

FES-Mitteilungen ***Ausgabe 3/2020*** ***Juli 2020***



Virtuelles Funtreffen

U-Bahn Nürnberg

Schönbuchbahn

Veranstaltungen

Sommerfest fällt aus

Liebe Fes'ler,

die Corona-Krise hat leider auch den FES voll im Griff, sodass wir im letzten Quartal keine gemeinsamen Unternehmungen machen konnten. Ganz besonders betroffen war unser diesjähriges Funtreffen, das leider ausfallen musste. Wir hatten für Freiburg ein tolles und abwechslungsreiches Programm fix und fertig vorbereitet und werden es auf jeden Fall nachholen. Um wenigstens etwas von der mentalen Seite des Funtreffens zu retten hatte das Orgateam die Idee eines virtuellen Funtreffens, das mit Hilfe von Skype am Abend des Pfingstsonntags in einer Mischung aus Rückblick auf die vorangegangenen Funtreffen und kurzweiliger Unterhaltung über die Bühne ging. Wer nicht dabei war, hat wirklich etwas versäumt.

Auch für das kommende Quartal sehen wir noch kein Licht am Ende des Tunnels. Zwar wurden die Einschränkungen zur Bewegungsfreiheit schon deutlich gelockert, dennoch bleibt es mit Gruppen und den empfohlenen Abstandsregeln schwierig. Egal ob man sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewegt oder irgendwo einkehren will. Daher werden wir die Situation weiterhin beobachten und entsprechend reagieren. Dies gilt ganz besonders für unser Sommerfest. Das wird leider trotz der etwas gelockerten Restriktionen ausfallen.

Daher soll bei der aktuellen Ausgabe unseres Rundschreibens die Zukunft des schienengebundenen Nahverkehrs in Baden-Württemberg und Bayern im Mittelpunkt stehen, zu der wir einige interessante aktuelle Berichte zusammengetragen haben. Dafür danke ich besonders Patrick und Peter für ihre Beiträge und Hinweise. Und möglicherweise kann da, wie z.B. bei der Schönbuchbahn, ein Ziel für eine FES-Exkursion dabei sein.

In diesem Sinne hoffe ich, dass wir im Herbst wieder einmal etwas gemeinsam unternehmen können.

Euer Bernd

Titelbild

Deutlicher könnte der Unterschied nach 47 Jahren U-Bahn in Nürnberg nicht sein. Links der erste Fahrzeugtyp DT1 und rechts sein Nachfolger auf der U1, der im September 2019 vorgestellte, durchgängig begehbare Typ G1.

Impressum

Herausgeber: Freundeskreis Eisenbahn Süddeutschland e.V., Stuttgart

Bankverbindung

PSD Bank RheinNeckarSaar

IBAN DE49 6009 0900 7819 6766 00

BIC GENODEF1P20

Redaktion: Bernd Zöllner

Layout und Satz: Patrick Fiala

Erscheinungsweise: vierteljährlich Anfang Januar, April, Juli, Oktober

Namentlich unterzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Kontakt:

1. Vorsitzender Bernd Zöllner: vorstand@fes-online.de

Redaktion FES-Mitteilungen: redaktion@fes-online.de

Veranstaltungsvorschläge: termine@fes-online.de

Internet: <http://www.fes-online.de/>

Funtreffen 2020 VT 2.0

WIR schreiben den Februar 2020. Das Orgateam des Funtreffens hat das diesjährige Treffen weitestgehend in trockenen Tüchern. Restaurantreservierungen sind gemacht, Touren und Führungen gebucht, Fahrpläne das x-te Mal durchkämmt und auch die ersten Vorauszahlungen an unsere Vertragspartner sind auf dem Weg.

Ganze Arbeit und – geschafft!



Eine neue Pandemie breitet sich auf dem Planeten aus. Erst China, dann ein erster Einzelfall in Starnberg, kurz darauf brennen Italien und Frankreich. Schien das alles noch sehr weit weg, war spätestens an Karneval klar, dass da etwas richtig Großes auf uns alle zukommt.



Die Buchmesse in Leipzig wurde abgesagt, ebenso die ITB in Berlin. Kurz darauf meldeten sich die ersten Partner bei uns und zogen ihre Zusagen aufgrund der Lage und der veränderten gesetzlichen Gegebenheiten zurück. Wir vom Orgateam sahen, dass wir handeln mussten, taten uns aber noch schwer damit, unser diesjähriges Treffen sausen zu lassen.

