der Niddertalbahn

Auf der Niddertalbahn verkehrten bis Ende der 1990er Jahre in der Hauptverkehrszeit mit Lokomotiven der Baureihe 215/216 bespannte Züge mit n-Wagen und in Talzeiten Dieseltriebwagen der DB-Baureihe 628. Seit 2002 werden mit Lokomotiven der Baureihe 218 bespannte Doppelstockwagen eingesetzt, teilweise auch n-Wagen. Seit Jahresanfang 2006 pendelt eine Garnitur der Baureihe 628 in der Nebenverkehrszeit als Ersatz eines aus 218 und n-Wagen bestehenden Zuges zwischen Stockheim und Bad Vilbel. Im Dezember 2012 wurde die Mehrheit der Verkehrsleistungen auf Dieseltriebwagen der DB-Baureihe 642, meist in Doppeltraktion, umgestellt. Zum Fahrplanwechsel Dezember 2014 wurden die Diesellokomotiven der Baureihe 218 durch Exemplare der Baureihe 245 ersetzt. Es gibt somit keine Baureihe 218 mehr auf der Niddertalbahn!!! 218 415 ist jetzt wieder bis zur Z-Stellung in ihrem Ursprungs Bw. Kempten angekommen.



#### Bild T 24-1

Vorbei an herrlich gelb blühenden Rapsfelder zieht 218 415 eine Reginalbahn (RB15567) aus Stockheim in Richtung Bad Vilbel. Aufnahme: Harald Klein, 06. Mai 2012.





**Bild T 24-2**

Die Regionalexpresszüge nach Frankfurt wurden je nach Verkehrslage 3, 4 oder sogar 5 teilig gefahren RE 15063 ist dreiteilig mit vorgespannter 218 497.

Aufnahme: Harald Klein, 16. Juni 2006.



**Bild T 24-3**

Kurz nach der Ausfahrt Bad Vilbel wird auch einmal die Nidda überquert. Im Hintergrund sind die Verwaltungsgebäude des Arzneimittelherstellers STADA in Dortelweil zu sehen.

Aufnahme: Harald Klein, 20. März 2007.



## Kapitel 10 Tafel T 25

### Die letzten Einsätze der 218 in Norddeutschland

Eine weitere Hochburg der 218er war die Kursbuchstrecke 320 Hannover - Bad Harzburg in Niedersachsen, sowie das Dieselnetz in Schleswig-Holstein. Auf der RE-Linie 10 Bad Harzburg – Hannover steht das Signal auf HP0 für die BR 218. Ab dem Fahrplanwechsel 12/14 wird die **ERIXX** GmbH mit Triebwagen der BR 622 den Betrieb übernehmen.. Eine der letzten Einsatzstrecke der BR 218 in Norddeutschland führt über den Hindenburgdamm auf die Nordseeinsel Sylt. Eingesetzt werden sie im Sylt-Shuttle zwischen Niebüll und Westerland sowie vor den DB AG Intercityzügen auf der KBS 130 ab Hamburg Hbf. Auch die Syltloks sollen durch die neue BR 245 ersetzt werden. Dann bleiben als Einsatzgebiet nur noch die Bw. Mühldorf und Kempten.



### Bild T 25-1

218 450 steht in Bad Harzburg bereit um den RE 14076 um 20:45 Uhr nach Hannover zu ziehen  
Aufnahme: Harald Klein, 30. Juni 2014



**Bild T 25-2**

Der RE 14071 Hannover – Bad Harzburg verlässt um 16:59 den Goslarer Bahnhof. Er wird von 218 473 gezogen. Die auf dem hinteren Abstellgleis stehende 218 455 zieht den morgendlichen Frühzug Re 14080 um 4:57 nach Hannover.

Aufnahme: Harald Klein, 30. Juni 2014.



**Bild T 25-3**

Einen bemerkenswerten Umlauf gibt es zwischen Hamburg, Lübeck und Kiel zweimal am Morgen fährt Eine Regionalbahn von Kiel nach Lübeck und dann als Regionalexpress ohne Halt bis Hamburg Hbf. Abends dann das Gleiche in die andere Richtung. Zu sehen ist RE/RB 21494 Hamburg – Kiel beim Halt in Lübeck.

Aufnahme: Harald Klein, 01.Juli 2014.



