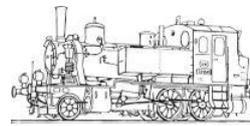


AEF- Journal III/ 2019

Mai/ Juni





Liebe Ansbacher Eisenbahnfreundinnen und -freunde,

gefühlte war gestern Neujahr und ehe wir uns umgeschaut haben, ist 2019 zur Hälfte schon wieder um. Möglicherweise liegt das auch an einem regen Vereinsleben, das wir in den letzten beiden Monaten auch wieder – erfreulicherweise – zu verzeichnen hatten. Gedacht sei an drei interessante Themenabende und unseren seit 2014 regelmäßig durchgeführten Fotoabend. An dieser Stelle möchten wir herzlichen Dank sagen an Thomas Fenn und Peter Wach. Auch die Modellbahnerinnen und Modellbahner waren aktiv und haben insgesamt drei extra Abende eingeschoben, um Elektronikbausteine herzustellen und einzubauen. Herzlichen Dank an Markus, Göran und Bernhard und vor allem an Annika und Fabian, die Bernhard immer nach Kräften unterstützten. Auch zeichnet sich eine Tendenz zu mehr Ordnung im Vereinsheim und in den Vorräumen ab. Das ist vor allem Bettinas Verdienst!

Im letzten Journal haben wir die schiere Fülle der Informationen einfach nicht mehr untergebracht und wollten all das auf das jetzige verschieben. Allerdings sind hier die Ressourcen auch nur endlich und so konnten und können wir einige Themen einfach nicht bringen, schon deshalb nicht, weil wir uns zu deren Abarbeitung und Einschätzung umfangreich in die Materie einarbeiten müssten. Das ist zwar schade, aber diese Themen wurden und werden auch in der Fachpresse behandelt und in der allgemeinen Presse.

Was hat sich sonst so getan? Der Verband der Privatgüterwageneinsteller VPI und das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen glauben nicht an die Verkehrswende seitens der Politik und nehmen die Dinge und selber in die Hand – jedenfalls soweit sie es beeinflussen können. Was wiederum viel aussagt über die Sprechblasen aus dem BMVI hinsichtlich „Schienenverkehrspakt“ etc. Ingolstadt soll ein neues „Eingangstor zu Stadt“ erhalten. Der 7,8 km lange Abschnitt zwischen Bamberg und Breitengüßbach soll nun auch ausgebaut werden. Zur Erinnerung: Es handelt sich um eines der beiden Nadelöhre auf der VDE 8.1, die noch nicht angegangen werden konnten – einfach wegen Planungsunsicherheit. Das andere Nadelöhr ist Fürth – Eltersdorf. Da gibt es neue Nachrichten, die wir allerdings in das nächste Journal verschieben.

Seitens „PRIVATour“ sagen wir besonders Danke an Thomas Fischer von den Eisenbahnfreunden Lichtenfels, der alle Sonderzüge für den PIKO- Gipfel in Sonneberg unterwegs abgelichtet hat. Ansonsten gibt es ein paar Bilder vom Tag der Modellbahn bei den Stadtwerken München.

Vorschau I: Heuer ist wieder „Tag der Modellbahn“ und damit **Tag der offenen Tür!** Das Datum für die Interessengemeinschaft Modellbahnfreunde Frankenhöhe in Marktbergel steht mit dem Wochenende 30. November/ 1. Dezember bereits fest. Gesucht wird: Ein Datum für die Ansbacher Eisenbahnfreunde.

Vorschau II: Am Sonntag, den 15. September, wird das **125-jährige Bestehen der Strecke Wicklesgreuth – Windsbach** gefeiert. Der historische Triebwagenzug der Passauer Eisenbahnfreunde kommt zum Einsatz.

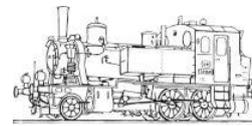
WIR SUCHEN: Referenten und Themen für Vortragsabende. Also, liebe Freunde, traut Euch!

Hier noch eine Bitte: Schickt mir bitte weiterhin Bilder und vielleicht auch kurze Texte (wann, wo) über Eure privaten Touren, von denen Ihr denkt, andere – und beileibe nicht nur – Vereinsmitglieder könnte das auch interessieren.

Das nächste Journal wird Anfang/ Mitte September erscheinen. Darin blicken wir auf „das Sommerloch“ zurück, von dem jetzt bereits klar ist, daß es kein Sommerloch gibt...

Thomas Kootz und Frank Augsburg

Zum Titelbild: Eigentlich hatte ich bei „25 Jahre Mühldorfer Stern“ nur mit einem Bahnhofsfest gerechnet, nebst den gewohnten Begleitumstände wie Futtermeile und Devotionalienhandel. Weit gefehlt! Landkreis und DB hatten ordentlich aufgefahren. 6 historische Garnituren bedienten Planleistungen auf den Strecken rund um Mühldorf und das Bahnhofsfest mit Ansprache, Kapelle und Berufsinformation konnte sich gegenüber gleichartigen Veranstaltungen sehen lassen! In Hörpolding ist die RB eben angekommen und wartet auf die Rückleistung (links), während die RB aus Traunreut sich eben auf den Weg nach Traunstein macht (rechts).



An unsere Geburtstagskinder im Juni und Juli:

ALLES GUTE, GLÜCK, UND VOR ALLEM GESUNDHEIT UND PERSÖNLICHES WOHLERGEHEN

Christof EHNES
Maximilian FRANK
Axel HILTERHAUS
Martin KREUßEL
Hans NATER
Günter OPEL
Manfred RISTL
Göran STURM

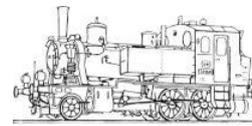


**HiFi Surround HDTV BluRay 3D
Flachbildschirme Projektoren Leinwände**

Gosbertstraße 35 ■ 91522 Ansbach-Brodswinden

FON: 0981-14872

www.klang-und-vision.de



AEF – VEREINSGESCHEHEN IM MÄRZ/ APRIL 2019

GRÜSS GOTT UND HERZLICH WILLKOMMEN!

Im Mai und Juni begrüßten wir unsere neuen Vereinsfreunde

BETTINA SÖLLNER
und
ANDREAS STEINBÜGL

bei den Ansbacher Eisenbahnfreunden e. V. Liebe Bettina, lieber Andreas – wir sagen Euch „Herzlich Willkommen“ bei den AEF und wir wünschen Euch eine gute Zeit in unseren Reihen.

10. Mai: Das Bahnbetriebswerk Nürnberg und seine Lokomotiven

(tf) Das Bw Nürnberg Hbf und seine Nachfolger waren mir bestens vertraut, da sie Dienststelle meines Vaters war. Zwischen 1981 und 2010 war ich fast ständiger Gast im Bw Nürnberg Hbf, ab 1985 fast jedes Wochenende.

Das Bw Nürnberg Hbf und seine Vorgänger:

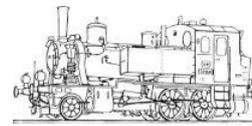
Im Zuge des Ausbaus Nürnbergs zum Verkehrsknotenpunkt wurde für den anzulegenden Nürnberger Centralbahnhof zwischen 1870 und 1875 die Betriebswerkstätte Nürnberg Centralbahnhof, Abteilung III errichtet. Diese Centralwerkstätte wurde an der Staatsbahnstrecke Nürnberg-Fürth errichtet. Die Anlage umfasste zwei Ringlokschuppen mit je 29 Ständen und je eine 12-Meter-Drehscheibe und war für die Wartung und Reparatur von ca. 115 Rangier-, Güterzug- und Lokalbahnlokomotiven zuständig.



Im Juni 1962 wird 98 307 in Spalt bekoht, Foto Herkner

1902 wurde eine Neuordnung des Bahnbetriebswesens geplant, die die Reduzierung der vier Standorte um Nürnberg Hauptbahnhof zum Ziel hatte. Der Bau des neuen Hauptbahnhofs ab 1903 bot eine gute Gelegenheit. Die Abteilung III wurde ausgebaut, die Drehscheiben auf 18 Meter Länge vergrößert und die überflüssigen Anlagen der Abteilungen I und II abgerissen. Schließlich wurde die Abteilung III in Bw Nürnberg Hbf umbenannt. Das Bahnbetriebswerk blieb das zentrale Bahnbetriebswerk für die Nürnberger Personenlokomotiven.

1929 um die ersten Hallen für Triebwagen erweitert, erreichte das Bahnbetriebswerk 1934 seine größte Ausdehnung, nachdem im selben Jahr die Hallen für Elektrolokomotiven und Elektrotriebwagen in Betrieb genommen worden waren. 1936 wurde noch ein Heizwerk zwischen beiden Ringlokschuppen errichtet.



98 507 als Denkmallok vor dem Hbf Ingolstadt, 1987 Foto Th. Fenn



38 1772 im September 1985 im Bw Nürnberg Hbf, Foto Fenn

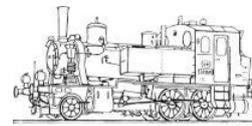


Lokmannschaft der 01 183 in Stuttgart Hbf, Foto Sammlung Fenn



01 210 vor dem D248 nach Stuttgart Hbf in Nürnberg Hbf, 1967 (Foto: Sammlung Fenn)

Bei den Luftangriffen auf Nürnberg während des Zweiten Weltkriegs wurde das Bw Nürnberg Hbf erst 1945 stark beschädigt. Der rechte Ringschuppen wurde total zerstört und später abgerissen. Gleise und Drehscheibe blieben bis Oktober 1977 als Freistand nutzbar, bevor sie Ende der 1970er Jahre entfernt und die Grube der Drehscheibe mit Schutt aufgefüllt wurden. Der linke Ringschuppen



blieb erhalten und erhielt ein höheres Dach. Die Organisationsreform der Deutschen Bundesbahn im technischen Bereich nannte nun alle elektro- und maschinentechnischen Dienststellen einheitlich „Betriebswerke“ (Bw) und nummerierte die Betriebswerke an einem Ort einfach durch. Bw Nürnberg Hbf als bedeutendste Bahnbetriebswerk wurde seit 1. September 1980 als Bw Nürnberg 1 bezeichnet. Weiterhin war es die Heimatdienststelle für die Elektrolokomotiven und Elektrotriebwagen sowie für Diesellokomotiven und Dieseltriebwagen im Reisezugdienst. Mit der Bahnreform vom 1. Januar 1994 wurde das Werk als Bw Nürnberg West der DB Regio zugeordnet. Der linke, noch vorhandene Ringschuppen wurde bald als Depot für das DB Museum Nürnberg genutzt, der allerdings bei einem Großbrand am 17. Oktober 2005 zerstört wurde. Neben der Zerstörung des Lokschuppens waren auch die teilweise bis vollständige Zerstörung der dort unterstellten Fahrzeuge zu beklagen. Beispiele: V200 002, V80 002, 260 150. mehrere V100 und Triebwagen der VT 627. Die Reste des abgebrannten Lokschuppens wurden im Juni 2006 abgetragen, die 01 150 und die „Adler“ wieder aufgebaut. Das Bahnbetriebswerk ist 2011 mit der Teilinbetriebnahme durch ein neues Regio-Werk ersetzt worden. Seit 2013 werden alle Baureihen im neuen Regio-Werk gewartet.

Die Baureihe 01 beim Bw Nürnberg Hbf

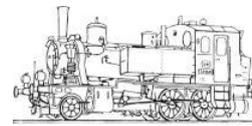
- Erstbeheimatung ab Januar 1935
- Ende der Beheimatung zum 27.05.1967
- Abgabe an Bw Nürnberg Rbf, Bw Hof oder Ausmusterung z.B. 01 182, 01 180
- ab Mitte der 50er Jahre Umbaulokomotiven, 01 046, 01 112 und 01 154
- ab Ende der 50er Jahre erste Loks mit Neubaukessel, z.B. 01 220
- letzte 01 mit Altbaukessel: 01 071, 01 213
- immer wieder Tausch mit den Bw Würzburg, Treuchtlingen und Hof
- Insgesamt 36 Loks der BR 01 in Nürnberg Hbf beheimatet



01 210 setzt am 10.04.1968 in Nürnberg Hbf vor den D1045 nach Dresden (Foto: D. Ziegler)

24. Mai: Eisenbahn in der Kunst

(fa) Vor einiger Zeit, konkret im Jahr 2010, gestaltete unser Vereinsfreund Peter Wach einen langen und sehr viel beachteten Themenabend über „Eisenbahn und Design“. An jenen Abend sollte hier ausdrücklich nicht angeknüpft werden, weil: Das Design, auch bei der Eisenbahn, folgt Funktion(en) und auch Aufträgen. Dagegen ist die Kunst an sich zunächst zweckfrei, sieht man einmal davon ab, daß die Kunst den Künstler ernähren (also: ihm Geld bringen) und den Betrachter, in manipulativer Form oder nicht, erfreuen, nachdenklich machen oder sonst wie inspirieren soll. Dabei ist die Eisenbahn in der Kunst wahlweise Akteur oder Staffage (wer mit dem Begriff nichts anzufangen weiß: „Hintergrund“).

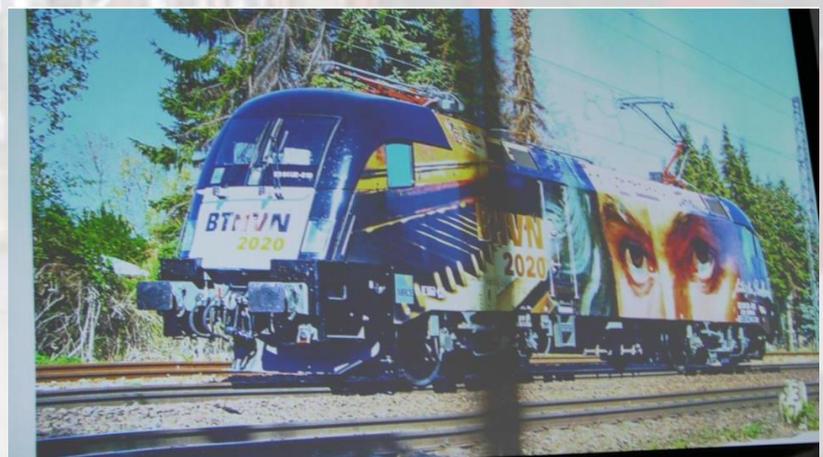


Guter Besuch beim Themenabend, Vortragender Peter Wach (rechts hinten) führt ins Thema ein.

