FES-Mitteilungen
Ausgabe 4/2020
Oktober 2020

Dieter Ludwig gestorben

Neues von der Schönbuchbahn

Besichtigung der Baustelle S21 am 15. November

Weihnachtsfeier am 20. Dezember

Liebe Fes'ler,

nach wie vor hat uns das Corona-Virus fest im Griff und es kommt auf uns alle an, durch ein adäquates Verhalten sich und andere zu schützen und trotz gewisser Lockerungen nicht leichtsinnig zu werden. Steigende Fallzahlen sollten uns eine Warnung sein, das nicht auf die leichte Schulter zu nehmen.

Auch wir müssen uns den Gegebenheiten stellen und haben ganz vorsichtig versucht, unsere Aktivitäten wiederzubeleben. Das geht natürlich am besten im Freien, so haben wir uns erstmalig nach langer Zeit im August im Haus am See getroffen. Beim zweiten Versuch konnten wir im September beim Stadtspaziergang im Zentrum von Stuttgart immerhin zwölf Teilnehmer begrüßen. Dazu gibt es in dieser Ausgabe einen Bericht. Nachdem Führungen bei der Baustelle S21 wieder möglich sind, habe ich für uns eine Gruppe für den 15. November angemeldet und hoffe auf eine rege Teilnahme, damit sich die Kosten für den Einzelnen in Grenzen halten.

Über die Entwicklung im Nahverkehr in Süddeutschland gibt es wieder erfreuliche Nachrichten, ein Anlass dieses Thema erneut aufzugreifen.

Auf den Terminkalender des letzten Quartals war die Weihnachtsfeier bisher wie unser Sommerfest eine feste Größe. Ob sie stattfinden kann, können wir heute noch nicht absehen, wir werden aber in Abstimmung mit der Weissenburg und unter Berücksichtigung von behördlichen Auflagen nichts unversucht lassen.

Damit sind wir wieder beim Ausgangspunkt und ich hoffe, dass durch ein angemessenes Verhalten aller die Situation nicht schlechter wird. Also passt auf Euch auf und bleibt gesund!

Euer Bernd

Titelbild

In Karlsruhe nähert sich der Tunnel der „Kombilösung“ der Vollendung, es gab bereits erste Probefahrten und der der Vater des „Karlruher Modells“ Dieter Ludwig ist im Juli gestorben. Dazu paßt ein Bild unser Sonderfahrt mit einem Karlsruher Stadtbahn-Wagen, ausgehend vom Stuttgarter Hauptbahnhof anlässlich des (Jubiläums-)Funtreffens in Stuttgart am 8. Juni 2003.

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/`

Stadtspaziergang in Stuttgart am 26. September

Am Samstag den 26.9. habe ich zu einem erneuten Stadtspaziergang im Zusammenhang mit dem 150-jährigen Bestehen der Stuttgarter Straßenbahnen nach Stuttgart eingeladen. Der Schwerpunkt meiner Stadtführung lag diesmal auf der früheren dichten Linienführungen quer durch die Innenstadt und das Aufzeigen der Verlagerung des heutigen Stadtbahnverkehrs raus aus der Innenstadt hin auf eine Tallängs- und Talquerlinie, mehr oder weniger am Rande der Innenstadt mit nur noch wenigen Abzweigungen.

Der Ausgangspunkt am Hotel Graf Zeppelin wurde wieder bewusst ausgewählt, da hier die Lautenschlagerstraße beginnt, in der sich im Laufe der Zeit schienentechnisch einiges abspielte. So führte zunächst die Eisenbahn entlang dieser Straße zum früheren Centralbahnhof. Nach dem Bau des neuen und heute noch bestehenden Hauptbahnhofs bekam die Lautenschlagerstraße eine Straßenbahn, von der an der nächsten Kreuzung schon eine Linie abbog. Beim Bau der S-Bahn wurde sie komplett über die Königstraße umgeleitet. Heute verkehrt dort nur noch die S-Bahn unten durch.