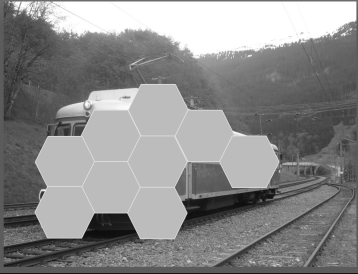


Dann kamen die Einreiseverbote in die Schweiz und nach Frankreich, Freiburg wurde zeitweilig Corona-Hotspot und auch die Erkenntnis, dass der größte Teil unserer Teilnehmer allein schon wegen der Altersstruktur zu einer Risikogruppe gehört, führte dann am 24. März zu der Entscheidung, das Treffen in Freiburg für das Jahr 2020 am 29. März abzusagen.



Aber so ganz ohne Funtreffen durch das Jahr 2020? Wenn schon nicht persönlich, warum nicht zumindest virtuell? Weil auch der monatliche Flügelrad-Stammtisch in Köln nicht stattfinden konnte, die schwul-lesbischen Bahn-

Mit welchem Fahrzeug sind wir hier unterwegs?



Wir werden diese Entwicklung mit großem Interesse verfolgen und Euch auf dem Laufenden halten!

Eingestreut waren spezifische Fragen zu Orten oder Ereignissen der Funtreffen in Quizform, mehrmals unterschiedliche Adaptionen von Rosenthals Dalli Klick und nicht zu vergessen und als besonderer Leckerbissen ein Grußwort von Melitta Mabuse, welche die Steuerfahndung in den brasilianischen Dschungel getrieben hatte.

Zwei ihrer neuesten Hits durften wir im Laufe des Abends von ihr vor exotischer Kulisse genießen.

In diesem Zusammenhang will ich noch erwähnen, dass es gleich nach der Veranstaltung im anschließenden Chat einige Stimmen gab, welche die Gründung eines Rettungsfonds zur Rückholung Melittas forderten.

Insgesamt blicken wir auf einen zweieinhalbstündigen unterhaltsamen bunten Abend zurück, der allen 35 Teilnehmenden gefallen hat.

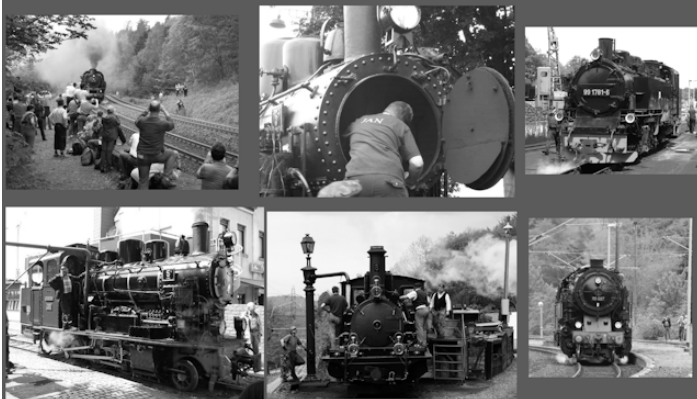
Ein großes Lob im Nachhinein noch den Teilnehmern für die Einhaltung strenger Disziplin, die wir aufgrund der „wackeligen“ Technik einfordern mussten. Sie wurde vorbildlich eingehalten.

Unser erstes Virtuelles Funtreffen werden wir – allerdings nur für den persönlichen Gebrauch – demnächst medial verfügbar machen. Details dazu folgen in Kürze.

Und last not least einen herzlichen Dank an Ansgar, der den Abend zwar meistens aus dem Off aber vortrefflich moderiert hat!

Jochen

VT 20 Pdf ...unter Dampf



Die Schönbuchbahn

NACH der Elektrifizierung der Schönbuchbahn läuft jetzt der Endspurt zur zeitgemäßen Ertüchtigung der Strecke. Die neuen elektrischen Triebwagen, die speziell für diese Strecke beschafft wurden befinden sich bereits in der Erprobungsphase. Bis zum Ende diesen Jahres soll der letzte Kraftakt mit den neuen Fahrzeugen schließlich geschafft sein.

Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters mussten die Gemeinden in der Schönbuchlichtung lange um eine Anbindung an das Eisenbahn-Netz kämpfen, nachdem sie wegen der Veränderung der Verkehrsströme nach dem Bau der Neckarbahn von Stuttgart nach Tübingen arg ins Hintertreffen geraten waren. Besonders betroffen war die „Schweizerstraße“, die von Stuttgart über Böblingen, Waldenbuch, Dettenhausen und Tübingen weiter in die Schweiz führte. Die Schönbuchorte litten unter dem Rückgang von Handel und Gewerbe, weil der wirtschaftliche und industrielle Aufschwung der Gründerjahre an ihnen vorbeigegangen war.