(wa) Man war einmal stolz auf „seinen“ Bahnhof, und die Eisenbahn hat diesen Willen zur Repräsentation durchaus unterstützt. Manch alte Großstadtbahnhöfe glichen an Fassade, mit Statuen an den Wänden, Zierelementen an den Bahnsteigdächern, „Kathedralen“ der Technik. Selbst ein so bescheidener Landbahnhof wie Oberdachstetten trägt an den Stirnseiten der Bedachung am ehemaligen Hausbahnsteig ornamentierte, künstlerisch ausgesägte Verkleidungshölzer.

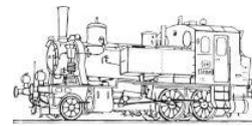
„Neue“ Kunst am Bahnhof ist häufig Graffiti – ausnahmsweise schön, in den meisten Fällen häßlich und juristisch immer eine Sachbeschädigung. Ein imposantes, wenngleich wohl nur von wenigen bewundertes Gegenbeispiel ist das Gemälde am vermauerten Westportal des stillgelegten alten Scheiteltunnels im Spessart, aus dem heraus scheinbar eine 01er auf den Wanderer zufährt.

Zwar sind Graffiti an Eisenbahnfahrzeugen ebenfalls ein Ärgernis, doch hat die frühere Deutsche Bundesbahn auch schon ausgemusterte Fahrzeuge ganz bewußt zur Bemalung, etwa durch Schulklassen, bereitgestellt.



Kunst am Objekt – die Werbeloks, hier die Taurus, die für Ludwig van Beethoven unterwegs ist.

2018 fuhr für einige Wochen ein Triebzug der BR 472 auf der Hamburger S- Bahn, der durch einen Graffiti- Künstler so bemalt war, als hätte man auf seiner Stirnfront die rote Farbe wie aus Papier abgerissen und das alte blau- beige Design wäre darunter zum Vorschein gekommen – echt hübsch und vor allem einfallreich! Nachgewiesen sind aus der DDR künstlerisch hochwertige Tenderbemalungen, z. B. in Form des Erfurter oder des Kölner Doms. Die „Kunstlok“ 291 034 von Rail- systems Gotha gastierte 2017 hier im Bahnhof Ansbach. Und sie war künstlerisch gestaltet nach dem Motto: „Sexy girl und harte Männer“ – gemalt von einem wahren Könnern.



Kaum zu glauben, daß es sich bei dieser Gestaltung am 472 060 der Hamburger S- Bahn um ein Graffito handelt.

Als Kunstmaler, die die Eisenbahn in ihren Gemälden zum Thema nehmen, seien etwa Baluschek und Kreibich genannt, aber auch der Münchner Eisenbahningenieur Hoecherl oder der deutsch-amerikanische Werbegrafiker Otto Kuhler, auf den auch die Schnauzenform vieler US- Dieselloks Eisenbahn im Film: Der allererste Kinofilm überhaupt zeigte 1895 in Cannes eine in den Bahnhof einfahrende Lokomotive. Die Szene war so gefilmt, daß die Zuschauer den Eindruck bekamen, die Lokomotive bewege sich mit Urgewalt genau auf sie zu. Eine Massenpanik war die Folge!

Nur die Titel einiger Filme, in denen die Eisenbahn eine wichtige Rolle spielt: „Doktor Schiwago“, „Bestie Mensch“ mit Jean Gabin, „Die Olsenbande stellt die Weichen“, „Mord im Orient- Expres“ und „The Tiffeld Thunderbolt“. In letztgenanntem wehrt sich eine englische Kleinstadt gegen die Stilllegung ihrer Nebenbahn, indem sie diese selbst weiterbetreiben will, wozu man eine Denkmallok („Lion“, Baujahr 1838, die älteste original erhaltene Dampflokomotive der Welt!) vom Sockel holt und wieder einsetzt.

Mitunter wurde in Filmen eisenbahnhistorisches Schindluder getrieben, etwa mit der deutschen Verfilmung von „Der General“, der im amerikanischen Bürgerkrieg spielt. Zum „General“ mutierte ein alter Dreikuppeler der Graz- Köflacher- Bahn vor altösterreichischen Wagen. Das tut weh! Gegenbeispiel: In „Schindlers Liste“ trugen die Güterwagen, in denen die Juden nach Auschwitz deportiert wurden, historisch korrekte Beschriftungen.

Zu „Eisenbahn in der Literatur“ hat 1993 unser damaliges Vereinsmitglied Michael Hechtel einen sehr beachtenswerten Vortrag gehalten – das Manuskript dazu liegt im Vereinsarchiv. Der Bogen der literarischen Werke spannt sich von Trivilliteratur á la Kosalik über Abenteuer- und Actionromane bis zu Fontanes „Brücke am Tay“.

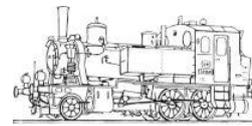
„Und der Zug, der in die Brücke tritt,
um die siebte Stund', der muß mit.
Tand, Tand, ist das Gebilde
von Menschenhand.“

Es gibt ein Buch „Vom Reiz der Eisenbahn“, einen 450- Seiten- Wälzer, der nicht weniger als 140 Kurzgeschichten, Erzählungen und Gedichte zum Thema Eisenbahn enthält.

Weniger bekannt ist die Eisenbahn in der Musik, sieht man einmal von der „Schwäbischen Eisenbahn“ ab oder vom „Chattanooga Choo Choo“. Letzteres Lied wurde mehrfach mit neuem Text versehen, z. B. durch Udo Lindenberg („Entschuldigen Sie, ist das der Sonderzug nach Pankow...“) oder von der Nürnberger „Franken- Band“:

„Hallo Sie, Moo, is des die Straßaboh af Färd noo? Na na gouda Fraa, die fohrt af Ziegelstaa...“
Vergleichbar mit der „Schwäbischen Eisenbahn“ ist das Lied von der Kahlgrundbahn, die vor Ort liebevoll als „Bembl“ bezeichnet wird:

„Ja unser Bembl Bembl Bembl Bembl Bembl, fährt allaweil den Kahlgrund noo und nuff, ja unser Bembl Bembl Bembl Bembl Bembl, wenn der in Schwung is, dann hält'n keener uff...“



Ralph Benatzky hat in seiner Operette „Im weißen Rössl“ der Salzkammergut- Lokalbahn ein musikalisches Denkmal gesetzt:

„Zwischen Salzburg und Bad Ischl, fährt a liabe klaane Eisenbahn, raucht a bissl, pfaucht a bissl, und dann taucht se wieder an...“

14. Juni: Die Eisenbahn im Bild

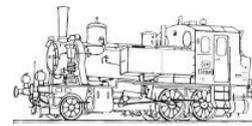
Der Programmpunkt kam einigermaßen kurzfristig zustande, mangels Alternativen, obwohl wir einen gemeinsamen Fotoabend im heimischen Bahnhof seit geraumer Zeit wieder im Programm haben. Erfreulicherweise trafen sich trotz der kurzen Terminfestsetzung 14 AEF'ler und Gäste und es stellte sich bald heraus, daß alle auch fotografieren wollten. Ob Handy oder Profikamera, heraus kam eine erkleckliche Zahl Bilder, von denen es einige hierher geschafft haben. Nachdem es gegen 22 Uhr finster geworden war, betrachteten sich die verbliebenen Unentwegten das Resultat des Abends und gingen kurz vor Mitternacht ihrer Wege. Fazit: Es hat sich gelohnt.



Mal abgesehen von der sehr verwirrenden Bahnsteigansage für den IC 2163 nach Nürnberg („...Zug fällt heute aus. Wir informieren Sie über Alternativen: IC 2993 nach Nürnberg, Abfahrt 19 Uhr 50 von Gleis 5...“ – also absolut nach Plan!) werden die BR 120 langsam aus dem Betriebsdienst verschwinden. Für Wolfgang Frank die Motivation, mit 120 108-6 eine der Pionierinnen der DAT (Drehstrom- Antriebstechnik) neben dem „Mops“ der RB nach Treuchtlingen abzulichten (Foto: Wolfgang Frank).



„Die Konkurrenz läßt sich fahren, aber die Bahn zeigt die Rücklichter bzw. Schlußsignale“. So in etwa könnte man die Szene beschreiben (Foto: Wolfgang Frank).



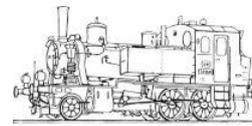
Fast schon im Stile einer ungefilterten „Ludmilla“ aus DR- Zeiten zeigte sich diese V100 DR- Bauart von Schienen- Güter- Logistik (SGL) wenig später (Foto: Wolfgang Frank).



Einfach mal auf Weitwinkel gestellt und die ganze Dramatik des Augenblicks im Bild festgehalten! (Foto: Christof Ehnes)



TRAXX 3 im Mastenwald, aber mit Vorfahrt vor der Konkurrenz (Foto: Martin Schneider)



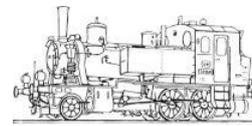
Lange nach dem IC 2993 als Ersatz für den ausgefallenen IC 2163 abgefahren war, kam diese IC2- Garnitur aus Richtung Stuttgart nach Nürnberg und es darf vermutet werden, daß es sich dabei um die ausgefallene Einheit handelte. Frank Augsburg erwischte den Zug bei der Einfahrt...



...und Martin Schneider bei der Ausfahrt.



Impressionistische Ansicht eines durchfahrenden Güterzuges (Foto: Frank Augsburg)



Blick aus dem Vereinsheim über Parkplatz und Gleisfeld, während über den Beamer die eben noch geschossenen Fotos liefen (Foto: Christof Ehnes).

28. Juni: „Bremsen ist lästig, aber notwendig“

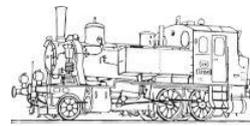


Ein zunächst normales Drehgestell der Bauart Görlitz III leicht, mit einer kleinen Besonderheit, die rechts im Vordergrund zu sehen ist: Es dürfte sich hierbei um die erste Bauform eines rein mechanisch wirkenden Gleitschutzes handeln. Die Funktion ist ungefähr so: Kommt es bei Voll- oder Schnellbremsungen im unteren Geschwindigkeitsbereich zu einem „Festpappen“ der Bremsklotzsohlen am Rad, wird über den Hebel (grüner Pfeil) das Entlüftungsventil (roter Pfeil) geöffnet. Das reduziert den Druck im Bremszylinder, und zwar genau so lange, bis die Bremsklotzsohlen vom Rad ablegen und die Ursache für diesen rein mechanischen Vorgang aufgehoben ist. Die ganze Konstruktion hat nur einen Haken: Eine Blockierung des Radsatzes verhindert sie nicht.
Fotografiert von Reinhold Fröhlich im Eisenbahnmuseum Bochum- Dahlhausen.

(fa) Zwischen den Hebelbremsen an den ersten Eisenbahnfahrzeugen bis hin zu kombinierten Druckluft- und dynamischen Bremsen mit elektronischem Gleitschutz an Fahrzeugen heutiger Generationen liegen über 170 Jahre Entwicklungsgeschichte. Dabei haben sich die Bremsen mit den Anforderungen aus dem Betrieb mitentwickelt. Als es darum ging, längere Züge rationell zu fahren, wurde der personalintensive Zugbetrieb mit Lokführer, Heizer und einer Anzahl an Bremsern zugunsten einer durchgehenden Zugbremse, die vom Triebfahrzeug aus zu bedienen war, aufgegeben.

Die Erfindung der durchgehenden, indirekt wirkenden und selbsttätigen Druckluftbremse als Zugbremse durch den Amerikaner George Westinghouse im Jahr 1879 stellt wohl den einschneidendsten Schritt in der Entwicklung der Bremstechnik dar. Zumindest nach dem Prinzip funktionieren Eisenbahnbremsen noch heute.

Der Druckluftbremse waren verschiedene andere Bauarten vorausgegangen, die, zugeschnitten auf bestimmte Bedingungen und Fahrzeuge, auch gut funktionierten. Das zeigt sich daran, daß die Heberlein- Seilbremse und die Körting- Saugluftbremse an Schmalspurfahrzeugen der DR der DDR



noch bis in die 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts im Einsatz waren. Für die Leistungsanforderungen an Vollbahnfahrzeugen waren sie allerdings schon lange nicht mehr tauglich.

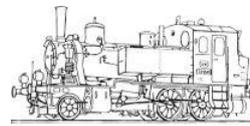
Viele der heute noch zutreffenden Merkmale der Druckluftbremse liegen in der Vergangenheit begründet – in den Jahren der ersten Druckluftbremse von George Westinghouse oder den ersten Weiterentwicklungen danach durch Knorr, Kunze, Hildebrand, Drolshammer, Bosiz u.v.m. In den Jahren um 1900 nahm die Druckluftbremse im wesentlichen die heutige Merkmalsgestalt an, zum Beispiel den Betriebsdruck von 5 bar in der Hauptluftleitung HL, einen Bremszylinderhöchstdruck von 3,6 bar bis weit in die 90er Jahre bei DB gang und gäbe (der heute bei 3,8 bar liegt) und die unterschiedlichen Füll- und Lösezeiten von G- und P- Bremse.

Man kann sich nun fragen, warum diese Parameter ausgerechnet so sind, wie sie sind? Man kann nur vermuten, daß ein HL- Druck von 5 bar mit den Möglichkeiten den Luftpumpen an damaligen Dampflokomotiven mit vertretbarem Aufwand zu realisieren waren. Man kann weiter vermuten, daß damals auch schon eine gewisse Sicherheit eingerechnet wurde und die Bremse möglichst nicht wegen Luftmangels versagen sollte. Also wurden Volumina der Hilfsluftbehälter und Bremszylinderdrücke bestimmt, die dem Rechnung trugen. Davon profitieren wir noch heute. Wie gesagt: ich vermute das alles, aber alles in allem sind Überlegungen solcher Art zulässig und weitestgehend schlüssig.



