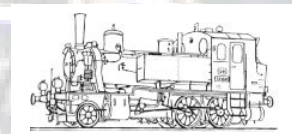


AEF- Journal IV/ 2019

Juli/ August





Liebe Ansbacher Eisenbahnfreundinnen und -freunde,

zwei gelungene Vorträge hatten wir im Juli, im August ist ja traditionell Vortragspause. Dafür gab es einen interessanten Workshop in Marktbergel bei den Modellbahnfreunden Frankenhöhe und natürlich unser Sommerfest.

Was hat sich sonst getan? Eigentlich nicht viel, sieht man mal davon ab, daß Personalengpässe und Schäden an Fahrzeugen inzwischen auch speziell in Franken und allgemein in Bayern signifikant zu Zugausfällen bzw. planmäßigem SEV führen. Aber der Fokus lag und liegt doch woanders: Tirol und der Brenner- Zulauf auf der Autobahn. Seit Monaten und Jahren gibt es hier wegen Überlastung nur noch Blockabfertigung. Ab Mitte Juni 2019 verfügte der Tiroler Landeshauptmann Günther Platter ein Fahrverbot für alle Ausweichrouten außerhalb der Autobahnen. Ausnahme: Die Betroffenen haben ein Ziel in besagtem Korridor. Womit antwortete die Deutsche Bundesregierung bzw. das Bayerische Verkehrsministerium? Richtig: Mit einem 10- Punkte- Plan.

Weniger im öffentlichen Blickpunkt stand die Prozeßeröffnung um den Tod einer Schülerin im Bahnhof Neuhof in 2010. Man muß abwarten, aber wenn das Gericht so entscheiden sollte wie von Staatsanwaltschaft und Nebenklägern gefordert, nämlich bei winterlichen Verhältnissen auf den Bahnsteigen keinen Zug mehr ein- oder durchfahren zu lassen, werden wir in Zukunft Zugausfälle der ganz anderen Art erleben. Das und viel mehr erfahrt Ihr unter „Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete“.

In „Kurz notiert“ haben wir inzwischen auch vier Seiten gefüllt. Dresden bekommt aus Bautzen neue Straßenbahnen geliefert, die Auslieferung der Berliner U- Bahnen verzögert sich wegen rechtlicher Streitigkeiten, in Stuttgart wird über den Erhalt einiger Gleise des Kopfbahnhofs „nachgedacht“ und dergleichen mehr.

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. Und wir begehen den unseren Tag der offenen Tür am **Samstag, dem 9. November 2019**, also exakt 30 Jahre nach dem historischen Versprecher eines Herrn Schabowski.

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.

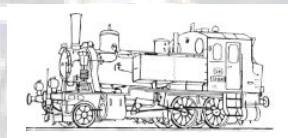
WIR SUCHEN: Referenten und Themen für Vortragsabende. Also, liebe Freunde, traut Euch!

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 November erscheinen. Darin blicken wir voraus auf die Tage der offenen Türen bei den AEF und der IG Modellbahnfreunde Frankenhöhe in Marktbergel sowie auf anstehende Veranstaltungen in der vorweihnachtlichen Zeit. Ja ja, es ist schon wieder so weit!

Thomas Kootz, Reinhold Fröhlich und Frank Augsburg

Zum Titelbild: Einschienenbahn war gestern, hier täuscht nur die Optik. Hans Peter hat sich bei Winterschneidbach an die Strecke Treuchtlingen – Würzburg gestellt und abgelichtet, was halt so kam (s. auch unter PRIVATour).



An unsere Geburtstagskinder im August und September:

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

Oskar BRÄUNLEIN
Helmut SAMHAMMER
Horst RAAB
Thomas KOOTZ
Jörg BEHRENDT
Frederik WERNER
Herbert FLECHNER
Erich BEZZEL
Peter WACH

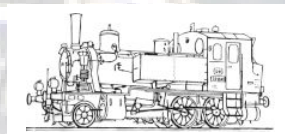


**HiFi Surround HDTV BluRay 3D
Flachbildschirme Projektoren Leinwände**

Gosbertstraße 35 ■ 91522 Ansbach-Brodswinden

FON: 0981-14872

www.klang-und-vision.de



AEF – VEREINSGESCHEHEN IM JULI/ AUGUST 2019

GRÜSS GOTT UND HERZLICH WILLKOMMEN!

Am 1. Juli 2019 konnten die Ansbacher Eisenbahnfreunde neu in ihrer Runde

SVEN FOLEY

begrüßen. Lieber Sven, herzlich willkommen bei uns und wir wünschen Dir und Deiner Familie viele interessante Tage und Abende bei und mit uns und freuen uns, daß Du bei uns bist.

12. Juli: Wir altern...

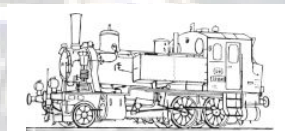
(rf) Zunächst mal vorneweg: Es gibt für die Alterung von Gebäuden und Zubehör unendlich viele Methoden, von denen mehrere zu mehr oder weniger beachtenswerten Ergebnissen führen. Eine der gebräuchlichen Methoden ist die des „Weathers“ (farbliche Nachstellung der Alterungsprozesse, die durch natürliche Witterungseinflüsse auftreten). Das Weathern geht wiederum mit verschiedenen Verfahren – mit Pinsel und Wasserfarben, mit Airbrush, mit Auftragen von Pulvern usw. Die scheinbar absurdesten Sachen sind da schon beobachtet worden. Wir reden heute über das Altern (Weathern) mit Pinsel und Wasserfarben. Zweitens: Im eigentlichen Sinne reden wir heute nicht nur über das Weathern, sondern auch über Alterungsspuren an Fahrzeugen und Gebäuden infolge deren Gebrauches. Das sind Spuren der Hinterlassenschaften von Dampf, Wasser und Kohle bei Dampflok, von Diesel bei Dieselloks, aber auch Verschmutzungen durch Ruß und Ablaufspuren an Betriebs- und Wohngebäuden. Auch Straßenfahrzeuge lassen sich altern. Also weder ist der Begriff des Weathers (speziell) noch der des Alterns (allgemein) konkret gefaßt, noch gibt es einheitliche Vorgehensweisen dafür.



Zwei gleiche Wagen, zwei verschiedene Zustände. Der linke Wagen neu und wie geleast, dem anderen, rechten, Wagen sieht man Zeit und Mühsal durchaus an (alle Bilder zu dem Thema: Reinhold Fröhlich)

Warum „Altern“? Die Modelle die wir im Verein oder in der heimischen Werkstatt aus dem Verpackungskarton entnehmen, entsprechen dem Original in dem Zustand der unmittelbaren Auslieferung. Die Räder sind blank, alle Farben klar erkennbar und kein Staubkörnchen trübt den Blick des Kundenabnehmers. Ist das Fahrzeug einmal in Betrieb oder das Gebäude einmal in Gebrauch, ist es sehr bald vorbei mit dem Aussehen nach Art der Werbebilder. Das wollen wir darstellen.

Die Vorgehensweise: Jeder sollte sich genau überlegen, wie die Fahrzeuge, Gebäude und die Umgebung gealtert werden sollen. Das hängt in der Regel von zwei Begleitumständen ab. Epoche und Motiv. Die Epoche manifestiert, welche Einflüsse wirksam sind und das Motiv detailliert das Ganze. Natürlich gibt es auch Einflüsse, die unabhängig von der Epoche wirken. Aber auch die haben sich über die Jahre verändert. Es wird empfohlen, entweder ganzheitlich zu altern, oder gar nicht, weil:



sonst wirkt das Ganze unecht. Natürlich kann in dem ganzen Ensemble eine neu abgenommene Lokomotive sein, ein frisch renoviertes Haus, eine grunderneuerte Straße. Umgekehrt wirkt die Szenerie nur dann glaubhaft, wenn sich z. B. in einem Arrangement von Gebäuden eines befindet, das – z. B. aufgrund unklarer Besitzverhältnisse – verlassen und sich selber überlassen wurde.

Auch über die Alterungsmechanismen wollen wir sprechen, denn folgende sind bis heute unverändert: Fahrzeuge verschmutzen, werden gewaschen und sehen nach dem Waschgang aber nicht mehr „wie neu“ aus, verschmutzen wieder, werden wieder gewaschen usw. Häuser und Straßen verschmutzen und bekommen Risse im Putz oder im Asphalt. Beides wird ausgebessert. Gleise und Schotterbett verfärben sich, nach vielen Jahren werden beide erneuert. Das alles gibt Gelegenheiten für interessante Übergänge.

Weiterhin werden immer bleiben: Stahl und Gußeisen rosten, Aluminium korrodiert, kupferhaltige Metalle setzen Patina an, Holz, unbehandelt, beginnt zu faulen und, besonders in den Ritzen, und platzt dort aus, Kunststoffe bleichen aus, genauso wie Farben. In Spalte und Ritzen dringen Wasser und Schnee ein und sprengen das Material dort auf oder ab.



Dampfloks zu altern ist anspruchsvoll. Man kann, wie auf diesem Modell geschehen, durchaus einiges an Farbe aufbringen. Gleichzeitig ist eine gewisse Achtung vor dem sensiblen Triebgestänge geboten. Denn ob mit oder ohne Leimzusatz – Nachlässigkeiten machen die Lok zum Standmodell.

Welche Farbe hat Rost bzw. allgemein Korrosion? Rost gibt es in unzähligen Varianten, darüber kann man verschiedener Meinung sein, wie Rost aussieht. Das sollte jeder selbst herausfinden und seine Rosttöne selbst bestimmen. Neuer frischer Rost ist relativ gelbbraun, alter Rost ist rotbraun bis dunkelbraun. Rost bildet sich am ehesten an Verbindungsstellen wie Schweißungen, Niet- und Schraubverbindungen. Hier gibt es Rost- Konzentrationen (z. B. „Lochfraß“). Brückenfachwerke aus korrosionsträgen Stählen rosten an der Oberfläche gelbbraun an, aber dann nicht weiter, wobei sich die Rostschicht mit den Jahren eher rotbraun verfärbt.

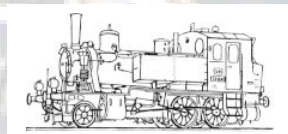
Aluminium korrodiert an blanken Oberflächen als weiße Ausscheidung von Aluminium- Oxid.

Die Fahrzeuge sind beim Vorbild je nach Bauteil unterschiedlich stark verwittert, d.h. verschmutzt. Wir unterscheiden beim Altern 3 verschiedene „Bauteile“.

Der Fahrwerksrahmen und das Drehgestell mit seinen Bauteilen werden am stärksten beansprucht. Im Laufe der Zeit bildet sich eine dicke Schicht aus Bremsstaub, Rost, Öl und Fett am Unterbau, d.h. am Rahmen und an den Drehgestellen.

Bei den Aufbauten sollte man beachten, dass die Stirnseiten anders beansprucht werden, als die Seitenteile und die Türen. Weiterhin unterscheiden sich die geschlossenen und die offenen Wagons. Schüttgutwägen verwittern anders als Stückgutwagen. Erstere beulen z. B. aus. Fahrzeuge mit Planen sind stärker dem Verschleiß ausgesetzt. Planen können Falten werfen und im Extremfall reißen.

Wo Schüttgüter umgeladen werden, macht sich das auch auf dem Gleisbett und auf dem Boden bzw. an den Laderampen bemerkbar. Getreide hinterläßt einen weißlich- gelben Staub, der sich auch in der unmittelbaren Umgebung festsetzt. Bei Kohle ist es der klassische „schwarze“ Belag.



Aber merke: Reines Schwarz gibt es in der Natur nicht! Als schwarz empfundene Farbtöne sind immer sehr dunkles Blau, Braun, Grün, Violett, auch Gelb oder Orange – also die Regenbogenfarben. Sehr schön läßt sich dieses „synthetische Schwarz“ an den Lokomotiven von MRCE studieren, denn dieser Farbton sieht im Neuzustand einfach unnatürlich aus.



Ein Klappdeckelwagen, bei dem Teile der Seitenbepankung schon mal ausgetauscht werden mußten, wobei wahrscheinlich aus Zeitgründen die ordentliche Farbgebung entfiel und nur eine Art Grundierung aufgetragen wurde. Auch die Klappen haben einiges abbekommen.

20. Juli: Modellbau- Workshop in Marktbergel

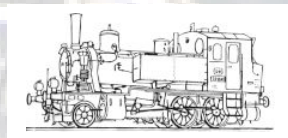


Nach Marktbergel direkt ist es eigentlich ganz einfach, mit dem Zug wird schon mal eine Stunde daraus: RB Ansbach – Steinach, RB Steinach – Ottenhofen- Bergel, und dann noch gut zwei Kilometer Fußmarsch. Für Motivierte kein Problem, um die Zeit – ca. $\frac{3}{4}$ 10 – war es noch angenehm frisch (alle Bilder zu dem Thema: fa)

(fa) Der Tag war wirklich gut vorbereitet: Im Alten Schulhaus in Marktbergel stand das gesamte Untergeschoß zur Verfügung. Gutes Wetter war bestellt und „Kunstmichi“ war auch da.

Aber mal der Reihe nach: Kunstmichi ist ein Künstler und Modellbau ist seine Vorliebe. Es geht also darum, das Modell so realistisch wie es nur geht aussehen zu lassen – was sich übrigens sehr gut an unseren Themenabend „Wir altern“ anfügt.

Der Workshop folgte einem ganz einfachen Thema: „Wir bauen ein Diorama mit Gestein“. Also um es mal klar zu sagen: Nicht das Diorama besteht aus Gestein, sondern in der dargestellten Landschaft sind Felsen, Steine und Geröll verschiedenster Ausprägung vorhanden. Gebaut wurde mit



Styrodur® in verschiedenen Dicken und Beschaffenheiten. Manch einer hatte noch Extras mitgebracht.

Teilnehmer waren vier Freunde von der IG Modellbahnfreunde Frankenhöhe und ich von den AEF. Die Materialien waren besorgt, dank der IG MBF und auch sonst fehlte es an nichts. Michi gab eine kurze Einführung und dann ging es auch schon los. Jeder bekam ein Holzbrett mit den Abmessungen 25 x 18 cm² (so daß eine Standard- Abdeckung darüber paßt). Motiv, Szenerie usw. waren frei wählbar und es zeigte sich sehr schnell, daß die Aufgabe sehr unterschiedlich interpretiert wurde. Das betraf das Motiv, aber auch den zugrunde gelegten Maßstab. Aber am Ende gab es auch Gemeinsamkeiten. Bei drei der fünf Dioramen erhob sich die Gesteinslandschaft in der linken hinteren Ecke. Und auf allen Exponaten war eine Straße oder zumindest ein Ausschnitt derer zu finden.

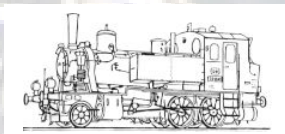


Ein Diorama im bereits fortgeschrittenen Stadium: Die Kontur ist modelliert, es geht an die Farbgebung.

Nun mal zu meinem Erleben: Eine Stunde nach Beginn der Modellbauaktion war ich ziemlich frustriert, da ich anscheinend die falsche Herangehensweise an das mir bis dato unbekannte Material gewählt hatte. Und die war folgendermaßen: Hauptteil war eine 25mm dicke Platte, zugeschnitten auf die Maße des späteren Dioramas. In die wurde – nach vorheriger Skizze – die ungefähre Landschaft eingearbeitet. Das Gebiet, auf dem sich später die Felsen erheben sollten (ich wählte Schiefer mit entsprechendem Geröll), sollte in einem zweiten Schritt aufgeklebt und dem Untergrund entsprechend modelliert werden.