Nach vielen wiederholten, aber erfolglosen Bemühungen stimmte aber die Abgeordnetenkammer 1906 endlich der Errichtung einer Nebenbahn von Böblingen nach Weil und Dettenhausen und einer möglichen Weiterführung nach Tübingen zu.

Dem Baubeginn ging das übliche Gerangel um die beste Streckenführung voraus, sodass sich der Baubeginn zum Februar 1909 hinzog. Die erste Teilstrecke von Böblingen bis Weil im Schönbuch konnte am 16. Oktober 1910 in Betrieb genommen werden. Die Eröffnung des zweiten Abschnitts bis Dettenhausen konnte schließlich am 29. Juli 1911 erfolgen.

Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters waren solche Nebenbahnen als Zulauf- und Verteilerstrecken wichtige Ergänzungen der Hauptstrecken. Mit der zunehmenden Motorisierung des Straßenverkehrs, die sich schließlich zur Massenmotorisierung entwickelte, verloren solche Strecken zunehmend an Bedeutung, zumal deren Verkehrsbeziehungen meist mit Umsteigeverbindungen verbunden waren und die Bahnhöfe oft abseits lagen.

Darunter litt in erster Linie der Personenverkehr, der auf der Schönbuchbahn bereits ab dem 29.5.1965 eingeschränkt und durch Bahnbusse ergänzt wurde. Nur noch ein täglicher GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) fuhr schließlich bis Ende September 1968, der zudem nur 90 Reisende pro Tag beförderte.

Der Antrag der DB auf Streckenstilllegung ließ daher nicht lange auf sich warten. Dem wurde aber nicht stattgegeben, weil der Landkreis Böblingen an der Übernahme der Strecke interessiert war. Daher blieb der Güterverkehr weiter bestehen, lediglich der Abschnitt Schönaicher First (heute Zimmerschlag)–Dettenhausen wurde ab April 1990 nicht mehr bedient.

Die Strecke wurde aber nie entwidmet, sodass immer wieder die Hoffnung bestand, dass das Ende der Strecke noch nicht besiegelt ist. Nach mehreren erfolglosen Bemühungen beantragten 1988 die Landkreise Böblingen und Tübingen die Württembergische Eisenbahngesellschaft, ein Gutachten über die Möglichkeiten einer Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Schönbuchbahn zu erstellen.

Dann ging es ganz schnell. Im Herbst 1992 stufte das Verkehrsministerium Baden-Württemberg das Vorhaben als förderungswürdig ein, bereits im Oktober 1993 beschlossen die beiden Landkreise die Reaktivierung der Strecke und gründeten im Dezember 1993 den Zweckverband Schönbuchbahn (ZVS). Bereits Ende Dezember konnte er die Strecke zum symbolischen Preis von DM 1,- von der DB übernehmen.

An einer Ausschreibung zum Bau und Betrieb der Bahn beteiligten sich sechs Verkehrsunternehmen (darunter auch die DB AG!), den Zuschlag erhielt am 6. Juli 1994 die WEG.

1995 wurde von der WEG mit dem umfassenden Ausbau der Strecke begonnen.

Zu den wichtigsten Maßnahmen beim Ausbau gehörten die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 50 auf 80 km/h, der Neubau von sechs Haltepunkten zur besseren fußläufi-

gen Anbindung, Ertüchtigung von sechs vorhandenen Stationen, teilweise Erhöhung der Bahnsteige auf 76 cm, Schließung verschiedener Bahnübergänge bzw. technische Sicherung der verbliebenen, Sanierung bzw. Neubau von Brücken.

Außerdem sollten Gleisanschlüsse für den Güterverkehr hergestellt, Zugbahnfunk eingerichtet und Fahrkartenautomaten aufgestellt werden.

Zur Erhöhung der Attraktivität und Akzeptanz wurden auch Park-and-ride-Anlagen errichtet.

Am 28. September 1996 konnte die Schönbuchbahn schließlich wieder eröffnet werden, der fahrplanmäßige Betrieb begann aber erst ab dem 1.12.1996.