Zwei Bilder, zwei Seiten ein- und derselben Medaille: Es geht um Bahnlärm und die damit verbundene Einführung der Bremsklotzsohlen aus Verbundstoff. Als die Reibpaarung Bremsklotzsohle/ Rad noch Stahl/ Gußeisen war (linke Abbildung, links), war eine weitgehende Profilstabilität der Radlauffläche gewährleistet – allerdings auf Kosten einer Aufrauhung der Radlauffläche, was beim Abrollvorgang Lärm erzeugt. Die Theorie der Verbesserung ist auf der linken Abbildung rechts zu sehen: Bremsklotzsohlen aus Verbundstoffen rauhen die Radlaufflächen weit weniger auf als es die Gußsohlen tun. Die Praxis zeigt sich in der rechten Abbildung: Das Phänomen der Bildung eines „zweiten Spurkranzes“ war schon Mitte der 1990er Jahre bekannt, als Verbundstoffsohlen an Doppelstockwagen der Dresdener S- Bahn erprobt wurden. Der genaue Mechanismus dieser Verschleißerscheinung ist auch mehr als 20 Jahre danach nicht restlos erklärt. Man geht davon aus, daß hier mehrere Ursachen einwirken (Quelle: linke Abbildung Internet, rechte Abbildung – Foto: Michael Hammer an einer Lok Class 66, bearbeitet)

Wie ging es weiter? Natürlich hatten die Ingenieure und Techniker erkannt, daß die Bremsstellung P zwar höhere Fahrgeschwindigkeiten ermöglichte, trotzdem von der Ausnutzung des Haftreibungwertes Rad/ Schiene noch Reserven bestanden. Mit der Entwicklung der Hochleistungsbremse für GG-Klotzbremzen (damals immer noch die überwiegende Mehrheit der eingesetzten Reibpartner) und die Einführung zweier Druckstufen stellt nicht hoch genug einzuschätzende Leistung dar. Auch wenn die Hochleistungsbremzen damals noch nicht das Zeichen <R> trugen (für Rapid – das erst nach der Aufnahme ins Merkblatt 546 des UIC), sondern S (schnell und stark wirkend) und SS (sehr schnell und sehr stark wirkend), war eine Entwicklungsrichtung manifestiert: die Beibehaltung des Prinzips der Druckluftbremse und ihre immer umfangreichere Erweiterung bis in die heutige Zeit. Diese Entwicklungsrichtung sowie sehr frühe Ansätze internationaler Normung ermöglichten eine weitgehende bremstechnische Kompatibilität von Fahrzeugen unterschiedlicher Bahnverwaltungen, selbst wenn der Fahrzeugaustausch längst nicht heute gängige Dimensionen erreichte und die ge-



genwärtig beginnende Interoperabilität uns künftige Möglichkeiten internationalen Eisenbahnverkehrs erst erahnen läßt.

Es soll auch nicht vergessen werden, daß die Anpassung der Bremse an immer höhere Forderungen neue Probleme mit sich brachte, die wiederum gelöst werden mußten. Gedacht sei nur an die Problematik der Flachstellenbildung an Rädern, hervorgerufen durch Überbremsung – einhergehend mit noch nicht so tiefsitzenden Erkenntnissen um das Haftwertverhalten. Der Gleitschutz – später von der Autoindustrie als ABS neu aus dem Hut gezaubert – ist eine Erfindung der Bahn aus den 40er Jahren des vergangenen Jahrhunderts und somit ein alter Hut. Freilich leistete die Autoindustrie ihrerseits Vorarbeiten, als es um die Minimierung der Komponenten und deren „Elektronisierung“ ging, wovon die Bahn bzw. die Schienenfahrzeugindustrie wiederum profitierten. Es ergaben sich völlig neue Perspektiven, gedacht sei nur an die Möglichkeit, Radblockierungen bereits im Ansatz zu erkennen.

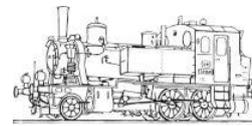


Einen Bremsvorgang einerseits und einen Entgleisungsvorgang andererseits in Beziehung zu setzen, mag verstörend erscheinen. Und doch kommen solche Koinzidenzen immer wieder vor, in den 1970er und 1980er Jahren noch öfter, heute kaum noch. Die Begründung der Tendenz liegt in der vermehrten Erforschung der Vorgänge in der Hauptluftleitung (HL), über die die Signalfortleitung und Energieversorgung der herkömmlichen Druckluftbremse erfolgt. Und vor allem geht es um lange Güterzüge von 700 m Länge und mehr. Und es zeigt sich, daß überlange Güterzüge ab ca. 900 Metern Länge mit den in Europa gewohnten Bremsregimes und den heute gewohnten Geschwindigkeiten nicht mehr fahrbar sind.

So einfach wie genial die Druckluftbremse auch erscheinen mag, sie hat Grenzen. Eine ist die Geschwindigkeit der Signalfortleitung mittels des Steuermediums Luft. Für die Beförderung noch schnellerer, schwerer oder/ und längerer Züge mußten auch unter dem Gesichtspunkt immer wieder auftretender Schäden an den Fahrzeugen durch längsdynamische Kräfte, neue Lösungen her. Alle Fahrzeuge im Zugverband weitgehend gleichzeitig abzubremsten wurde zuerst durch die Entwicklung der Schnellbremsbeschleuniger möglich, später durch die Einführung der elektropneumatischen Bremse (ep- Bremse). Wobei es sicher früher Überlegungen gab, die Bremse elektrisch zu steuern und pneumatisch arbeiten zu lassen. Bei der Linearen Wirbelstrombremse wurde das Patent auch Jahrzehnte vor der ersten Anwendung eingereicht.

Heute beschäftigen sich ganze Bibliotheken wissenschaftlicher Arbeiten allein mit dem Vorhaben, Eisenbahnzüge nicht nur auf 100 Meter genau, 50 oder 20 Meter genau zum Stehen zu bringen, sondern quasi auf den Zentimeter. Bei Metros funktioniert das und ist keine Utopie mehr! Warum dieses Ansinnen? Ganz einfach – es geht um Automatisierung. Das Institut für Verkehrstechnik der Uni Paderborn könnte dabei die Richtung weisen, wohin die Reise geht: Individualverkehr auf Schienen, Züge, die sich den Weg selber suchen. Was sich heute im Versuchsstadium befindet, kann die neue Generation von Lokomotiven bereits beeinflussen, wenn es nicht gar das Wesen der neuen Generation ausmacht. Bis zum TransRapid auf Schienen ist es dann doch noch ein weiter Weg. Oder vielleicht doch nicht? Von Seiten der Bremstechnik wird heute bereits klar, wie nahe wir dem Ziel des zentimetergenauen Anhaltens der Züge bereits sind.

Im heutigen Vortrag geht es darum, einige betriebliche Anforderungen – z.B. höhere Fahrgeschwindigkeiten, höhere Radsatzlasten, geringere Bremswege, begrenzte Gleislängen (das alles gegen-

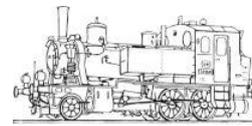


über dem Betrieb um 1900) – und die Anpassung der Bremse daran darzustellen. Es wird zeigen, über welche Größenordnungen wir sprechen und anschließend, welche Merkmale die Sicherheit der Eisenbahnbremse auszeichnen. Es werden Leistungsanforderungen und Leistungsgrenzen an die Bremse darlegen und im zweiten Teil erläutert, welche Detailprobleme sich bei scheinbar einfachen Anforderungen und Lösungsmöglichkeiten auftun. Das beginnt bei der Inkontinuität der Reibwerte und endet bei mehrgliedrigen Differentialgleichungssystemen zur Beschreibung der Vorgänge in der Hauptluftleitung noch lange nicht.

Abschließend wird der Versuch unternommen, der Bewertung der Bremsleistung etwas von ihrem Mythos des Undurchschaubaren zu nehmen. Allerdings bewegt man sich hierbei auf das dünne Eis der Vermutung, aus bester Absicht, denn mangels Definitionen können die Vermutungen nicht abgeglichen werden. Ich versuche es dennoch.

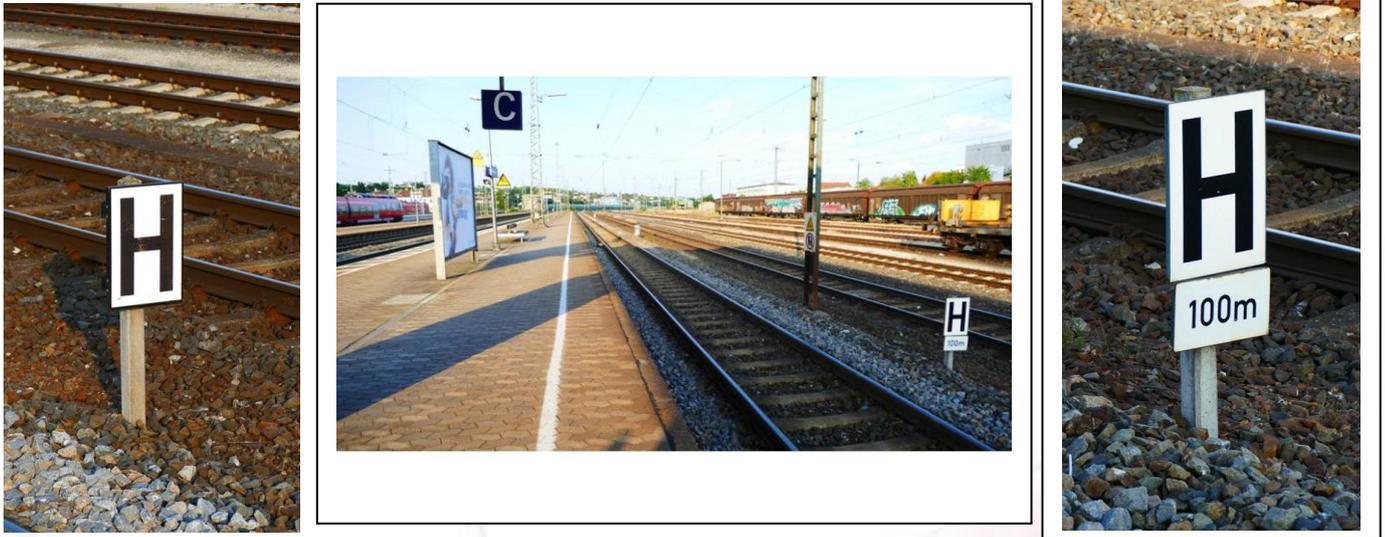
Letzte Meldung: Erstes Belegexemplar des Kalenders 2020 ist fertig!





STRECKENBEGEHUNG

Signal Ne 5: Haltetafel (H- Tafel)



H- Tafel in drei Teilen. Links: H- Tafel ohne Zusatz, wie sie z. B. an Gleis 5 im Bahnhof Ansbach nahe des Ausfahrsignals steht. Ohne weitere H- Tafeln mit Längenangaben (s. nachfolgend) müßte jeder planmäßig haltende Reisezug mit der Zugspitze an dem Signal zum Stehen kommen – unabhängig von der Zuglänge und unabhängig davon, wie kundenunfreundlich der Aufenthalt der wartenden Fahrgäste außerhalb der Bahnsteigbedachung oder wie weit der zurückzulegende Weg vom bedachten Bereich des Bahnsteigs hin zum Zug wäre. Mitte: Für verschiedene Zuglängen sind mehrere (hier drei) H- Tafeln aufgestellt. Rechts: Vor dieser H- Tafel halten nur Züge mit maximal 100 Metern Länge.

Die Haltetafel oder H- Tafel besteht aus einer hochkant stehenden, rechteckigen, weißen Scheibe mit schwarzem H oder aus einer schwarzen Scheibe mit weißem H.

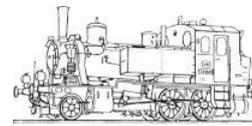
Die H- Tafel kennzeichnet den gewöhnlichen Halteplatz der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen. Ohne Zusatzinformation ist das Signal für alle planmäßig haltenden Reisezüge gültig. Ist die Haltetafel hinter dem Bahnsteig aufgestellt, hat ein Reisezug so zu halten, dass der erste Wagen des Zuges nicht über den Bahnsteig hinaus steht. Wo das Halten der Züge auf die Zuglänge abgestimmt werden soll, können Haltetafeln durch Zusatzschilder mit entsprechender Längenangabe ergänzt sein. Es können auch andere Unterscheidungen, z. B. nach Triebfahrzeugbaureihe und –anzahl – z. B.: 2 x BR 442 oder 4 x BR 612. In diesem Fall ist an der Haltetafel anzuhalten, an der die angegebene Länge gleich oder erstmals größer als die Zuglänge ist spätestens an der Haltetafel ohne Zusatzschild.

Die Haltetafel ist regulär rechts vom jeweiligen Gleis angeordnet und kann hoch oder tief stehen. Das Signal kann abweichend von den geltenden Regeln aufgestellt sein, z. B. links vom zugehörigen Gleis, oder auch links oder rechts vom zugehörigen Gleis an der Bahnsteigbedachung angebracht sein. Diese Abweichungen werden nicht gesondert bekannt gegeben. Bei Unklarheiten über die Zugehörigkeit zu einem bestimmten Gleis wird die H- Tafel jeweils mit Zuordnungstafeln (So 20 ) versehen.

Auf Bahnhöfen ohne Ausfahrsignal haben haltende Züge (auch Güterzüge) an der Haltetafel zu halten. Reisezüge haben jedoch am Bahnsteig zu halten, auch wenn am Bahnsteig keine Haltetafel aufgestellt ist. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen darf eine andere Haltetafel bestimmen, die nicht der Zuglänge entspricht, sofern sich bei besetzen Reisezügen alle Einstiegstüren am Bahnsteig befinden.

Bedarfshalt: Durch eine hochstehende, schwarze Rechteckscheibe mit weiß blinkendem "H" kann die Anforderung eines Bedarfshaltes angezeigt werden.

Die H- Tafel ist im Regelfall rückstrahlend. Sie ist beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.



WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS EREIGNETE

Neue Flughafen-Bahn zum Terminal 3 in Frankfurt- Flughafen geplant

Das bestehende Passagier- Transport- System am Frankfurter Flughafen soll erweitert werden um eine Linie, die es den Fluggästen ermöglicht, unkompliziert und komfortabel zwischen den bestehenden Terminals und dem neuen, südlich von den Parallel-Runways gelegenen Terminal 3 zu pendeln. Dafür sollen bis 2023 zwei neue Beton-Trassen mit drei Bahnhöfen entstehen.



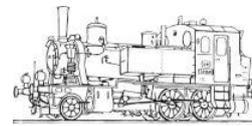
Große Scheiben für einen weiten Blick aufs Flughafengeschehen: Die neuen "Airval"-Kabinenzüge (Quelle: ©Fraport, veröffentlicht auf airliners.de)

Die neue Linie startet in Hochlage am Fernbahnhof des Frankfurter Flughafens und wird nach einer 90-Grad-Kurve mit der bestehenden Skyline-Bahn zunächst am Terminal 2 verknüpft. Von dort geht es ohne Halt entlang der Autobahn A5 und zum Teil ebenerdig in einer Senke an den Schwellen der beiden Parallel-Landebahnen 25 C/L entlang zum dritten Haltepunkt, dem einzigen am neuen Terminal 3. Die gesamte Linie ist 5,6 Kilometer lang und soll von den Fahrzeugen in acht Minuten zurückgelegt werden.

