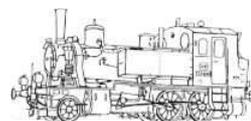


AEF- Journal V/ 2020

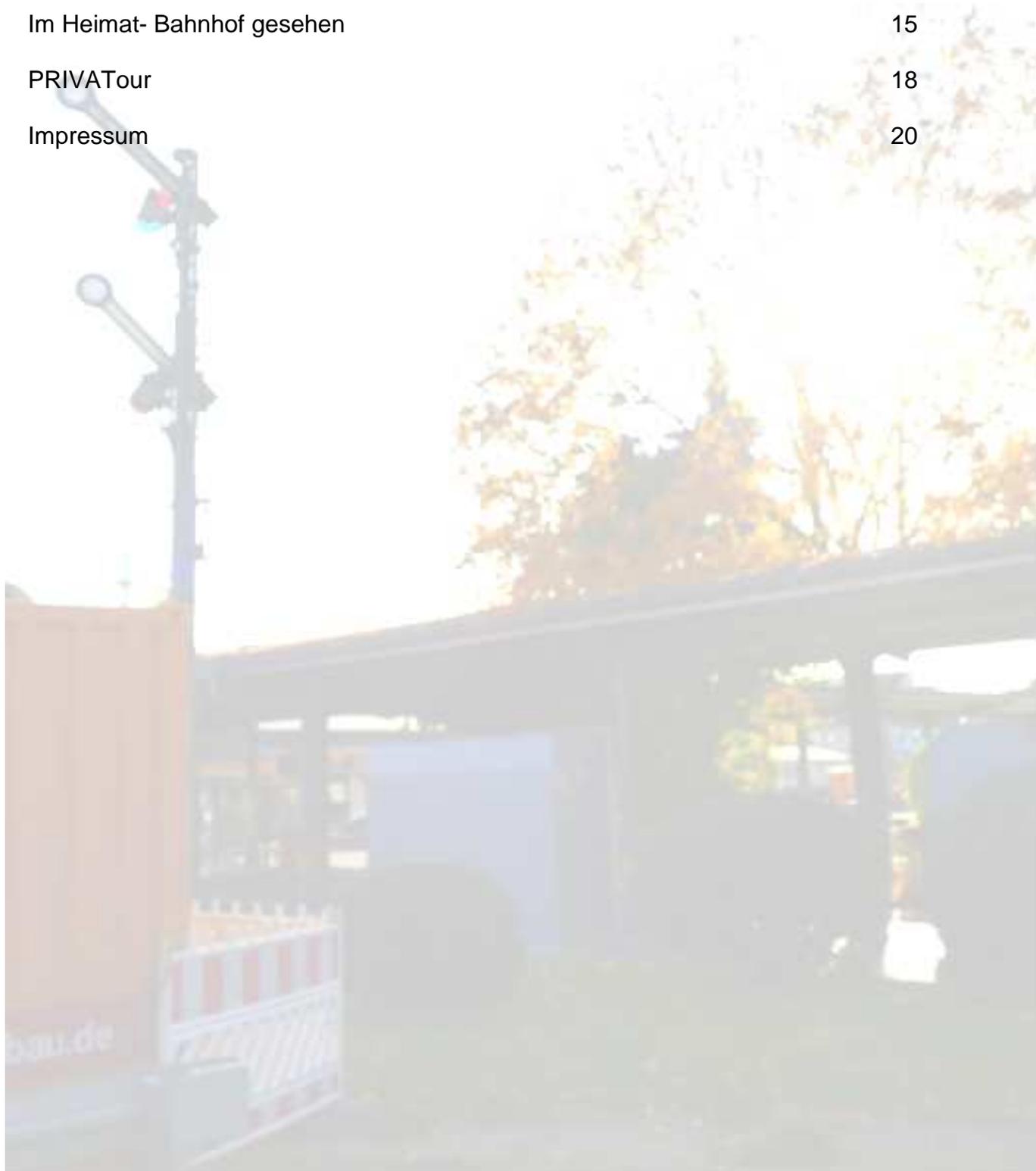
September/ Oktober

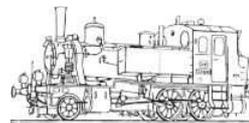




WAS FINDE ICH WO?

Mitteilung des Vorstandes, Editorial	3
AEF- Vereinsgeschehen im Juli/ August	6
Was sich seit Erscheinen des letzten Journals ereignete	8
Kurz notiert	13
Im Heimat- Bahnhof gesehen	15
PRIVATour	18
Impressum	20





Liebe Ansbacher Eisenbahnfreundinnen und -freunde,

wer hätte gedacht, daß alles so schnell kommt: vor etwas mehr als einer Woche, konkret am Donnerstag dem 22. Oktober, diskutierten wir im Vorstand noch über die Jahreshauptversammlung der AEF. An dem Tag lag die Inzidenz bei 12 Neuinfektionen an Covid 19 je 100.000 Einwohner und 7 Tagen für die Stadt Ansbach, bei 19 im Landkreis Ansbach. Beides also grün. Nur reichlich eine Woche später sind beide Regionen dunkelrot, über 100. Die JHV ist abgesagt und was an Vereinsleben in den nächsten Wochen und Monaten möglich sein wird, entscheiden die Paragraphen der Bayerischen Infektionsschutzmaßnahmen- Verordnung. Diese liegt mit der 8. Novelle vom 30. Oktober vor, gilt vorerst bis zum 30. November, und ist eindeutig: **Vereinsveranstaltungen dürfen nicht stattfinden, es gelten die Kontaktbeschränkungen.**

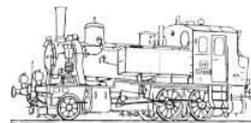
Wir als Vorstand der AEF haben uns am 30. Oktober im Vereinsheim zu einer außerordentlichen Sitzung getroffen, um zu beraten, wie es weitergeht.

1. Wir als Vorstand der Ansbacher Eisenbahnfreunde e. V. wollen so viel ermöglichen, wie es die Bestimmungen erlauben. Im Moment erlauben sie nichts. Wegen der mehr als schwammigen Formulierungen in dieser VO haben wir uns als Vorstand in nachgeordneten Diskussionen darauf geeinigt. In der Vergangenheit war es ja so, daß Vereinstätigkeit generell verboten war, mit Ausnahme von - und es folgte eine Auflistung, die in Sportvereinen oder der Freiwilligen Feuerwehr usw. bestand. Solche Exoten wie wir kommen in der Verordnung gar nicht vor. Bleiben wir gelassen und schauen immer wieder tagesaktuell auf die Geschehnisse.

Dabei bauen wir auch ein bißchen auf Eure Mithilfe und Unterstützung: Ob es in die eine Richtung geht (weitere Verbote) oder die andere (Möglichkeiten), und wir als Vorstand bekommen das möglicherweise nicht schnell genug mit – bitte informiert uns!