Am Schloßplatz konnte ich viel erzählen, denn in allen früheren Zufahrtsstraßen fuhren Straßenbahnen, zwar nicht gleichzeitig, sondern zeitversetzt. Die Haltestelle war auf beiden Seiten so lang wie der Königsbau daneben. Ende der 60er bis Anfang der 70er Jahre fuhren die Straßenbahnlinien aus der Lautenschlagerstraße wegen des dortigen S-Bahn-Baus durch einen damals extra geschaffenen Tunnel unter dem „Kleinen Schloßplatz“ hindurch, so dass, bis auf 2 oder 3 Linien sämtliche Straßenbahnlinien über den Schloßplatz fuhren. Auf der ganzen Königstraße ging es zu wie heuer noch in Karlsruhe auf der Kaiserstraße. Das änderte sich 1978 schlagartig, weil der Schloßplatz nur noch von der U-Bahn der Talquerlinie von Nord nach Süd (Richtung Degerloch) bedient wurde. Die Schienen an der Oberfläche wurden abgeräumt. Der Tunnel durch den „Kleinen Schloßplatz“ wurde dichtgemacht und mehr oder weniger „geschmackvoll“ mit Beton und einem Glaspalast bestückt.

Weiter ging es über die obere Königstraße, von der in Richtung Westen und Norden an verschiedenen teils engen Straßen Linien abzweigten. Auf Bildern konnte ich auch aufzeigen, dass sich Stuttgart vor dem Krieg mit tollen Prachtbauten (z. B. das Kaufhaus Union) nicht hatte verstecken müssen. In der oberen Königstraße besteht kein Schienenverkehr mehr. Unter der unteren Königstraße verläuft die U-Bahn der Talquerlinie.

Ein weiterer früherer allerdings sehr enger Straßenbahnverkehrsknoten wurde am Wilhelmsbau erklärt. Von vier Straßen aus wurde diese Haltestelle befahren, sie konnte aber immer nur z.B. einen GT4-Zug aufnehmen. Entsprechend lange dauerte es, bis die einzelnen Straßenbahnen durchgeschleust wurden. Die damalige Tallängslinie bog hier in die beengte Tübinger Straße Richtung Heslach und Vaihingen ein. Heute verkehrt die U-Bahn als abzweigender Teil der Tallängslinie unten durch

und hat zusammen mit der S-Bahn die Station Rotebühlplatz/Stadtmitte ein paar Meter neben der Königstraße.

Weiter ging es durch die Eberhardstraße, vor dem Krieg bestückt mit einigen Fachwerkhäusern und einem weiteren architektonisch interessanten Warenhaus namens Schocken. Dazu konnte Peter einiges sagen. Durch eine der engen Gassen zweigte eine weitere Linie Richtung Bopser ab (ganz in der Nähe befindet sich die Weissenburg). Durch diese enge Gasse, der Torstraße, wurde leider eine breite Schneise für den U-Bahn-Bau sowie einer breiten Straße geschlagen, so dass zwei Häuser dran glauben mussten. Auch die Eberhardstraße ist heute schienenfrei.

Wir kamen nun zum Kaufhaus Breuninger, durch dessen Gebäude eine Straße lief. Als die Straßenbahn im Zuge des U-Bahn-Baus umgeleitet werden musste, fuhr sie ein paar Jahre lang unter dem Kaufhaus Breuninger durch. Mir war dann noch wichtig, am benachbarten Leonhardsplatz aufzuzeigen, wie durch die Kriegsfolgen und dem aufkommenden Automassenverkehr (sprich Stadtautobahn) schöne dichte Wohnquartiere zerstört wurden. Ganz nach dem Motto: Was der Krieg nicht zerstört hat…

Den Schlusspunkt setzten wir ein paar Meter weiter beim Charlottenplatz (dem heutigen Kreuzungspunkt der Tallängs- und Talquerlinie) am Hotel „Silber“. Es war der Ort der Politischen Polizei in der Weimarer Republik sowie der Gestapo im Dritten Reich, unter denen unerwünschte Personen, Volksgruppen und auch Homosexuelle verfolgt wurden. Aber auch nach 1945 war letztere Gruppe durch die dann eingerichtete Kriminalapparatur der weiteren Verfolgung ausgesetzt. Am Mahnmal für die Opfer des Nationalsozialismus, worunter ja auch viele Homosexuelle waren, legte Peter zwei Rosen in passenden Farben auch in unserem Namen ab.

Damit war unser Stadtspaziergang beendet. Wir ließen den Nachmittag im Café am Rathaus gemütlich ausklingen.