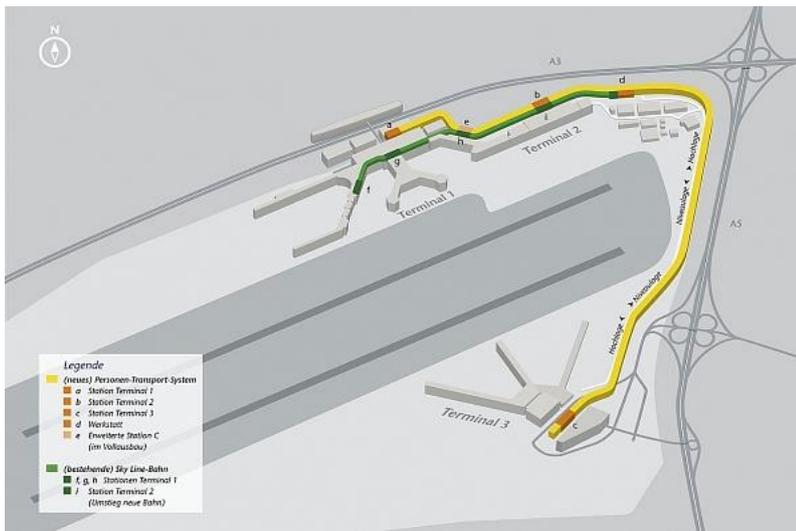
Zum Einsatz kommt ein von Hersteller Siemens "Airval" genanntes, fahrerloses PTS, das wie die in Frankfurt bestehende Skyline-Bahn gummibereit auf Beton-Bahnen unterwegs ist. Die beiden Kabinen der neuen Züge sollen - wie auch schon die der bestehenden Skyline-Bahn - in Schengen- und Non-Schengen-Umsteiger aufgeteilt werden.

Siemens hat gehörige Erfahrung mit solch gummibereit und spurgeführten Fahrzeugen. Von 2004 bis 2014 stattete die Verkehrssparte des Konzerns insgesamt 14 Verkehrsbetriebe in aller Welt mit über 300 Einheiten aus. Das System nannte sich VAL – Vehicule automatique legere, also leichtes automatisches Fahrzeug, mal ganz frei übersetzt. Die Siemens- Fahrzeuge gehen dabei auf eine Entwicklung des französischen Konzerns MATRA zurück, der die VAL- Fahrzeuge bereits zu Beginn der 1980er Jahre für die innerstädtischen Verkehre der Städte Rennes und Toulouse sowie für den Flughafen Charles de Gaulle (Roissy) lieferte. Die Fahrzeuge gab es je nach Bedarf in den Breiten von 2,06 Metern oder 2,65 Metern. Neuerliche Siemens- Kunden waren neben den Genannten die Olympiastadt Turin

Während die bestehende Bahn auf die Beförderung von Transit-Passagieren ausgerichtet ist, soll die neue Bahn zum Terminal 3 vor allem Fluggäste transportieren, die ihre Reise in Frankfurt beginnen oder beenden. Außerdem ist die neue Bahn schneller und hat deutlich größere Kapazitäten. Jeweils zwei der bis zu 80 km/h schnellen Fahrzeuge bilden laut Hersteller-Angaben ein "married pair", ein festes Paar, von denen in Frankfurt zunächst zwölf Einheiten die Strecke rund um die Uhr befahren sollen. Die Zugpaare können zudem zu Vierer- oder Sechserpaaren gekuppelt werden.



Die Taktfolge in Frankfurt soll zwei Minuten betragen, kann jedoch erhöht werden. In Spitzenzeiten sollen so bis zu 4.000 Passagiere pro Stunde pro Richtung befördert werden.



Ein Lageplan des neuen PTS. Die grüne Linie ist die Bestandsstrecke zwischen den Terminals 1 und 2 sowie dem Abfertigungsgebäude. Die gelbe Linie ist die neue mit Anbindung zu den Flughafen- Bahnhöfen der DB hin zum Terminal 3 mit Verknüpfung am Terminal 2. (Quelle: Foto ©Fraport, veröffentlicht auf „airliners.de“)

Eine ebenfalls diskutierte Verlängerung der seit 25 Jahren aktiven Zwei-Kabine-Züge, hätte laut Fraport Kapazitätsprobleme verursacht und den Regional- und Fernbahnhof nicht so direkt anschließen können. Zupass kommt den Planern bei der Schaffung einer unkomplizierten Umsteige-Verbindung zwischen den alten und neuen Kabinen-Bahnen, dass der bestehende Skyline-Bahnhof im Terminal 2 bereits für die Aufnahme zweier weiterer Beton-Trassen ausgelegt wurde. Später soll auch noch ein Verbindungsmodul am Flugsteig C einen Übergang im Bereich des Terminal 1 ermöglichen. Der Bereich zwischen Fernbahnhof und Terminal 1 wird beim Bau des Endbahnhofs des neuen PTS inklusive Verbindungsgängen in die umliegenden Gebäude weitgehend überdacht, was den Bau bei laufendem Betrieb laut Fraport anspruchsvoll macht.

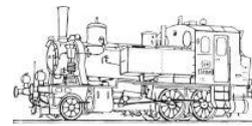
Eine Bietergemeinschaft aus Siemens, Max Bögl und Keolis hatte die Ausschreibung für das Großprojekt am Frankfurter Flughafen gewonnen. Dazu gehören der Bau eines Teils der Infrastruktur und die Lieferung der neuen Fahrzeuge inklusive der Betriebsführung für mindestens fünf Jahre. Die Siemens Mobility-Abteilung baut derzeit ein weitgehend baugleiches System am Flughafen Bangkok (Quelle: „airliners.de“ vom 6.5.2019)

VPI und NEE nehmen Steigerung des Schienengüterverkehrs selbst in die Hand

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. (NEE) prüft, ob aus Perspektive des Eisenbahnsystems (Infrastruktur und angebotsseitig) eine erhebliche Steigerung des Schienengüterverkehrs in den nächsten 15 Jahren gelingen kann. Dabei soll als Prämisse bis zum Jahr 2035 der Marktanteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr von heute (2017) 18,61 auf 35% nahezu verdoppelt werden. Ein ambitioniertes Ziel, nachdem dieser seit der Bahnreform in den vergangenen Jahren um die 17/18 % stagniert (bei allerdings erheblich gestiegenen absoluten Transportvolumina).

Bahn untersucht fragwürdige Beraterverträge

Bei der Deutschen Bahn gab es möglicherweise rechtswidrige Beraterverträge mit früheren Vorständen. Mehr als 20 zwischen 2010 und 2018 geschlossene Verträge mit früheren Managern des Konzerns würden geprüft. Das Staatsunternehmen bestätigte den Fall per Pressemitteilung, ohne allerdings Namen zu nennen: Man untersuche Auffälligkeiten im Zusammenhang mit den Verträ-



gen. Aufsichtsratsvorsitzender Odenwald ließ mitteilen, den Sachverhalt vollständig und ohne Ansehen der Person aufklären zu wollen.

Viele dieser Verträge wurden offenbar ohne Genehmigung des Aufsichtsrats geschlossen, obwohl dies in der Regel der Fall sein müsste. Die Verträge seien "schwebend unwirksam". Bereits gezahlte Summen müssten möglicherweise zurückgezahlt werden.

Die Deutsche Bahn hat kurzfristig den kompletten Aufsichtsrat "aus gegebenem Anlass" zu einer Telefonkonferenz einberufen. Das Gremium sollte sich in einer Sondersitzung nach Pfingsten mit dem Fall befassen. Der Bundesrechnungshof ist ebenfalls eingeschaltet.

Der Fall trifft die Deutsche Bahn in einer schwierigen Phase. Das Unternehmen ist finanziell angeschlagen und steht wegen mangelnder Pünktlichkeit im Fernverkehr und fehlender Zuverlässigkeit im Güterverkehr unter Druck. Ende Juni wollte sich der Konzernaufsichtsrat deswegen in einer Strategiesitzung eigentlich mit der Zukunft des Unternehmens und dessen milliardenstarker Finanzlücke befassen (*Quelle: SPON Donnerstag, 06.06.2019, stark gekürzt*)

60 Meter hohes "Eingangstor zur Stadt"

Eng und unscheinbar: Das 1957 eröffnete Hauptbahnhof-Gebäude soll abgerissen werden. Ein riesiger Neubau an selber Stelle könnte ein markantes Zeichen setzen. Vor allem, dass der Hauptbahnhof ziemlich weit draußen liegt. Bis zum Rathaus sind es fast zweieinhalb Kilometer. Das ist für eine Zentralstation wirklich ungewöhnlich, zumal in einer Großstadt; vor dem DK-Verlagshaus am Brückenkopf trifft man ab und zu Fußgänger mit Gepäck, die vor Reiseantritt von der arg dezentralen Lage des Ingolstädter Hauptbahnhofs vermutlich nichts wussten, und leicht genervt fragen: "Wie weit ist es noch bis zur Innenstadt?"

Dieses Ingolstädter Spezifikum ist historisch zu erklären. Es lag auch an der Entwicklung der Garnisonsstadt, dass der am 1. Juni 1874 eröffnete (und 1945 zerstörte) geräumig-prachtvolle Central-Bahnhof im Süden zum Hauptbahnhof avancierte, und nicht der altstadtnahe Local-Bahnhof (heute der Bahnhof Ingolstadt Nord). Im neuen Hauptbahnhof - in Betrieb genommen 1957 - erinnert wenig bis nichts an die Stättlichkeit des Vorgängerbaus; das soll sich jetzt aber ändern. Die Stadt, die Deutsche Bahn und der Investor Ferdinand Fäth (Aschaffenburg) planen einen Bahnhofsneubau.

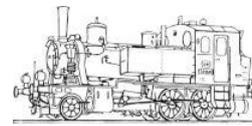
Es soll hoch hinaus gehen: 60 Meter - fast so hoch wie die Türme des Liebfrauenmünsters. Auf maximal 20000 Quadratmetern Grundfläche ragen dann 14 Etagen für Einzelhandel und Büros (privatwirtschaftliche und vielleicht auch behördliche) sowie möglicherweise Hotelzimmer über den Bahnsteigen auf. Der Hochhausturm wird den Plänen zufolge auf einen zweigeschossigen Sockelbau gesetzt, der alles beherbergt, was ein Großstadtbahnhof braucht: ein Reisezentrum, einen Wartebereich mit Gastronomie sowie Läden für Einzelhandel und Reisebedarf.

Im zweiten Stock werden das Bahnhofsmanagement, Mitarbeiter der Bahnverwaltung und die Bundespolizei einziehen. In der dritten Etage liegt der Übergangsbereich zum Hochhausturm "mit Zugangsmöglichkeiten zum begrünten Flachdach des Sockelbaus". Eine Freitreppe und eine barrierefreie Rampe verbinden den Bahnhof mit der Elisabeth- und der Bahnhofstraße. Im Inneren der Station sei nach derzeitigem Planungsstand keine Treppe zu den Gleisen erforderlich. Eine Tiefgarage wird der neue Hauptbahnhof allerdings nicht bekommen, weil im Untergrund der atomwaffensichere Leitstellenbunker der Bahn liegt, der erhalten bleibt.

Eines Tages, wenn die Züge in eine attraktive, geräumige Station im Schatten eines 60 Meter hohen Turms einfahren, könnte der Ingolstädter Hauptbahnhof wesentlich markanter ins Bewusstsein der Reisenden treten. Dann, so steht zu hoffen, dürfte sich auch eine Information herumsprechen, die sehr wichtig sein kann: "Obacht! Anders als in Großstädten üblich, liegt der Ingolstädter Hauptbahnhof ganz weit draußen." (*Quelle: „Donaukurier“, 6. Mai*)

Ausbau Hallstadt - Breitengüßbach

Der Bauabschnitt Hallstadt-Breitengüßbach ist Teil der Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld (VDE 8.1). Auf dem fünf Kilometer langen Planungsabschnitt wird die bestehende zweigleisige, elektrifizierte Strecke auf vier Gleise erweitert. Auf zwei Gleisen werden Geschwindigkeiten bis 230 km/h



möglich sein. Die beiden anderen Gleise sind für 160 km/h ausgelegt und werden weiterhin für den Regional-, S-Bahn- und Güterverkehr genutzt.

Für all diese Projekte werden Flächen benötigt. Der Flächenbedarf von Bahnstrecken liegt übrigens bei einem Drittel einer Autobahn. In den zwei Gemeindebereichen werden an wenigen Stellen unvermeidbare Eingriffe in Privat- und Gewerbegrundstücke sowie der Abbruch von Wohngebäuden, Nebengebäuden und gewerblich genutzten Gebäuden nötig sein. Der viergleisige Ausbau der Bahnanlagen benötigt eine minimale Verbreiterung – der Anbau erfolgt auf der Westseite rechts der Bahn.

Zahlen und Fakten:

Bauabschnittslänge	5 km
Geschwindigkeit auf Bestandsstrecke (Strecke 5900)	bis 160 km/h
Geschwindigkeit auf Ausbaustrecke (Strecke 5919)	bis 230 km/h
Eisenbahnbrücken	2
Haltepunkt Hallstadt	Umbau Mittelbahnsteig mit Aufzug
Schallschutzwände und -wälle entlang der Strecke	5 km
Elektronisches Stellwerk (ESTW-A)	1

(Quelle: Aus dem Internetauftritt der DB AG zum VDE- Projekt 8.1)

25. Mai: Der Linienstern Mühldorf feierte sein 25-jähriges Jubiläum

Am Samstag, 28. Mai 1994, wurde der Linienstern Mühldorf ins Leben gerufen und bis heute stets das Angebot ausgeweitet, sodass mittlerweile auf fast allen Strecken der Südostbayernbahn ein Stundentakt angeboten wird.