2. Mittels Regierungserklärung wurde das „November- Experiment“ verkündet. Bedeutet: Vier Wochen Lockdown- light. Und dann ist alles wieder gut? Nein, ist es nicht, wird es nicht sein. Um zu dieser Erkenntnis zu gelangen, gehört nichts weiter als ein bißchen Überlegung und Beobachtung z. B. der Geschehnisse in unserer Stadt am Wochenende vor den erneuten Einschränkungen. Vielleicht war das alles ganz harmlos, vielleicht sehen wir bald die Konsequenzen. Über Zeiträume für das Anhalten dieser zweiten Welle spekulieren zu wollen, wäre nicht seriös, stellen wir uns also auf einen längeren Verlauf ein. Vielleicht bis zu Weihnachten, sehr wahrscheinlich aus heutiger Sicht darüber hinaus. Das könnte uns alle ängstigen, aber das muß nicht sein. Wir alle wissen, daß es Regeln gibt, wir alle kennen unsere Gewohnheiten und wir alle kennen auch die möglichen Risiken. Wir als Vorstand der Ansbacher Eisenbahnfreunde e. V. wollen nicht mehr als notwendig einschränken, und wir wollen auch nicht mahnen oder Horrorszenarien malen. Wir vertrauen auf unser aller gesunden Menschenverstand, wenn es um die einfachen Dinge geht: Schütze Dich selber, schütze andere, sei wachsam bei fremden Kontakten, halte Abstand, halte Dich an das, was Du als Kind bereits gelernt hast (Hände waschen z. B.).
3. Wir als Vorstand der Ansbacher Eisenbahnfreunde e. V. wollen nach wie vor die JHV nachholen, und wenn es mit Präsenz nicht geht, dann auf virtuellem Weg, was so viel wie „Briefwahl“ bedeutet, obgleich als eigentlicher Wahlakt einzig die Wahl der Kassenprüfer ansteht. In erster Linie, so könnte man jetzt mit heroischen Anwandlungen sagen, „trotzen wir dem Virus“. Die Dinge sind viel einfacher: Laut Satzung ist der Vorstand einmal im Geschäftsjahr (2019/ 2020 – das ist längst abgelaufen!) zur Rechenschaft verpflichtet und auch dazu, die Aussprache der Mitgliedschaft anzuhören. Ferner: Die Mitgliedschaft hat die Wahl, den Vorstand zu entlasten oder eben nicht zu entlasten. Mehr noch: Im Januar haben wir eine Satzungsänderung diskutiert und zu einem guten Ende gebracht, die spätestens zur Vorstandswahl 2021 wirksam werden soll.

Wir haben also allen Grund, die bereits zweimal ausgefallene JHV abzuhalten. Wie das vor sich gehen soll, dazu sind im Moment separate Informationen in Arbeit. Seht uns den zeitlichen Versatz bitte nach, auch wir sind von der Entwicklung eher mehr als weniger überrollt worden.



4. Natürlich ist es absolut schädlich, wenn das Vereinsleben derart unterbunden wird. Persönliche Kontakte – selbstverständlich nach den Kontaktregeln (max. 10 Personen aus max. 2 Haushalten) – sind dabei wichtiger denn je. Wir als Vorstand können und wollen das nicht steuern, liebe Ansbacher Eisenbahnfreundinnen und Eisenbahnfreunde, nehmt das bitte eigeninitiativ in die Hand! Und macht bitte einen Bogen um das Vereinsheim.

Das sind die Informationen, die wir aktuell bereitstellen wollen und leider auch bereitstellen müssen. Wir hätten gerne schönere Nachrichten geliefert. Aber – in Abwandlung eines Mottos für die Aufrechterhaltung der Wirtschaft sagen wir: Voraussetzung für ein gesundes Vereinsleben sind gesunde Vereinsmitglieder!

In diesem Sinne: Bleibt gesund. Wem angesichts der Beschränkungen die Decke auf dem Kopf fällt: Melde Dich! Wer durch die Beschränkungen unverschuldet in Schiefelage gerät: Melde Dich. Vielleicht kann der Verein helfen, auf jeden Fall aber können wir sprechen, vermitteln – und zuhören.

Herzliche Grüße von

André, Hans Peter, Axel, Peter, Frank

Editorial:

Von einem geregelten Vereinsleben waren wir den Umständen geschuldet auch in den letzten beiden Monaten entfernt. Immerhin: Es war mehr als gar nichts und ein gewisser Stamm an Mitgliedern fand sich regelmäßig am Donnerstag und Freitag im Vereinsheim ein.

Dieses Journal ist wieder so etwas wie eine Rumpfausgabe. „Streckenbegehung“, „Woanders gelesen“ entfallen mangels Masse, und die „PRIVATour“ muß sich auf ein paar Bilder aus dem Bayerischen Wald beschränken.

Ich hoffe, es gefällt dennoch. Das nächste Journal erscheint voraussichtlich Anfang Januar.

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

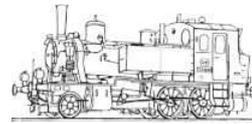
ICH SUCHE: Anregungen für Themen unter der Rubrik „Streckenbegehung“!

ICH SUCHE: Mitteilungen über die Vereinstätigkeit.

Vielen Dank an alle Unterstützenden, viel Spaß beim Stöbern und „Servus“, Euer

Frank Augsburg

Zum Titelbild: Herbst in Ansbach, eine milde Nachmittagssonne schimmert durch die gefärbten Blätter und wirft lange Schatten – das läßt sich durchaus auch im übertragenen Sinne sagen.



An unsere Geburtstagskinder im Oktober und November:

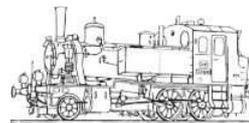
ALLES GUTE, GLÜCK, UND VOR ALLEM GESUNDHEIT UND
PERSÖNLICHES WOHLERGEHEN

Andreas FLOR
Daniela GÖTZ
Dirk SAUER
Bettina SÖLLNER
André SUHR
Reinhard WEINGARTEN

Klang
und
VISION
Inh. Hans-Peter Krupp

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

Gosbertstraße 35 ■ 91522 Ansbach-Brodswinden
FON: 0981-14872
www.klang-und-vision.de



AEF – VEREINSGESCHEHEN IM SEPTEMBER/ OKTOBER 2020

Nach der vorsichtigen Öffnung ab dem 16. Juli mußten die Vereinsaktivitäten weiter auf Sparflamme laufen. Donnerstags bauten die Modellbahner, freitags waren Kellertreffs. Die maximale Personenzahl von 10 wurde dabei keinesfalls ausgeschöpft. Das kann allerdings angesichts einer beträchtlichen Zahl an Vereinsmitgliedern, die einer Risikogruppe zuzurechnen sind bzw. in der Familie haben, nicht verwunderlich ist. Das Hygienekonzept hat soweit zu beobachten war, sehr gut funktioniert. Vielen Dank dabei an alle für das gezeigte Durchhaltevermögen und die Disziplin.

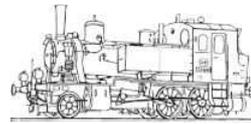
Die Jahreshauptversammlung mußte durch den Vorstand angesichts der rasant steigenden Infektionszahlen in Stadt und Landkreis Ansbach am 27. Oktober erneut abgesagt werden. Rein von den Bestimmungen her wäre sie möglich gewesen, denn die erneuten Kontaktbeschränkungen traten erst mit dem 2. November in Kraft. Es war vielmehr eine Entscheidung aus Verantwortung, wiederum mit Blick auf eine mögliche Gefährdung der potenziell teilnehmenden Mitglieder. Derzeit wird eine Strategie erarbeitet, wie trotzdem Rechenschaft abgelegt und die Satzungsänderung beschlossen werden kann. Das wird wohl auf dem elektronischen Wege erfolgen.

Angesichts der Infektionslage flächendeckend müssen wir uns auf weiterhin ein „Spar-Vereinsleben“ beschränken. Das ist weder erstrebenswert noch schön. Und wenn jemand Alternativen hierzu hat, sind alle anderen Vereinsmitglieder sicher dafür zu begeistern.