Die anderen Teilnehmer kannten sich mit Styrodur offensichtlich gut aus. So wurden auf die „Basis“-Platte verschiedene Quader aufgeklebt, um hernach die gesamte Landschaft modellieren zu können – aus einem Stück quasi.

Um mein Diorama quasi zu retten, mußte ich für die aufzuklebenden Teile ziemlich genaue Paßarbeiten vornehmen. Hier hatte ich vorgesorgt und mein „Friemel- Set“ mitgebracht. Das besteht aus einer Federmappe mit verschiedenen Pinzetten, Metallpinsel, Feilen und Stechbeiteln in Miniaturausführung.



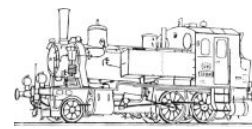
Ein Diorama (-Versuch!) aus drei einzeln modellierten Teilen, die dann – oh Wunder und Styrodur® sei Dank – auf- und ineinander paßten. Vorne rechts war das Ufer eines Weihers vorgesehen, aber aus Zeitgründen wurde der „trockengelegt“.

Vor allem mit den Stechbeiteln konnte ich nach dem Mittag noch eine einigermaßen homogene Struktur in das gedachte Schiefergeröll schnitzen, drücken, schälen – eben alles, was geht. Apropos Mittag: Hier hatten sich – ich muß sagen: dankenswerterweise – die Modellbahnfreunde Frankenhöhe aus Marktbergel richtig ins Zeug gelegt. Es gab kalte Platten mit Brezn, belegten Semmeln und dazu kalte Würstl. Nach wirklich nicht körperlich schwerer, aber geistig konzentrierter Arbeit war das genau das richtige und in einer Menge, die jeden satt werden ließ. Nun, für Fränkische Mahlzeit gilt: Kein Sternemenü könnte besser sein. Es gab noch Kuchen, aber dazu später. Jedenfalls wurden die kalten Platten nicht alle, obwohl wir alle ordentlich zulangten.



Die Felsen stehen schon in sind auch schon farbbehandelt. Günter macht sich noch um die Details Gedanken...

So eine Stunde nach Mittag zeigte sich, daß „meine“ Herangehensweise an Styrodur so schlecht auch nicht war. Die Strukturen gingen ineinander über und auch der Höhenunterschied hielt sich – wenn man mal einen Maßstab von 1:120 oder 1:160 anlegt – irgendwo im annehmbaren Bereich. Nun ging es an die Farbgebung. Schiefer ist in erster Linie dunkelgrau. Michi mischte die Farbe und ich pinselte das Schiefer- Ensemble. Die anderen vier verwendeten andere Farbtöne: Muschelkalk, Sandstein, Mauergestein. Am Ende kommt alles auf das „Granieren“ an, also Aufhellungen/ Abdunkelungen an Erhebungen, während die Spalten im originalen Farbton belassen werden. So entsteht Tiefe – übrigens auch in 2D.



Sehr detailliert, weil in größerem Maßstab (Spur I) sah Markus' Diorama aus. Die Mauer ist bereits farbbehandelt und auch der Asphalt weist Ausbesserungsarbeiten auf. Das alles allerdings vor dem finalen „Granieren“.

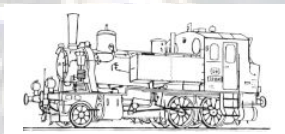
Zum Schluß wurden die entstandenen Landschaftsmodelle noch begrünt und es zeigte sich, daß jedes trotz identischer Anordnung und Motivwahl völlig unterschiedlich im Charakter waren.

Zeit für den Kuchen: Markus' Mutter ist Bäckerin und Konditorin und zauberte zwei so dermaßen leckere Schokokuchen aufs Blech, daß davon nicht viel übrig blieb.

So gestärkt wurden die erschaffenen Modelle gegenseitig begutachtet und dann ging es immer wieder nach nebenan in den Raum mit der Modellanlage „Bad Windsheim“. Über sie wurde hier im Journal schon berichtet, und es wird Anlässe geben, weiterhin zu berichten.



Sehr schön und vor allem auch realistisch geworden ist Markus' Schaustück. Er hatte großen Wert gelegt auf eine ganzheitliche realistische Nachbildung der Szenerie. So ist die Mauer ebenso verwittert wie der Asphalt Alterungsspuren aufweist, weswegen hier und da schon mal nachgebessert werden mußte. Was im Bild nicht so richtig rüber kommt: Auch der Asphalt wurde graniiert und vor allem die Ränder der Ausbesserungsstellen weisen Verfärbungen auf.



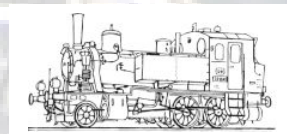
„Mein“ Diorama: Der Weiher rechts im Vordergrund hatte gerade Niedrigwasser, ansonsten finde ich das Resultat gar nicht so schlecht. Daß es hier keine steil aufragenden Felswände unmittelbar neben dem Weg gibt, war so gewollt, das hatte ich mir vor Jahren mal in der Gegend um Ludwigstadt abgesehen. Die Schieferformation erinnert ein bißchen an „Tarantula“ – die Älteren werden sich erinnern...

Leider ist an der Stelle zu sagen, daß über der Weiternutzung des Alten Schulhauses in Marktbergel als Unterkunft mehrerer Vereine und der Freikirche das Damoklesschwert des Brandschutzes schwebt. Um es mal klar zu sagen: Mag sein, die Ausbauten und Maßnahmen des Brandschutzes in einem nicht mehr für die Schule genutzten Gebäudes entsprechen nicht heutigen Anforderungen. Dann gibt es zwei Möglichkeiten: Die eine ist eine nachträgliche Ausbaumaßnahme für eine geringe bis mittlere sechsstelligen Summe an Euro. Die andere ist die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an Feuerlöschern.

Fazit des Tages: Es waren 7 interessante und lehrreiche Stunden, wie sich unter dem Motto „Wir haben so lange so viel mit so wenig bestritten, daß wir in der Lage sind, fast alles mit nichts zu bewerkstelligen“ einiges erreichen läßt. Michi war der Anspornator, und seine stets gute Laune wie auch seine hilfreichen praktischen Tipps haben sich auf jeden von uns „Schülern“ übertragen. Vielen Dank an die IG Modellbahnfreunde Frankenhöhe, und vielen Dank an Kunstmichi.



Zum Schluß noch das Diorama von XXX (?). Zu beachten sei an der Stelle die realistische Nachbildung eines Straßengrabens – ich glaube, den hatte sonst niemand so richtig auf dem Schirm. Und die Felsformation ist natürlich auch ein Gedicht!



26. Juli: Bilder vom Mühldorfer Stern

(fa) Bilder vom 25-jährigen Jubiläum des Mühldorfer Sterns waren erst Thema im letzten Journal. Diesmal gab es vor reichlich Publikum die Bilder dazu. Und weil das für einen Bilderabend nicht ganz reichte, kamen Fotos von den Umleiterverkehren 2018 auf der Allgäustrecke München – Lindau sowie von einem Besuch von der Pinzgauer Lokalbahn hinzu.

27. Juli: Sommerfest

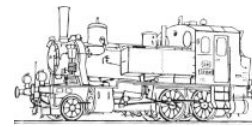
Wie jedes Jahr trafen wir uns wieder zum Grillfest. Gingen die Zusagen, wer kommt, zunächst recht spärlich ein, waren wir am Ende über 30 Freunde. Das Wetter versprach zunächst, uns den schönen Nachmittag zu verhaseln, aber pünktlich um 15 Uhr hörte der Regen auf.



Obwohl Dieters Garten den meisten bekannt und vertraut ist, wird er immer wieder neu erkundet...

Mit dem Eintreffen der Freunde und Familien wurde schon mal gelugt, was es später alles zu essen geben würde. Aber zunächst mal gab es Kaffee! Und viel zu erzählen, denn einige hatten sich lange nicht gesehen, und wiederum andere kannten wir noch gar nicht – Christoph und Verenas Nachwuchs zum Beispiel. Na ja, Tarje wußte mit den vielen Menschen um ihn herum auch recht wenig anzufangen.

Dann kam das nächste Problem: Die Eisenbahn war aufgebaut, aber sie fuhr nicht! Ein Kurzer irgendwo. Dieter war am Verzweifeln. Nach etlichem Suchen war die Stelle – ein Verbindungsstück – gefunden, aber den Fehler auszumerzen gestaltete sich schwieriger als gedacht. Zum Glück konnten Bettina und Martin die Situation retten, sie fuhren kurzerhand nochmal heim und brachten zwei Züge mit, die autonom fahren konnten und denen der Kurze deswegen egal war. Und wer schon gesehen hat, was dann kam, weiß es auch jetzt – dann gab es kein Halten mehr, dann war Betrieb im Garten!



Unterhaltung im Hof...

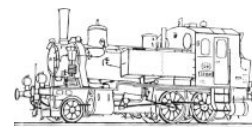


...und Betrieb im Garten. Die Szene hat etwas von „Jurassic Park“, nur daß hier die Züge die „Gejagten“ sind. Aber Mensch und Eisenbahn hielten tapfer bis in den Abend durch.



Nur als das Grillfeuer geschürt wurde, hatte die Eisenbahn mal Ruhe.

Gegen 17 Uhr wurde der Grill aufgebaut, mit Holzkohle vollgepackt und angeschürt. Familie Fröhlich hatte sich dankenswerterweise um alle Dinge des leiblichen Wohls gekümmert, so waren Bratwürste satt da, dazu Leberkäse und Steaks. Dazu gab es von den Mitbringern Salate aller Art, Frühlingsrollen und Süßes.



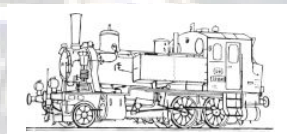
Essenszeit!

Am Grill löste mich Manfred ab und nach dem Essen drehten die Züglein wieder ihre Runden. An dieser Stelle sei allen gedankt, die zum Gelingen dieses schönen Grillfestes beigetragen haben – also alles die da waren und allen die gerne dabei gewesen wären!

Letzte Meldung: Kalender 2020 ist im Handel!

Nach der Fertigstellung des Layouts für den Kalender 2020 durch unseren Vereinsfreund Reinhold Fröhlich kümmerte sich dieser gleich noch um Übermittlung an die Druckerei. Ende Juli landeten dann drei Kartons in unserem Vereinsheim und es wurde wieder diskutiert, wann und durch wen die „Endmontage“ erfolgen solle.

Wie schon im letzten Jahr löste unser Vereinsfreund das Problem wieder auf die einfachste und radikalste Weise: In seiner Ferienzeit setzte er sich Vormittag für Vormittag ins Vereinsheim und sortierte die Seiten, lochte sie, schnitt den Halbkreis für den Aufhänger aus band die Seiten dann mit unserer bewährten Spezialbindung. Am Ende lagen 150 fix und fertige Kalender auf dem Tisch. Lieber Reinhold, lieber Peter – vielen Dank für Eure Mühen!



WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS EREIGNETE

Pläne zum Umbau im Bahnhof Ansbach

Der Artikel sollte eigentlich schon in das letzte Journal, fiel aber Zeit- und Platzgründen zum Opfer. Am 24. Juni stellte die Deutsche Bahn vor dem Ansbacher Stadtrat ihr Konzept zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs vor. Die Hauptbauphase soll in 2020 beginnen und 2022 abgeschlossen sein. Der barrierefreie Ausbau umfaßt zum einen die Installation von Fahrstühlen auch an den Bahnsteigen 2/3 und 4/5, und zum anderen die Anhebung der Bahnsteigkanten auf 76 cm über SO, derzeit liegen sie bei 38 cm. Damit wird es Personen mit reduzierter Mobilität (von „Behinderten“ zu sprechen, ist nicht mehr gewollt...) möglich, ohne Kante in Züge des Nah- und des Fernverkehrs einzusteigen. ABER: Ob außer den derzeitigen IC2 Nürnberg – Karlsruhe und den Wochenendverstärker- IC auf der Nord- Süd- Strecke jemals weitere Fernzüge in Ansbach Halt machen werden, ließen die Vertreter der DB AG offen.

Alle Bahnsteige bekommen neue LED- Beleuchtung, effektivere Beschallung, ein neueres Entwässerungssystem und eine modernere Ausstattung – was auch immer unter letzterem zu verstehen ist. Denn: Bei den gleichen Umbauten werden die Bahnsteige 2/3 und 4/5, die aktuell von der Länge her ICE- tauglich sind, auf 325 m bzw. 355 m „eingekürzt“. Dasselbe passiert mit den Überdachungen, die dann je Bahnsteig nur noch 70 m statt aktuell um 120 m lang sein werden. Proteste des Stadtrats und der OB konterte die Bahn kühl mit dem Argument, für längere Bahnsteigüberdachungen solle die Stadt selber zahlen.

Apropos zahlen bzw. Zahlen: Vor einigen Jahren, als noch reguläre ICE- Halte in Ansbach im Gespräch waren von verschiedenen Seiten immer wieder gefordert wurden (wofür bzw. für wen eigentlich?), war für einen ICE- tauglichen und damit auch barrierefreien Ausbau noch eine Summe von 11 Mio. Euro im Spiel. Zu stemmen von der Stadt Ansbach und zugunsten einer fragwürdigen Bedienung mit ICE, vielleicht außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Was das damalige Bahnkonzept war, keiner weiß es. Aktuell belaufen sich die Kosten auf 25 Mio. Euro für – wenn man sich die Zeilen aufmerksam durch liest – weniger Komfort und weniger Service.

Das macht einen schon nachdenklich. Immerhin merkten die Bahnvertreter an, daß die Kosten aufgrund der guten Baukonjunktur deutlich höher ausfallen könnten. Aber wenigstens kommen aus der Kasse der Stadt Ansbach allenfalls Gelder für längere Überdachungen der Bahnsteige und sonstige „Extras“.

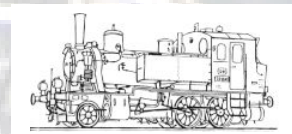
Statt der bisherigen beiden Zugänge in den Fußgängertunnel am Bahnsteig 1 wird es künftig einen zentralen Zugang geben, der in der Achse zum Empfangsgebäude liegt. Der städtische Aufzug, der momentan in der Achse ist, wird seitlich verschoben. Die Bahnsteige 2/3 und 4/5 werden auch nach dem Umbau beidseitige Aufgänge haben. Die Anordnung der Lifte soll auf einer Seite realisiert werden, wobei die Fußgängerzuwege nach dem Treuchtlinger Vorbild jeweils um die Lifte herum führen sollen.

Zwischen Bahnsteig 1 und Empfangsgebäude soll es eine neue Servicestelle geben, in der eine Bahnfachkraft Dienst tut und z. B. Reisenden hilft. Befürchtungen der Stadt, damit könne das Reisezentrum im Bahnhofsgebäude ersetzt werden, konnten seitens der Bahnvertreter ausgeräumt werden. Das Reisezentrum bleibt – mit all seinen derzeitigen Räumlichkeiten und Funktionen.

Ungeklärt ist derzeit, wie es mit den Fahrradabstellanlagen weiter geht. Das Territorium gehört zu DB Station & Service, die Abstellanlagen selber hat die Stadt installiert. OB Seidel merkte an, ihr „behege es nicht, auf einem Grund zu agieren, der der Stadt nicht gehört.“ Auch hier reagierten die Bahnvertreter vollkommen ungerührt. Es bliebe ja genug Zeit, sich Gedanken zu machen. Soll heißen: Den derzeitigen und bahnsteignahen Zustand für die Abstellung der Fahrräder wird es ab 2022 möglicherweise auch nicht mehr geben.

Stationsgebühren sind rechtmäßig

Allein die Zusammenfassung des Urteils nimmt 10 dicht beschriebene Seiten in Anspruch, und Begründung und Zitierungen sind nicht nur noch länger, sondern auch in der Sprache ermüdend und schwer verständlich.