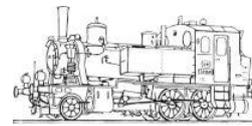
Zur Feier des Jubiläums veranstalteten Mühldorf, DB Regio Bayern und DB am Samstag, den 25. Mai 2019, ein Bahnhofsfest, bei dem zwischen 10.30 Uhr und 16.30 Uhr auf allen von Mühldorf aus zu bedienenden Linienästen historische DB- Garnituren eingesetzt wurden. Diese waren:

- Zug 1: 212 084 mit 2x B4yg der DBK Historische Bahn aus Crailsheim
- Zug 2: 212 372 mit 2x Bm aus dem DB Museum Koblenz (Mühldorf – Burghausen, allerdings war die Zuglok BR 218 aus Gotha)
- Zug 3: 218 460 (Westfrankenbahn) mit 2x Bn+1x ABn der DBK Historischen Bahn und einer weiteren SOB 218 (Mühldorf – Hörpolding)
- Zug 4: VT98 - 4 teilig der Passauer Eisenbahnfreunde (Mühldorf – Landshut)
- Zug 5: mintgrüner 628 der Westfrankenbahn
- Zug 6: VT26 der Chiemgauer Lokalbahn

Daneben gab es zahlreiche Begleitveranstaltungen:

- Verlosung: Hauptgewinn war ein Wochenende in Bochum (Bahnfahrt, Hotel und Musical)
- Stellwerksbesichtigungen
- Vorstellung verschiedener Ausbildungsberufe, Dualer Studiengänge sowie Quereinstiegs-möglichkeiten
- Abwechslungsreiche Infostände von DB-Partnern
- Kindereisenbahn und Kinderkarussell
- Kostenlose Jugend BahnCard 25
- Leckere Schmankerl und Getränke
- 75 Prozent Fahrpreisermäßigung" für Erwachsene im Liniennetz der Südostbayernbahn*

* Erwachsene lösen am Fahrkartenautomat, im Reisezentrum oder online eine Kinderfahrkarte für die einfache Fahrt. Diese ist nur am 25. Mai 2019 in den Zügen der Südostbayernbahn im Streckennetz für eine Hin- und Rückfahrt auf der jeweiligen Strecke gültig. Eigene Kinder fahren bis



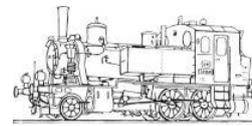
einschließlich 14 Jahre kostenlos mit. Dieses Angebot ist nur in der 2. Klasse gültig. Nicht kombinierbar mit weiteren Aktionen und Rabatten (wie z.B. Bahn-Card). Normale Fahrkarten wurden in den historischen, aber laut Fahrplan verkehrenden Zügen anerkannt.



Im Bahnhof Mühldorf haben sich die Garnituren von und nach Burghausen und von und nach Hörpolding aufgestellt.



Mitreise in dem Zug nach Burghausen.



WOANDERS GELESEN

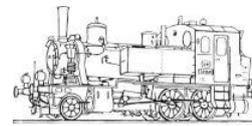
Bahnfahren hält jung!

Selbst- und Fremdwahrnehmung klaffen gern mal auseinander. Aber selten schienen sie so weit zu klaffen wie am Dienstag in einem ICE, der von Karlsruhe nach Mannheim fuhr. Ein 69-jähriger Deutscher hatte sich im Rahmen einer Fahrscheinkontrolle in einem ICE von Karlsruhe nach Mannheim als 23-jähriger Iraker ausgegeben. Und bestand hartnäckig auf Alter und Nationalität. Das berichtete der „Mannheimer Morgen“.

Der Mann hatte keinen Fahrschein. Dafür präsentierte er dem Bahnpersonal den Gabelstaplerführerschein eines Mannes aus dem Irak. Daraufhin wurde die Polizei zum Mannheimer Hauptbahnhof bestellt. Auch gegenüber den Polizisten beharrte der Befragte auf die sichtlich falsche Herkunft und das offenkundig zu niedrig angesetzte Alter.

Eine Überprüfung der Fingerabdrücke des Mannes ergab, dass der 69-jährige Deutsche von den Staatsanwaltschaften Bremen, Bonn und Düsseldorf wegen besonders schweren Fällen des Diebstahls, einfachen Diebstahls und Beförderungserschleichung gesucht wurde.

Der Pseudoiraker bekommt nun eine Anzeige: Bei einer Durchsuchung fand man ein Portemonnaie mit persönlichen Papieren des 23-jährigen Irakers. Nach ersten Erkenntnissen hatte dieser die Brieftasche in einer Regionalbahn verloren und bekommt sie nun zurück. Der Pseudoiraker im Seniorenalter bekommt dagegen eine Anzeige wegen Missbrauchs von Ausweispapieren, Betrugs, Unterschlagung und Beförderungserschleichung. (Quelle: Leipziger Volkszeitung vom 19. Juni)



KURZ NOTIERT

Erste Konsequenzen aus dem Unfall auf der Großen Belt- Brücke: Nach dem tragischen Eisenbahnunfall auf der Großen Belt- Brücke am 2. Januar hat das Joint Network Secretariat (JNS) den Europäischen Aktionsplan mit kurzfristigen Risikominderungsmaßnahmen für den Einsatz von Taschenwagen herausgegeben. Die Zwischenergebnisse der National Investigation Body (NIB – *Anm. FA:* in Deutschland ist das die Bundes- Eisenbahnunfall- Untersuchungsstelle BEU) von Dänemark zeigen, dass Sattelanhänger möglicherweise nicht ausreichend gegen Bewegung gesichert sind, wenn sie auf Taschenwagen transportiert werden. Insbesondere der Mechanismus, der die Verriegelung des Achsschenkelbolzens in der Anhängerkupplung (Typ FW6170) der Taschenwagen gewährleistet, wurde mehrmals entriegelt. Anschließend hat die NIB einen entsprechenden Sicherheitshinweis (*Anm. FA:* gemeint ist hier ein „Sicherheitsalarm“, der bestimmte Überwachungsmaßnahmen nach sich zieht, s. auch nachfolgende Anstriche) ausgegeben. Diese zielt darauf ab, folgendes sicherzustellen:

- angemessene Wartung der Anhängerkupplung und insbesondere des Mechanismus zur Verriegelung des Achsschenkelbolzens;
- korrekte Positionierung der Sattelanhänger auf dem Taschenwagen für die gesamte Dauer der Fahrt; und
- die vertikale Verriegelung des Sattelzapfens.

(Quelle: Mitteilung der ERA vom 04. Mai 2019, stark gekürzt)

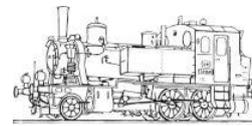
Die Bahn plant mehr ICE-Verbindungen von Augsburg nach Berlin: Die Bahn plant ab dem Fahrplanwechsel im Dezember zwischen Augsburg und Berlin mit täglich sechs statt bisher vier Verbindungen ohne Umsteigen. In umgekehrter Richtung sollen es sogar sieben sein. Gut fünf Stunden dauert die Fahrt über Nürnberg und Erfurt. Zudem wird es zwei weitere Verbindungen geben, die trotz Umsteigen in Nürnberg genauso schnell sind. Damit steht in der Regel ein Zwei-Stunden-Takt zwischen Augsburg und Nürnberg zur Verfügung. Mit dem neuen Fahrplan soll auch der letzte durchgehende ICE von Augsburg nach Hamburg über Würzburg und Hannover wegfallen. Als Ersatz verspricht die Bahn dafür, fünf statt vier schnelle Verbindungen mit einer Reisezeit von 5:45 Stunden mit Umsteigen in Nürnberg (Quelle: „Augsburger Allgemeine“ vom 6. Mai 2019, gekürzt).

Bahn will zwischen Hamburg und Berlin Halbstundentakt einführen: Auf der Strecke zwischen Hamburg und Berlin sollen ab Dezember 2020 doppelt so oft Züge verkehren wie bisher. Statt einer stündlichen Abfahrt wird es dann einen Halbstundentakt geben. Durch die Aufstockung könne die Bahn rund 20 Prozent mehr Passagiere auf der Strecke befördern. Hamburg-Berlin ist eine der wichtigsten Pendlerstrecken des Landes. An der Fahrzeit von 1 Stunde und 40 Minuten würde sich nichts ändern (Quelle: SPON vom 7. Mai).

Erste neue U-Bahn in Nürnberg eingetroffen: Die U-Bahn des neuen Typs G1 von Siemens wurde am Freitag, den 3. Mai 2019, angeliefert und steht nun in einer Halle in Langwasser. Schon Ende des Jahres könnte es mit dem Fahrgastbetrieb losgehen.

Sie ist 76 Meter lang, viergliedrig und schon bald in Nürnberg im Einsatz: Die neue U-Bahn, die das Siemens-Werk aus Wien in der ersten Maiwoche in die Noris lieferte. Der Zug wurde auf Bahngleisen vom Werk bis nach Nürnberg-Langwasser gebracht. Breitere Türen, mehr Plätze, kostenloses WLAN: Die Zukunft der Nürnberger U-Bahnlinie U1 sieht man dieser Tage in Wien. Insgesamt 34 Züge hat die VAG bestellt, sie kosten mehr als 260 Millionen Euro. Zwei von ihnen sind schon seit Ende Januar 2019 im Siemens-Testcenter in Wegberg-Wildenrath nahe der niederländischen Grenze. Die eigentliche Inbetriebnahme, Abnahme und Zulassung kann aber erst bei der VAG erfolgen. Bereits um den Jahreswechsel sollen die neuen Züge in den Fahrgastbetrieb gehen. Die Bestellung aus dem Siemens-Mobility-Werk ist als Investition in die Zukunft zu sehen: Die VAG rechnet mit weiter steigenden Fahrgastzahlen. (Quelle: Nordbayern, 8. Mai 2019).

EBA und ERA vereinbaren Kooperation: Im Rahmen des 4. Eisenbahnpaketes wird die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) Fahrzeuggenehmigungen und Fahrzeugtypgenehmigungen erteilen und einheitliche Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen ausstellen. Dabei wird die ERA mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zusammenarbeiten. Das EBA prüft in beiden Fällen, ob die relevanten nationalen Vorschriften eingehalten sind; die ERA kontrolliert, ob die europäischen Anforderungen erfüllt sind. Bei Bedarf kann sich die ERA allerdings auch bei die-



ser Prüfung von einem Pool von Experten der nationalen Sicherheitsbehörden unterstützen lassen. Über ihre künftige Zusammenarbeit haben ERA-Exekutivdirektor Dr. Josef Doppelbauer und EBA-Präsident Gerald Hörster am 9. April 2019 in Frankfurt / Main eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Sie regelt unter anderem Aufgaben und Haftung der Vertragspartner und legt Fristen und Gebühren fest (Quelle: EBA Fachmitteilung vom 09. Mai).

SKODAs NIM- Express kommt später: Mit fast dreijähriger Verspätung gehen die neuen Regio-Fahrzeuge des tschechischen Herstellers Škoda auf Strecke. Die Züge sind bis zu 200 Kilometer pro Stunde schnell und schaffen die Prestigestrecke Nürnberg-München in 1.45 Stunden. Der München-Nürnberg-Express will außerdem mit neuen Garnituren punkten und bietet zudem 676 statt der bisherigen 413 Plätze.

Güterwagenzulassung – Übergang der Zulassungsentscheidung auf die ERA: Ab dem 16. Juni 2019 ist die Agentur der Europäischen Union für Eisenbahnen (ERA) für die Erteilung eisenbahnrechtlicher Zulassungen für Güterwagen zuständig, soweit diese die Bedingungen nach Kapitel 7.1.2 der TSI Güterwagen erfüllen. Antragsteller, die ihre Güterwagen nach dem derzeit noch gültigen Zulassungsregime durch das EBA genehmigen lassen möchten, werden aufgefordert, die vollständigen Anträge bis spätestens zum 16. Mai 2019 einzureichen. Für Anträge, die nach diesem Datum beim EBA eingehen, kann die vollständige Bearbeitung bis zum Stichtag 16. Juni 2019 mit Blick auf die Bearbeitungsfristen nach § 11 Abs. 2 der EIGV (4 + 12 Wochen) nicht mehr gewährleistet werden. Soweit Anträge nach diesem Datum eingehen, werden der Antragsteller und die ERA hierüber in Kenntnis gesetzt. Das EBA wird die ERA über den jeweiligen Bearbeitungsstand informieren (Quelle: Fachmitteilung des EBA vom 14. Mai 2019).

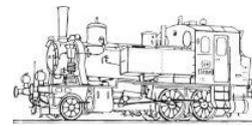
Rangierunfall in Donauwörth: Am Dienstag den 14. Mai 2019 kam es im Bahnhof Donauwörth, um etwa 15:30 Uhr zu einem Rangierunfall mit einem kompletten Zugverband aus drei ET 463 (vom Typ Mireo) im südlichen Bahnhofsbereich. Während der Einfahrt in den, im Bahnhof gelegenen Güterbahnhof, hatte der Zugverband, bisher aus noch ungeklärten Gründen die Oberleitung heruntergerissen, sodass etwa 60 Minuten später, um ca. 16:30 Uhr, ein Turmtriebwagen (Baureihe 711) der DB Netz AG anrücken musste. Die Aufräumarbeiten hatten noch die ganze Nacht andauert, hierdurch kam es zu zahlreichen Ausfällen von Zügen und auch Umleitungen der Fernverkehrszüge durch das Altmühltal. Bis Betriebsschluss war ein Busnotverkehr eingerichtet. Um etwa 19:00 Uhr erreichten zwei Dieselloks der Baureihe 363 mit einem Güterwagen den Donauwörther Bahnhof, um den Zugverband aus dem Bahnhofsvorfeld zu schleppen, um den Zugverkehr in Richtung Augsburg Hbf / Ingolstadt Hbf wieder aufnehmen zu können. Ab ca. 19:30 Uhr konnte der durchgehende Zugbetrieb zwischen Donauwörth und Augsburg wieder aufgenommen werden (Quelle: „Donaukurier vom 15. Mai 2019).

Gute Nachrichten für die Fahrgäste der Nürnberger S-Bahn-Linie 1: Freistaat und Deutsche Bahn haben den Finanzierungsvertrag für die „Interimslösung“ abgeschlossen. Damit hat der Freistaat Bayern die finanziellen Voraussetzungen geschaffen, um den Einbau von sieben Weichen und zusätzlichen Signalen im Bereich Fürth-Unterfarnbach durch die Deutsche Bahn zu ermöglichen. Künftig können auf der Strecke Nürnberg – Erlangen drei S-Bahnen pro Stunde und Richtung verkehren. Bislang erlaubt die bestehende Infrastruktur nur zwei S-Bahnen. Durch die zusätzliche Infrastruktur kann vor allem den zahlreichen Pendlern zwischen Nürnberg und Erlangen ein deutlich verbessertes S-Bahn-Angebot zur Verfügung gestellt werden. Die Deutsche Bahn will die Baumaßnahmen, die den bereits fertiggestellten Fürther Bogen an die Bestandstrasse anbinden, bis Dezember 2022 abgeschlossen haben.