Modellbahnbau im September und Oktober:



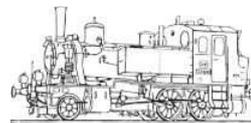
Seit Wiederöffnung des Vereinsheims geht es am Abzweigmodul kontinuierlich weiter. Die Anlage einer Straße hatte ja schon vor der Schließung des Vereinsheims begonnen. Nachdem nun zunächst in bewährter Weise mit Zewa und Holzleim die Lücken rund um den Gleiskörper geschlossen wurden, begannen Bernhard mit Annika und Fabian mit der Geländegestaltung. Auf der abgewandten Seite links im Hintergrund wurde ein kleiner Weinberg angelegt...



...und einige der anzupflanzenden Weinstöcke sind auch schon eingetroffen! Auf daß es allzeit gute Jahrgänge werden!
Inzwischen sind die Arbeiten weiter fortgeschritten. Der Straßenbelag wurde geklebt und es wurde gleich – Prinzip des Straßenalltags in Deutschland – eine Baustelle eingerichtet.



Die nächste Gebäudezeile wurde auch schon mal zur Probe aufgestellt. Die Häuschen müssen jetzt noch ein Innenleben und auch Beleuchtung erhalten, damit sie nicht aussehen wie leere Pappkartons. Aber die Dachteile gibt es schon. Rechts wurde bereits die nächste Häuserzeile angerissen. Die Gebäude entstehen nach Vorlagen in der Bahnhofstraße.



WAS SICH SEIT ERSCHEINEN DES LETZTEN JOURNALS EREIGNETE

Entgleisung eines Güterzuges in Niederlahnstein am 30. August

Am Sonntagabend, 30. August gegen 18:40 Uhr entgleiste in Höhe des Bahnhofs Niederlahnstein ein Güterzug, der sich auf der Fahrt von Rotterdam nach Basel befand. Er war insgesamt mit rund 300.000 Liter Dieseldieselkraftstoff beladen. Sechs Waggons entgleisten. Es entstand erheblicher Sachschaden, wie nachfolgend zu lesen ist, aber durch glückliche Fügung kein Personenschaden. Die zuständige Staatsanwaltschaft prüft, ob es sich um einen gefährlichen Eingriff in den Eisenbahnverkehr, um ein Umweltdelikt und/ oder um weitere strafrechtlich relevante Delikte handelt.

Als Folge sind dabei 150 000 Liter Bio-Diesel ausgelaufen und ins Erdreich versickert, teilte die Bundespolizei mit. Über das Wochenende wurden an dem betreffenden Bahnhofskopf Gleise und Weichen entfernt, um an das verseuchte Erdreich gelangen zu können. Zunächst wurde von einem Austausch von bis zu 7.000 Kubikmetern verseuchten Bodens ausgegangen und die Sperrung der Rheinstrecke bis 13. September ausgegangen. Später wurde klar, daß das Problem des versickerten Diesels – Bio oder Nicht- Bio – buchstäblich tiefer und flächiger liegt. Heißt: Mit 7.000 Kubikmetern ist es nicht getan. Rund um den betroffenen Bahnhofskopf muß mindestens das Erdreich saniert werden. Flankierend wurden durch die Behörden im weiteren Umkreis Niederlahnsteins Messungen in Boden und Grundwasser vorgenommen, um eine mögliche Ausbreitung des versickerten Kraftstoffes festzustellen. Ein Ergebnis steht noch nicht fest und ist so bald auch nicht zu erwarten. Die Ursache der Entgleisung steht noch nicht fest, es gibt aber Hinweise auf eine zu hohe Einfahrtgeschwindigkeit des Zuges. Erlaubt waren 40 km/h (Quelle: NR- Kurier vom 04.09. und verschiedene Meldungen).

Kommentar FA: Dem Himmel sei Dank weist Diesel nicht die gleiche leichte Entzündlichkeit auf wie beispielsweise Benzin, Propan oder andere Gefahrstoffe, die Tag für Tag über die Schienen transportiert werden. Aber wäre eine genügend initiativ Zündquelle vorhanden gewesen - Niederlahnstein hätte sein Viareggio erlebt, mit unabsehbaren und unvorstellbaren Folgen. Die Folgen dieses Unfalls sind bereits desaströs genug, weiß doch kein Mensch über die Ausbreitungsgeschwindigkeit und -wege des versickerten Diesels Bescheid. Ein Liter Diesel kann bis zu 1.000.000 Liter Grundwasser verunreinigen. Das sollte spätestens zu denken geben, zumal es bei der Menge des ausgetauschten Erdbodens nur Schätzwerte über den darin gebundenen Dieseldieselkraftstoff geben kann. Die Unbekannten sind also erschreckend groß.

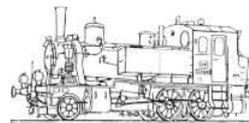
Was wäre die Lösung? „Fahrt doch die Gefahrgüter über die Straße!“ oder „Fahrt doch überhaupt keine Gefahrgüter mehr!“ sind nur Totschlag- Argumente. Gefahrstoffe – keiner will sie im eigenen Vorgarten, aber jeder braucht sie, flächendeckend, im ganzen Land, auf dem gesamten Kontinent. Sie werden also verteilt über Wasserwege, Straßen und Schienen. Wenn man sich bei letzterem ausmalt, daß ein „normaler“ Gefahrgutzug 1.800 Tonnen hat (entspricht 20 Kesselwagen je 90 Tonnen Gesamtmasse), wobei zwei Drittel auf die Ladung entfallen (weswegen die im Zeitungsbericht gemachten Angaben sich eigentlich nur auf die entgleisten Güterwagen beziehen können – sei es drum...), dann wird das Gefährdungspotenzial rasch klar. Die Eisenbahn wirbt mit ihrer Sicherheit – die sollte sie dann aber auch bieten.

Nochmal gefragt – was wäre die Lösung?

Warum werden reine Gefahrguttransporte wie normale Güterzüge behandelt, die vor jeder Regionalbahn „auf die Seite“ gehen? Gestaltet doch bitte die Trassen ohne Zwischenhalt, mag sein, es bleibt dann nur noch der Nachsprung. Der ist dafür ohne Ausweichen in Nebengleise.

Warum muß ein Loch in der Außenhaut eines Gefahrguttransportwagens sofort zum teilweisen oder völligen Verlust des (gefährlichen!) Ladegutes führen? Doppelwandige Behälter sind bereits in der Schifffahrt bekannt, warum nicht auch bei Gefahrguttransportwagen? Sicher – es erhöht sich das „Totgewicht“ und reduziert sich die Lademasse. Aber sicherer ist das sehr wohl.

*Es geht nicht darum, vielleicht mal Gefahrguttransporte auf der Schiene neu denken zu sollen, nein, sie **müssen** neu gedacht werden. Um der Sicherheit wegen.*



Deutsche Bahn kauft 400 neue Lokomotiven bei SIEMENS

Die Deutsche-Bahn-Tochter DB Cargo kauft bei Siemens in den kommenden Jahren neue Güterloks. Der Vertrag umfasst bis zu 400 Fahrzeuge, deren Auslieferung im Jahr 2023 starten soll, Kostenpunkt: über eine Milliarde Euro. Es handelt sich um Zweikraftloks, die sowohl mit Strom aus Oberleitungen als auch mit Dieselantrieb fahren können.

Die Fahrzeuge sollen auf der sogenannten letzten Meile zwischen Gleisanschlüssen bei Kunden und den Hauptstrecken zum Einsatz kommen.