Worum geht es? Die in Österreich ansässige und tätige Westbahn hatte gegen ÖBB Infrastruktur geklagt, weil diese für jeden Halt der Westbahnzüge eine Gebühr erhebt. Die Westbahn argumentierte sinngemäß: Die verkehrlichen Infrastrukturen sind sowieso vorhanden, also wäre die Gebühr nicht rechters. Ohne den komplizierten Gerichtsweg nachzuzeichnen – es ging bis vor den Europäischen Gerichtshof (EUGH), dessen 8. Senat letztlich eine Entscheidung zu treffen hatte.

Pikant an der Sache: Betroffen waren auch die Eisenbahngesellschaften Frankreichs (SNCF) und Polens (PKP), welche durch den Senat gleichfalls angehört wurden.

Mal zur Erklärung: Die Trennung in „Netz“ und „Personenbahnhöfe“ ist ein zwar kein deutsches Alleinstellungsmerkmal, aber zum Beispiel Frankreich, Polen und auch Österreich handhaben das anders. Da werden betriebliche und verkehrliche Einrichtungen in einem Unternehmen „Infrastruktur“ gebündelt.

Eine detaillierte Aufzählung der Europäischen Rechtsakte ersparen wir uns an der Stelle. Der 8. Senat des EUGH stellt nur fest, daß aufgrund sehr vieler europaweit und auch von Österreich ratifizierter Europäischen Rechtsakte folgendes gilt:

„Die Verkehrswege der Eisenbahn umfassen folgende Anlagen, sofern diese zu den Haupt- und Dienstgleisen gehören, ausgenommen Gleise innerhalb der Ausbesserungswerke, Bahnbetriebswerke oder Lokomotivschuppen sowie private Gleisanschlüsse:

[...]

- Personenbahnsteige und Laderampen;“

In Anhang II der Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. 2001, L 75, S. 29) hieß es:

„Der Schienenzugang zu Serviceeinrichtungen und die entsprechende Erbringung von Leistungen umfasst Folgendes:

[...]

- c) Personenbahnhöfe, deren Gebäude und sonstige Einrichtungen...

„Um einen fairen Wettbewerb zwischen Eisenbahnunternehmen sicherzustellen und um vollständige Transparenz und eine Gleichbehandlung in Bezug auf den Zugang zu Serviceleistungen und auf deren Erbringung zu gewährleisten, sollte eine Trennung zwischen der Erbringung von Verkehrsdiensten und dem Betrieb von Serviceeinrichtungen vorgenommen werden.“

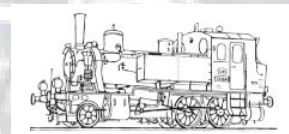
Nach Abwägung allen Fürs und Wieders schmettete der 8. Senat des EUGH die Klage der Westbahn ab.

Avenio: Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) löst Teil der Option ein

Am Datum wurde amtlich, was schon seit Wochen die Spatzen von den Dächern piffen: Die MVG löste etwas mehr als die Hälfte der Option für nachzubestellende Straßenbahnzüge vom Typ Avenio TZ ein – insgesamt 73 vierteilige Züge. Die gesamte Option besteht aus 130 Zügen, ohne konkrete Angabe über die Konfiguration.

Dem Vernehmen nach sollen die ab 2021 auszuliefernden Fahrzeuge baugleich zu den seit Dezember 2018 verkehrenden Fahrzeugen TZ 4T (Betriebsnummern 2501 bis 2504) sein und entsprechend in den Nummernkreis eingereiht werden. Das hätte gravierende Auswirkungen auf den derzeit, allerdings nur in den üblichen Foren, viel kritisierten Zulassungsprozeß, würde es sich doch um einen Nachbau einer bestehenden Bauart mit „Inbetriebnahmegenehmigung“ (IBG) gemäß §62 der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab) handeln. Damit entfielen die zeitraubende und nochmalige gutachterliche Prüfung der Bauunterlagen. Das gilt jedoch nur, wenn es sich um einen 1:1- Nachbau oder einen Nachbau mit „nicht signifikanten Änderungen“ handelt.

Die einzige Änderung besteht im Ort der Fertigung: Während die in 2017/ 18 gefertigten TZ 2T (9), 3T (9) und 4T (4) in Wien- Simmering und Graz gefertigt wurden, so möchte der Hersteller Siemens in Serbien ein neues Werk und die neuen Straßenbahnzüge dort bauen. Über die Signifikanz dieser Änderung muß die Technische Aufsichtsbehörde der Regierung Oberbayern in München befinden. Daß bei Bestellung der Option keine Zwei- und Dreiteiler mehr vorhanden waren, konnte erwartet werden. Zumindest die Zweiteiler, die auf der Umfangslinie 12 eingesetzt werden, sind bei den



Fahrgästen wegen der zu geringen Passagierkapazität nicht sehr beliebt, weil es trotz hoher Takt-dichte regelmäßig zu Überfüllungen und an den Haltestellen zurückbleibenden Fahrgästen kommt. Der Plan war ja, sowohl die 2T als auch die 2T mit 3T in Mehrfachtraktion fahren zu lassen. Allerdings ist hierfür die Planprüfung gerade (Stand: Anfang August 2019) angelaufen. Vor allem mit dem Traktionsbetrieb 2T + 3T verspricht man sich ein höheres Platzangebot auf stark nachgefragten Linien bzw. in der Hauptverkehrszeit (HVZ). Siehe auch nachfolgenden Beitrag.

Umso interessanter ist der Umstand, daß in der Option kein fünfteiliges Fahrzeug (5T) enthalten ist, wo doch bei der MVG bis auf zwei Haltestellen, die jedoch nur bei Umleitungen bedient werden, alle Haltestellen auf 47 Meter lange Züge ausgebaut sind und auf stark nachgefragten Linien wie der Linie 19 höher kapazitive Fahrzeuge, ebenfalls von Seiten der allgemein bekannten Foren, sehnlichst gewünscht sind.

Avenio: Stand der IBG bei der zweiten Serie TZ

Wir berichteten in den vergangenen Journalen über die Prüfungen und IBG der Nachfolgeserie TZ. Die in 2014 befristet und 2015 dann unbefristet zugelassene Bauart T1 (8 Vierteiler) läuft seitdem stabil und dem Vernehmen nach mit hoher Verfügbarkeit.

Bei der zweiten Serie TZ, die aus einer Bestellung von 9 Zweiteilern, 9 Dreiteilern und 4 Vierteilern bestand, sind derzeit alle Zwei- und Vierteiler sowie drei Dreiteiler befristet für den Fahrgastbetrieb mit einer IBG versehen. Bei den 2T und 4T bestand die im Dezember per Bescheid ausgestellte IBG ursprünglich bis 30. Juni 2019, wurde jedoch wegen der umfangreichen und zeitaufwendigen Auswertung der Betriebsversuche zur Fahrtechnik und Festigkeit bis zum 31. Januar 2020 auf Antrag der MVG verlängert.

Von den 3T haben derzeit drei Züge eine befristete IBG bis 31. Januar 2020. Vier weitere Züge sind als Stück geprüft (Feststellung der Baugleichheit mit dem typgeprüften Fahrzeug) und für Probefahrten im Netz der MVG, aber noch nicht für den Fahrgastbetrieb zugelassen. Die übrigen zwei 3T warten noch auf die Stückprüfung, die dem Vernehmen nach erst im Herbst stattfinden kann.

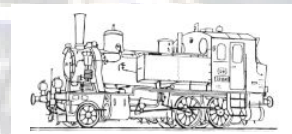
Seitens der MVG und des Herstellers Siemens wird aktuell der Traktionsbetrieb forciert. Hierzu ist die zunächst die gutachterliche Abnahme der eingereichten Prüfvorschriften über das steuerungs-technische Verhalten zweier Einheiten im gekuppelten Zustand erforderlich. Danach erfolgen die Prüfungen selber und bei positivem Ergebnis kann die IBG per Bescheid ausgesprochen werden.



Am 25.07.2019 wurde der Avenio TZ 3T mit der Fahrzeugnummer 2754 einer gutachterlichen „Feststellungsprüfung“ unterzogen. Diese besteht aus einer Besichtigung des Fahrzeugs und Feststellung der Übereinstimmung mit dem typgeprüften Fahrzeug, sowie statischen und dynamischen Funktionstests.

SBB baut Alternativroute

Die SBB planen, den gut drei Kilometer langen Strang vom St. Johann in Basel zum Bahnhof Basel SBB zum Vier-Meter-Korridor auszubauen. Künftig soll damit jeder Güterzug mit aufgeladenem Sattelschlepper und doppelstöckiger Personenzug auf diesem Weg nach Basel einfahren können.



Der Bahnunterbruch der Rheintallinie bei Rastatt vor zwei Jahren hat nach Meinung des Bundesamts für Verkehr die Dringlichkeit des Ausbaus aufgezeigt. Es brauche über Frankreich von Norden her einen alternativen Zulauf zur Simplon- und Gotthardachse, wenn die deutsche Strecke blockiert ist. Und auch beim Regionalverkehr werde die Strecke an Bedeutung zunehmen. Denn der Abschnitt zwischen Offenburg und Basel werde den prognostizierten Mehrverkehr mittelfristig nicht mehr aufnehmen, zumindest nicht bis die Deutsche Bahn den vierspurigen Vollausbau realisiert hat. Eine Grundlagenstudie, wie der Basler Ausbau technisch umgesetzt werden könnte, liegt nun vor und zeigt: Grundsätzlich ist die bauliche Machbarkeit gegeben. Nun wird ein Generalplaner gesucht, der das Projekt zur Baureife bringt. Die vorliegende Objektstudie zeigt die Komplexität des Vorhabens, das nach einer ungefähren Schätzung 230 Millionen Franken kosten wird.

Die Strecke führt durch zwei Tunnels, unter acht Straßenüberführungen durch und über eine Birsigbrücke. Um den größeren Platzbedarf zu erreichen, wird das Trasse in der Regel abgesenkt; im knapp einen Kilometer langen Kannenfeldtunnel etwa um 72 Zentimeter, beim 300 Meter langen Schützenmatttunnel gar um 85 Zentimeter.

Mit der Leistungssteigerung, die im Bahnhof SBB baulich umgesetzt wird, werden sich die Züge weniger kreuzen. Damit steigert sich die technische Kapazität der Strecke auf 25 Züge pro Stunde. Mit dem Ausbaukonzept 2035 soll der Verkehr tatsächlich zunächst auf 18 und dann auf 20 Zugfahrten pro Stunde anwachsen. Aus dem Umweltbericht geht hervor, dass pro Tag dann 77 Güterzüge mit 75 Kilometern pro Stunde durch die Stadtquartiere rattern. Nur gerade während sechs Stunden pro Tag werden keine Güterzüge verkehren. Bis das Projekt umsetzungsreif ist, werden noch zahlreiche Probleme angepackt und Lösungen aufeinander abgestimmt werden müssen (Quelle: Baseler Zeitung, vom 6. August 2019).

Weichentausch in Nürnberg Hbf, Ostseite

Zwischen Montag, dem 2. August, und Donnerstag, dem 29. August, kam es in der Ostausfahrt des Nürnberger Hbf zu Betriebseinschränkungen und Zugausfällen. Wobei letztere sehr unglücklich (um das Wort „dämlich“ zu vermeiden!) kommuniziert wurden.

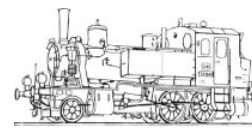
Mal im Einzelnen: Betroffen war vor allem die Ostausfahrt der S- Bahn- Gleise, partiell auch die der Gleise 4 und 5. Hier mußten insgesamt 18 einfache Weichen und 5 doppelte Kreuzungsweichen getauscht werden. Schon seit Mitte Juni waren zwischen den Stationen Nürnberg Hbf und Nürnberg- Dürrenhof Vorbereitungsarbeiten zu beobachten nach dem gängigen Muster der DB: Die Weichen werden in Einzelteilen per Lkw angeliefert und ein Trupp Gleisbauarbeiter macht sich auf einer Freifläche daran, die Einzelteile sinnvoll zusammenzusetzen. So auch diesmal, nur daß das nicht für alle zu tauschenden Weichen galt. Denn einige wurden per Weichen- Transportwagen von KIROW angeliefert, in zwei oder drei Teilen, jedenfalls einbaufertig.

Ausführendes Unternehmen war Bahnbau Wels (bbw), die Bauzugtransporte erfolgten durch RTS Swietelsky.

Was bedeutete das für die S- Bahnen S1, S2 und S3? Die S1 wendete in Mögeldorf, was vom Hbf aus mit der Straßenbahn oder dem SEV zu erreichen war. Die S2 wendete am Bf Frankenstraße, der vom Hbf aus zumindest allgemein mit dem ÖPNV (oder dem SEV) erreichbar war. Die S3 benutzte für die Abfahrt/ Ankunft jeweils kurzfristig bekannt zu gebende freie Gleise (in der Regel zwischen 4 und 9) und fuhr – da sowieso ohne Halt zwischen Nürnberg Hbf und Feucht – über die Fernbahn.

Ab Montagmorgen, 19. August, konnten die S1, S2 und S3 wieder planmäßig verkehren, denn die Weichen in dem Abschnitt waren getauscht. In den Tagen bis zum 23. August waren die Weichen zu den Abstellgleisen zwischen der S- Bahn- Strecke und den Ferngleisen dran. An den Tagen lief der Betrieb normal.

Mit Beginn am Samstag, 24. August, wurden dann Weichen an den Ferngleisen Richtung SFS/ Regensburg getauscht. Fernzüge auf der Nord- Süd- Route, auf den Relationen Berlin – München und Ruhrgebiet – München wurden über Fürth und den Rangierbahnhof umgeleitet, wobei der Halt in Nürnberg Hbf entfiel. Einige Züge, aber nicht alle, bekamen einen Ersatzhalt in Fürth.



Blick von der Schnittstelle zwischen Gleis 1 und Gleis 30 (verlängertes Gleis 1 Ost) auf die Weichenstraße, die sich durch die gesamte Ostausfahrt zieht und über die man theoretisch einen Zug mit nur 1x „Säge“ in die Regio- Werkstatt fahren könnte. Die Weichen auf den Strängen der Gleise 1 bis 3 sind ausgebaut, der Oberbau ist erneuert und muß für den Einbau der neuen Weichen noch präpariert werden.

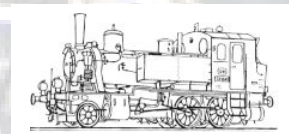


Weiter draußen in der Osteinfahrt herrscht noch ein ziemliches Durcheinander: Nicht im Bild sind die ausgebauten Weichenteile, die sich über den gesamten Montageplatz verteilen (außerhalb des linken Bildrandes). Dafür sind die neuen Weichen bereits an Ort und Stelle und werden demnächst eingebaut, eingeschottert und angeschlossen.

Prozeß um den Unfalltod einer Schülerin am Bahnhof Neuhof begann

(fa) Am 4. Februar 2010 kam es am Bahnhof Neuhof, Kreis Fulda, zu einem tragischen Unfall. Am Bahnsteig 1 rutschte eine Schülerin (16 Jahre) an der Bahnsteigkante auf einer vereisten Stelle aus und stürzte ins Gleis. Zur gleichen Zeit fuhr der RE Frankfurt – Fulda an besagtem Gleis 1 ein, überrollte und tötete in der Folge die Schülerin. Zu dem Zeitpunkt befanden sich etwa 150 Menschen auf dem Bahnsteig, zumeist waren es Schülerinnen und Schüler auf der Fahrt nach Fulda.