Die Strecke wurde von der WEG ausschließlich mit vier Fahrzeugen des Typs Regio-Shuttle RS1 von Stadler bedient. Diese Fahrzeuge verfügen über normale Zug- und Stoßvorrichtungen, sodass bedarfsweise auch Güterwagen befördert werden können. Die starke Zunahme der Fahrgastzahlen an Werktagen von ca. 4000 zu Beginn bis zu 5500 im Jahr 2000 erforderten eine Verbesserung des Angebotes. Da nicht genügend Fahrzeuge für eine Verdichtung des Taktes vorhanden waren wurde das Platzangebot 2001 durch zwei weitere Triebwagen vergrößert. Einer kam von der Strohgäubahn und der zweite wurde von der Wieslaufalbahn übernommen.

Erfreulicherweise stiegen die Fahrgastzahlen weiter. Im Jahre 2012 wurden bereits 10.000 Fahrgäste pro Werktag erreicht und bereits seit 2009 gab es Überlegungen für eine Elektrifizierung, um die Strecke noch leistungsfähiger zu machen. Die dazu notwendige standardisierte Bewertung erbrachte einen Kosten/Nutzen-Faktor von 1,42, sodass mit Hilfe von Fördermitteln des Landes in Höhe von 37,5 Millionen Euro und einer Eigenbeteiligung des Zweckverbands Schönbuchbahn in Höhe von 38,5 Millionen Euro das Projekt in Angriff genommen werden konnte.

Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung sollte es aber auch zusätzliche Maßnahmen zur

Erhöhung der Leistungsfähigkeit geben. Die Höchstgeschwindigkeit sollte auf 100 km/h gesteigert werden, teilweise sollte die Strecke zweigleisig werden, die Signalanlagen sollten vollständig erneuert werden und alle Bahnsteige sollten eine Länge von 85 m bei einheitlicher Höhe von 76 cm erhalten.

Der Streckenausbau begann am 11.11.2006 mit dem Bau eines neuen Betriebshofes in Böblingen. Die Inbetriebnahme auf dem Streckenabschnitt Holzgerlingen und Dettenhausen erfolgte am 24. Februar 2019, der Abschnitt zwischen Böblingen und Holzgerlingen war für Dezember 2018 vorgesehen, erfolgte dann nach mehreren Verschiebungen am 14. Dezember 2019.

Für den elektrischen Betrieb sollten genau passende Fahrzeuge beschafft werden, daher schrieb 2013 der Zweckverband 10 elektrische Triebzüge aus mit der Option auf weitere drei Fahrzeuge. Da die angebotenen Fahrzeugtypen nicht zu den Rahmenbedingungen passten erfolgte eine erneute Ausschreibung unter veränderten Bedingungen, d.h. kleinere und leichtere Fahrzeuge. Die Anzahl wurde auf neun mit einer Option auf weitere zwei geändert.

Wegen der dadurch entstandenen Verzögerungen mussten für die Aufnahme des elektrischen Betriebs von der DB AG vier Triebwagen der Baureihe 426 angemietet werden, die bis heute gemeinsam mit RegioShuttles den Planbetrieb abwickeln.

Bei den gewünschten Fahrzeugen wurde man bei dem spanischen Hersteller CAF (Construcciones y Auxiliare de Ferrocarriles) fündig. Dort wurden 2017 die dreiteiligen Fahrzeuge mit einem Gesamtwert von 53 Mio. Euro bestellt. Sie sind 40 m lang, haben 94 Sitz- und 118 Stehplätze und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und können in Doppeltraktion gefahren werden. Die Lieferung ist für Dezember 2020 vorgesehen. Die ersten fertigen Fahrzeuge werden bereits auf dem Testring von Velim in Tschechien erprobt, sodass zu hoffen ist, dass die Zulassung noch rechtzeitig erfolgen wird.

Ein gutes Video von der Erprobung gibt es

bei YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=-GJQRFvzEHs>

Für weitere Planungen wurde die Option offen gehalten, die Schönbuchbahn nach Stuttgart durchzubinden. Dazu wurde die Fläche für ein drittes Gleis zwischen Böblingen und Stuttgart freigehalten

Wer sich von der Schönbuchbahn schon mal einen Eindruck verschaffen möchte: sie wurde bereits in der Folge 234 der SWR-Reihe

Eisenbahn-Romantik porträtiert.

Für den FES ist nach der Inbetriebnahme der neuen Triebwagen die Schönbuchbahn sicher ein lohnendes Ausflugsziel, das wir uns für das nächste Jahr fest vorgenommen haben. Dabei hoffen wir natürlich, dass die Coronapandemie soweit überwunden ist, dass solche Exkursionen wieder möglich sind.