Herkömmliche Dieselloks machen aktuell einen Anteil von 50 Prozent der Flotte bei DB Cargo aus. Bis 2030 will das Unternehmen diesen Anteil auf 10 bis 15 Prozent senken. Neben den Zweikraftloks testet DB Cargo dafür derzeit auch sogenannte Hybridloks, bei denen ein Dieselmotor den Elektroantrieb lediglich unterstützt.

Der Bahn-Gesamtkonzern will bis 2050 sämtliche Dieselfahrzeuge aus seiner Flotte verbannen. Bis dahin ist allerdings noch viel zu tun. Denn die Größe der Dieselflotte hängt auch vom Elektrifizierungsgrad des Bahnnetzes ab. Bislang sind rund 61 Prozent des Streckennetzes mit Oberleitungen ausgestattet (*Quelle: SZ vom 07.09.*).

Elektrifizierung Allgäu – nach zweieinhalb Jahren Bauzeit für drei Monate Testbetrieb

Nach zweieinhalb Jahren Bauzeit ist die Deutsche Bahn mit den Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecke München-Lindau (ABS 48) nun weitgehend am Ziel angekommen. Im Sommer fanden die letzten Tätigkeiten an Gleisen und Oberleitungsanlagen statt. Alle größeren Bauwerke, wie Brücken und Stellwerke konnten bereits früher vollendet werden. Seit Ende August stehen auch alle Streckenabschnitte unter Strom.

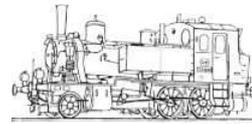
Projektleiter Matthias Neumaier: „Nun folgt die Phase der Inbetriebsetzung. Dabei testen wir alle Anlagen millimetergenau. Die drei Monate bis zum Beginn des elektrischen Zugverkehrs sind genau durchgeplant.“ Ende September führt die DB Tests an der Bahnstromversorgung durch. Dabei kommt erstmals ein elektrischer Zug auf die Strecke. Ab Anfang Oktober folgen Messfahrten für den Neigetriebetrieb und für die Oberleitung. Die Fahrten werden mit dem zukünftig eingesetzten Schweizer EuroCity-Zug ETR 610 durchgeführt. Da die Messfahrten mit bis zu 176 km/h auch im Hochgeschwindigkeitsbereich stattfinden werden, ist es notwendig, die Bahnübergänge im jeweiligen Messabschnitt zeitweise zusätzlich mit Bahnübergangsposten zu sichern. Die Schranken können dann zwischen 10 und bis zu 25 Minuten geschlossen sein. Die einzelnen Streckenabschnitte werden mit 5 bis 6 Versuchsfahrten befahren. Die Bahn bittet die Straßenverkehrsteilnehmer um Verständnis.

Für die im Neigetriebetrieb gefahrenen höheren Geschwindigkeiten wird noch ein zusätzliches Sicherungssystem zur Geschwindigkeitsüberwachung installiert und bis Mitte November in Betrieb gesetzt. Anschließend können dann Fahrten zur Lokführerschulung stattfinden.

In das Projekt Elektrifizierung Allgäu, das die 155 Kilometer lange Verbindung von Geltendorf bei München bis Lindau umfasst, sind 500 Millionen Euro investiert worden. Für den Lärmschutz entlang der Strecke wurden dabei rund 100 Millionen aufgewendet. Mit einem speziellen Schallmesswagen werden Anfang Oktober auch diese Emissionen gemessen. In den kommenden Wochen finden noch kleinere Schallschutz-Restarbeiten statt. So werden z. B. in Westerheim die Wandelemente in die bereits vorbereitete Schallschutz-konstruktion eingesetzt und in Buxheim noch eine kleine Lücke geschlossen. Ansonsten finden Bauarbeiten und Schallschutzarbeiten im Zuge der ABS 48 nur noch im Stadtgebiet von Lindau statt (*Quelle: PM der DB AG vom 14.09.*).

Feuer in Mülheim!

Am Donnerstag, dem 24. September, kam es zu einem verhängnisvollen Fahrzeugbrand auf der A40 in Mülheim-Styrum, ausgerechnet unter den Eisenbahnbrücken über die Autobahn, westlich der Ausfahrt Richtung Duisburg. Ein Tanklaster, beladen mit 10.000 Litern Super-Benzin und 25.000 Litern Diesel, kam nach ersten Erkenntnissen der Polizei auf der Fahrbahn nach rechts ab und zog dann zur Fahrbahnmitte in die Leitplanke. Dabei wurde der Fahrer des Lkws, der sich



selbstständig aus dem Fahrzeug retten konnte, verletzt. Er wurde anschließend von Rettungskräften in ein Krankenhaus gebracht. Dabei wurde festgestellt, daß der Fahrer des Tanklasters erheblich alkoholisiert war. Zudem wurde eine zweite Person verletzt, ein weiterer Autofahrer wurde durch den Laster in die Abgrenzung gedrückt. Wie genau es zur Entzündung der Ladung kam, ist derzeit noch nicht geklärt. Allerdings gibt es erste Abschätzungen über den angerichteten Schaden. Zunächst blieb die A40 in beiden Richtungen für zwei Wochen gesperrt, weil durch das heftige Feuer der Fahrbahnbelag beschädigt worden war. Noch schärfer betroffen sind die Eisenbahnbrücken, auf denen die Fernbahn und die S- Bahn zwischen Essen und Duisburg fahren, sowie ein Brückenbauwerk zum lokalen Röhrenwerk.

Mindestens eine der fünf beschädigten Eisenbahnbrücken über der Autobahn muß abgerissen werden. Der Abriss begann ab Montag 28. September. Es handelt sich dabei um das mittlere Brückenbauwerk, das für den Fernverkehr, das in unmittelbarer Nähe des Unfallortes und somit im direkten Hitzeherd lag.

Parallel zu den Abrissarbeiten erfolgten zudem die Prüfungen der benachbarten Brückenbauwerke inklusive der Energieanlagen und Technik. Das konkrete Ausmaß der Schäden läßt sich erst nach Abschluss der Untersuchungen benennen. Die aufwendigen Analysen der Brückenbauwerke werden voraussichtlich einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. So kam es auch zu großräumigen Umleitungen im Fernverkehr.

Züge zwischen Duisburg und Essen wurden in der darauffolgenden Woche durch einen Schienenersatzverkehr ersetzt. Das Konzept galt bis Sonntag, 27. September. Ab Montag, 28.09., konnten die S9 (abellio) und der RE (NordWestBahn) wieder regulär verkehren. Ansonsten gab es Umleiterverkehre und Ersatzverkehre. Eine Behelfsbrücke für das zerstörte Brückenbauwerk der Fernbahn steht möglicherweise erst in Monaten zur Verfügung.

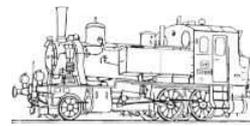
Güterzugentgleisung in Bietigheim- Bissingen

Ein Güterzug ist am gestrigen Donnerstagabend (24.09.2020) auf seiner Fahrt von Lauffen am Neckar nach Stuttgart im Bahnhofsvorfeld des Bahnhofs Bietigheim-Bissingen entgleist. Gegen 18:40 Uhr befuhr der Lokführer des mit Steinsalz beladenen Güterzugs den Streckenabschnitt, als kurz nach der Durchfahrt des Bahnhofs aus bislang nicht abschließend geklärt Ursache zwei Wagen des Zuges auf Gleis 8 entgleisten. Einer der beiden Wagen kippte hierdurch um und blieb zwischen zwei Gleisen liegen. Bei dem Vorfall wurden keine Personen verletzt, es entstand jedoch ein noch nicht genau bezifferbarer Sachschaden. Noch am Abend begannen Beamte der Bundespolizei und des Eisenbahnbundesamtes mit den Ermittlungen zur Unfallursache. Aufgrund der Entgleisung musste der gesamte Bahnhof Bietigheim-Bissingen bis 22:15 Uhr für den Zugverkehr gesperrt werden. Seither ist der Verkehr wieder eingeschränkt möglich. Die Aufräumarbeiten der Deutschen Bahn dauern über den heutigen Morgen weiter an (PM der Bundespolizei vom 25. September).