Seit Dienstag, 6. August 2019, stehen vier Menschen in Fulda vor Gericht. Es sind dies: der Chef der beauftragten Winterdienstfirma sowie drei Bahnmitarbeiter, nämlich der Fahrdienstleiter in Neuhof sowie der Winterdienstkoodinator und der Chef des Bahnhofsmanagements. Sie alle müssen sich den Vorwurf der fahrlässigen Tötung durch Unterlassen gefallen lassen. Kernvorwurf der Anklagebehörde: Die Winterdienstfirma habe trotz einer vertraglichen Verpflichtung den Bahnsteig in Neuhof nicht geräumt; der Fahrdienstleiter vor Ort habe den Zustand des Bahnsteigs nicht kontrolliert; der Winterdienstleiter und der Leiter des Bahnhofsmanagements hätten von den großen Problemen mit dem Winterdienst in Neuhof nachweislich gewusst, sie hätten aber nicht eingegriffen. Im Detail lautet der Vorwurf der Staatsanwaltschaft gegen den Fahrdienstleiter: Der Zug hätte an dem nicht/ nicht ordnungsgemäß von Schnee und Eis befreiten Bahnsteig nicht halten (Hervorhebung: fa) dürfen.



Gleich am ersten Prozeßtag kam es zu einem Eklat. Der Verteidiger des Fahrdienstleiters wies die Vorwürfe der Staatsanwaltschaft zurück und erklärte zudem, daß nach all den Jahren seit 2010 die „Erinnerungen verformt“ seien. Die Nebenklägerschaft, unter anderem die Mutter der getöteten Schülerin, verwiesen sogleich auf die Ende der 1960er Jahre stattgefundenen Auschwitz- Prozesse, bei denen gleichfalls mit „verformten Erinnerungen“ seitens der Verteidigung argumentiert worden sei. Daraufhin verbat sich der Verteidiger des Fahrdienstleiters jegliche Vergleiche mit den Auschwitz- Prozessen.

Der Verfahrenseröffnung vor dem Landgericht ging ein jahrelanges juristisches Tauziehen voraus. Im Januar 2012 hatte die Staatsanwaltschaft ihre Ermittlungen aus Mangel an Beweisen eingestellt. Die Generalstaatsanwaltschaft Frankfurt gab der Beschwerde der Mutter der Getöteten statt und ordnete weitere Ermittlungen an. Die Staatsanwaltschaft erhob daher Anklage beim Amtsgericht, doch das übertrug den Fall wegen seines Umfangs dem Landgericht.

Das Landgericht lehnte die Verfahrenseröffnung im September 2017 mit der Begründung ab, es sei nicht aufklärbar, ob die Schülerin auf Eis oder in einer Pfütze ausgerutscht sei, ob also überhaupt der Winterdienst verantwortlich gewesen sei. Auch sei fraglich, ob am Unfalltag aufgrund der Wetterlage eine Räum- und Streupflicht bestanden habe. Dagegen legten die Mutter der Getöteten und auch die Staatsanwaltschaft abermals erfolgreich Beschwerde ein.

Im Dezember 2018 entschied das Oberlandesgericht Frankfurt (OLG), dass das Landgericht Fulda doch einen Prozess eröffnen muss. In der Begründung heißt es, der Winterdienst habe den Bahnsteig nicht überall von Schnee und Eis geräumt. Mehr Kontrollen, eine gründliche Räumung und mehr Streusalz hätten den Tod der Schülerin verhindern können.

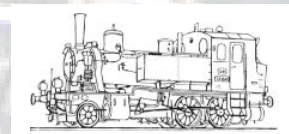
Um die Vorgänge mal einzuordnen: Am Tag des tragischen Unfalls war der Bahnhof Neuhof noch nicht auf den heutigen Stand umgebaut. Der Bahnsteig 2 war noch mittels Überweg über das Gleis 1 niveaugleich erreichbar, weswegen der Fahrdienstleiter zu dem Zeitpunkt gleichzeitig die Reisendensicherung übernahm bzw. diese anordnete. Wahrscheinlich letzteres, denn an einer viel befahrenen – um nicht zu sagen: überlasteten – Strecke wie Frankfurt – Fulda und in einem Bahnhof, der zudem noch die Verkehre aus der Würzburger Stammstrecke zu bewältigen hat – also alles in allem 350 Züge pro Tag oder mehr, ist es schlicht nicht vorstellbar, daß ein Fahrdienstleiter selber überhaupt Zeit für die Reisendensicherung aufbringen kann.

Die Reisendensicherung im Bahnhof Neuhof sah vor, die Zugänge zum Bahnsteig 2 erst unmittelbar vor Einfahrt eines hier planmäßig haltenden Zuges aus Richtung Fulda in Richtung Frankfurt freizugeben, und auch erst dann, wenn das Einfahrsignal aus der Gegenrichtung auf Halt stand und eine ungewollte Zugfahrt auf Gleis 1 praktisch ausgeschlossen war. Das gleiche galt im Prinzip auch für Fahrten in die Gegenrichtung, wobei hier – abhängig von durchfahrenden Zügen an den Gleisen 1 und 2 – die Zugangszeit zum Bahnsteig 1 großzügiger gehandhabt werden konnte.

Rein von der Zuordnung innerhalb des Unternehmens Deutsche Bahn AG ist die Sache eigentlich klar. Die Gleise, Weichen und Signale sowie weitere betrieblliche Infrastruktur im Bahnhof Neuhof (Hervorhebung: fa) lagen im Verantwortungsbereich des Fahrdienstleiters Neuhof als Angestelltem der DB Netz AG. Das war 2010 so, und ist heute auch noch so, wenngleich heute der zuständige Fahrdienstleiter weit weg in der Frankfurter Netzzentrale Dienst tut und den Zustand der Infrastruktur, für die er Verantwortung trägt, bestenfalls anhand von Kamerabildern beurteilen kann. Fest steht jedenfalls, daß in 2010 der Fahrdienstleiter Neuhof, so er denn den Zustand des Bahnsteigs 1 visuell wahrgenommen hätte, weder auf die unmittelbar am Winterdienst Beteiligten noch auf deren Verantwortliche irgendwelchen Einfluß hatte.

Die Bahnsteige, das Bahnhofsgebäude und die gesamte verkehrliche Infrastruktur in Neuhof (Hervorhebung: fa) liegen dagegen im Verantwortungsbereich der DB Station & Service AG. Ohne nähere Beschreibung kann aber nicht gesagt werden, ob der Winterdienstkoordinator oder der Chef des Bahnhofsmanagements hier gegenüber dem Unternehmen, das den Winterdienst abzuwickeln hatte, Weisungsbefugnis hatten.

Falls – was sehr wahrscheinlich ist – der Fahrdienstleiter die Reisendensicherung im Bahnhof Neuhof in 2010 nicht selber vornahm/ vornehmen konnte, so sind sowohl die Zugehörigkeit der mit der Reisendensicherung beauftragten Person im Bahnhof Neuhof (Netz? Station & Service?) als auch die „Befehlskette“ zwischen beiden Fahrdienstleiter und Reisendensicherer unklar, weil nur irgendwo in den örtlichen Anweisungen nachvollziehbar.



Zwischenfazit: Einzig das Unternehmen, das mit dem Winterdienst in 2010 auf dem Bahnhof Neuhof beauftragt war, steht erstmal im Fokus. Die Rollen des Koordinators und des Bahnstationsmanagements sind bestenfalls unklar, und der Fahrdienstleiter ist raus aus der Nummer. Ein Urteil war bei Redaktionsschluss nicht gefällt.

Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) schreibt Regionalverkehr im Netz Franken-Südthüringen aus

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) schreibt als federführender Aufgabenträger gemeinsam mit dem Freistaat Thüringen den elektrischen Regionalzugverkehr im nördlichen Franken und in Teilen Südthüringens aus. Die BEG vergibt die Verkehrsleistungen auf den Linien Nürnberg – Sonneberg/Saalfeld und Bamberg – Würzburg zum zweiten Mal im Wettbewerb. Derzeit betreibt DB Regio diese Strecken. Der Vertrag startet im Dezember 2023 und endet nach einer Laufzeit von zwölf Jahren im Dezember 2035. Im Netz Franken-Südthüringen sind ab Betriebsaufnahme im Dezember 2023 insgesamt rund 5,7 Millionen Zugkilometer pro Jahr zu erbringen. Davon entfallen rund 5,1 Millionen Zugkilometer auf die Strecken in Bayern, das sind knapp 19 Prozent mehr als heute.

Thüringen ist am ausgeschriebenen Leistungsvolumen mit sieben Prozent beteiligt. Fahrplankonzept und Angebotsverbesserungen

Zum Wettbewerbsprojekt Franken-Südthüringen gehören folgende Strecken:

- Nürnberg – Erlangen – Bamberg – Lichtenfels – Coburg
- Lichtenfels – Kronach – Saalfeld
- Bamberg – Schweinfurt – Würzburg
- Bamberg – Coburg – Sonneberg (via Schnellfahrstrecke VDE 8)
- Coburg – Erfurt als Eventualposition (via Schnellfahrstrecke VDE 8)

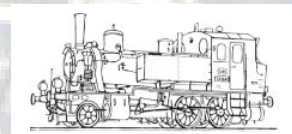
Von Nürnberg fahren künftig halbstündlich Züge in Richtung Oberfranken. Ausgehend vom Anschlussknoten Nürnberg zur halben Stunde verkehrt ein stündlicher Regional-Express (RE) nach Saalfeld. Diese Linie führt jede zweite Stunde bis Bamberg einen Zugteil mit, der von dort dann über Schweinfurt nach Würzburg abzweigt. Nördlich von Kronach hält der Regional-Express Richtung Saalfeld stündlich an allen Stationen.

Um 30 Minuten versetzt dazu fährt die RE-Linie Nürnberg – Coburg – Sonneberg über die Neubaustrecke zwischen Bamberg und Coburg. Damit gibt es erstmals täglich ganztags halbstündliche Expresszüge von Nürnberg über Fürth, Erlangen, Forchheim und Hirschaid bis nach Bamberg. Von dort biegt die zweite Linie auf die Neubaustrecke VDE 8 ab; sie fährt weiter bis nach Coburg und verkürzt die Fahrzeit Nürnberg – Coburg auf nur noch rund 70 Minuten.

Die BEG lässt sich im Rahmen einer Eventualposition (EVP) zusätzliche Leistungen anbieten. Sofern diese zum Tragen kommen, fahren bis zu fünf Zugpaare umsteigefrei von Nürnberg Richtung Erfurt, wo unter anderem schnelle Anschlüsse an die ICE-Sprinter nach Halle – Berlin und an die sogenannte Mitte-Deutschland-Verbindung Richtung Göttingen erreicht werden sollen. Stündliche Verbindungen von Coburg nach Sonneberg entstehen in diesen Fällen durch die Verlängerung der von Lichtenfels kommenden Züge. Bei einer Beauftragung der Eventualposition würde gemeinsam mit den vier ICE-Zugpaaren eine etwa zweistündliche Nordanbindung von Coburg Richtung Erfurt entstehen.

Aufgrund der branchenweiten Personalknappheit insbesondere bei Triebfahrzeugführern, hat die BEG beschlossen, ihre bisherigen Vorgaben zum Personalkonzept weiterzuentwickeln und auszubauen. So wird erstmals eine sogenannte „Sitzbereitschaft“ für Reserve-Triebfahrzeugführer gefordert, um Zugausfälle aufgrund z.B. kurzfristiger Krankmeldungen minimieren zu können. Als weitere Anforderung lässt sich die BEG mit den Angeboten der Verkehrsunternehmen einen Plan zur Personalbereitstellung und -akquisition vorlegen, welcher jährlich aktualisiert werden muss, damit ein ausreichender Personalbestand zum Betriebsstart wie auch während der Vertragslaufzeit sichergestellt werden kann. Um dem branchenweiten Mangel an Triebfahrzeugführern zu begegnen, fordert die BEG des Weiteren eine Mindestausbildungsquote für Triebfahrzeugführer.

Blockabfertigung, Fahrverbote, ein 10- Punkte- Programm und die Frage:



Wie steht es um den deutschen Teil am Brenner- Nordzulauf?

Wieder einmal: Ein Fortsetzungsroman. Alles begann mit einer Pressemitteilung des Landes Tirol am 3. Juli 2019:

„Fahrverbote auf niederrangigem Straßennetz - Ziel-, Quell- und Anrainerverkehr ausgenommen

Ab sofort gelten an Wochenenden Fahrverbote auf mehreren Landesstraßen bzw. dem niederrangigen Straßennetz in Tirol. Dies ist eine Maßnahme seitens der Tiroler Landesregierung, um dem massiven Ausweichverkehr bei Stausituationen auf der Autobahn entgegenzuwirken. Unmittelbar nach den Autobahnabfahrten werden KFZ-LenkerInnen von Samstag 7 bis Sonntag 19 Uhr, sofern sie nicht dem Ziel-, Quell und Anrainerverkehr zugerechnet werden können, keine Möglichkeit haben, örtliche Stauumfahrungen vorzunehmen. Diese Fahrverbote gelten jeweils von Samstag 7 Uhr bis Sonntag 19 Uhr in beide Fahrtrichtungen und sind vorerst mit Sonntag, den 15. September 2019, befristet.

Das Fahrverbot gilt für alle Kraftfahrzeuge, die sich in Tirol auf Durchreise befinden – also auch PKW und Motorräder. Die Tiroler Landesregierung spricht von einer Notwehrmaßnahme: Das Problem des Ausweichverkehrs angesichts der steigenden Verkehrsdichte in Kombination mit Straßensperren und ausgeklügelten Navigationsgeräten, die extrem schnell reagieren und Stauumfahrungen vorschlagen, bringt das Land Tirol nun dazu, diese Maßnahmen zu setzen. Damit möchte das Land Tirol die Sicherheit auf den heimischen Straßen und die Flüssigkeit des Verkehrs bestmöglich gewährleisten und für eine Entlastung der verkehrsgeplagten Bevölkerung und auch der Gäste entlang der klassischen Ausweichrouten sorgen“ (Quelle: PM des Landes Tirol, verkürzt wiedergegeben).

Zur Erklärung: Seit Jahren, Jahrzehnten steigt vor allem der Lkw- Verkehr über die Brenner- Autobahn vor allem aus und nach Deutschland, weswegen sich Deutschland, Österreich und Italien 1999 auf die Ertüchtigung der Bahnstrecke über den Brenner mit dem Brenner- Basis- Tunnel (BBT) als Herzstück verständigt haben. Und während Österreich bereits fleißig an dem Tunnel baut, hat sich auf deutscher Seite bisher nicht viel getan. Na gut, aus Sicht bis vor einigen Monaten: Warum auch? Läuft doch alles perfekt. Blockabfertigung an der deutsch- österreichischen Grenze? Kein Problem für Deutschland und keins für Bayern. Auch die immer massiver werdenden Staus auf der Autobahn erweichten auf deutscher Seite niemanden, endlich mal tätig zu werden.

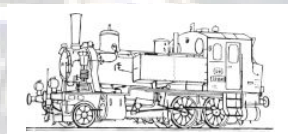
Das Dilemma geriet erst so richtig mit den Fahrverboten an die Öffentlichkeit. Wie gesagt: Während Österreich bereits am BBT baut, hat man in Deutschland noch nicht einmal eine Trasse für den Nordzulauf! Bei dieser für sich schon peinlichen Feststellung könnte man es ja bewenden lassen, aber es geht noch weiter.

Die Deutsche Bahn hat eine Projektgesellschaft gebildet, die immerhin seit 2016 auch und vor allem im Planungsgebiet aktiv ist. Das bedeutet: Ein Teil der Projektgesellschaft hockt über Landkarten und geologischen Gutachten und zimmert in diese virtuelle Welt Ausbauvariante um Ausbauvariante. Der andere Teil rammelt durch die Anrainergemeinden mit dem Versuch, diese irgendwie für sich und den Ausbau – am Ende welchen auch immer – zu gewinnen.