Eine Erklärung noch zu Tallängs- und Talquerlinie: Die Tallängslinie bildet den Linienverlauf längs des Nesenbachs zwischen Bad Cannstatt–Charlottenplatz–Heslach und Vaihingen, wo die Bundesstraße 14 verlief (es gab ja noch keine Umgehungsstraßen), also von Ost nach West. Der Hauptverkehr der Straßenbahnen verlief früher aber nicht über den Charlottenplatz, sondern über den Schloßplatz und Wilhelmsbau, also mitten durch die Innenstadt. Erst mit dem Bau der U-Bahn verlief die Tallängslinie mit den heutigen Stadtbahnen exakt längs des Nesenbachs und über den Charlottenplatz, es verkürzte die Reisezeit zwischen Bad Cannstatt und Heslach schon wesentlich. Die Talquerlinie bündelt heute die Äste von Degerloch und Ruhbank, führt von Süd nach Nord und kreuzt am Charlottenplatz mit der Tallängslinie. Erst nach dem Hauptbahnhof gibt es erste Verzweigungen in Richtung Nordbahnhof und Killesberg.

Roland

FES-Weihnachtsfeier 2020

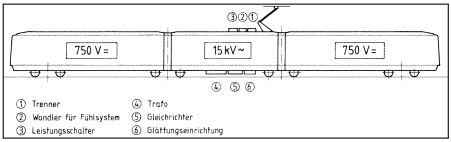
GERN würden wir auch in diesem Jahr wieder unsere beliebte Weihnachtsfeier durchführen. Dazu haben wir vorsorglich für den 20. Dezember (4. Advent) den großen Konferenzraum im 1. Stock der Weissenburg reserviert.

Vorbehaltlich der weiteren Entwicklung und behördlicher Auflagen für die Weissenburg werden wir alle Mitglieder und Freunde des FES kurzfristig mit unserem Newsletter informieren, ob sie stattfinden kann oder wir sie absagen müssen. Falls sie stattfinden kann, werden wir dann selbstverständlich auch über mögliche Auflagen und Verhaltensvorgaben informieren. Wir gehen davon aus, dass Im Interesse aller die geltenden Hygieneregeln für geschlossene Räume eingehalten werden.

Bernd

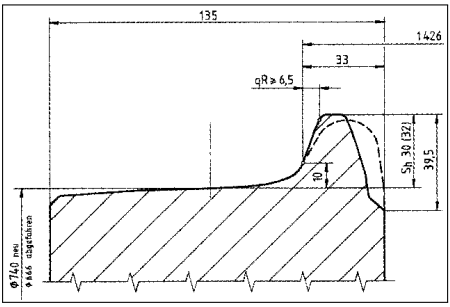
Dieter Ludwig gestorben

MIT Dieter Ludwig haben wir am 16.7.2020 einen außergewöhnlichen Protagonisten und Treiber bei der Entwicklung des Schienen-Nahverkehrs verloren. Ihm ist das beispiellose Karlsruher Modell zu verdanken, das nur durchgesetzt werden konnte, weil Dieter Ludwig sich ein einer Weise engagiert hat, die wir heute bei vielen Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft sehr vermissen. Dank seines rastlosen Engagements hat er es nicht nur geschafft, sein Konzept einer Nutzerorientierten Optimierung des Nahverkehrs durch Überzeugungsarbeit bei den verantwortlichen Politikern und Behörden durchzusetzen, sondern als Ingenieur auch die technischen Anforderungen gemeistert. Dazu gehörte die Konzeption eines Zweisystemfahrzeuges, das sowohl mit 750 V Gleichstrom auf Straßenbahngleisen fahren konnte als auch auf den 15 kV und 16 2/3 Hz elektrifizierten Hauptbahnstrecken.



In den Zeiten der Drehstromantriebstechnik war dies relativ einfach zu lösen, auch wenn bei einem Straßenbahnzug die Dimensionen und das Gewicht des Hochspannungsteil nicht zu unterschätzen sind. Ein weitaus schwieriger zu lösendes Problem war ein geeignetes Radreifenprofil und hier ganz besonders der Spurkranz, der die Führung des Fahrzeuges bei Weichen und insbesondere Doppelkreuzungsweichen bei der Eisenbahn gleichermaßen sicherstellt wie in den engen Rillen der Straßenbahnschienen. Nur der Hartnäckigkeit und dem Engagement des Ingenieurs Ludwig ist es zu verdanken, dass auch dieses Problem gelöst werden konnte.