Altötting ist Bahnhof des Jahres 2020 – Rottenbach erhält Sonderpreis

Den Titel „Bahnhof des Jahres“ vergibt das gemeinnützige Verkehrsbündnis Allianz pro Schiene in diesem Jahr an den bayerischen Wallfahrtsort Altötting. „Der Bahnhof Altötting zeigt beispielhaft, welche guten Service Bahnhöfe auch im ländlichen Raum ihren Besuchern und Besucherinnen bieten können“, sagte Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. „Besonders das Angebot für Radfahrer ist ein Vorbild für alle Bahnhöfe in Deutschland und für einen Bahnhof dieser Größenordnung bundesweit fast einzigartig. So stellen wir uns einen Bahnhof im ländlichen Raum vor.“ diesen Bahnhöfen wird dies gelingen.“

Für Radler bietet der Bundessieger Altötting eine ganze Reihe wichtiger Dienstleistungen. In dem bayerischen Ort können Radler sich am Bahnhof sogar in einer eigens eingerichteten Umkleidekabine frisch machen und umziehen. Die Abstellplätze, von denen viele überdacht sind, erlauben ein bequemes und sicheres Parken der Räder. Wer mit einem E-Bike unterwegs ist, kann an den Ladestationen die Akkus auffüllen. Eine Werkbank mit Werkzeugen erlaubt bei Bedarf eine schnelle Reparatur – und das regengeschützt im Gebäude. Die Jury beeindruckte in Altötting zudem die gelungene Kombination aus Tradition mit einem historischen Gebäude und Moderne mit zeitgemäßen



Mobilitätsangeboten. Dazu gehören ein attraktives Bistro mit frischen Produkten, ein überdachter Fahrkartenautomat und die Verknüpfung mit Buslinien, Car-Sharing oder Park + Ride. Zur „Wohlfühlatmosphäre“ trägt laut Jury das unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude bei, das 1896 zur Eröffnung des Bahnhofes errichtet wurde. Weiter heißt es in der Jurybegründung: „Die Stadt Altötting ist seit 2005 Eigentümerin und hat seitdem die Anlagen behutsam und mit Rücksicht auf den Denkmalschutz saniert. Die großzügige, offene Wartehalle, einst für die vielen Wallfahrer gebaut und noch heute Pilger- oder Bethalle genannt, lädt mit den verglasten Öffnungen heute wieder zum Verweilen ein. Eine Besonderheit stellt der sogenannte Pilgerbahnsteig dar, der mit einer Länge von 220 Metern für Pilgersonderzüge zur Verfügung steht.“

Ein Sonderpreis im Wettbewerb Bahnhof des Jahres geht nach Rottenbach in Thüringen. Dort haben sich die Bürger und Bürgerinnen für den Erhalt und Sanierung ihres Bahnhofes eingesetzt und mit einem „BahnHofladen“ eine neue Funktion in das historische Gebäude gebracht. Damit haben sie eine Anlaufstelle im Zentrum ihres Ortes geschaffen, die Anwohnern und Reisenden gleichermaßen zugutekommt. Dieser Bahnhof ist laut Jury „viel mehr als ein Umsteigepunkt. Dieser schöne Bahnhof ist ein toller Ortsmittelpunkt.“ Bahnhof und Ort sind wieder zu einer Einheit geworden, die Leben in das Dorf bringt. Der Bahnhof Rottenbach ist wichtig für den Schienenverkehr der Region und dient zugleich als Bürgertreffpunkt. Den BahnHofladen betreibt eine Genossenschaft von etwa 70 Einwohnern und Sympathisanten. Sie verkaufen Waren aus lokaler und regionaler Produktion, betreiben einen Mittagstisch und bieten Kaffee und Kuchen an. Ohne den BahnHofladen hätten die Rottenbacher und Rottenbacherinnen kein Lebensmittelgeschäft vor Ort und müssten für ihre gesamte Versorgung zu den Einkaufszentren in der Umgebung fahren. Die Verkaufsfläche lässt sich flexibel nutzen. Bei Bedarf können sich die Bürger und Bürgerinnen hier versammeln und sich über wichtige Anliegen austauschen oder gemeinsam feiern. Aber noch mehr: Der Austausch funktioniert auch im Alltag. An ihrem Bahnhof begegnen sich die Rottenbacher und die Menschen aus der Umgebung und Reisende, kommen ins Gespräch und besprechen ihre Anliegen und Wünsche oder einfach die aktuellen Ereignisse. Auch ein Bürgerbüro der Gemeinde hat seinen Platz im sanierten Bahnhof gefunden.

Ganz bewusst habe die Jury in dem von der Allianz pro Schiene organisierten Wettbewerb Bahnhof des Jahres diesmal zwei Bahnhöfe im ländlichen Raum ausgezeichnet. „Wir wollen zeigen, welchen wichtigen Beitrag moderne und gut ausgestattete Bahnhöfe auch abseits der Großstädte zu einem funktionierenden gesellschaftlichen Leben leisten“, sagte Schienenallianz-Geschäftsführer Dirk Flege. „Altötting und Rottenbach stehen dafür, dass gut gemachte Bahnhöfe auch im ländlichen Raum ihre Kunden begeistern und mit einer hohen Aufenthaltsqualität das Zugfahren bereichern können. Die Schiene muss zurück in die Fläche. Mit solch exzellenten Angeboten für die Reisenden wie an Tradition und Moderne bilden eine gelungene Kombination (Quelle: PM der Allianz pro Schiene vom 25.09.).“

Neues von der Eisenbahn- Unfalluntersuchung

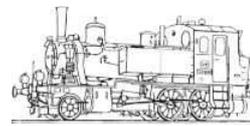
Die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) hat ihren Jahresbericht für 2019 veröffentlicht. Ein wenig aus dem Inhalt:

2019 wurden insgesamt 2376 gefährliche Ereignisse gemeldet, davon 1621 Unfälle und 755 Störungen. Die Unfälle teilen sich wie folgt auf:

- 357 Kollisionen
- 208 Entgleisungen
- 810 Personenunfälle
- 178 BÜ-Unfälle
- 60 Fahrzeugbrände
- 8 sonstige Unfälle

Bei den Störungen sieht es wie folgt aus:

- 566 Vorbeifahrten am Haltbegriff
- 7 unzulässige Einfahrten in einen besetzten Gleisabschnitt



- 64 sicherheitsrelevante Störungen an BÜ
- 39 sicherheitsrelevante Störungen am Fahrzeug
- 8 sicherheitsrelevante Störungen an der Infrastruktur
- 71 sicherheitsrelevante Störungen durch betriebliche Fehlhandlungen

Es wurden in 15 Fällen Ermittlungen aufgenommen und in weiteren 51 Fällen Voruntersuchungen durchgeführt (Quelle: DSO, vom 28.09.).