Nun haben sich die Anrainergemeinden an der Bestandsstrecke Rosenheim – Kufstein, was zu erwarten war, zusammengetan und ihrerseits fachlichen Rat eingeholt. Dieser kommt von einer in Branchenkreisen nicht ganz unbekannten Firma VIEREGG & RÖSLER.

Nun, man kann je nach Erfahrungslage die Firma bewerten, wie man will. Man kann damit argumentieren, daß die Firma – die eigene Webseite sagt es bei genauem Lesen aus – eigentlich noch kein „Projekt“ so richtig gestemmt hat. Untersuchungen hier, Prognosen da, Gutachten dort. Mehr noch: VIEREGG & RÖSLER ist, ebenfalls Branchenkennern, in der Vergangenheit vor allem dadurch aufgefallen, mit teils schräger Argumentation und ungewollt komischer Prosa vor allem gegen Projekte des Freistaats oder des Bundes „anzugutachten“.

Es wäre nun aber grundfalsch, VIEREGG & RÖSLER per se in Bausch und Bogen zu verdammen, denn auch in der schrägsten Meinung steckt ein Körnchen Wahrheit. Machen wir uns also mal die Mühe, das „Projekt“ Brenner- Nordzulauf auf deutscher Seite ein wenig näher unter die Lupe zu nehmen.



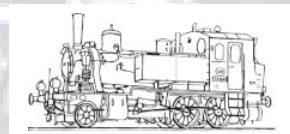
Prognose der Schienenverkehre auf der Deutschen Seite des Brenner- Nordzulaufs

Mit der Erarbeitung dieser Schienenverkehrsprognose war das Freiburger Unternehmen TRIMODE beauftragt worden, und zwar durch das BMVI direkt im Jahr 2016. Die Aufgabenstellung lautete, verschiedene Szenarien zugrunde zu legen: Verlagerungseffekte im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene, Ausbau der Güterzugkorridore Regensburg – Passage München – Passage Rosenheim – Kufstein sowie „Deutsches Eck“ sowie Steigerung Abnehmerbedarfe an den italienischen Mittelmeerhäfen.

„Zur Bestimmung der Höhe des Schienengüterverkehrs im Jahr 2050 zwischen Rosenheim und Kufstein werden im Rahmen dieser Studie vier Szenarien gebildet. In diesen Szenarien wird die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Abhängigkeit des erwarteten Wachstums des Bruttoinlandsproduktes bis 2050 („BIP 2050“), der Veränderung der Korridorverkehre über das deutsche Eck („DtEck“) sowie einer stärkeren Partizipation italienischer Häfen an den Seehafenhinterland- und Transshipmentverkehren („ital. Häfen“) aufgezeigt. Die einzelnen Entwicklungen werden in den vier Szenarien wie folgt kombiniert und führen zu nachfolgenden Ergebnissen im Zugverkehr zwischen Rosenheim und Kufstein in 2050.“

Im Ergebnis kommt die Studie zu dem Schluß, daß ein Ausbau der Infrastruktur bereits jetzt erfolgen muß. Die allein durch Ausbau der Bestandsstrecke mit dem Europäischen Zugsicherungssystem ETCS sind allenfalls 320 Züge am Tag zu stemmen, aktuell sind es um 180, wovon etwa 80 auf Reisezüge im Nah- und Fernverkehr quasi als Grundlast entfallen. Erwartet aber werden – abhängig vom Eintreffen eines Szenarium oder aller vier zwischen 370 und 550 Züge pro Tag.

(Fortsetzung folgt)



WOANDERS GELESEN

Eurotunnel 2.0

Die Betreibergesellschaft für die Züge durch den Kanaltunnel „Eurostar“ hat angekündigt, im Falle eines „No- Deal- Brexit“ den kompletten Verkehr auf unbestimmte Zeit einzustellen, da unter den Bedingungen kein geordneter Verkehr zwischen Großbritannien und Land- Europa sicherzustellen ist. Eurostar selber rechnet für die ersten Tage mit bis zu 15.000 gestrandeten Reisenden an den Terminals in Paris, Brüssel und London. Nach dieser – zeitlich nicht bezifferbaren – Zeitspanne dürften sich auch für den letzten Wartenden alternative Routen aufgetan haben...

Wer's nicht glaubt, lese bitte hier nach (Achtung: Bezahlschranke!):

<https://www.ft.com/content/5de0950e-35e9-11e9-bb0c-42459962a812>

Angesichts dreier vermurkster Jahre im Ringen um ein Abkommen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU sind Fragen angebracht, wie lange die völlige Betriebseinstellung im Kanaltunnel realistisch dauern könnte. Wieder drei Jahre, oder mehr? Da darf man sich schon Gedanken machen, was mit dem dann nutzlosen Tunnel unter dem Ärmelkanal anzufangen sei.

Man könnte ihn nach Sitte unserer Väter und Vorväter von oben her aufschlitzen und den Meeresboden absinken lassen. Der durch den Klimawandel initiierte Anstieg des Meeresspiegels würde wenigstens partiell gebremst. Na ja, und die Maßnahme hätte auch nur einen einmaligen Effekt.

Das Schöne dabei: Wenn dann in 50 Jahren England wieder in die EU will - ja, England und nicht das Vereinigte Königreich, weil Schottland und Wales längst eigenständig sind und Nordirland mit Irland vereint ist zu WENS-Ireland (West, East, North, South) -, dann gibt es ein 'neues' Projekt "Eurotunnel". Frei nach dem Motto: „Was lange hält, bringt keinem Geld“. Und beim Buddeln trifft man dann auf einen alten Zug, der vergessen wurde (die Tunnelbohrmaschine in Rastatt läßt grüßen...). Dann sind die Archäologen dran, was das Projekt um 30 Jahre zurück wirft. Und in Eisenbahn-fuzzyforen überbieten sich die ganzen Rückwärtsgewandten in den Erzählungen aus der guten alten Zeit und graben dabei ihre alten Unterlagen aus. Die Welt ein ewiger Kreislauf...

Oder man macht aus dem Tunnel ein Atommüllendlager. Dann ist die Trasse für einen eventuellen Wiederaufbau erstmal ein paar Tage blockiert, bis das Zeug nicht mehr strahlt ... Nachhaltigkeit pur aus der Sicht von Insel-bleiben-wollenden Briten... Und „Rest- Europa“, das bis dahin noch nicht aus der Kernenergie ausgestiegen ist, kann sein Glück kaum fassen.

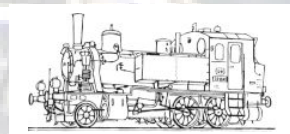
Oder: Kann man den Tunnel nicht heben und bei Puttgarden wieder versenken, anstatt für die Fehmarnbelt- Querung den Meerestunnel völlig neu zu erfinden? Zweitverwertung als aktiver Umweltschutz! Und nach England dröhnen endlich wieder die Hovercraft über den Ärmelkanal. Gott was wären die Insulaner selig. Die werden uns Kontinentaleuropäer dafür richtig lieben.

Und wenn ein paar Kilometer übrig bleiben, kann man die vielleicht einlagern. Die Fertigstellung des am besten geplanten Projektes „Stuttgart 21“ in 2025 (oder 2035, oder 2045) ist auch noch nicht so sehr in Stein gemeißelt. Zweitverwertung spart Kosten – vielleicht.

Da bleiben vielleicht noch ein paar Kilometer übrig. Die kann man dann ja einlagern.

Oder dieser blaue Autozug oben vor Sylt hat genug vom ewigen Kampf mit der DB und kauft dann Teile des Tunnels und verlegt ihn unter dem Damm. Dann gibt es auch keine Probleme mehr mit dem Seitenwind.

Wobei: Die naheliegendste Variante haben wir hier noch gar nicht vorgestellt. Das MiWuLa plant ernsthaft eine Erweiterung nach Frankreich und von dort über das Fleet in ein anderes Gebäude der Speicherstadt, wo was nach gebildet werden soll? Richtig! UK. Die Konzeptplanung sieht als Übergang zwischen den beiden Gebäuden eine begehbare Röhre vor, in der oben und seitlich Original- Ärmelkanalwasser die rauen Verhältnisse im Kanal bildlich spiegelt. Und irgendwo an der Seite ist der Kanaltunnel. Na ja, mal maßstäblich auf die Länge projiziert müßte der H0- Tunnel nicht gegenüber, sondern irgendwo bei den Landungsbrücken heraus kommen. Aber – schritt die geneigte Besucherschaft durch ein paar Segmente Original- Kanaltunnel, würde sich um so platte Fragen wie die des Längenmaßstabes auf einer Modellbahnanlage niemand mehr ernsthafte Gedanken machen.



KURZ NOTIERT

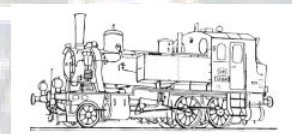
BUGA ausgebremst: Der Intercity Express (ICE) ist laut Stadt Heilbronn seit dem 1. Juli nicht mehr zur Bundesgartenschau (BUGA) gefahren. Die Verbindungen waren kurzfristig ausgefallen, obwohl sie stets zuvor im Fahrplan angegeben waren. Bahnreisende mussten deshalb lange Fahrzeiten in Kauf nehmen und mehrmals umsteigen. Verantwortliche Stellen der Deutschen Bahn (DB) sollen offenbar nichts davon gewusst haben. Heilbronns OB Mergel beschwerte sich schriftlich bei der DB AG. Nicht nur für den Bahn-Konzern sei das ein Armutszeugnis, sondern auch für die Stadt Heilbronn sei die Streichung äußerst peinlich, schrieb er. Darüber hinaus sei es sehr befremdlich, dass er erst durch die Presse auf diesen Vorgang aufmerksam gemacht wurde. Die Bahn reagierte auf die Beschwerde des Heilbronner Oberbürgermeisters: Grund für die Ausfälle sei ein Fahrzeugengpass bei den ICE-Zügen, hat ein Bahnsprecher auf Anfrage des SWR mitgeteilt. Das Unternehmen bedauere dies und bitte die Reisenden um Entschuldigung. Es sei eine Lösung in Sicht: Der kurzzeitig gestrichene Intercity-Express zur BUGA soll im Laufe der kommenden Woche (Mitte Juli – FA) wieder fahren (Quelle: SWR aktuell vom 11.07.2019).

BaWü- Verkehrsminister Herrmann überrascht mit „freien Überlegungen“...: Baden- Württembergs Verkehrsminister Winfried Herrmann brachte Überlegungen ins Spiel, zusätzlich zum entstehenden Tiefbahnhof ein Stück des Kopfbahnhofs wenigstens zeitlich befristet zu erhalten, um die Regionalverkehre während der Bauphase absichern zu können. Die Kritik kam prompt: Es entspreche „nicht dem Geist des Koalitionsvertrags“, wenn Herrmann seine unabgestimmten Pläne in einem Gemeinderatsausschuss der Stadt Stuttgart vorstelle, sagte Justizminister Guido Wolf (CDU). Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) bemühte sich anschließend, die Wogen zu glätten. Es handle sich um „freie Überlegungen“ von Hermanns Ressort, die in keinem Gremium der Regierung besprochen worden seien. Die DB erklärte sofort, ein verkehrlicher Bedarf über den neuen Stuttgarter Tiefbahnhof sei nicht notwendig (Quelle: Südwestpresse vom 16.07.2019).

BER- Zustände um Zweite Münchner Stammstrecke: Die Bahn muss beim Bau der zweiten Stammstrecke nochmal umdisponieren - das Eisenbahnbundesamt fordert plötzlich eine dritte Röhre als Rettungstunnel für den Brandschutz. Was dies für Kosten und Fertigstellungstermin bedeutet, ist noch unklar. Gravierende Umplanungen bei der zweiten Stammstrecke in München sehen offenbar eine dritte Röhre als Rettungstunnel anstelle von Schächten vor. Der Münchner Merkur berichtet in seiner heutigen Ausgabe, dass das Eisenbahnbundesamt von der Zusatzröhre ausgeht und sie fordert. Es geht um eine weitere Röhre für den Brandschutz - die Umplanungen für die zweite S-Bahn-Stammstrecke, die beim Spitzentreffen in der Staatskanzlei letzte Woche vorgestellt wurden, sind so massiv, dass jetzt auch das bereits genehmigte Brandschutzkonzept geändert werden muss. Tatsächlich hatte die Bahn einen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss für die bisherige Planung, bei der auch das Brandschutzkonzept mit den Rettungsschächten als ausreichend genehmigt war. Sie hätte das also bauen dürfen. Wie der Münchner Merkur berichtet, verlangt das Eisenbahnbundesamt jetzt die Zusatzröhre. Die Bahn will sich bisher nicht zu den Änderungen äußern. Hauptauftraggeber und Hauptfinanzier des Milliardenprojekts ist der Freistaat Bayern, der müsse das Thema erst beraten und über die Umplanungen entscheiden (Quelle: BR 11.07.2019).

86 Milliarden für das deutsche Schienennetz: An vielen Stellen des über 33 000 Kilometer langen Schienennetzes gibt es Sanierungsbedarf. Die Deutsche Bahn und der Bund wollen in den kommenden zehn Jahren 86 Milliarden Euro in die Sanierung des Schienennetzes stecken. Nun müssen noch Haushalts- und Verkehrsausschuss dem Programm zustimmen. Das teils marode Netz ist einer der Gründe für viele Verspätungen. Das marode Netz wiederum ist Resultat der Verkehrspolitik und des Börsenwahns für die Deutsche Bahn seit 1994, was erst 2009 durch den damaligen Vorstandsvorsitzenden Rüdiger Grube gestoppt wurde. Die Zahl an sich klingt gut. Wenn man allerdings bedenkt, daß in den 86 Milliarden – das sind etwas weniger als 8 Milliarden Euro pro Jahr – bereits jährlich 5,6 Milliarden für den laufenden Unterhalt des Schienennetzes enthalten sind, bleibt von den „Investitionen“ nicht mehr viel. Der Bau neuer Strecken bleibt bei der Summe außen vor.

Deutsche Bahn baut ICE-Werke massiv aus: Die Deutsche Bahn (DB) investiert rund eine halbe Milliarde Euro in die Instandhaltung ihrer Fernverkehrsflotte und damit in die Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität der ICE- und IC-Züge. Größere Hallen, erweiterte Werkstätten und Lager sowie neue Behandlungs- und Abstellgleise sorgen dafür, dass die Züge künftig schneller und bes-



ser instandgehalten werden können. Auch die Digitalisierung und Automatisierung werden weiter vorangetrieben. Zudem schafft die DB bundesweit 1.000 zusätzliche Stellen in den Werken. Die Hälfte der Mitarbeiter ist bereits eingestellt. In Hamburg-Langenhäuser werden rund 74 Millionen Euro für ein neues Lager, zusätzliche Nebenwerkstätten und erweiterte Rangier- und Abstellanlagen investiert. In der vier Fußballfelder großen Wagenhalle ist zudem eine neue Dacharbeitsbühne entstanden, von der der ICE 4 als neues Flaggschiff im Fernverkehr optimal behandelt werden kann. Alle Umbauten sind im laufenden Betrieb erfolgt und sollen bis September abgeschlossen sein. In den beiden Hamburger Werken Langenhäuser und Eidelstedt entstehen insgesamt rund 240 neue Stellen. Hamburg ist der größte Standort für die Wartung von Fernverkehrszügen in Deutschland. Die Investitionen belaufen sich für Hamburg auf 170 Millionen Euro. Die DB betreibt elf Instandhaltungswerke in Deutschland, von denen die Mehrheit ausgebaut wird (Quelle: PM der DB AG vom 18.07.2019).