Bernd

Sechssachser-Düwag-Züge der Rhein-Haardtbahn reaktiviert

Am 30. August 1913 wurde die „Rhein-Haardtbahn“ als Verbindung von Mannheim und Ludwigshafen nach Bad Dürkheim am Fuß des Pfälzerwald-Gebirges, das dort eben „Haardtgebirge“ heißt eröffnet (Aufnahme des planmäßigen Betriebs: 4. September). Damit war das Ziel erreicht, die Bahn vor dem Beginn des Bad Dürkheimer „Wurstmarkts“, des größten Weinfests der Welt, das am Freitag, 12. September 1913 begann, fertigzustellen. Dieser erste Wurstmarkt der neuen Rhein-Haardtbahn sollte sich auch gleich als erste Bewährungsprobe erweisen. Bereits am Vormittag begann der Ansturm. Die Züge waren bei einer Zugfolge von zehn Minuten bereits ab Mannheim schon so überfüllt, daß ab Ludwigshafen an eine Mitfahrt nicht mehr zu denken war. Am Abend wollten alle Wurstmarktbesucher gleichzeitig nach Hause was zu tumultartigen Szenen führte, es wurden sogar Scheiben eingeschlagen um in die Wagen zu gelangen. Ein Unwetter, das unter anderem dazu führte, daß eine neugebaute Unterführung unter Wasser stand und von den Zügen mit Schwung durchfahren werden musste machte die Situation nicht besser...Aber dieses wie viele folgende Wurstmarktwochenenden meistert(te) die Rheinhardtbahn vorbildlich! Sie war als „schmalspurige, elektrische Eisenbahn... zum Zwecke der Personen- und Stückgutbeförderung“ konzessioniert. Die Streckenlänge ab Ludwigshafen-Oggersheim beträgt 17,2 km, die Strecke war zunächst eingleisig, 1963 wurde der zweigleisige Ausbau (mit Ausnahme des Endstücks in Bad Dürkheim, das nach wie vor eingleisig ist) abgeschlossen. Der Betriebsmittelpunkt war der (1971 stillgelegte) Betriebshof Collinstraße der „Verkehrsbetriebe Mannheim-Ludwigshafen“. Von dort fuhr die Züge auf den Straßenbahngleisen über den Rhein nach Ludwigshafen, wo die Züge an der Endstelle Oggersheim auf die eigentliche Rhein-Haardtbahnstrecke wechselten (und nach wie vor wechseln). Der Wagenpark bestand aus 18 vierachsigen Triebwa-

gen und 48 vierachsigen Beiwagen, gebaut von der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg (elektrische Ausrüstung Siemens-Schuckertwerke A.G.). Bis zum Ende des zweiten Weltkriegs kamen im Jahr 1939 noch zwei vierachsige Triebwagen dazu, die eine Weiterentwicklung der vorhandenen Triebwagen darstellten. Ein Fahrzeug davon, der Triebwagen 1122 ist nach Restaurierung seit 2008 wieder betriebsfähig vorhanden. Erst 1959 gab es neue Fahrzeuge in Form zweier Züge bestehend aus GT6 und GB6 von Düwag, Wagennummern 1123/1217 und 1124/1218 (die Beiwagen waren und sind die einzigen Gelenkbeiwagen der Düwag-Type).



Da sich die Fahrzeuge gut bewährten wurden 1960 zwei weitere Garnituren beschafft (1011/1051 und 1012/1052). Schließlich vervollständigte eine Lieferung sechs weiterer Züge dieser Bauart 1963 (1013/1053 bis 1018/1058) die Flotte dieses Typs. 1967 wurden vier bis auf die Länge baugleiche Triebwagen beschafft. Es handelte sich um fünfteilige Triebwagen mit zwölf Achsen, also GT12 Wagennummern 1019–1022). Damit sparte man sich Gewicht und Personal, in jedem Wagen fuhr damals noch ein Schaffner mit. Die auch „Tatzelwurm“ genannten Fahrzeuge waren mit einer Länge von 39 Metern lange Jahre die „längsten Straßenbahnfahrzeuge der Welt“. Alle Triebwagen (auch die GT12) hatten den bei den Düwag Gelenktriebwagen üblichen Antrieb, in den Enddrehgestellen wurden beide Achsen über einen gemeinsamen, längsliegenden und 150 kW leistenden Motor angetrieben.