Zur Einordnung: „Kollisionen“ und „Entgleisungen“ sind sehr eindeutig einzuordnen. Personunfälle meinen Tote und Verletzte im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb. Der jährliche Sicherheitsbericht des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), der noch nicht vorliegt, unterscheidet hier nach Toten und Verletzten, sortiert nach Bahnangestellten, Reisenden und Dritten (also Personen, die sich auf Bahnsteigen aufhielten z. B.). Suizide sind eine eigene Kategorie. Tote und Verletzte z. B. aus BÜ- Unfällen sind im Sicherheitsbericht „Dritte“ (Quelle: Bericht der BEU).

Entlaufener Zug bei Inzingen

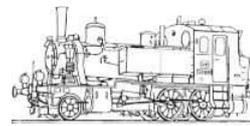
Am 24.10.2019 kam es bei IRE 3257 (Stuttgart Hbf - Sigmaringen) zwischen Storzingen und der Abzw Inzigkofen zu einer Kontaktstörung der E-Kupplung zweier gekuppelter VT612, woraufhin der Zug mit Zwangsbremse zum Halten kam. Der Tf quittierte die Störung auf seinem MTD und fuhr weiter. Bereits wenige hundert Meter weiter trat die Störung erneut auf: Nun begann der Tf mit der Störungssuche, er überprüfte den optischen Kuppelzustand beider Fahrzeuge und konnte keine Unregelmäßigkeit feststellen. Er trennte beide Fahrzeuge und begab sich wieder zum Führerstand des führenden 612, wo ihm nun eine Bremsstörung angezeigt wurde. Der Tf vermutete eine überladene Bremse und begab sich erneut nach Draußen, um den Lösezug zu betätigen. Beim Aussteigen öffnete er die Notentriegelung der Tür und legte allerdings zeitnah den Schalter hierfür wieder in Grundstellung, um den Signalton abzuschalten.

Durch das Betätigen des Lösezuges begann das Fahrzeug allerdings sich langsam mit 3-5 km/h talwärts zu begeben, da der Tf beim Verlassen des Fahrzeuges keine Feststellbremse anlegte. Durch die zurückgenommene Notentriegelung schlossen die Türen und der Tf konnte von außen nicht mehr ins Fahrzeug gelangen. Nun rollte der erste VT über 9 Minuten führerlos rund 470m durch den Hönbergtunnel talwärts, bis die Notentriegelung durch einen Fahrgast betätigt werden konnte und der hinterherlaufende Tf wieder ins Fahrzeug einsteigen und die Federspeicherbremse anlegen konnte. Die Zugbegleiterin versuchte unterdessen erfolglos mit der Leitstellen-Hotline das Fahrzeug zum Halten zu bringen. Die Ansprechgeschwindigkeit der Mg-Bremse verhinderte schlimmeres, da sie das Fahrzeug konstant auf 3-5km/h abbremste.

Im Anschluss wurden die Fahrgäste des ersten Zugteils evakuiert, der zweite Zugteil fuhr im Anschluss nach Streckenberäumung mit einem zusätzlichen Tf weiter nach Sigmaringen.

Der Lokführer war nach der zweiten Zugtrennung der Ansicht, die angezeigte Bremsstörung sei auf ein Überladen der indirekten Bremse zurückzuführen. Letzteres kann passieren, wenn der Druck in der Hauptluftleitung (HLL) längere Zeit über dem Regeldruck von 5 bar liegt. Wird dann der Druck in der HLL zu schnell wieder auf Regeldruck eingestellt, legen die Bremsen an, weil die A-Kammer des Steuerventils nicht so schnell entlüftet. Der Lokführer hat daraufhin sowohl die HLL komplett entlüftet und danach außen am Fahrzeug mit dem Lösezug die A-Kammer des Steuerventils ebenfalls entlüftet. Damit löst die indirekte Bremse aus, sie wird erst wieder wirksam, wenn die HLL auf Regeldruck aufgefüllt wird und sich damit auch die A-Kammer wieder auffüllt. Da der Kollege vorher die Federspeicherbremse nicht angelegt hat, wirkt gar keine Bremse mehr, das Ding kommt ins Rollen. Eine direkt betätigte Druckluftbremse hat der 612 nicht, und die Notbremse wirkt nicht, weil die HLL schon leer ist und die Bremse von Hand entlüftet war...

Glück im Unglück war, dass die Mg-Bremse beim 612 bei entlüfteter HLL bei einer Geschwindigkeit oberhalb von 5km/h automatisch anlegt, aber eben unterhalb besagter Geschwindigkeit automatisch wieder löst. Die Zugbegleiterin hätte allerdings die Federspeicherbremse mittels Leuchtdrucktaster anlegen oder die Mg-Bremse mittels Kippschalter einschalten können. Aber das muss man erstmal wissen... (Quelle: DSO vom 27.10.2020)



KURZ NOTIERT

Reaktivierung der Süd- Thüringen- Bahn angedacht: An einer Kundgebung für die Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecke Probstzella - Ernstthal, zu der der DBV Förderverein Max- und Moritz-Bahn aufgerufen hat, nahmen am vorigen Sonnabend am Bahnhof Schmiedefeld gut hundert Leute aus mehreren Landkreisen teil. Zwei Landräte, zwei Bürgermeister, drei Vereinsvertreter und ein Referent der IHK Südthüringen: trafen sich am Donnerstag im Landratsamt Saalfeld, um das weitere Vorgehen zur Wiederbelebung der Max- und Moritzbahn zwischen Probstzella und Ernstthal zu besprechen. Ein Thema, das spätestens am 31. Dezember 2021 aus bahnrechtlichen Gründen erledigt ist, wenn es nicht gelingt, die Strecke wieder in Betrieb zu nehmen.

Im Ergebnis soll Landrat Marko Wolfram (SPD) nun in einem Gespräch mit der zuständigen Staatssekretärin im Infrastrukturministerium die Position des Landes ermitteln und ob sich das Ministerium an den Kosten einer Machbarkeitsstudie beteiligen würde. Die Rede ist von 20.000 Euro.

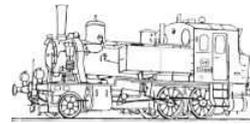
Ein privates Konsortium sei an der Strecke interessiert, erklärte Vereinschef Markus Büttner. Voraussetzung für dessen Investitionen sei aber die Klärung der Eigentumsfrage an der Strecke. Die Teilnehmer waren sich einig, dass dies der eleganteste Weg zur Reaktivierung wäre. Sollte daraus nichts werden, könne im Rahmen der Machbarkeitsstudie genaue Grundlagen für den Betrieb der Strecke ermittelt werden. Es geht um den tatsächlichen Investitionsbedarf und darum, welche Unternehmen welche Menge an Gütern auf der Strecke befördern würden (*Quelle: Ostthüringische Zeitung, 04.09.*).

Teilausfälle bei S- Bahn- Nürnberg: Aufgrund von krankheitsbedingtem Mangel an Lokführern kam es in der zweiten Septemberhälfte zu Teilausfällen bei der S- Bahn Nürnberg. Betroffen war vor allem die S2, bei der die „Kurzläufer“ zwischen Schwabach und Feucht teilweise ausfielen. In der letzten Septemberwoche stabilisierte sich die Lage wieder (*Quelle: nordbayern.de vom 16.09.*).