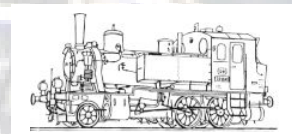
Ingolstadt – Audi- Bahnhof: So gut wie fertig ist der dritte Ingolstädter Bahnhof: "Ingolstadt Audi". Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember soll direkt am Werksgelände der Regionalexpress zwischen Treuchtlingen und München halten - und neun Buslinien der INVG ebenso. Der Schienenhalt direkt am Werksgelände des Autobauers ist so gut wie fertig. Neben dem Tor 9 entsteht gerade die Verkehrsdrehscheibe Nord, die von der INVG ab dem 3. Dezember angefahren wird - und zwar mit neun Linien: 11, X11 und X12, 15, 55, sowie S4, S7, S8 und S9. "Alle, die bereits die TE anbinden", sagte INVG-Geschäftsführer Robert Frank. Und der 11er, der als eine Hauptanbindung zu Audi bisher nur bis zum Tor 10 an der Ettinger Straße ging, fährt dann ganztägig bis zum Bahnhof durch. Zunächst wird der Bahnhof vom Regionalexpress zwischen Treuchtlingen und München im Stundentakt angebunden. Nach dem geplanten Umbau des Bahnhofs Gaimersheim als Wendepunkt soll es ein Halb-Stunden-Takt werden, denn dann könnten Agilis-Züge über den Nordbahnhof hinaus durchfahren.

Flixbahn erweitert Angebot: Der Flixbahn bedient jetzt die Strecke Hamburg-Köln mit mindestens zwei täglichen Fahrten pro Richtung bis zum Ende des Buchungszeitraums Mitte Dezember. Damit wird das von vielen als Rosinenpicken angesehen reduzierte Angebot von nur einem Zug pro Richtung an den verkehrsschwachen Tagen Dienstag und Mittwoch auf dieser Strecke beendet. An Freitagen werden von Hamburg nach Köln und an Sonntagen von Köln nach Hamburg sogar drei tägliche Verbindungen angeboten.

S- Bahn- Störung nach Starkregen in München: Wegen eines Wassereintrags in den S- Bahn-Tunnel der Münchner Stammstrecke und infolge dessen Überflutung des Tunnels um bis zu 60 Zentimeter mußte der S- Bahn- Betrieb auf der Stammstrecke am Dienstag, 6. August 2019 ab ca. 11.15 Uhr bis Betriebsschluß zwischen den Stationen Hackerbrücke und Isartor eingestellt werden. Zahlreiche Züge wendeten bereits an der Donnersberger Brücke bzw. in Laim (West) oder München- Ost (Ost). Linien aus Westen wurden bei Bedarf auch unter Auslassung des Haltes an der Hackerbrücke in den Hbf München oberirdisch geführt. Abgesehen von einem leidlich gut organisierten Notbetrieb auf den Ästen der Stammstrecke verstärkte die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) mit zusätzlichen Straßenbahnlinien auf der Linie 19 ihr Angebot zwischen Pasing und München- Ost. Am Tag danach war das Wasser aus dem Tunnel abgepumpt und der Betrieb konnte, anfangs noch mit Einschränkungen, wieder aufgenommen werden. Als Ursache für den massiven Wassereintrag wird ein massives Entwässerungsproblem im Tunnel zwischen Westeinfahrt und der Station Hauptbahnhof genannt, das die Bahn inzwischen beheben zu haben meint.

Tief „Bernd“ wütet in Rheinland- Pfalz, Hessen und Bayern: Nur knapp zwei Wochen nach der Gewitterfront zog am Sonntag, 18.08., erneut ein Gewittertief über Süddeutschland und hinterließ streckenweise eine Schneise der Verwüstung. Unter anderem schlug zwischen Frankfurt und Mannheim ein Blitz ins Stellwerk. In Mittelfranken kam es wegen auf die Gleise gestürzter Bäume zum Streckenunterbruch zwischen Nürnberg und Treuchtlingen. Hier kam ungewollt auch ICE 709 (Hamburg- Altona – München Hbf) zum Stehen, und das ausgerechnet in einem Abschnitt, der von außen durch Rettungskräfte nur schwierig erreichbar ist. In der Folge dauerte die Evakuierung der Reisenden bis in den frühen Morgen. Zahlreiche Züge des Regionalverkehrs fielen aus, der Fernverkehr, sofern nicht „steckengeblieben“, wurde umgeleitet, teilweise großräumig.

Bundeswehrsoldaten fahren kostenlos im DB- Fernverkehr: Ab dem 1. Januar 2020 fahren Bedienstete der Bundeswehr kostenlos im Fernverkehr. Voraussetzung: Sie reisen in Uniform, und was mit dem Nahverkehr ist, wurde bisher nicht bekannt. Das Bundes- Verteidigungsministerium soll der



Deutschen Bahn hierzu jährlich 4 Mio. Euro überweisen. Eine konkrete Ausgestaltung dieses Regierungsbeschlusses steht noch aus.

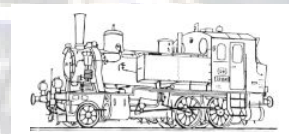
SBB lassen Wagenflotte in Deutschland aufarbeiten: Als Komplettdienstleister für Kunden aus aller Welt preist die Deutsche Bahn auf ihrer Webseite Fahrzeuginstandhaltung an. Nun hat die gleichnamige Deutsche-Bahn-Tochter einen Auftrag aus der Schweiz ergattert. Fast 100 Fernverkehrswagen der Schweizerischen Bundesbahnen SBB sollen ab dem nächsten Jahr modernisiert werden. Die Waggonen sollen vom Rost befreit werden und neue Sitze und Teppiche erhalten. Geplant ist, dass die Arbeiten im brandenburgischen Wittenberge und in Neumünster in Schleswig-Holstein ausgeführt werden. In der Schweizer Politik sorgt die Entscheidung für Unverständnis. In einem Zeitungsinterview zeigte sich etwa ein Abgeordneter der christlich-konservativen CVP verärgert. Staatsnahe Betriebe hätten eine besondere Verpflichtung, Leistungen in der Schweiz einzukaufen. Die Auftragsvergabe ins Ausland müsse eine Ausnahme bleiben. Sie dürfe nicht aus Preisgründen geschehen. Deutschland ist aus Schweizer Sicht ein Billiglohnland, denn das Lohnniveau ist deutlich niedriger. Ein sozialdemokratischer Abgeordneter forderte gar neue Vergaberegeln für derartige Aufträge. Laut den Schweizerischen Bundesbahnen würden die Wagen in Deutschland erneuert, weil es im Inland nicht genügend Kapazitäten gebe. Ein Großteil des Bestands des betreffenden Waggontyps werde im Übrigen von den SBB selbst modernisiert (Quelle: ARD vom 20.08.2019).

Gerichtsstreit um BVG-Auftrag – Lieferung der neuen Berliner U-Bahn-Züge verzögert sich: Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) wollen Milliarden in neue U-Bahn-Züge investieren. Die Vergabe wird jetzt aber weiter die Gerichte beschäftigen. Hintergrund ist ein Rechtsstreit zwischen der BVG und dem französischen Schienenfahrzeughersteller Alstom über den Auftrag zur Lieferung von insgesamt bis zu 1500 U-Bahn-Wagen. Die BVG hatte nach einem Ausschreibungsverfahren den Auftrag an Alstoms Berliner Konkurrenten Stadler bestellt. Alstom legte Einspruch bei der Vergabekammer ein. Die Kammer lehnte diesen Einspruch aber ab. Gegen diesen Beschluss legt Alstom nun also vor dem Kammergericht Berlin Beschwerde ein (Quelle: Tagesspiegel vom 20.08.2019, verkürzt wiedergegeben).

Bauarbeiten auf der SFS Hannover – Göttingen bedingen weitere Halteausfälle in Göttingen: Der angekündigte Wegfall des Halts der ICE-Linie Hamburg-Stuttgart in Göttingen bis kurz vor Weihnachten hat zu einem Protest von Stadt und Landkreis geführt. Während der laufenden Arbeiten an der Schnellstrecke Hannover – Göttingen habe sich gezeigt, dass die Züge der zweistündlich fahrenden Linie oft verspätet seien, erklärte die Bahn. Mit dem Durchfahren in Göttingen solle Zeit gewonnen und verhindert werden, dass Verspätungen sich auf das ganze Netz der Bahn übertragen. Vom 16. September bis 14. Dezember entfällt der Halt der Züge dort. In beide Richtungen gebe es währenddessen aber stündlich andere IC/ICE-Verbindungen in beide Richtungen ab Göttingen (Quelle: SZ vom 21.08.2019).

Hersteller Bombardier liefert 30 neue Stadtbahnen nach Dresden: Im Beisein des sächsischen Wirtschaftsministers Martin Dulig (SPD) und des Dresdner Oberbürgermeisters Dirk Hilbert (FDP) unterzeichnen die Vorstände der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) Andreas Hemmersbach und Lars Seiffert am 22. August den Vertrag zur Lieferung von 30 Stadtbahnen einer neuen Generation durch die Firma Bombardier Transportation GmbH. Gefertigt werden diese an den Standorten Görlitz und Bautzen, die Anlieferung erfolgt stets aus Bautzen. Der erste Gelenkwagen wird im Sommer 2021 in Dresden erwartet. Bis zum Herbst 2023 sollen alle Fahrzeuge ausgeliefert sein. Zur Lieferung gehört ein Wartungsvertrag, der die hohen Qualitätsstandards der DVB für ihre Fahrgäste langfristig sichert. Die Kosten pro Fahrzeug belaufen sich auf etwa 4,2 Millionen Euro. Das gesamte Investitionsvolumen einschließlich Herstellung, Service und langfristige Wartung beträgt rund 197 Millionen Euro. Für den Kauf der Stadtbahnen reicht der Freistaat Sachsen 102,8 Millionen Euro Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) an die DVB aus (Quelle: Medieninformation Dresden, 22.08.2019).

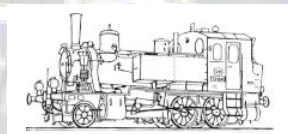
Refit für 70 ICE: Die Maschinenbau- und Service- Gesellschaft (MSG) Halle (S.), die aus dem ehemaligen Waggonbau Ammendorf hervorgegangen ist, wird in den kommenden Jahren die Neigetechnik- ICE der Baureihen 411 und 415 vornehmen. Kernleistung ist die technische Optimierung der Triebzüge durch 7 „Qualitätsmaßnahmen“. Die Maßnahmen umfassen die Bereiche Antriebe (Verkabelungen im Traktionscontainer und Tausch von Traktionskühlanlagen), Energie (Schütztausche), Wasserversorgung (Erneuerung der Grauwasserverrohrung) und Abdichtmaßnahmen (an Klimaanlage, Fahrzeugkasten, Windleitblechen). Die Materialbeistellung erfolgt durch den Auftrag-



geber DB Fernverkehr. MSG hatte sich nach einer Europaweiten Ausschreibung gegen andere Bewerber durchgesetzt (Quelle: TED Europa vom 22.08.2019).

Luftfrachtkartell Lufthansa zahlt Schadensersatz an Deutsche Bahn: Die Deutsche Bahn und der Lufthansa-Konzern haben sich im Streit über ein Luftfrachtkartell auf einen Vergleich geeinigt. Die Lufthansa zahlt demnach Schadensersatz an die Bahn, die Höhe nannten beide Seiten jedoch nicht. Damit endet die im Jahr 2013 vor dem Landgericht Köln begonnene zivilrechtliche Auseinandersetzung über die wirtschaftlichen Folgen von Preisabsprachen, die Lufthansa in einem Kartell mit mehreren internationalen Airlines getroffen hat. Die Bahn hat nach früheren eigenen Angaben zwischen 1999 und 2006 überhöhte Kerosin- und Sicherheitszuschläge zahlen müssen. Sie verlangte von den Fluggesellschaften insgesamt 1,76 Milliarden Euro Schadensersatz. Die EU-Kommission hat wegen der illegalen Preisabsprachen Geldbußen in Höhe von 776 Millionen Euro gegen elf Airlines verhängt. Hier wurde die Lufthansa verschont, weil sie als Kronzeugin das Verfahren erst in Gang gebracht hatte. Sie musste aber zivilrechtliche Ansprüche begleichen wie jetzt auch gegenüber der Bahn. Die Einigung umfasst die Konzern-Airlines Lufthansa, Lufthansa Cargo und Swiss. Laut Bahn sind noch Verfahren gegen sechs andere Airlines offen (Quelle: SPON 26.08.2019).

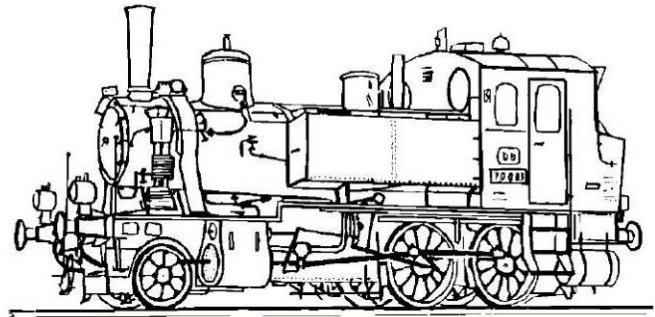
„Geisterzug“ in der Oberpfalz: Am Donnerstag, 22. August 2019, ist ein Güterzug eines NE- EVU (Nicht- bundeseigenes Eisenbahn- Verkehrsunternehmen) ungebremst von Cheb (CD) über Schirnding, Marktredwitz und Weiden durch die Oberpfalz gerauscht. Nur weil DB-Mitarbeiter schnell reagierten, kam es zu keinem Unglück. Das EVU war die in Freilassing ansässige Firma K-Rail. Der Geschäftsführer des Unternehmens spricht von einer „Fehlhandlung der Lokführer“. Ein technisches Versagen sei auszuschließen, die Loks seien noch am Donnerstag wieder freigegeben worden und auch seitdem wieder im Einsatz. Die Bundespolizei ermittelt wegen eines gefährlichen Eingriffs in den Bahnverkehr. Auch die Bundesstelle für Eisenbahn-Unfalluntersuchung wurde eingeschaltet. Die Behörde entschied allerdings, dass eine formale Untersuchung nicht eingeleitet wird. Schließlich sei kein schwerer Unfall passiert. Es liege am Eisenbahn-Unternehmen selbst, „die notwendigen Vorbeugungs- und Korrekturmaßnahmen zu ergreifen“. Der Zug war am Donnerstag-nachmittag in Cheb/Eger in Tschechien gestartet, beladen mit Holz. K-Rail war für die Salzburger Eisenbahn Transportlogistik GmbH unterwegs. Ziel war Wiesau in der Oberpfalz. Zwei Diesel-Lokomotiven unterschiedlicher Bauart – ein Siemens-Euro-Runner ER 20 und eine Güterzuglok von Vossloh G 1700 – wurden vorgespannt. Beim Aneinander-Kuppeln der Loks und dem Verbinden der Bremsschläuche muss den Lokführern ein Fehler unterlaufen sein – welcher, ist Gegenstand von Ermittlungen. Auch die zwingend vorgeschriebene Bremsprobe wurde nicht durchgeführt – nach Lage der Dinge ein schweres Versäumnis. Ein mögliches Unglück konnte nur durch das reaktionsschnelle Handeln der acht Fahrdienstleiter von DB Netz entlang der Strecke verhindert werden. Sie stellten die Fahrstraße auf „Durchfahrt“ und sperrten alle querenden Verkehre. Tatsächlich rollte der 1600 Tonnen schwere Zug erst nach 94 Kilometern bei Nabburg aus und kam zum Stehen (Quelle: Münchner Merkur vom 27.08.2019).