Der Streckenabschnitt Nürnberg – Erlangen besitzt das höchste Fahrgastaufkommen im gesamten Nürnberger S-Bahn-Netz. Da der vorgesehene Verschwenk der S-Bahn-Gleise bei Fürth aufgrund fehlenden Baurechts bislang nicht realisiert werden konnte, hat der Freistaat Bayern frühzeitig diese Sofortmaßnahme initiiert, um Abhilfe zu schaffen. Für die Fahrgäste auf der S-Bahn-Strecke zwischen Nürnberg und Erlangen geht damit eine deutliche Verbesserung einher.

Dr. Rüdiger Grube neuer Aufsichtsrats- Vorsitzender bei Bombardier: xxx

Fahrzeuge für Go- Ahead vom EBA zugelassen: Go-Ahead hat für den Betrieb der Lose 2 (Rems-Fils) und 3 (Franken-Enz) der Stuttgarter Netze (Netz 1) zunächst insgesamt 45 Fahrzeuge bei Stadler Pankow bestellt. Nachträglich wurde die Fahrzeugbestellung auf Wunsch des Landes Baden-Württemberg um zehn weitere Fahrzeuge erhöht. Für das Los 2 sind drei- und fünfteilige Triebzüge vorgesehen, im Los 3 werden vier- und sechsteilige Triebzüge eingesetzt, die zusätzlich für



den Einsatz auf der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart mit dem Zugbeeinflussungssystem LZB ausgestattet sind. Stadler Pankow als Fahrzeug- Hersteller teilte am 20. Mai mit, die Inbetriebnahmegenehmigung nach der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) für die drei- und vierteiligen Triebzüge des Typs Flirt 3 durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erhalten zu haben. Die Zulassung der fünf- und sechsteiligen Triebzüge erfolgte zwei Wochen später (*Quelle: DSO vom 20. Mai, stark gekürzt*).

Schweiz und Deutschland stärken den Bahngüterverkehr: Die Schweiz und Deutschland stärken auf der Neat-Zufahrt den Güterverkehr auf der Schiene. Dazu unterzeichneten sie in Leipzig eine Ministererklärung. Dabei geht es um kleinere Ausbauten und den Lokpersonalwechsel, bis die Strecke Basel-Karlsruhe vierspurig ist.

Die Erklärung unterzeichneten Bundesrätin Simonetta Sommaruga und Andreas Scheuer, der deutsche Minister für Verkehr und digitale Infrastruktur, am 22. Mai 2019 am Rande des Weltverkehrsforums in Leipzig. Die Verlagerung funktioniere noch besser als nur in der Schweiz, wenn auch Deutschland mitmache, sagte Sommaruga. Man habe jetzt Maßnahmen vereinbart, um täglich 50 zusätzliche Güterzüge auf die Bahn zu bringen. Man mache „vorwärts“ in logistischen und organisatorischen Maßnahmen, wurde erklärt.

1996 hatten die Schweiz und Deutschland eine Vereinbarung geschlossen, um die Leistungsfähigkeit der nördlichen Neat-Zulaufstrecken sicherzustellen. Vereinbart wurde insbesondere ein durchgehender viergleisiger Ausbau der Rheintalstrecke zwischen Karlsruhe und Basel.

Gemäss aktuellen Prognosen werden die letzten Elemente dieses Vierspurausbaus erst 2041 fertiggestellt. Gegenwärtig wird zudem an den Voraussetzungen gearbeitet, damit Güterzüge auf den Nord-Süd-Korridoren durchgehend mit einheitlichen Zuglängen, Zugsicherungssystemen und Lokomotiven verkehren können. Auf europäischer Ebene laufen Arbeiten für einheitliche Rollmaterial-Zulassungen (*Quelle: Aargauer Zeitung vom 22. Mai 2019, sehr verkürzt*).

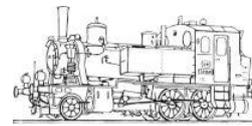
Reaktivierung grenzüberschreitend: Am 24. Mai 2019 unterzeichneten der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann und David Valence, Vizepräsident der Région Grand Est, eine Resolution zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrsangebote. Gemeinsam mit dem Saarland und dem Land Rheinland-Pfalz soll ein grenzüberschreitendes Vergabennetz europaweit ausgeschrieben werden, das Linien umfasst, die auch nach Baden-Württemberg führen:

- Strasbourg–Lauterbourg–Wörth(–Karlsruhe)
- Strasbourg–Kehl–Offenburg
- Mulhouse–Müllheim.

Die Inbetriebnahme des grenzüberschreitenden Netzes soll im Dezember 2024 erfolgen. Bis dahin ist eine aufwändige Abstimmung zwischen den beteiligten Aufgabenträgern, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Région Grand Est, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd (ZSPNV Süd) und das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr Saarland, notwendig. Die Aufgabenträger verständigten sich im Rahmen dieser Abstimmung auf einen einzigen Fahrzeugtyp, der in der Lage sein muss, das gesamte Netz zu befahren: Die Aufgabenträger beabsichtigen die Beschaffung von insgesamt 30 Triebzüge des Typs Alstom Coradia Polyvalent in einer Zweikraft-Mehrsystem-Ausführung (*Quelle: PM des LVM BaWü vom 24. Mai, stark gekürzt*).

Verkehrsstationen Würzburg- Heidingsfeld gehen später in Betrieb, als geplant: Die Planungen für das Projekt Würzburg-Heidingsfeld Ost befinden sich in der HOAI-Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung). Nach aktuellem Planungsstand ist die Inbetriebnahme für Dezember 2022 vorgesehen. Die Planungen für das Projekt Würzburg-Heidingsfeld West sollen Anfang nächsten Jahres starten. Die Ausschreibung der Planungsleistungen erfolgt im zweiten Halbjahr 2019. Nach aktuellem Planungsstand ist die Inbetriebnahme für Dezember 2026 vorgesehen. Das Projekt Würzburg-Heidingsfeld West wurde als Nachrücker ins Programm der Stationsoffensive Bayern aufgenommen. Aufgrund der von der DB Station&Service AG angestoßenen Diskussion über ein neues bundesweites Bahnsteighöhenkonzept war die Planung längere Zeit blockiert. Inzwischen zeichnet sich hierfür jedoch eine Lösung ab, so dass die Planungsvorbereitungen nun beginnen können. Der ursprünglich vorgesehene Inbetriebnahmetermin kann aufgrund der aufgetretenen Verzögerungen leider nicht mehr eingehalten werden (*Quelle: PM Stadt Würzburg vom 27. Mai*).

Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) eröffnet: Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) mit Sitz in Dresden und Bonn ist offiziell an den Start gegangen. Es wird künftig das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Fragen des

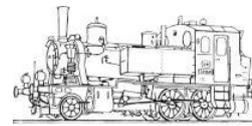


Schienenverkehrs wissenschaftlich beraten. Es ist geplant, dass die neue Einrichtung sowohl eigene als auch Auftragsforschung betreibt; außerdem soll sie die Forschung rund um das Gesamtsystem Schiene fördern und koordinieren. Angesiedelt ist die Forschungsanstalt beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Dessen Präsident Gerald Hörster sagte anlässlich der Gründungsveranstaltung im Dresdner Verkehrsmuseum: „Das DZSF konzentriert sich auf praxisnahe und anwendungsorientierte Lösungen, behält aber auch die wissenschaftlichen Grundlagen im Blick. Der Leitgedanke ist, dass die Forschung direkten Nutzen für den Schienenverkehr haben soll. So können die erheblichen Mittel, die die Politik für den Verkehrsträger Schiene bereitstellt, bestmöglich investiert werden.“ An dem Festakt nahmen unter anderem Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Sachsens Ministerpräsident Michael Kretschmer teil. EBA-Präsident Hörster betonte: „Das neue Bundesinstitut ist in seiner wissenschaftlichen Tätigkeit unabhängig. Es arbeitet interdisziplinär und sorgt für den Wissenstransfer zwischen Wissenschaft, Bahnsektor und Politik.“ (Quelle: Fachmitteilung des EBA vom 27. Mai)

Neue S6 der S-Bahn Nürnberg direkt an DB Regio Bayern vergeben: Beauftragt wurde die Erbringung von SPNV-Dienstleistungen auf der künftigen Nürnberger S-Bahn-Linie S6. Die neue S-Bahn-Linie soll den heutigen Regionalbahnverkehr Nürnberg Hbf – Neustadt (Aisch) (— Markt Bibart) ersetzen. Die hier in Rede stehenden Leistungen sollen ab dem großen Fahrplanwechsel im Dezember 2021 bis zum großen Fahrplanwechsel im Dezember 2030 erbracht werden. Der Leistungsumfang wird ca. 0,6 Mio. Zug-km pro Jahr betragen (Quelle: Mitteilung der BEG vom 4. Juni).

ProBahn positioniert sich zur Zukunft des Bahnhofs Kassel- Wilhelmshöhe: Wer den Bahnhof kennt, weiß um seine hochgradig unglückliche Gestaltung und die absolut gelungene „Übersichtsfreiheit“. Es ist wenigstens auf den Bahnsteigen 1/2 und 3/4 nicht möglich, sogar den eigenen Bahnsteig nebst den dort für die Ankunft oder Abfahrt positionierten Zügen vollständig einzusehen. Man kann über den Bahnhof mit Fug und Recht von viel verbautem Beton für wenig Zweck sprechen, oder auch deutlicher von einer krachenden Fehlplanung. Der Stadtteil Wilhelmshöhe übrigens hat es nicht verdient, von einer Verkehrsstation derart vergrauselt zu werden. Wer einmal knapp zwei Jahre in der Stadt und mittelbarer Nähe zu besagtem Bahnhof gewohnt hat, lernt die umliegenden gemütlichen Viertel schätzen und lieben. Und das ist nun auch ProBahn aufgefallen. In gewohnt umfangreicher wie umständlicher Weise versucht der Ortsverband auf 8 Seiten das Problem zu beschreiben. 8 Zeilen hätten es auch getan. Hier in Kürze: 1.) Installation von Rolltreppen an den nördlichen Bahnsteigenden anstelle der massiven und wichtigen Zugänge der Gegenwart, 2.) Errichtung neuer Turmtreppen auf allen vier Bahnsteigen etwa auf der Höhe, wo heute die Zuwegungen enden. Begründung: Die Turmtreppen würden direkt zu den Parkdecks führen, wofür zwar Parkplätze weichen müssten, wodurch andererseits die Bahnsteige von den Parkdecks aus besser weil direkter erreichbar wären. 3.) Überbauung der Nischen an den nördlichen Bahnsteigenden. Der Krach der dort zum Stehen gekommenen Loks und Triebköpfe verlärmte die gesamte Empfangshalle. 4.) Schließung der Öffnung über den Gleisen 4 bis 7 – durch sie entsteht ein ständiger Zug-Effekt. 5.) Barrierefreie Zugänge zu den südlichen Bahnsteigenden, weil die jetzige Aufzug-Lösung nicht befriedigend ist. 6.) Anlegung geschlossener Wartemöglichkeiten auf den Bahnsteigen. 7.) Neubau eines großen Warteraums und einer DB-Lounge im Dachbereich. Derzeit gibt es bis auf die zwei Bäckereien im Bereich der Empfangshalle keinerlei Aufenthaltsmöglichkeit für wartende Reisende. 8.) Neubau der Beleuchtung. Stimmt, die derzeitige Ausführung verdient eher das Prädikat „Verdunkelung“. 9.) Installation eines durchgehend taktilen Leitsystems, wie es auf anderen Verkehrsstationen gleicher Bedeutung bereits üblich ist. 10.) Optimierung der Beschilderung und Wegweisung.

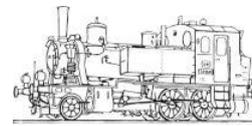
Zulauf zum Brenner- Basistunnel ist (weiterhin) Zankapfel zwischen Deutschland und Österreich: Zum Start der Pfingstferien haben sich heute lange Staus über die bayerischen Autobahnen gezogen - auch, weil Tirol kurzfristig Blockabfertigungen für Lkw angesetzt hatte. Das sorgt nun für Streit auf der politischen Ebene. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hatte am Freitag die Blockabfertigungen an der bayerisch-tirolerischen Grenze kritisiert. Seiner Meinung nach verstoße Österreich damit gegen EU-Recht und den freien Warenverkehr. Dies sei absolut inakzeptabel und störe den deutschen Urlaubsverkehr massiv. Deshalb forderte Scheuer die österreichische Bundesregierung auf, diese Praxis zu beenden. Die Retourkutsche aus Tirol folgte heute. Landeshauptmann Günther Platter warf Scheuer vor, die Interessen der Lastwagenlobby über das Wohl der Anwohner zu stellen. Die Bevölkerung des Inntals leide unter der Umweltbelastung. Zudem habe die EU-



Kommission die Rechtmäßigkeit von Blockabfertigungen mehrfach bestätigt. Statt Tirol zu kritisieren, solle Scheuer sich stärker für die Güterverlagerung einsetzen. "Es ist nämlich vor allem die Untätigkeit Deutschlands, die Tirol zu solch drastischen Maßnahmen gegen den immer stärker werdenden Transitverkehr zwingt." Tirol hatte am Donnerstag kurzfristig Blockabfertigungen am Pfingstwochenende angeordnet. Seit Samstag-Früh um 5 Uhr durften auf der A93 bei Kiefersfelden vorübergehend höchstens 300 Lkw pro Stunde die Grenze passieren, der Rückstau verschärfte die Verkehrssituation zum Ferienbeginn massiv.