Nebengleise im Bahnhof Neunkirchen am Sand wurden erneuert: Die DB Netz AG führt an der Strecke 5993 „Nürnberg Hbf–Schirnding Grenze“ im Bahnhofsbereich Neunkirchen eine Gleis- und Weichenerneuerung durch. So wurden etliche Neunkirchener Bürger in einem Schreiben informiert. Die Arbeiten dauerten bis 12. Oktober, betroffen sind das Bahnhofsgleis „GL 503“ (drittes Gleis in Richtung Hersbruck) und das Ladegleis „W541-Laderampe“. Der Austausch wird auf einem 1150 Meter langen Abschnitt des Bahnhofs durchgeführt. Vier Weichen, 2028 Meter Schienen, 1560 Schwellen und 3400 Tonnen Schotter werden ausgetauscht. Das Interessante an dieser Baumaßnahme ist, dass hier Gleise erneuert werden, die schon jahrelang nicht mehr benutzt werden. Auf dem Ladegleis verlud die Firma FAUN vieler ihrer Lastwägen und transportierte sie zu Privatkäufern in ganz Europa, zu Bundeswehrstandorten und zu den Häfen, wo die Fahrzeuge anschließend auf Schiffe zum Weitertransport die ganze Welt umgeladen wurden. An manchen Tagen wurden bis zu zehn Fahrzeuge verladen. Ganze Züge wurden hier zusammengestellt, ein Teil davon wurde zwischenzeitlich auf einem weiter südlich gelegenen Gleis abgestellt.

Außerdem wurde hier Holz der Holzverladung Tucher in Simmelsdorf auf den Weg gebracht. Wagenladungen und Stückgut der Firma Fränkische Polsterwerkstätte (RKL) wurde be- und entladen. Dieses Gleis wurde außerdem von der kanadischen Armee in den 80-er Jahren benutzt, um ihre Panzer und Kettenfahrzeuge im Rahmen des NATO-Manövers wieder zurück nach Lahr im Schwarzwald zu bringen. An diesem Gleis herrschte also reger Verkehr, die letzten zehn Jahre wurde es allerdings nicht mehr benutzt. Die alten Schienen wurden jetzt abgebaut, die Holzschwellen herausgerissen, der alte Schotter entfernt. Neuer Schotter wurde angefahren und aufgetragen. Fabrikneue Gleise werden verlegt. Die Frage ist nur, was ist der Grund des sicher nicht billigen Austauschs? Neunkirchen hat eine gut ausgebaute, so genannte Kopframpe an diesem Gleis, dank dieser können Fahrzeuge auf die Eisenbahnwagen fahren. Das soll in Zukunft wieder gut funktionieren. Ausgewechselt werden auch noch Gleis 3 im Bahnhofsbereich sowie mehrere Weichen. Nicht abgebaut wird das Ladegleis an der Rampe der Fabrikhallen auf der südlichen Seite des Bahnhofs. Um die Lärmbelastigungen zu reduzieren, wurden die Arbeiten jeweils zwischen 22 und 6 Uhr beschränkt. Vom 2. Bis 5. Oktober gab es eine Totalsperrung (*Quelle: Pegnitzzeitung vom 21.09.*).

VECTRON von Siemens mit Zulassung in Dänemark: Die Wechselstrom-Variante der Vectron-Lokomotive hat am 15. September 2020 von der dänischen Sicherheitsbehörde „Trafik-, Bygge og



Boligstyrelsen“ die Zulassung für den Betrieb in Dänemark bekommen. Die Zulassung ist ein wichtiger Meilenstein für die Inbetriebnahme von 42 Vectron-Loks, die die Dänischen Staatsbahnen DSB in den letzten zwei Jahren bei Siemens Mobility bestellt haben. Die Lieferung der ersten drei Lokomotiven erfolgte noch im September 2020. Die neuen Lokomotiven für die DSB sollen in Dänemark und Deutschland verkehren und vor allem im Regionalverkehr als Traktion für die Doppelstockwagen der DSB eingesetzt werden. Alle Loks verfügen über eine maximale Leistung von 6.400 KW und eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Die Vectron AC sind für die Spannungssysteme 15 kV / 16,7 Hz sowie 25 kV / 50 Hz AC ausgelegt und mit dem europäischen Sicherungssystem ETCS sowie PZB/LZB und DK-STM ausgerüstet.

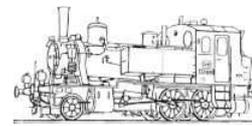
Bisher haben sich bereits 50 Kunden für den Vectron entschieden und über 1000 Fahrzeuge bestellt. Mit der Zulassung in Dänemark kann der Vectron nun in insgesamt 20 europäischen Ländern betrieben werden (*Quelle: PresseBox Siemens vom 23.09.*).

DB Regio schreibt neue Beschaffung neuer Fahrzeuge für die S- Bahn München aus: Die BEG hat den Betrieb des gesamten Netzes der S-Bahn München in der Verkehrsausschreibung ausgeschrieben. Die DB Regio bewirbt sich darum und schreibt ihrerseits neue Fahrzeuge aus. Die Fahrzeuge werden nach der Öffnung der 2. Stammstrecke auch auf dieser eingesetzt. Der Einsatz ist auch für die Folgeverkehrsverträge vorgesehen. Es handelt sich um über die Entwicklung, Herstellung, Inbetriebsetzung, Zulassung und Lieferung von bis zu 200, davon maximal 90 optional, neuen, den anerkannten Regeln der Technik entsprechenden, funktionsfähigen, betriebsbereiten, komplett ausgestatteten, komfortablen, zugelassenen, wirtschaftlich und im Sinne des § 4 AEG sicher einsetzbaren Fahrzeugen für die S-Bahn München einschließlich der Lieferung von Ersatzteilen und Spezialwerkzeugen sowie entsprechender Dokumentation (*Quelle: Europäisches Amtsblatt, 07.10.*).

Tragischer Personenunfall in Bruckberg bei Landshut: Zwei Jugendliche liefen am Dienstag, 13. Oktober, an einem Bahnübergang trotz geschlossener Schranken über die Gleise, um den bereits in die Station eingefahrenen Zug noch zu erreichen. Dabei achteten sie nicht darauf, daß in der Gegenrichtung gleichfalls ein Zug unterwegs war. Dieser erfaßte die beiden Jungen, die Brüder waren und infolge dessen ihr Leben verloren. (*Quelle: verschiedene Meldungen, 13. Oktober*).

Verlängerung der Nürnberger U3 nach Großreuth: Die Züge von Nürnbergs fahrerloser U-Bahn-Linie U3 fahren seit 15. Oktober 2020 rund einen Kilometer weiter bis zur neuen Endstation „Großreuth bei Schweinau“. Bis hier verlängerte die Stadt Nürnberg in Zusammenarbeit mit der VAG die Linie von der bisherigen Endstelle Gustav-Adolf-Straße, die seit Eröffnung der ersten Etappe der U3 in 2008 bedient wird. Diesmal musste die große Eröffnungsparty ausfallen, COVID-19 ließ größere Feierlichkeiten schlicht nicht zu. Um 13.00 Uhr begann der fahrplanmäßige Betrieb auf der verlängerten Linie, mit Freifahrt für die Bürger. Die Bauarbeiten hatten im Oktober 2014 begonnen. Vom U-Bahnhof Großreuth bei Schweinau aus führen zwei eingleisige Tunnelröhren, die in bergmännischer Bauweise errichtet wurden, in Richtung U-Bahnhof Gustav-Adolf-Straße. Im Februar dieses Jahres begannen die Probefahrten auf dem neuen Streckenabschnitt, die umfangreiche Tests insbesondere des automatischen Fahrbetriebs vorsahen. Die gesamte Automatisierungs- und Sicherungstechnik der Linie und auch ihrer Erweiterung stammt von Siemens Mobility. Im August 2020 starteten die Bauarbeiten für einen weiteren, 2,1 km langen Bauabschnitt der U3 von Großreuth aus weiter über Kleinreuth bis zum künftigen U-Bahnhof Gebersdorf. Hier sollen 2025 die ersten Bahnen fahren und dabei ein ganz neues Siedlungsgebiet erschließen (*Quelle: Urban Transport Magazine vom 16.10.*).