BOCKERLAS TIPP

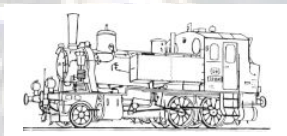
„Bockerla“ – das ist unser Maskottchen, das ist die 70 083, welche hier in Ansbach und Umgebung über viele Jahre treu ihren Dienst tat. Und diesmal empfiehlt es – das Maskottchen – in allererster Linie kundzutun, was wir selber in den kommenden Wochen und Monaten vorhaben. Wohlan, so sei es, gehen wir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

Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.



Freitag, 06. September 2019	Kellertreff & Modellbau	
Freitag, 13. September 2019	Giesl, Porta, Chapelon – letzte Optimierungen der Dampflok	<i>Peter Wach</i>
Sonntag, 15. September 2019	Streckenjubiläum 125 Jahre Wicklesgreuth - Windsbach	Heimat- und Geschichtsverein Neuendettelsau
Freitag, 20. September 2019	Modellbauabend	
Freitag, 27. September 2019	3D- Druck in Theorie und Praxis	<i>Günter Opel</i>
Freitag, 04. Oktober 2019	Kellertreff & Modellbau (Brückentag)	
Freitag, 11. Oktober 2019	Bilder des Jahres	<i>Hans Peter Krupp & hoffentlich viele AEF'ler</i>
Freitag, 18. Oktober 2019	Modellbauabend	
Freitag, 25. Oktober 2019	Die BR 103 – Kultlok der Deutschen Bundesbahn	<i>Dieter Eschenbacher</i>
Freitag, 01. November 2019	Modellbautag - Vorbereitung des Tag der offenen Tür	
Freitag, 08. November 2019	150 Jahre Transcontinental Railroad in den USA	<i>Martin Schneider</i>
Samstag, 09. November 2019	Tag der offenen Tür „Eisenbahnen in Amerika“	
Freitag, 15. November 2019	Modellbauabend	
Freitag, 22. November 2019	„Wir altern“ (II) – ein Abend für „Mitmacher“	<i>Reinhold Fröhlich</i>
Freitag, 29. November 2019	Kellertreff & Modellbau	
Freitag, 06. Dezember 2019	Kellertreff & Modellbau	
Freitag, 13. Dezember 2019	Eisenbahnerlebnis Japan – ein Bilderabend	<i>Peter Bergauer</i>
Freitag, 20. Dezember 2019	Weihnachtsfeier	
Freitag, 27. Dezember 2019	Kellertreff & Modellbau	

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.



Tag der Modelleisenbahn

Was gibt es alles?

- H0-Modell des Bahnhofes Bad Windsheim (im Bau)
- Anlagen verschiedener Spurweiten (Spur 1 - Z)
- Spieltische und -teppiche mit batteriebetriebenen Bahnen aus Holz und Kunststoff
- Digitale Spielanlage (H0-Wechselstrom)
- Car-System-Anlagen in verschiedenen Größen
- Mal- und Basteltische extra für Kinder
- 3D-Druck-Vorführung
- Kaffee, Getränke und Gebäck fürs leibliche Wohl

Wer kann kommen?

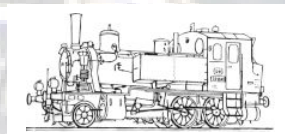
Modellbahnbegeisterte und -interessierte, kreative Köpfe,
kleine und große Spielkinder ...
und natürlich jeder, der sonst noch neugierig ist ;)

Wo und wann?

- ◆ Im Keller des alten Schulhauses in **Marktbergel** (Roßmühlweg 15)
- ◆ Samstag, **30. November** und Sonntag, **1. Dezember**
- ◆ von **14 bis 18 Uhr**



Die Modellbahnfreunde Frankenhöhe freuen sich auf Sie!



DDM NEUENMARKT- WIRSBERG

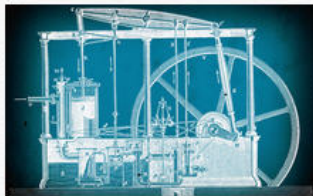


DEUTSCHES
DAMPFLOKOMOTIV
MUSEUM

Eröffnung der Sonderausstellung "James Watt – Wegbereiter der Dampflok"

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 Dampflokomotiven wäre ohne diesen An Schub nicht möglich

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

(Quelle: Internetauftritt des DDM)

Pegnitzer Eisenbahnfreunde e.V.

01. - 03.11.2019

9. Christian-Sammet-Halle Roseggerstr. 22, 91257 Pegnitz Modellbahn-Ausstellung



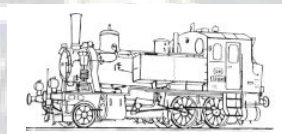
9. Modellbahn-Ausstellung der Pegnitzer Eisenbahnfreunde e.V. zum 20jährigen Vereinsjubiläum

Von Freitag, 01. bis Sonntag, 03. November 2019 findet unsere 9. Modellbahn-Ausstellung in der Christian-Sammet-Halle in Pegnitz statt. Mit dieser Ausstellung feiern wir auch unser 20jähriges Vereinsjubiläum.

Mehr Informationen

...

(Quelle: Internetauftritt der Pegnitzer Eisenbahnfreunde e. V.)



FRÄNKISCHE MUSEUMSEISENBAHN e. V.



FRÄNKISCHE MUSEUMS-EISENBAHN e. V.
NÜRNBERG

Dampfsonderzug durch das herbstliche Unterfranken nach Volkach und Würzburg am Samstag, dem 14. September 2019

Mit der FRÄNKISCHEN MUSEUMS-EISENBAHN e. V. NURNBERG (FME) geht die Reise in die für Ihren Weinbau bekannte Region Unterfranken.

Die Fahrt mit unserer vereinseigenen Dampflokomotive 52 8195-1 und dem historischen Reisezug führt uns dabei über Nürnberg Hbf, Fürth Hbf, Erlangen, Forchheim und weiteren Halten nach Schweinfurt.

Hier haben wir eine Scheinanfahrt geplant, wo Sie unser „Zugpferd“ unter Volldampf bewundern können. Von dort geht es weiter nach Seligenstadt, unser erstes Ziel der Reise. Hier haben Sie die Möglichkeit mit einem extra für unsere Fahrgäste bestellten Schienenbus der Mainschleifenbahn nach Volkach-Astheim zu fahren und nach einem kurzen Fußweg die Innenstadt von Volkach zu besuchen, an einem Weintasting am Marktplatz oder an einer 1-stündigen Stadtführung teilzunehmen.



Foto: M. von Cyron

Mit dem Nikolaus zu den Weihnachtsmärkten nach Regensburg am Samstag, dem 30. November 2019

Erleben Sie mit der FRÄNKISCHEN MUSEUMS-EISENBAHN e. V. NURNBERG (FME) eine vorweihnachtliche Reise in die Domstadt Regensburg

Von Fürth und Nürnberg geht es durch die winterliche Landschaft in die schöne Oberpfalz nach Regensburg. Dort angekommen, haben Sie die Möglichkeit, während eines knapp dreieinhalb-stündigen Aufenthaltes den mittelalterlichen Stadtkern von Regensburg zu erkunden.

Dort laden Sie 4 Weihnachtsmärkte zu einem Besuch ein: Der Christkindlesmarkt rund um die Neupfarrkirche, der Lukrezia-Markt der Kunsthandwerker (beide in der Stadtmitte), der Adventsmarkt im Spitalgarten auf der anderen Seite der Donau und schließlich der Romantische Weihnachtsmarkt auf Schloß Thurn und Taxis. Besucher dieses Marktes können auch an einer einstündigen Schlossführung teilnehmen.

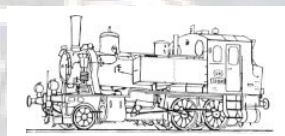


Foto: FME

Adventsfahrt zum Reiterlesmarkt nach Rothenburg ob der Tauber am Sonntag, dem 01. Dezember 2019

Freuen Sie sich auf einen unvergesslichen Tag bei einer nostalgischen Fahrt mit der Fränkischen Museums-Eisenbahn e. V. Nürnberg (FME)

(Quelle: Internetauftritt der Fränkischen Museumseisenbahn e. V.)



BAYERISCHES EISENBAHNMUSEUM 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	
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	2
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

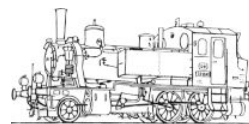
Fahrtage

- 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
 - Dieselszug: 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 Donnerstag Dampf Betriebstag

Juni 2 Samstag Diesel Betriebstag

Juni 9 Samstag Dampf Betriebstag

Juni 10 Montag Dampf Betriebstag

Juni 16 Sonntag Diesel Betriebstag

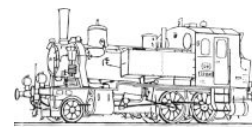
Seit dem 1. Mai bieten die „Ebermannstädter“ wieder ihre beliebten Fahrten in die Fränkische Schweiz an.
(Quelle: Internetauftritt der Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V.)

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

Seit 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.

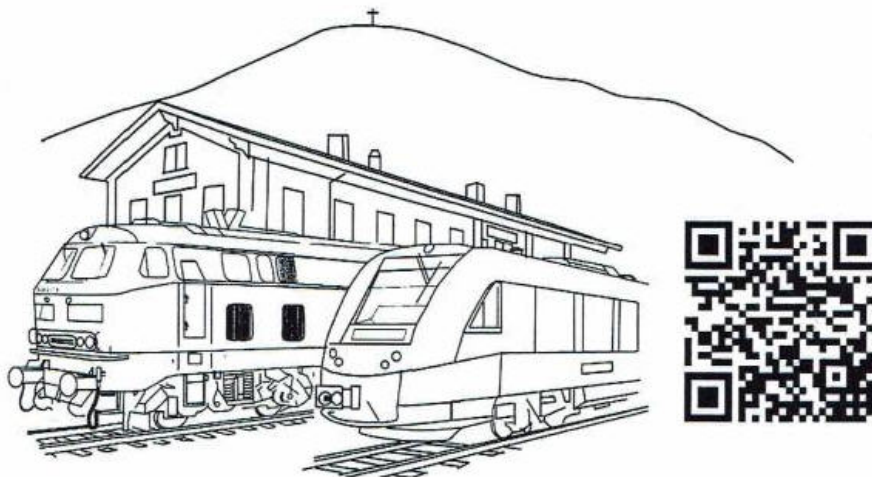
14. September 2019 + 15. September 2019

10.00 - 17.00 Uhr

Geflügelhalle Ponholz

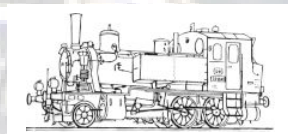
Amberger Str. 4

**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

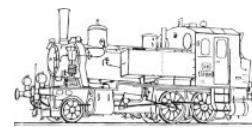
Sonntag von 9:30 Uhr bis 17:00 Uhr

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.

EFB

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

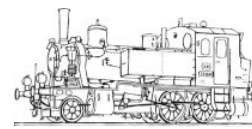
	Zubringer Frankenwaldmobil *	OVF/RBO	OVF/RBO		OVF/RBO
	Kronach Busbf. ab	9:15	12:15		16:15
	Steinwiesen Ortsmitte an	9:43	12:43		16:43
km	Rodachtalbahn	8773	8775	8777	8779
14	Steinwiesen ab	10:45	12:45	14:45	16:45
19	Mauthaus ab	11:00	13:00	15:00	17:00
23	Dürrenwaid ab	11:15	13:15	15:15	17:10
25	Nordhalben 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.

Bis zum 1. November führt die Museumsbahn Nordhalben – Steinwiesen noch ihren seit 2007 eingerichteten Museumsbetrieb durch. 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.).



Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn e.V.



Jedes erste Wochenende im Monat ist geöffnet von 10 – 16 Uhr. Nürnberg, Straßenbahndepot St. Peter



KULTURBAHNHOF · OTTENSOO

KUNSTMUSEUM RENATE KIRCHHOF-STAHLMANN
FORUM FÜR NACHHALTIGE ENTWICKLUNG



Sonntag 8. September 14 - 18.00 Uhr Tag des offenen Denkmals

Die "modernen Umbrüche" in Kunst und Architektur kann man anhand des Sanierungsbeispiels "Bahnhof Ottensoo" nachvollziehen: die Restaurierung eines alten, vom Verfall und Einsturz bedrohten Gebäudes von 2009 - 2012 unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten (sozial, ökonomisch und ökologisch) bereits in der Ausbauphase. Die Nutzung seit 7 Jahren - von der Kunstaussstellung Renate Kirchhof-Stahlmann umrahmt - mit vielfältigen Veranstaltungen als Lernort für Zukunftsfähigkeit.

Programm an diesem Tag:

- Führungen nach Bedarf
- Vorführung des Films "Der letzte Halt" (Langfassung über die Sanierung des Ottensooer Bahnhofs)
- Sonderausstellung im 1. Stock

Im Bistro sind Getränke erhältlich.

Modelleisenbahnclub Nürnberg e.V.



Zuletzt Aktualisiert:
12.08.2019

Termine

News / Aktuell



Club - Termine:

Donnerstag, 15.08.2019 Bauabend
Montag, 19.08.2019 Clubabend
Dienstag, 20.08.2019 Bauabend

Gäste sind zu den Club- und Fahrabenden willkommen!

Neu Bilder in der Galerie - April und Mai

Öffentliche Termine 2019/2020

Tag der offenen Tür 2019 - 12. & 13. 10. 2019 10:00 - 17:00 Uhr
Fahrtag 01.11.2019 10:00 - 17:00 Uhr
Tag des Modellbauers 02.12.2019 16:00 - 21:00 Uhr
Fahrtag 06.01.2020 10:00 - 17:00 Uhr
Eintritt: Erwachsene 3,- €, Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre frei



Home

Verein

Anlage Neusündersbühl

Anlage Nimrodstrasse

Modulanlage

Programm

Umzug

Galerie

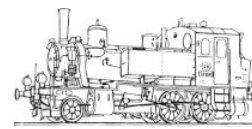
Links

Kontakt

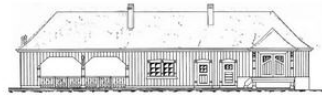
Impressum

Datenschutz





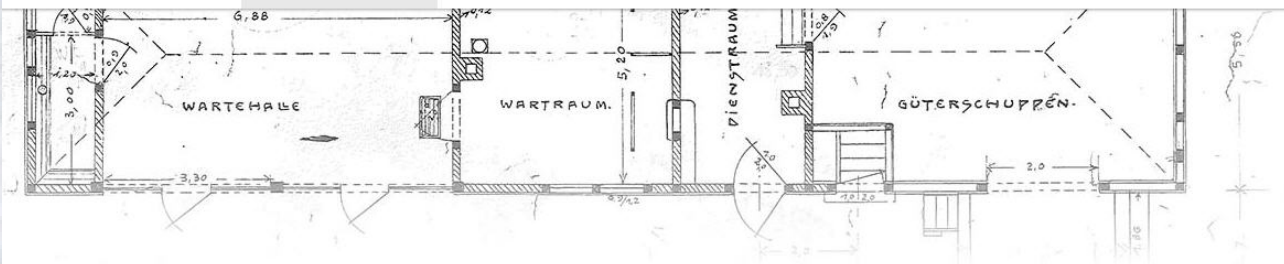
Kultur-
bahnhof
Kalchreuth e.V.