„60 Tonnen Glyphosat im Gleisbereich versprüht“: Wer solch eine Meldung – wie von „Topagrar“ um den 13. Juni gemeldet – liest, wird an einen einmaligen Einsatz eines Unkrautbekämpfungszuges auf einem längeren Streckenabschnitt denken und ob der Menge die Luft anhalten. Denn daß das Unkrautbekämpfungsmittel Glyphosat im Verdacht steht, Krebs an Mensch und Tier zu erregen oder wenigstens zu fördern und auch sonst nicht sonderlich positiv auf Flora und Fauna zu wirken, dürfte nicht erst seit den Schadensersatzprozessen gegen Monsanto/ Bayer in den USA bekannt sein. Die Deutsche Bahn sah sich gezwungen, die Sache einzuordnen: „... *Direkt im Gleis, dort wo Pflanzen die Funktion des Schotterbetts beeinträchtigen können, setzt die DB speziell zugelassene Herbizide ein. Der Einsatz dieser Pflanzenschutzmittel erfolgt in enger Absprache mit den zuständigen Behörden und auch nur dort, wo es unbedingt erforderlich ist. Im Jahr 2017 wurde ein Wirkstoffmenge von 67 Tonnen (im Vorjahr: 70 Tonnen) eingesetzt - dies entspricht 1,2 kg/km Gleis und ungefähr 0,15 Prozent des Gesamtherbizidverbrauchs in Deutschland. Damit wurden bei einer Gleislänge von rund 60.500 km rund 93 Prozent der Gleise mit Herbiziden behandelt. Eingesetzt wurden die vom Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit speziell für den Gleisbereich zugelassenen Wirkstoffe Flazasulfuron, Flumioxazin und **Glyphosat**. Dabei stellen wir durch beauftragte Fachfirmen sicher, dass keine Wirkstoffe in angrenzende Flächen gelangen. Die Diskussionen zum Glyphosat verfolgen wir als Anwender intensiv. Ende 2017 wurde die Zulassung von Glyphosat durch die EU- Kommission um fünf Jahre verlängert. Die Deutsche Bahn hält sich strikt an die Anwendungsvorschriften, ist jedoch derzeit auf die chemische Vegetationskontrolle angewiesen, da es alternative Verfahren für den Gleisbereich im Moment noch nicht gibt. Sie steht dazu im Austausch mit den entsprechenden Unternehmen.*“ Dazu sei angemerkt, daß Glyphosat normal in einer Konzentration von 0,1% ausgebracht wird (also 1,2 Gramm/ Meter Gleis, falls es sich bei allen 67 Tonnen um das Mittel handeln sollte!) und daß es – einmal ausgebracht – sehr langlebig sein kann. Selbst Starkregen spült das Mittel nicht einfach weg und ins Erdreich, sondern Glyphosat haftet an Silikaten an, also Sand oder – Schotter. (Quelle: DSO vom 14. Juni 2019, mit Verweisen auf „Topagrar“ und Publikation der DB AG im Internet)

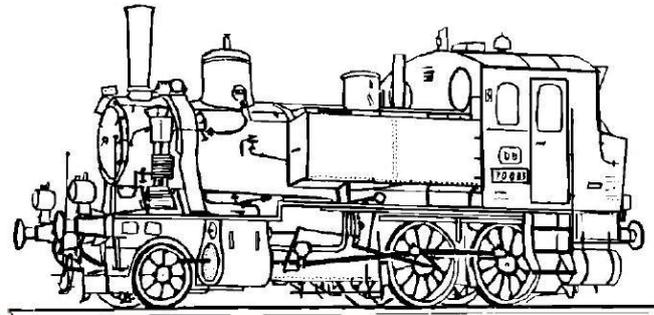
Bundesnetzagentur genehmigt Stationspreislisten für 2019/ 2020: Am 14. Juni 2019 teilte die Bundesnetzagentur (BNetzA) mit, dass sie die von DB Station & Service zur Genehmigung vorgelegte Stationspreisliste für das Jahr 2020 mit kleineren Korrekturen genehmigt hat. Bereits zum dritten Mal kam die sogenannte „Stationspreisbremse“ nach Paragraph 37 Absatz 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zur Anwendung, wonach die Preissteigerung für die Stationsentgelte an die Steigerungsraten der Regionalisierungsmittel (jährlich 1,8 %) gekoppelt ist. Trotz der Stationspreisbremse, die die Preissteigerungen deckelt, kritisiert die Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (BAG SPNV) regelmäßig die Höhe und das zweifelhafte Preis-Leistungs-Verhältnis der Stationsentgelte. Im SPNV werden Kosten für Trassen- und Stationsentgelte für gewöhnlich als durchlaufende Kosten behandelt, die von den Aufgabenträgern direkt zu tragen sind. Ferner wird kritisiert, dass die Ausgaben für die Infrastrukturnutzung einen immer höheren Anteil am Zuschuss ausmachen und so Spielräume für die Ausweitung von Verkehren zunehmend kleiner werden. Die Höhe der Stationsentgelte werden regional ausdifferenziert (vgl. § 37 Abs. 3 ERegG), da sich die einzelnen Aufgabenträger bzw. Länder beispielsweise im unterschiedlichen Maße an Investitionen (barrierefreier Ausbau) beteiligen (Quelle: DSO, 18. Juni).



BOCKERLAS TIPP

„Bockerla“ – das ist unser Maskottchen, das ist die 70 083, welche hier in Ansbach und Umgebung über viele Jahre treu ihren Dienst tat. Und diesmal empfiehlt es – das Maskottchen – in allererster Linie kundzutun, was wir selber in den kommenden Wochen und Monaten vorhaben. Wohlan, so sei es, gehen wir also mit gutem Beispiel voran und zeigen, was wir bis Ende September so bieten:

Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V



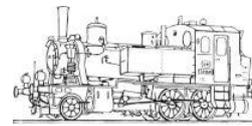
Freitag, 05. Juli 2019	Kellertreff & Modellbau	
Freitag, 12. Juli 2019	„Wir altern“ (I) – Eine Einführung ins Thema	<i>Reinhold Fröhlich</i>
Freitag, 19. Juli 2019	<i>Modellbauabend</i>	
Freitag, 26. Juli 2019	Bilder von „25 Jahre Mühldorfer Stern“ und andere	<i>Frank Augsburg</i>
Samstag, 27. Juli 2019	Saisonabschluß der AEF in „Dida sein Gard'n“	<i>Vereinsmitglieder und Familien</i>
Freitag, 02. August 2019	Kellertreff & Modellbau	
Freitag, 09. August 2019	Kellertreff & Modellbau	
Freitag, 16. August 2019	<i>Modellbauabend</i>	
Freitag, 23. August 2019	Kellertreff & Modellbau	
Freitag, 30. August 2019	Kellertreff & Modellbau	
Freitag, 06. September 2019	Kellertreff & Modellbau	
Freitag, 13. September 2019	Programm (Inhalt wird noch bekanntgegeben)	
Sonntag, 15. September 2019	Streckenjubiläum 125 Jahre Wicklesgreuth - Windsbach	<i>Heimat- und Geschichtsverein Neuendettelsau</i>
Freitag, 20. September 2019	<i>Modellbauabend</i>	
Freitag, 27. September 2019	3D- Druck in Theorie und Praxis	<i>Günter Opel</i>

Die Modellbauabende beginnen in gewohnter Weise 18 Uhr.

Die Programmabende fangen – ebenfalls in gewohnter Weise – 19.30 Uhr an.

An allen anderen Freitagabenden findet ein „Kellertreff“ statt (auch wenn wir mittlerweile nicht mehr im Keller hocken!) – gegebenenfalls mit kurzfristig anberaumtem Programmteil.

Treffpunkt ist unser neues Vereinsheim im 1. OG des Bahnhofsgebäudes auf der Gleisseite, ca. 10 Meter neben dem Zugang zur Bahnhofshalle. Änderungen werden kurzfristig bekanntgegeben.



DDM NEUENMARKT- WIRSBERG

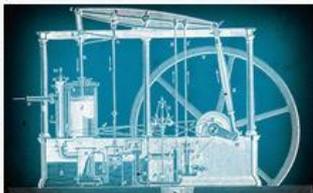


DEUTSCHES
DAMPFLOKOMOTIV
MUSEUM

Eröffnung der Sonderausstellung "James Watt – Wegbereiter der Dampflokk"

19.05.2019

Dauer der Ausstellung: 19.05.2019 bis 20.10.2019

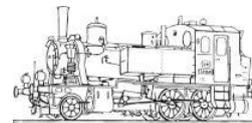


gewesen.

Am 5. Januar 1769 - also vor 250 Jahren - erhielt James Watt (+ 19.08.1819) das Patent für seine Dampfmaschine. Seine Erfindungen bewirkten die entscheidenden technischen Verbesserungen, die einen wirtschaftlichen Einsatz von Dampfmaschinen erst möglich machten. Damit bereitete er den Weg für die Industrialisierung, die unsere Welt nachhaltig verändert hat. Auch die Entwicklung von Dampflokkomotiven wäre ohne diesen Anschlag nicht möglich

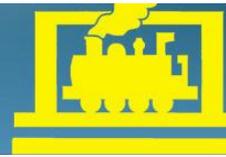
Erfahren Sie in der Ausstellung mehr über seine Erfindungen, die auch praktisch ausprobiert werden können.

(Quelle: Internetauftritt des DDM)



BAYERISCHES EISENBAHMUSEUM NÖRDLINGEN

Bayerisches Eisenbahnmuseum



Seenland - Express: Nördlingen - Wassertrüdingen - Gunzenhausen

Sonntag, 5. Mai 2019, 08:00 - 17:00

Die BayernBahn GmbH (BYB) und DB Regio bieten in diesem Jahr Zubringerzüge zur **Bayerischen Gartenschau in Wassertrüdingen (24.5. - 8.9.2019)** an - daher gibt es ganzjährig keine durchgängigen Züge Nördlingen - Gunzenhausen.

Fahrzeiten		1	1	1	1		1
Nördlingen	ab	09.35	11.35	14.35			16.35
Oettingen	ab	09.55	11.55	14.55			16.55
Wassertrüdingen	an	10.15	12.15	15.15	2		17.15
Wassertrüdingen	ab				15.32		17.32
Gunzenhausen	an				15.48		17.48
		2		2			
Gunzenhausen	ab	10.00		12.00			
Wassertrüdingen	an	10.17	1	12.17	1	1	1
Wassertrüdingen	ab		10.30		12.30	15.30	17.30
Oettingen	an		10.50		12.50	15.50	17.50
Nördlingen	an		11.10		13.10	16.10	18.10

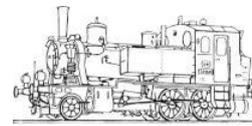
Fahrtage

- 1** BYB verkehrt an Sonn- und Feiertagen vom 26.5. bis 8.9.2019, auch am 21.4. • 22.4. • 5.5. • 13.10.2019
 - Diesellozug: 26.5. bis 8.9.2019 und am 5.5.2019
 - Dampfzug: 21.4. • 22.4. • 9.6. • 10.6. • 25.8. • 13.10.2019
- 2** DB-Regio verkehrt an Samstagen, Sonn- und Feiertagen vom 25.5. bis 8.9.2019

In den Zügen der BayernBahn GmbH **gelten Bayern-Ticket sowie DB-Tickets nicht** - besonderer Fahrpreis.

Die BayernBahn GmbH ist ein Tochterunternehmen des Bayerischen Eisenbahnmuseums e. V.

Seit Sonntag, 5. Mai 2019, rollt die Bayernbahn regelmäßig im Touristikverkehr zwischen Nördlingen und Gunzenhausen, mit „2“ markiert die Regio- Züge zwischen Nürnberg und Wassertrüdingen. Beim großen Pfingstdampf im BEM sollen 10 Lokomotiven unter Dampf stehen (Quelle: Internetseite des BEM)



DAMPFBahn FRÄNKISCHE SCHWEIZ e. V.

DFS DAMPFBahn FRÄNKISCHE SCHWEIZ e. V. Museumsbahn Ebermannstadt - Behringersmühle Mitfahren Mitmachen Eisenbahngeschichte erleben Mitnehmen Mehr erfahren

Fahrplan

Die Museumszüge fahren vom 1. Mai bis zum 31. Oktober an jedem Sonn- und Feiertag.

	Zug-Nummer	9	19	25
Ebermannstadt	ab	10:00	14:00	16:00
Gasseldorf	↓	x 10:05	x 14:05	x 16:05
Streitberg	↓	10:10	14:10	16:10
Muggendorf	↓	10:17	14:17	16:17
Burggailenreuth	↓			
Gößweinstein	↓	10:27	14:27	16:27
Behringersmühle	an	10:45	14:45	16:45

X Halt in Gasseldorf nur auf Verlangen, bitte beim Zugpersonal bemerkbar machen

	Zug-Nummer	12	22	26
Behringersmühle	ab	11:00	15:00	17:00
Gößweinstein	↓	11:05	15:05	17:05
Burggailenreuth	↓			
Muggendorf	↓	11:15	15:15	17:15
Streitberg	↓	11:22	15:22	17:22
Gasseldorf	↓	x 11:27	x 15:27	x 17:27
Ebermannstadt	an	11:45	15:45	17:45

Suche auf dampfbahn.net

Suche

Betriebstage & Veranstaltungen

- Mai 1 Samstag Dampf Betriebstag
- Mai 5 Sonntag Diesel Betriebstag
- Mai 12 Samstag Dampf Betriebstag
- Mai 19 Sonntag Diesel Betriebstag
- Mai 26 Sonntag Diesel Betriebstag
- Mai 30 Samstag Dampf Betriebstag
- Juni 2 Sonntag Diesel Betriebstag
- Juni 9 Samstag Dampf Betriebstag
- Juni 10 Montag Dampf Betriebstag
- Juni 16 Sonntag Diesel Betriebstag

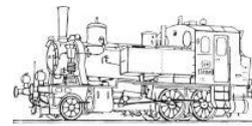
Ab dem 1. Mai bieten die „Ebermannstädter“ wieder ihre beliebten Fahrten in die Fränkische Schweiz an. (Quelle: Internetauftritt der Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V.)