## Kapitel 11 Tafel T 26

### Die Ablösung durch die Baureihe 245

**Bombardier Traxx** (Markenname von *Bombardier* für englisch *locomotives platform for transnational railway applications with extreme flexibility*, Eigenschreibweise von Bombardier Transportation in Großbuchstaben: *TRAXX*) heißt eine von Bombardier hergestellte Typenfamilie elektrischer und dieselektrischer Lokomotiven für den Einsatz im mittelschweren Güter- und Personenzugverkehr. Die Endmontage der Lokomotiven erfolgt im Bombardier-Werk Kassel, einem Teil des ehemaligen Henschel-Werkes. Die als *Traxx P160 DE ME* bezeichneten Lokomotiven verfügen über vier kleinere Motoren (*ME* = Multi Engine) statt eines großen Motors. Die bei verschiedenen industriellen Anwendungen bereits eingesetzten Dieselmotoren besitzen nach Herstellerangaben eine Nennleistung von 2252 kW, was einer Leistung je Motor von 563 kW entspricht. Durch das Zu- und Abschalten einzelner der vier Motoren im Betrieb soll Kraftstoff gespart werden. Die Lokomotive hat eine Anfahrzugkraft von 300 kN bei einem Gewicht von 83 Tonnen. Damit liegt die Baureihe 245 in etwa im Leistungsspektrum der Siemens Vectron DE und Vossloh G 2000 BB. Über 70 Prozent der Bauteile sollen aus dem bestehenden Traxx-Programm stammen. Auch der Lokkasten ist aus der Traxx-Familie abgeleitet. Die ersten drei Vorserienlokomotiven 245 001–003 wiesen einige Abweichungen zu der Serienausführung auf, so waren die Lüfterklappen zunächst etwas kleiner, sie wurden aber den späteren Exemplaren angeglichen. Die Deutsche Bahn und Bombardier Transportation schlossen im April 2011 einen Rahmenvertrag über die Lieferung von 200 Diesellokomotiven dieses Typs mit Mehrmotoren-Antrieb. Der Vertrag mit einem Wert von etwa 600 Millionen Euro hat eine Laufzeit von neun Jahren. Zeitgleich wurden von DB Regio die ersten 20 Lokomotiven für den Einsatz im Personenverkehr abgerufen.



**Bild T 26-1**

Beim Stockheimer Bahnhofsfest 2007 wurde die Bombardier TRAXX Diesellok 246 001 als neue Streckenlok für die Niddertalbahn vorgestellt. Von dieser als Baureihe 246 bezeichneten Lokomotive sind per September 2006 durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen zunächst elf Exemplare bestellt, die auf der Niederelbebahn zwischen Hamburg und Cuxhaven zum Einsatz kommen. Die LNVG hat derzeit 8 Maschinen an *Metronom* vermietet, die sie nun als 246 002–009 führt.

Aufnahme: Harald Klein, 02. Juni 2007.



**Bild T 26-2**

Die Ablösung der BR 218 naht. Eine Garnitur Doppelstockwagen wird von 245 016 aus dem Frankfurter Hauptbahnhof geschoben. Die DB AG macht Test und Schulungsfahrten mit den für die Niddertalbahn vorgesehenen neuen TRAXX-Loks von Bombardier.

Aufnahme: Harald Klein, 09. Dezember 2015.



**Bild T 26-3**

Aus, vorbei, die 218er der Niddertalbahn sind weg. Auf der Niddertalbahn fahren nur noch die bei den Fahrgästen unbeliebten Desiro VT 642 und im Berufsverkehr die neuen Traxx Loks von Bombardier als Baureihe 245. Am Wochenende stehen sie in der Abstellanlage von Stockheim, in der Woche, tagsüber in Frankfurt im Gleisvorfeld. Aufnahme: Lukas Koch, 01. März 2015.



## Kapitel 12 Sondertafel T 27

### Zugteilung in Bad Vilbel

In den Abendstunden beginnen zwei Züge der Niddertalbahn in *Frankfurt (Main) Hauptbahnhof* als zusammengefasste Linie 32/34 und werden in Bad Vilbel geflügelt. Während der vordere Teil des Zuges die Strecke nach Stockheim befährt, wird der hintere Zugteil über *Friedberg (Hessen)* nach *Nidda* weitergeführt.

Alle Aufnahmen: Harald Klein.



### T 27-1

Im Jahre 2000 waren die Loks mittig gekuppelt und der Stockheimer Steuerwagen führte die Doppelgarnitur an. Der nach Nidda fahrende Zugteil bestand noch aus original Silberlingen.

09. August 2000.



### T 27-2

Bei der Einfahrt in Bad Vilbel, ist 218 415 dem Steuerwagen des RE 15556 nach Stockheim vorgespannt, während 218 417 dem RE 15290 dann nach Nidda schiebt. 12. März 2014.



### T 27-3

Eine halbe Stunde später wiederholt sich das Spektakel noch einmal, diesmal zieht 218 497 den RE15560 nach Stockheim und 218 446 schiebt RE 15292 nach Nidda. 12. März 2014.





**T 27-4**

Am 25 September 2013 führte 218 417 den RE 15560/15292 nach Bad Vilbel.



**T 27-5**

Noch sind Steuerwagen des Re 15290 mit dem RE 15556 gekuppelt  
12. März 2014.





**T 27-6**

Der freundliche Zugbegleiter hat die Kupplung ausgehängt und alle Versorgungsleitungen getrennt.

12. März 2014.



**T 27-7**

Nach erfolgreicher Bremsprobe fährt 218 415 mit RE 15556 noch Stockheim ab.

12. März 2015.





**T 27-8**

Am 16. Juli 2014 war 218 429 dem RE 15556 nach Stockheim vorgespannt.



**T 27-9**

Den RE 15290 schob an diesem Tag 218 429 nach Nidda. Die zwei Züge nach Nidda fahren dann als Leerzug, zurück nach Stockheim in die Abstellanlage. 16. Juli 2014.