Newsletter

Kontakt + Impressum

TERMINE DER BAHNHOF DER VEREIN MITMACHEN VERANSTALTUNGSARCHIV



Freitag, 11. Okt. 2019, 20:00 Uhr
10 JAHRE JAZZ AM BAHNHOF
VOLKER HEUKEN SEXTETT - SIBLINGS

Samstag, 12. Okt. 2019, 20:00 Uhr
10 JAHRE JAZZ AM BAHNHOF
PABLO HELD TRIO

PABLO HELD piano, ROBERT LANDFERMANN bass, JONAS BURGWINKEL drums

PDF



Volker Heukens Kompositionen erzeugen mit Phantasie und Raffinesse dichte Stimmungen von arkadischer Lyrik über geistreiche Eleganz bis zum explosiven Gewitter.
Mit großer Klarheit verwebt sein traumwandlerisch eingespieltes Sextett diese Stimmungen zu dichten Atmosphären und bietet dem Hörer die Erfahrung eines großen dramatischen Prozesses.

[...mehr lesen](#)

PDF



Das Pablo Held Trio ist derzeit eine der lebendigsten und bedeutendsten Formationen des europäischen Jazz.

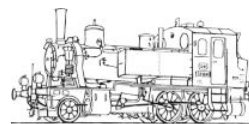
Es überschreitet die Grenzen zwischen Komposition und Improvisation, indem es auf Festlegungen – eine Abfolge von Themen und einen vorgezeichneten Weg, diese zu präsentieren – bei Konzerten verzichtet. Das Risiko radikaler Spontaneität verleiht dem Trio seit Jahren Flügel, so dass es zum Modell einer Ästhetik geworden ist, welche man nur bei wenigen Künstlern findet. Die Kohäsion des Pablo Held Trios beruht auf Freundschaft und auf dem schöpferischen Willen, beständig Neuland zu betreten. Das künstlerische Gewicht und die Eigenständigkeit der drei Ausnahmemusiker ist ein Anziehungspunkt für einen wachsenden Kreis kongenialer Musiker des europäischen und amerikanischen Kontinents, die das Trio häufig erweitern. Das zehnte Album „Investigations“ erschien 2018 auf dem englischen Label Edition Records und erhielt weltweites Lob der Fachpresse.

EISENBAHNFREUNDE KAHLGRUND e. V.

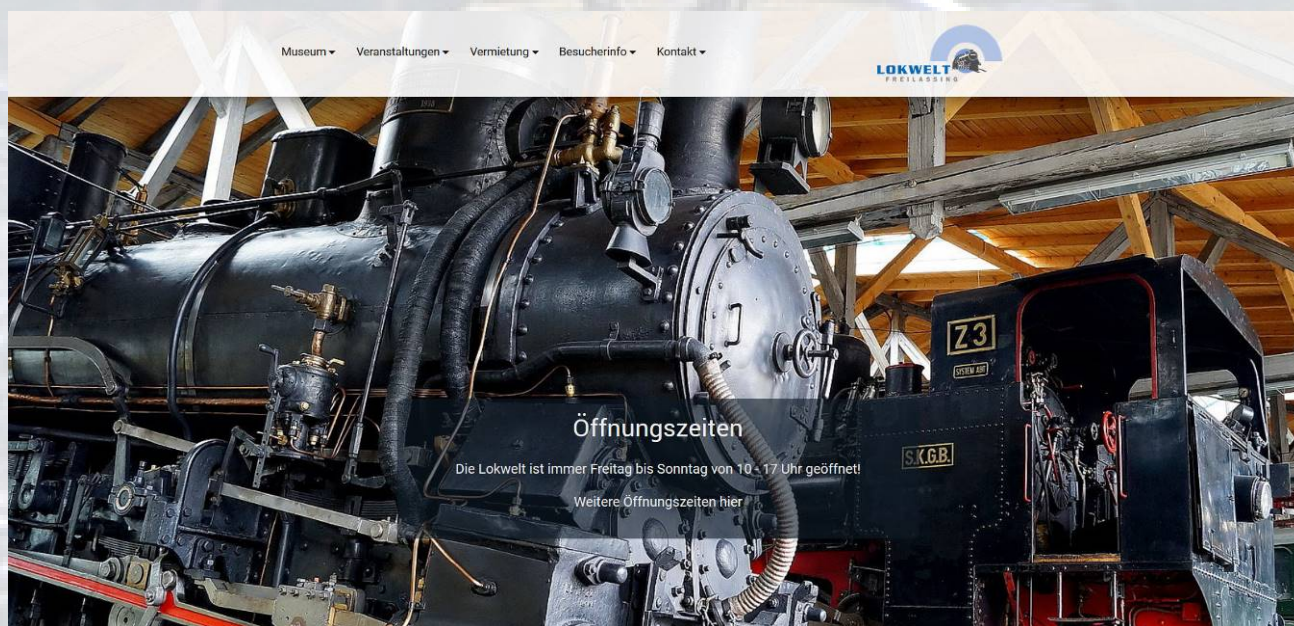


06. Oktober 2019	Sonntag, 6. Oktober 2019 10:00 - 17:00 Ausstellung im Vereinsheim
03. November 2019	Sonntag, 3. November 2019 10:00 - 17:00 Ausstellung im Vereinsheim

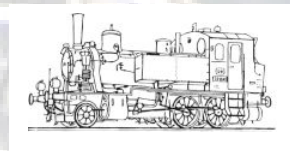
Außer in den Sommerferien kann die Modellbahnanlage der Eisenbahnfreunde Kahlgrund in Schöllkrippen an jedem ersten Sonntag im Monat jeweils von 10 – 17 Uhr besichtigt werden (Quelle: Internetauftritt der EFK e. V.)



LOKWELT FREILASSING



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“)



IABA DO BREZN GSCHBIDDSD

STELLWERK S HERRENBERG

Öffnungszeiten und Eintrittspreise

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.

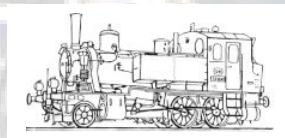
EISENBAHNFREUNDE SONNEBERG

Unsere nächsten Termine

Ausstellung zum Stadt - u. Museumfest

Samstag 21.09.2019 --- 13 - 17 Uhr

Sonntag 22.09.2019 --- 13 - 17 Uhr

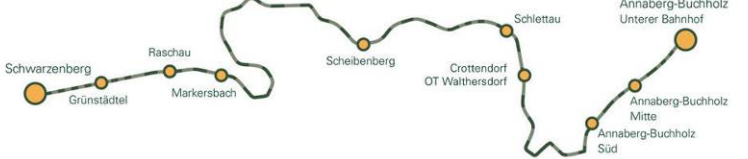




ERZGEBIRGISCHE AUSSICHTSBAHN

[Startseite](#) | [Informationen](#) | [Mitfahren](#) | [Reservieren](#) | [Impressionen](#) | [Kontakt](#)





28. & 29. September „Eisenbahn trifft Wanderwoche“

Im Einsatz: Dampflokom BR 86 und Museumszug

Entlang der Eisenbahnstrecke gibt es wirklich viel Sehenswertes zu entdecken! Lernen Sie bei geführten Wandertouren die herrliche Mittelgebirgslandschaft kennen – zurück zum Ausgangspunkt geht es dann ganz gemütlich im historischen Dampfzug.

Abfahrten

ab Bf Schwarzenberg: 9.10 Uhr, 14.10 Uhr

ab Annaberg-Buchholz unt Bf: 11.10 Uhr, 16.10 Uhr

Wandertour im Rahmen der Herbst-Wanderwoche "Unterwegs mit Freunden"

• 29.09.2019

Genießertour - schmecken - schnuppern - schauen

Rundwanderung von Schlettau nach Walthersdorf und Crottendorf mit Besuch der Erlebnisimkerei Bienentau und Räucherkerzenland Crottendorf, Rückfahrt mit der Erzgebirgischen Aussichtsbahn (EAB)

Ansprechpartner und Voranmeldung:

Tourist-Info Schloss Schlettau, Tel. 03733 66019

12. & 13. Oktober „Mit Volldampf voraus“

Im Einsatz: Dampflokom BR 86 und Museumszug

Es raucht und zischt zwischen Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz! Wir dampfen durch den farbenprächtigen Herbst! Genießen Sie Ihre Fahrt im Museumszug mit allen Sinnen und stärken Sie sich bei einem erzgebirgischem Imbiss im mitgeführten Buffetwagen.

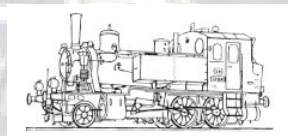
Abfahrten

ab Bf Schwarzenberg: 9.10 Uhr, 14.10 Uhr

ab Annaberg-Buchholz unt Bf: 11.10 Uhr, 16.10 Uhr

Highlight wird das große Bahnhofsfest in Schlettau zum Streckenjubiläum "130 Jahre Strecke Annaberg-Buchholz - Schwarzenberg" sein.

An beiden Tagen laden wir Sie ein, die Erzgebirgische Aussichtsbahn und deren Geschichte mit uns zu erleben und dieses Jubiläum würdig zu begehen. Nicht nur bei der Fahrt mit dem Dampfzug sondern auch entlang der Gleise bietet sich Gelegenheit zum Mitfeiern. Seien Sie gespannt und lassen Sie sich überraschen!



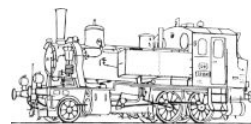
IM HEIMAT- BAHNHOF GEGEHEN



Anfang Juli 2019 machten im Zuge einiger Streckenarbeiten rund um Ansbach eine V100 DR- Bauart und der aus den Leipziger KIROW- Werken stammende Eisenbahndrehkran der Firma STRABAG in Ansbach Station (fa).



Aufsteigende Entwicklung der Schienenfahrzeuge: Rechts im Hintergrund wurden Mitte Juli die eine 221, eine 218 und ein ER20 verschiedener EVU abgestellt. Bis Anfang August blieben die dort stehen. Die Reihenfolge der abgestellten Loks zeichnet auch ungefähr den Entwicklungsweg nach. Die BR 221 war noch eine kraftvolle Maschine für den Fernverkehr, die BR 218 konnte dann schon dem Nahverkehr zugeordnet werden und wenn man sich die Einsatzspektren der ER20 anschaut, so ist sie eigentlich universell. Die links im Vordergrund vor einem IC2 einfahrende BR147.5 stellt den jüngsten Schritt Deutscher Lokomotiventwicklung dar (hpk).



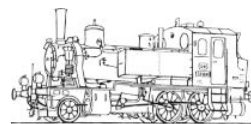
Die 218er nochmal in Nahaufnahme...



Mitte Juli machte im Zuge verschiedener Bauarbeiten rund um Ansbach auch dieser Oberleitungs- Revisionstriebwagen mit Kabelwagen Station in Ansbach.



Am 20. Juli konnte Hans Peter das Treffen dreier „Schweizerinnen“ im Bild festhalten – 1x BR 482 und 2x BR 485.



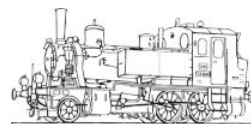
Rail Adventure hat sich auf die Überführung von Fahrzeugen ohne gültige Zulassung spezialisiert. Hier ist es Triebzug 6601 für die Niederländische Staatsbahn. Martin Schneider hat ihn fotografiert.



Blick von oben von St. Ludwig: Neben dem unmittelbaren Bahnhofsumfeld ist im Mittelgrund die Durchfahrt eines mit einer 185er von TX- Logistik bespannten Güterzuges zu beobachten. Hans Peter nutzte die Gelegenheit für ein Foto.



Und von selbiger Stelle nochmal mit etwas mehr Zoom: „Wir sind am Zug“ steht an den Seiten dieser Cargo- 185.2. Wenn es denn mal so wäre...



PRIVATour



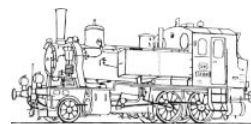
Ein Ausflug zur Pinzgauer Lokalbahn im Juli. An diesem Tag wurde mit Dampf gefahren. Die Garnitur verläßt soeben die Station „Krimmerklamm“.



...und nähert sich dem Ziel Zell am See (fa).



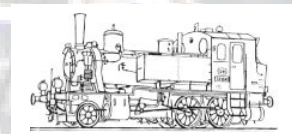
Ein Nachmittag bei Winterschneidbach, wochentags, wenn auch die Güterzüge rollen. Hans Peter hat sich an der Strecke postiert und fotografiert – zunächst mal diese 185.2 mit einer Reihe Sggs- Wagen.



...und dann näherte sich ein ICE1 (hpk).



Mag der Bemalungszustand dieses Triebkopfes auch ein Drama sein – IN Drama ist es auch. Thomas Fenn hat die Garnitur während des Griechenland- Urlaubs mit seiner Familie aufgenommen.



DAS BESTE ZUM SCHLUSS

Woher kommt in Unterhaching der Lärm? Vor allem in der Nacht? Von den Autobahnen A 995 und A 8? Ja, keine Frage. Aber das stimmt nur zum Teil: Es gibt weitere Störenfriede – die Bahn und Raser. Unzählige Beschwerden sind mittlerweile im Rathaus eingegangen, was nächtlichen Güterzugverkehr auf der Strecke zwischen Holzkirchen und Ostbahnhof betrifft. Schon im Juli 2018 hatte die Gemeinde sich offiziell bei der Bahn beschwert. Die Reaktion: Es sei beabsichtigt, Güterwagen künftig technisch umzurüsten, um Lauf- und Bremsgeräusche zu vermindern – das würde aber nur für deutsche Wagenhalter gelten. Der Gemeinde Unterhaching reicht das nicht, weshalb sie jetzt abermals die Bahn kontaktiert hat.

Die Absichtserklärung zu einer Güterwagen-Umrüstung zum Fahrplanwechsel 2020/21 erscheint der Gemeinde „sehr sportlich“, heißt es im aktuellen Beschwerdebrief, und gewähre den Anwohnern „nur langfristig den gesetzlichen Schutz vor unnötigem Lärm“. Da Güterwagen aus ganz Europa unterwegs seien, betrachte die Gemeinde die Bahn-Pläne „als reine Makulatur“, heißt es in dem von Bürgermeister Wolfgang Panzer (SPD) unterschriebenen Brief. Deshalb lautet die neue Doppel-Forderung der Gemeinde an die Bahn: Erstens den Güterverkehr durch Unterhaching „umgehend einzustellen“, zweitens ersatzweise die Geschwindigkeit der durchfahrenden Güterzüge auf Tempo 30 zu beschränken. Reaktion seitens der Bahn: bis dato keine.

SPD-Gemeinderat Peter Wöstenbrink fügt ergänzend hinzu: „Im Fall der Eisenbahn wäre es widersinnig, wenn wir auf unseren Hauptstraßen Tempo 30 durchsetzen, aber jeden Samstag in der Nacht ein Dutzend Güterzugdurchfahrten ertragen müssten.“ Seines Wissens diene die Unterhachinger Bahnstrecke als Ausweichroute. „Das verstehe ich so, dass wir Durchfahrten nur dann erdulden müssen, wenn andere Strecken wegen Sperrungen nicht zum Ziel führen. Das ist in letzter Zeit fraglich.“ Aktuell dränge sich der Verdacht auf, „dass bei der Personalknappheit von Lokführern ein schneller Alternativplan geschmiedet wurde, um in einer Personalnachtschicht möglichst viele Güterzüge in einer Nacht auf möglichst kurzem Weg zu weiteren oberbayerischen Zielen zu fahren“. Das habe aber „mit einer Zulässigkeit als Ausweichstrecke nichts zu tun“. Nach Auffassung von Wöstenbrink handele die Bahn somit „ohne Erlaubnis“ (Quelle: Münchner Merkur vom 21.08.2019 – gekürzt).

Auch wenn Bahnlärm zugegebenermaßen nervig ist, etwas Nachhilfe für Gemeindevertreter in Eisenbahnrecht kann auch nicht schaden...

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: Hans Peter Krupp, Thomas Fenn, Reinhold Fröhlich, Thomas Kootz, Martin Schneider 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