Die erste Sechsscher-Garnitur wurde 1985 ausgemustert (1011/1051), 1989 wurden mit den Garnituren 1123/1217 und 1124/1218 die erstgelieferten Fahrzeuge dieses Typs sowie die Garnitur 1012/1052 ausgemustert. Bis auf 1015/1055, 1017/1057 und 1018/1058 wurden den restlichen Fahrzeuge dieses Typs in den neunziger Jahren ausgemustert und verschrotet (1014/1054 wurde nach Arad verkauft). Die noch vorhandenen Fahrzeuge waren seitdem ohne Zukunftsperspektive (auch nicht als historisches, betriebsfähiges Fahrzeug) abgestellt.

Mit der Sperrung der „Hochstraße Süd“, einer Hauptachse Mannheim–Ludwigshafen–Pfalz stieg das Fahrgastaufkommen deutlich an, was einen erhöhten Fahrzeugbedarf zur Folge hatte, der mit den vorhandenen Niederflurfahrzeugen nicht abgedeckt werden kann. Man kam daher bei der rnv auf den Gedanken, die drei vorhandenen „Hängerzüge“ wieder betriebsfähig herzurichten, denn ein Hochflurfahrzeug, das kommt ist besser als ein Niederflurfahrzeug, das nicht kommt weil es nicht vorhanden ist (das sahen einige Personen vor einigen Jahren in Frankfurt anders...). Sie wurden also wieder betriebsfähig hergerichtet. Die Fahrzeuge erhielten eine neue Lackierung in Anlehnung an das aktuelle rnv-Farbschema (weiß/orange/dunkelblau): die Fahrzeuge sind komplett weiß, der Zierstreifen unter den Fenstern ist orange, er wurde sogar im „klassischen“ Design, d.h. mit jeweils einem schmalen Streifen oben und unten und dem „Düwag-Spitz“ an der Front ausgeführt. Später wurde im „Düwag-Spitz“ sogar das Logo ergänzt.



Eigentlich hätten die Fahrzeuge rheinüberschreitend auf den Linien 4 und 6 zum Einsatz kommen sollen. Da im November auch die Flächen *unter* der bereits für den Autoverkehr „oben“ gesperrten Hochstraße Süd wegen Einsturzgefahr gesperrt werden mußte war das Ludwigshafener Straßenbahnnetz in zwei Teile geteilt: nördlich der Hochstraße und südlich der Hochstraße. Daher fahren die Bahnen im Moment hauptsächlich zwischen Oppau und Ebertpark (linksrheinischer Teil der im Moment geteilten Linie 7, die eigentlich rheinüberschreitend unterwegs ist). Es gibt auch eine frühmorgendliche Fahrt nach Bad Dürkheim (von Mannheim kommend). Zwei Umläufe (der frühmorgendliche nach Bad Dürkheim und ein nachmittäglicher mit einigen Fahrten Ebertpark–Ludwigshafen–Oppau), die aus dem Mannheimer Betriebshof Möhlstraße ausrücken und am Ende wieder dort einrücken. Damit übernachtet auch eine Garnitur in diesem Betriebshof.

Der Abriss der Hochstraße Süd hat bereits begonnen, im Bereich Berliner Platz ist sie bereits abgerissen. Bis dort alle Gleise und Oberleitung wieder betriebsfähig hergerichtet sind wird es allerdings noch bis Anfang September dauern. Dann werden wohl, wie ursprünglich geplant, zumindest die meisten Fahrten dieser Fahrzeuge rheinüberschreitend auf den Linien 4 und 6 stattfinden.