S- Bahnhof am neuen Hauptstadtflughafen in Betrieb gegangen: Mit einer Sonderfahrt wurde die neue Station unter dem Terminal 1 eröffnet. Der reguläre S-Bahn-Verkehr startete am Montag, 26.10. Dieser wird zunächst regulär von der S9 angefahren. 675 Millionen Euro wurden insgesamt investiert. 18,5 Kilometer für den Fern- und Regionalverkehr und 8,6 Kilometer für die S-Bahn wurden dafür neu gebaut. Neben S-Bahnen halten an den insgesamt sechs Gleisen auch Regionalbahnen, darunter der neue Flughafenexpress (FEX), und Fernzüge. In der Vergangenheit sind bereits Züge zu dem Flughafen-Bahnhof gefahren und haben zwischen neuem und altem Airport beispielsweise die neuen Züge der S-Bahn-Linie S47 getestet, die ab Januar 2021 eingesetzt werden sollen (*Quelle: Berliner Morgenpost, 25.10.2020*).



IM HEIMAT- BAHNHOF GESEHEN

Baugeschehen im Bahnhof Ansbach



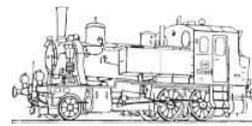
5. September: Schon seit längerem ist der Zugang zu Bahnsteig 3 immer mal wieder versperrt. Inzwischen fehlt auch auf der Westseite die Hälfte des Bahnsteigdaches über Gleis 2.



Das Bahnsteigpflaster wird entfernt und die Bahnsteigkante (ganz hinten im Bild) abgebaut. Nebenbei kam da der Bahnsteigbelag von anno damals zum Vorschein, als die Bahnsteigkante fast auf Höhe SO lag...



13. September: Die Behelfsbrücke für Gleis 3 über den Personentunnel wird eingesetzt.



25. Oktober: Mittlerweile fehlt das Bahnsteigdach an den Gleisen 2 und 3 auf der Westseite komplett, und auch der Bahnsteig ist hier nicht mehr nutzbar. Die Bahnsteigkante, angepaßt auf die neue Höhe von 76 cm über SO (bisher: 38 cm), wird gesetzt.

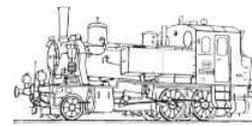
In Lichtenfels gesehen



Am 12. September fährt ein Kesselwagenzug, bespannt mit 2 x BR 140 vom Erfurter Bahnservice (EBS), durch Lichtenfels Richtung Süden (Foto: Thomas Fischer)



Diese 187er von Holzlogistik und Güterbahn (HGL- Bahn) hat sich nicht auf ein Nebengleis ohne Fahrdrabt verirrt. Sie ist mit dem Last- mile- Dieselpaket ausgestattet und kann auch nicht elektrifizierte Abschnitte befahren. Bei Testfahrten in Velim (CZ) brachte es eine BR187 mit 2230 Tonnen am Haken auf 38 km/h über mehr als 40 Minuten.



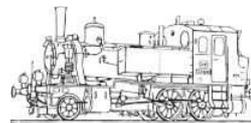
Kaum zu glauben, daß diese Maschinen auch schon wieder 20 Jahre auf dem Buckel haben: EuroRunner ER20-42 von der Salzburger Eisenbahn- Transportgesellschaft (SETG) beim Rangieren...



...und wenig später mit einer VECTRON von derselben Firma als Unterstützung bei der Ausfahrt mit einem Holzzug.



Auch die Infrastruktur soll nicht zu kurz kommen: Stopfmaschine und Schotter- Planiermaschine rangieren am südlichen Bahnhofskopf. Hersteller beider Fahrzeuge ist Plasser & Theurer, der aktuelle Eigentümer war allerdings nicht zu erkennen.



PRIVATour

(fa) Wer im Juni 2017 auf unserer Mehrtagesfahrt in den Bayerischen Wald dabei war, dem dürften die nachfolgenden Bilder bekannt vorkommen, wenn auch vor drei Jahren die Perspektive eine andere war. Damals entstanden wohl die meisten Bilder aus dem Zug heraus...

Anfang Oktober war ich für eine reichliche Woche wieder dort. Dabei gelangen vier schöne Ganztages- Wanderausflüge (ungefähr je 20 km), zwei Städtetouren nach Passau und Regensburg sowie Plattling, und ein Kurzausflug, der wegen zu starken Regens abgebrochen werden mußte.

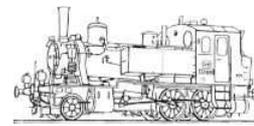
Natürlich war mir die Präsenz auf der Strecke Gotteszell – Viechtach sehr wichtig, auf zwei volle und zwei halbe Touren habe ich es gebracht. Ansonsten führten mich die Wanderungen teils durch unwegsames Gelände, aber immer in Schrittweite von den Strecken der Waldbahn. Teils frei fotografiert, teils unter dem Regenschirm, entstanden einige recht hübsche Bilder.



Modellbahnmotiv? Vielleicht – das ist Passau, von oben von der Festung aus gesehen.



Normalerweise verkehren die Züge zwischen Gotteszell und Viechtach einteilig, aber immer wieder wird mal ein Fahrzeug zur Überführung in die Werkstatt nach Viechtach angehängt. Die Aufnahme entstand am Ende einer ziemlich anstrengenden Wanderung von Bodenmais aus über Teisnach nach Gumpenried- Asbach. Vor drei Jahren fuhren wir ungefähr zur gleichen Zeit in die entgegengesetzte Richtung.



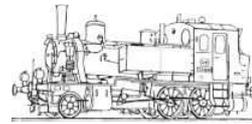
Unscheinbar, und wenn man nicht unbedingt zu- oder aussteigen muß, auch kaum beachtet: Besagte Station Gumpenried-Asbach zwischen Gotteszell und Viechtach. Dabei gibt es von hier einige sehr schöne Wanderrouten in die nähere Umgebung.



Eine weitere Wanderung führte von der Ausweiche bei Grafling nach Regen, zugegeben – das waren mehr als 20 km, und am Ende war ich ziemlich platt. Zwischen Gotteszell und Triefenried ergab sich mal eine Annäherung zwischen Weg und Bahnstrecke, wo man auch Sichtkontakt hatte. Lange mußte ich nicht warten...



Dieselbe Wanderung, ungefähr 4 km vor dem Zielpunkt am Bahnhof Regen. Weil ich den Zug vorher verpaßt hatte, mußte ich ein bißchen warten. Eine Linde mit Bank und Kreuz, nahe der Ortschaft Rohrbach, war ein schöner Rastplatz, noch dazu mit Ausblick auf die Ohetalbrücke, auf der eben eine Garnitur Richtung Bayerisch- Eisenstein fährt. In den Zug eine Stunde später werde ich in Regen einsteigen...



Impressum:

Ansbacher Eisenbahnfreunde e.V.
Weiherfeldstraße 2
91598 Colmberg

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

Vielen Dank für die Bild- und Textbeiträge von und an: Thomas Fischer (Eisenbahnfreunde Lichtenfels), Reinhold Fröhlich, Thomas Kootz und Frank Augsburg.

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

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

www.ansbacher-eisenbahnfreunde.de