RHÖN- ZÜGLE



Fladungen	ab	09:02	12:02	15:02
Nordheim v.d. Rhön	ab	09:11	12:11	15:11
Ostheim v.d. Rhön	ab	09:27	12:27	15:27
Stockheim	ab	09:35	12:35	15:35
Mellrichstadt	an	09:45	12:45	15:45
Mellrichstadt	ab	10:10	13:10	16:10
Stockheim	ab	10:20	13:20	16:20
Ostheim v.d. Rhön	ab	10:33	13:33	16:33
Nordheim v.d. Rhön	ab	10:45	13:45	16:45
Fladungen	an	10:55	13:55	16:55

Ab dem 1. Mai fährt auch die Museumseisenbahn Mellrichstadt – Fladungen (Quelle: Internetauftritt Rhön- Zügler)

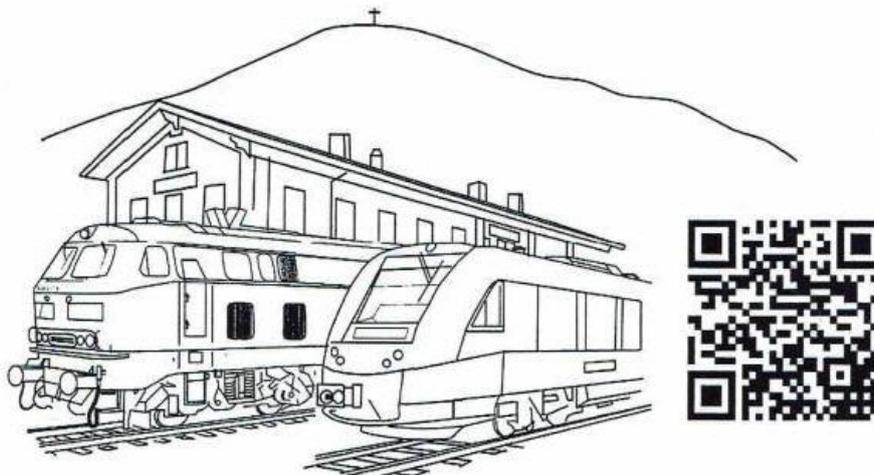


EISENBAHNFREUNDE REGENSTAUF

4. Ponholzer Modellbahntage *mit 5 Anlagen, Börse, Airbrush, Lokdoktor usw.*

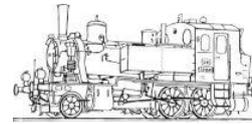
14. September 2019 + 15. September 2019

10.00 - 17.00 Uhr
Geflügelhalle Ponholz
Amberger Str. 4
93142 Maxhütte-Haidhof
im Ortsteil Ponholz-Birkenzell



Eisenbahnfreunde Regensburg

Spindlhofstr. 1 93128 Regensburg Tel. 0941 / 46 10 54 05
www.eisenbahnfreunde-regensburg.de



MODELLEISENBAHNCLUB MÜNCHBERG e. V.



26./27. Oktober 2019

MODELLBAHN AUSSTELLUNG

Samstag von 9:30 Uhr bis 18:00 Uhr

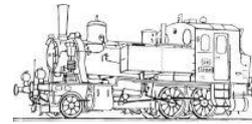
Sonntag von 9:30 Uhr bis 17:00 Uhr

Eintritt: 6,00 € - Kinder (6-15 Jahre): 2,00 €

Familien: 14,00 € (Eltern + alle eigene Kinder bis 15)

TVM-Halle
Dr.-Martin-Luther-Straße
95213 Münchberg

mec01.info - info@mec01.muenchberg.de



EISENBAHNFREUNDE RODACHTALBAHN e. V.



INFOS | FAHRPLAN & TARIFE | VEREIN | KONTAKT

Fahrplan

12829 Nordhalben – Steinwiesen Rodachtalbahn 12829

gültig vom 1. Mai bis 27. Oktober 2019

Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e. V., Krögelsmühle 1, 96365 Nordhalben
Tel. 09267 8130, Fax: 09267 914862, E-Mail: info@rodachtalbahn.de

	Zubringer Frankenwaldmobil *		OVF/RBO	OVF/RBO		OVF/RBO
	Hof/Saale Hbf.	ab	Bus 8:40	Zug 9:36		Bus 13:40
	Bad Steben Bf.	an	9:25	10:16		14:25
	Bad Steben Bf.	ab	9:30	Bus 10:30		14:30
	Nordhalben Bf.	an	9:50	10:50		14:50
km	Rodachtalbahn		8772	8774	8776	8778
25	Nordhalben	ab	10:00	12:00	14:00	16:00
23	Dürrenwaid	ab	10:05	12:05	14:05	16:05
19	Mauthaus	ab	10:15	12:15	14:15	16:15
14	Steinwiesen	an	10:30	12:30	14:30	16:30
	Anschluss Frankenwaldmobil *		OVF/RBO	OVF/RBO	OVF/RBO	OVF/RBO
	Nordhalben Bf.	ab	10:50	13:50	14:50	16:50
	Steinwiesen Ortsmitte	ab	11:08	14:08	15:08	17:08
	Kronach Busbf.	an	11:40	14:40	15:40	17:40

12829 Steinwiesen – Nordhalben Rodachtalbahn 12829

gültig vom 1. Mai bis 27. Oktober 2019

Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e. V., Krögelsmühle 1, 96365 Nordhalben
Tel. 09267 8130, Fax: 09267 914862, E-Mail: info@rodachtalbahn.de

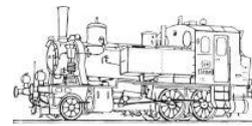
	Zubringer Frankenwaldmobil *		OVF/RBO	OVF/RBO		OVF/RBO
	Kronach Busbf.	ab	9:15	12:15		16:15
	Steinwiesen Ortsmitte	an	9:43	12:43		16:43
km	Rodachtalbahn		8773	8775	8777	8779
14	Steinwiesen	ab	10:45	12:45	14:45	16:45
19	Mauthaus	ab	11:00	13:00	15:00	17:00
23	Dürrenwaid	ab	11:15	13:15	15:15	17:10
25	Nordhalben	an	11:20	13:20	15:20	17:15
	Anschluss Frankenwaldmobil *		OVF/RBO		OVF/RBO	
	Nordhalben Bf.	ab	Bus 12:04		Bus 16:04	
	Bad Steben Bf.	an	12:25		16:25	
	Bad Steben Bf.	ab	12:30		Zug 16:39	
	Hof/Saale Hbf.	an	13:16		17:21	

Betriebstage:

An Sonn- und allgemeinen Feiertagen (Bayern) vom 1. Mai bis 28. Oktober, nicht am 20. Juni (Fronleichnam) und 15. August (Mariä Himmelfahrt). Fahrkarten sind im Zug erhältlich, Fahrradbeförderung im Rahmen der Platzkapazität kostenlos.

* Der Fußweg zwischen Bushaltestelle Steinwiesen Ortsmitte und Bahnhof beträgt ca. 150 Meter bzw. 2 Minuten. Anschlüsse ohne Gewähr. Der Buszubringer verkehrt nur bis 3. Oktober.

Ab dem 1. Mai nimmt die Museumsbahn Nordhalben – Steinwiesen wieder ihren seit 2007 eingerichteten Museumsbetrieb auf. Die Anreise gestaltet sich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln etwas schwierig, aber wenn genügend Interessierte zusammen kommen, ist das möglich (Quelle: Internetauftritt der Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e. V.).



EISENBAHNFREUNDE KAHLGRUND e. V.

**Eisenbahnfreunde
Kahlgrund e.V.**

10. März 2019	Sonntag, 10. März 2019 10:00 - 17:00 Ausstellung im Vereinsheim
07. April 2019	Sonntag, 7. April 2019 10:00 - 17:00 Ausstellung im Vereinsheim
05. Mai 2019	Sonntag, 5. Mai 2019 10:00 - 17:00 Ausstellung im Vereinsheim
02. Juni 2019	Sonntag, 2. Juni 2019 11:00 Signalfest am und im Vereinsheim
06. Oktober 2019	Sonntag, 6. Oktober 2019 10:00 - 17:00 Ausstellung im Vereinsheim
03. November 2019	Sonntag, 3. November 2019 10:00 - 17:00 Ausstellung im Vereinsheim

Außer in den Sommerferien kann die Modellbahnanlage der Eisenbahnfreunde Kahlgrund in Schöllkrippen an jedem ersten Sonntag im Monat jeweils von 10 – 17 Uhr besichtigt werden (Quelle: Internetauftritt der EFK e. V.)

LOKWELT FREILASSING

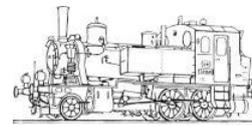
[Museum](#) ▾ [Veranstaltungen](#) ▾ [Vermietung](#) ▾ [Besucherinfo](#) ▾ [Kontakt](#) ▾

Öffnungszeiten

Die Lokwelt ist immer Freitag bis Sonntag von 10 - 17 Uhr geöffnet!

Weitere Öffnungszeiten hier

Die „Lokwelt Freilassing“ ist immer von Freitag bis Sonntag, jeweils von 10 – 17 Uhr, geöffnet. Weitere Öffnungszeiten auf der Internetseite, ggf. auch nach Vereinbarung.
(Quelle: Internetauftritt „Lokwelt Freilassing“)



STELLWERK S HERRENBERG

The screenshot shows the website for 'STELLWERK S'. At the top is a logo featuring a steam locomotive inside a circle, with the text 'STELLWERK S' in a stylized font below it. Below the logo is a black silhouette of a city skyline. A navigation bar contains the following links: START, BILDERGALERIE STELLWERK S, NEWS, PRESSESPiegel, ÖFFNUNGSZEITEN UND EINTRITTSPREISE, KANTINE GLEIS 16, and DM-TOYS. The main content area is titled 'Öffnungszeiten und Eintrittspreise' and contains the following text:

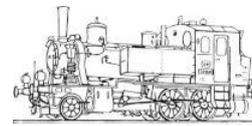
Jede Woche - unabhängig von Feiertagen (auch Weihnachten) - immer von Donnerstag bis Sonntag von 10 bis 18 Uhr. Letzter Einlaß in die Ausstellung 17 Uhr

.....

Gruppen (ab 10 Personen) können gerne auch außerhalb der Öffnungszeiten mit Ausstellungsführung, nach Anmeldung angenommen werden.

Regulärer Preis	Ermäßigung 1	Ermäßigung 2
7,50€	6,00€	4,00€

*Wir berichteten bereits über die Nachbildung des Stuttgarter Hauptbahnhofs durch den Eisenbahner und Modellbahnfreund Wolfgang Frey. Wolfgang Frey lebt nicht mehr. Seine Freunde und Freunde des Stuttgarter Hauptbahnhofs in seiner heutigen Darstellung haben das Werk gerettet und stellen es seit nunmehr fünf Jahren in einem Vereinsheim nahe des Bahnhofs Herrenberg aus.
Empfehlung: Sehenswert! Es gibt Führungen, es gibt die Modellbahn und es gibt reichlich für das leibliche Wohl.*

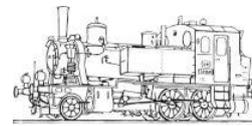


IM HEIMAT- BAHNHOF GEGEHEN



(fa) Diese beiden Lokomotiven stehen stellvertretend für die seit über zwei Jahrzehnten erfolgreichsten Lokomotivserien Europas: Obige 482 ging aus der einstigen 12X der ehemaligen AEG hervor und reiht sich spätestens seit den ersten BR 145 in die TRAXX- Familie ein. Die 193er (unten) ging aus dem „EUROSPRINTER“ von Krauss- Maffei hervor und fährt unter der Modellbezeichnung VECTRON“. Beide Serien verkauften sich jeweils weit mehr als 1300 Mal.





PRIVATour

Thomas Fischer von den Eisenbahnfreunden Lichtenfels (EFL) hat sich zum PIKO- Tag in Sonneberg an die Strecke gestellt und die ein- und ausfahrenden Sonderzüge beobachtet und fotografiert. „Beifang“ ist freilich auch darunter, verbunden mit Standort- Wechseln...



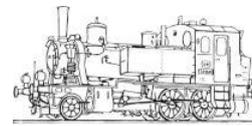
01.5 legt sich in die Kurve



Zweimal DR- Großdiesellok BR 118, und auch noch in beiden Ausführungen! Zu sehen waren sie vor dem Piko- Sonderzug aus Dresden.



232 690 mit dem Sonderzug nach auf dem Rückweg nach Leipzig, aufgenommen an der Nordeinfahrt in Lichtenfels.



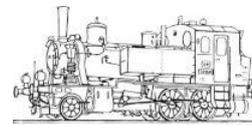
Die „Weiße Lady“ und die langen Halberstädter im Original- Look auf der Fahrt von Weimar nach Sonnerberg am EÜ Trieb (zwischen Michelau und Hochstadt- Marktzeuln).



Nicht vergessen wollen wir, daß an besagtem Wochenende auch noch planmäßig Museumsbahnbetrieb stattfand, hier mit dem VT 798 der Seligenstadt – Volkacher Bahn am Hp Escherndorf.



(fa) Am Samstag, 8. Juni 2019, war Tag der offenen Tür in der Hauptwerkstätte der Münchner Verkehrsbetriebe (MVG) in der Ständlerstraße. Zu sehen gab es neben zahlreichen historischen Fahrzeugen eine Vielzahl an Modellbahnanlagen, die sich dem Thema Straßenbahn widmen.



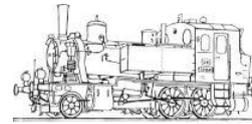
Modell- Straßenbahn- Anlagen kamen aus Nürnberg, Fürth und München, aber auch aus Dresden, aus der Tschechischen Republik und aus Polen.



Nach umfangreicher Besichtigung der Modellbahnanlagen und einer ausgiebigen Brotzeit ging es weiter zum Ostbahnhof, wo sich die Gelegenheit für ein „Porträt“ dieser beiden MERIDIAN- Flirts ergab.



Aber eigentlich war sie das Objekt der Foto- Begierde: die 169 005. Sie kam mit einer Garnitur des Bayerischen Localbahnmuseums von Landshut, der Zug „übernachtete“ hier am Ostbahnhof, um am nächsten Tag zu einer Sonderfahrt rund um München zu starten.



DAS BESTE ZUM SCHLUSS



Na, kennt diese Werbung noch jemand? „Großraumlimousine mit Kindersitzen, eingebauter Raststätte und 200 Spitze. Der InterRegio“. Nach normal menschlichen Maßstäben kam diese Zuggattung über das Teenageralter nicht heraus. Der IR brachte es auf 19 Lenze, dann war er gestorben, weil ein Herr M. selbigen bereits Jahre zuvor als „Nahverkehr“ vergiftet hatte. (Foto: fa)

Impressum:

Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.
Weiherfeldstraße 2
91598 Colmburg

Telefonnummer: 09803 1328
kontakt@ansbacher-eisenbahnfreunde.de

Vertretung:
Die Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V. werden vertreten durch
André Suhr (Vorsitzender),
Hans Peter Krupp (stv. Vorsitzender),
Axel Hilterhaus (Finanzen)

Register und Registernummer:
Amtsgericht Ansbach VR 440

Bild- und Textbeiträge von: Thomas Fischer (Lichtenfels), Peter Wach, Hans Peter Krupp, Thomas Fenn, Reinhold Fröhlich, Christof Ehnes, Martin Schneider, Wolfgang Frank, Thomas Kootz und Frank Augsburg.

Quellenangaben für die verwendeten Bilder und Grafiken: Siehe direkt bei dem jeweiligen Bild!

Betreffs der Haftungsausschlüsse wird hiermit auf das Impressum unserer Vereinsseite verwiesen:

www.ansbacher-eisenbahnfreunde.de