Patrick

Das U-Bahn-Netz Nürnberg geht der Vollendung entgegen

BEI der Nürnberger U-Bahn handelt es sich um eine klassische U-Bahn, deren Anfänge im Zusammenhang mit der Münchener U-Bahn zu sehen sind. Ursprünglich als Stadtbahn konzipiert schwenkte man auf Betreiben des damaligen Oberbürgermeisters Urschlechter auf eine klassische U-Bahn um. Abgesehen von den Fördermitteln bis zu 90% war ein wichtiger Aspekt auch, dass man die gleichen Fahrzeuge verwenden wollte. Dies bot die Möglichkeit, bei Bedarf sich auch mal gegenseitig bei Engpässen mit Fahrzeugen auszuweichen, was tatsächlich mehrfach in beiden Richtungen praktiziert wurde. Ein weiterer Vorteil beim klassischen U-Bahn-Konzept ist aber, dass sich verschiedene Linien gegenseitig nicht beeinflussen können und somit ein weitgehend stabiler Betrieb gewährleistet werden kann. Geplant war ein Netz mit drei Linien, die heute weitgehend fertig gestellt sind. Baubeginn für die U1 war am 20.3.1967. Allerdings gab es eine wesentliche Änderung bei der Linie 3, die nicht wie geplant als selbstständige Linie ausgeführt wurde, sondern als Verzweigung und zur Verstärkung der Linie 2 angelegt wurde. Dieses Netz mit einer Gesamtlänge von 41 km und 48 Bahnhöfen steht nun kurz vor der Vollendung, denn in diesem Frühjahr wurde mit den Bauarbeiten am letzten, 2,1 km langen Abschnitt der U3 begonnen, der vom Großreuth dieser Bahnhof wird noch in diesem Jahr eröffnet) zur Endhaltestelle Gebersdorf führen soll. Hier müssen wieder besondere Hürden überwunden werden, denn die Strecke muss die Nürnberger Ringbahnstecke zum Rangierbahnhof, die Südwesttangente und den Main-Donau-Kanal unterqueren. An den Startschächten dazu wird bereits an drei Stellen gearbeitet. Die Fertigstellung ist für 2025 vorgesehen.

Die Nürnberger U-Bahn kann drei Besonderheiten aufweisen, die es bei anderen klassischen U-Bahn-Netzen in Deutschland nicht gibt. Von Anfang an wurde in den Tunnelstrecken auf eine feste Fahrbahn gesetzt, die

das regelmäßige Nachstopfen eines Schotter-Oberbaus überflüssig macht. Vorteilhaft bei dieser Entscheidung war, dass die höheren Baukosten teilweise durch die Fördermittel abgedeckt waren und die Unterhaltskosten für die Nürnberger Verkehrs-AG (VAG) niedrig gehalten werden konnten. Mittlerweile verkehren die Züge auf den Linien 2 und 3 fahrerlos im vollautomatischen Betrieb. Begonnen hatte es auf der U3 bereits 2008, sie wurde von Anfang an fahrerlos betrieben. Auf dem gemeinsam mit der U2 genutzten Streckenabschnitt im Innenstadtbereich gab es dann einen Mischbetrieb, was eine ganz besondere Herausforderung für die Technik des vollautomatischen Betriebes war. Erst 2010 wurde auch die U2 auf den fahrerlosen Betrieb umgestellt. Seitdem läuft der Betrieb völlig problemlos, obwohl man auf die vor allem in Frankreich üblichen Glas-Trennwände an der Bahnsteigkante verzichtete.

Eine weitere Besonderheit der Nürnberger U-Bahn ist die Anbindung des Nürnberger Flughafens, wodurch eine direkte und schnelle Verbindung mit dem Nürnberger Hauptbahnhof besteht. Das hat bisher noch keine andere deutsche Großstadt geschafft.

Die technische Weiterentwicklung der Systeme und Fahrzeuge in Nürnberg und München hat aber auch dazu geführt, dass die Fahrzeuge nicht mehr gegenseitig kompatibel sind. Wie in München hat man sich bei den neuen Fahrzeugen nun auch in Nürnberg von den Doppeltriebwagen verabschiedet und durchgängig begehbbare Fahrzeuge beschafft, die zudem unterschiedlich lang sind. In München bestand die maximale Zuggarnitur immer aus drei, in Nürnberg dagegen nur aus zwei Doppeltriebwagen. Entsprechend sind die durchgängigen Fahrzeuge in München 6-teilig, in Nürnberg dagegen 4-teilig. Die Fahrzeuge haben inzwischen auch ein eigenes Design, wodurch sich das Erscheinungsbild der Fahrzeugtypen deutlich verändert hat.



Der Nürnberger Fahrzeugtyp G1 ist komplett durchgängig begehbar und hat vier mit Überhängen verbundene Wagenkästen. Die Türen sind hundert Millimeter breiter als beim 6-

teiligen Münchener Typ C und mit Leuchtbändern umgeben, die den Schließvorgang farblich signalisieren. Die Wagenkästen sind klimatisiert und haben für einen barrierelosen Zugang einen Schiebetritt unter den Türen. Das Fahrzeug befindet sich noch im Probebetrieb und ist ausschließlich für den Einsatz auf der U1 vorgesehen, die auch weiterhin konventionell betrieben werden soll. Dennoch sind die Fahrzeuge so konzipiert, dass sich für einen Automatik-Betrieb nachgerüstet werden könnten. Dieses Fahrzeug wurde am 26.10.2019 der Öffentlichkeit vorgestellt, bei der der Nürnberger FES-Stammtisch natürlich dabei war.

Bernd

Sommerfest 2020

GERNE hätten Achim und ich alle Mitglieder und Freunde des FES in diesem Jahr wieder zu unserem traditionellen Sommerfest eingeladen.

Wir können aber die Problematik der Corona-Krise nicht ignorieren. Glücklicherweise ist es in Deutschland durch staatlich verordnete drastische Einschränkungen im öffentlichen Leben gelungen, das Schlimmste zu verhindern und durch vorsichtige Lockerungen wieder etwas Normalität herzustellen.

Solange aber das Corona-Virus medizinisch nicht beherrscht werden kann kommt es umso mehr auf das Verantwortungsbewusstsein jedes Einzelnen an, durch sein soziales Verhalten andere vor sich zu schützen und dies durch das Tragen einer Gesichtsmaske in Verbindung mit einem bewusst eingehaltenen Abstand deutlich zu machen.

Als Gastgeber des Sommerfests müssen wir aber davon ausgehen, dass bei uns in Deutschland das Verständnis von sozialer Distanz zum

Schutz Anderer noch nicht so selbstverständlich ist, wie z.B. in Japan. Bei einer regen Beteiligung wie in den letzten Jahren kann es bei uns durchaus enger zugehen. Zudem müssen wir bedenken, dass auf Grund der Altersstruktur unserer Gäste manch einer durch Vorerkrankungen ein geschwächtes Immunsystem hat und damit ein erhöhtes Risiko eingeht. Nun kommen unsere Gäste erfreulicherweise aus ganz Deutschland und den Nachbarländern, wodurch sich das Infektionsrisiko durchaus erhöhen kann. In meiner Eigenschaft als 1. Vorsitzender des FES trage ich aber für jeden einzelnen Besucher unseres Sommerfests eine besondere Verantwortung und muss bestrebt sein, alles für die gesundheitliche Unversehrtheit unserer Besucher zu tun. Dies kann ich aber aus den oben genannten Gründen kaum gewährleisten und bitte um Verständnis, dass wir das Sommerfest in diesem Jahr absagen müssen.

Euer Bernd

FES-Veranstaltungstermine

Alle Terminangaben auf dieser Seite stehen unter dem Vorbehalt der Entwicklung der Corona-Krise und der damit einhergehenden staatlichen Beschränkungen. Aktuelle Informationen gibt im Internet:

- Terminkalender-Seite: <http://www.fes-online.de/kalender>
- Facebookseite: <https://www.facebook.com/gayeisenbahn>

Stuttgart (in der Regel jeden 3. Sonntag im Monat)

- **18.7.2020 – Samstag**
Sommerfest, fällt wegen Corona aus
- **16.8.2020 – Sonntag**
Fällt wegen Corona voraussichtlich aus
- **18.9.2020 – Sonntag**
Fällt wegen Corona voraussichtlich aus

München (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat)

Stammtische: 31.7. + 28.8. + 25.9.

Aktuelle Corona-Info: „Beim Franz“ ist geöffnet, der Stammtisch kann unter Beachtung der aktuell geltenden staatlichen Verhaltensregeln in Bayern stattfinden. Bei Änderungen werden die Teilnehmer per E-Mail informiert.

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, Gaststätte „Beim Franz“, Holzstraße 41, München.

Info: Ernst – Tel. (08091) 3536 / E-Mail ernst@fes-online.de

Ausflug

8. August 2020 – Samstag, ab München

Auf den Spuren von Sissi

Fahrt nach Possenhofen und anschließende Schifffahrt auf die Roseninsel.

Treff: München Hbf ca. 9:00 Uhr

Info & Anmeldung: Ernst – Tel. (08091) 3536 / E-Mail ernst@fes-online.de

Nürnberg (in der Regel jeden zweiten Sonntag im Monat)

Stammtische: 12.7. + 9.8. + 13.9.

Aktuelle Corona-Info: Das CARTOON ist geöffnet, der Stammtisch kann unter Beachtung der aktuell geltenden staatlichen Verhaltensregeln stattfinden. Alle Teilnehmer werden kurz vor dem Termin per E-Mail informiert, ob der Stammtisch stattfindet, entweder im CARTOON oder möglicherweise an einem anderem Ort.

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, café – ess – bar „CARTOON“, An der Sparkasse 6, 90402 Nürnberg.

Info: Bernd – Tel. (0911) 696638 / E-Mail vorstand@fes-online.de