Ohne diese grundlegenden Voraussetzungen wäre das Karlsruher Modell nicht möglich gewesen. Dieses Beispiel zeigt einmal mehr, dass es auch Macher von der Sorte Dieter Ludwig braucht, um eine Sache zum Erfolg zu führen.



Daher war es beim Funtreffen 2003 für den FES eine besondere Ehre, als am Pfingstsonntag Dieter Ludwig während unserer Sonderfahrt mit einem Stadtbahnwagen von Stuttgart über Strecken der AVG nach Heilbronn in unseren Zug stieg um uns während der Fahrt sein Werk zu erklären.

Es war besonders eindrucksvoll, die Intention für das Projekt aus erster Hand zu erfahren. Dazu gehörte u.a. die Idee, die Bahnhöfe und Haltepunkte dort zu bauen und Verbindungen zu schaffen, wo die Menschen heute leben und arbeiten. Dies war sicher ein wichtiger Aspekt für die Erfolgsgeschichte des Karlsruher Modells.

Bernd

Neues von der Schönbuchbahn

Im letzten Rundschreiben wurde der speziell für die Schönbuchbahn gebaute dreiteilige elektrische Triebwagen bereits vorgestellt und berichtet, dass er bereits auf dem Versuchsring in Velim ausgiebig unter realen Betriebsbedingungen erprobt wurde.

Am 26. Juni wurde nun mit 455 001 das erste Fahrzeug aus Spanien in Böblingen angeliefert, natürlich wie heute üblich über die Straße. In drei Fuhren kamen die Fahrzeugteile des Zuges an, um anschließend zusammengefügt und in Betrieb gesetzt zu werden. Zwischen dem 21.7. und 4.8. wurden nachts bereits Testfahrten zwischen Böblingen-Zimmerschlag und Holzgerlingen-Hülben durchgeführt. Dem Einsatz im Fahrgastbetrieb muss aber der Zulassungsprozess des Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vorausgehen, der mit umfangreichen Funktionstests und Probefahrten verbunden ist. Bis schließlich alle zwölf Fahrzeuge geliefert und durch diesen Prozess gelaufen sind, um Ihre Zulassung zu erhalten, wird das nächste Jahr noch ins Land gehen. Die Inbetriebnahme für den Fahrastverkehr ist für Dezember 2021 zum Fahrplanwechsel vorgesehen. Es ist zu hoffen, dass es keine unliebsamen Überraschungen gibt und dieser Zeitplan wirklich eingehalten werden kann.

Hier noch einmal die wichtigsten Daten des Triebwagens:

Länge über Schaku	39 140 mm
Fahrgastkapazität	212 Personen
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h

Ausstattung:

- Klimaanlage
- Fahrgastinformationssystem
- Fahrgastzähler in Fahrzeugmitte
- Videoüberwachung außen und innen
- Hydraulikbremsen
- PZB-Signaltechnik
- Fahrscheinentwerter
- Ereignisaufzeichnung
- Steuerungs- und Überwachungssystem
- Internetzugang über WLAN

Abschließend eine kleine Bilderfolge von der Anlieferung der drei Fahrzeugteile des Triebwagens.

Bernd

Hermann-Hesse-Bahn wird reaktiviert

SEIT dem Bau der „Württembergischen Schwarzwaldbahn“ über Weil der Stadt gab es eine direkte Verbindung zwischen Stuttgart und Calw, die im Jahre 1872 eröffnet wurde. Während der Streckenabschnitt bis Weil der Stadt bereits 1939 elektrifiziert wurde und ein wichtiger Teil des Stuttgarter Nahverkehrs wurde und heute von der S-Bahn bedient wird, verkümmerte der restliche Streckenabschnitt bis Calw. Auf der dampfbetriebenen Strecke wurden ab 1953 auch Schienenbusse der Baureihe VT 98 eingesetzt, die im Laufe der Zeit alle Personenzugleistungen übernahmen. Wegen der abnehmenden Verkehrsleistungen wurde 1983 wurde zunächst der Personenverkehr eingestellt, 1988 folgte nach einem Erdrutsch am Forsttunnel bei Althengstett schließlich auch der Güterverkehr. Seit dem 1.9.1995 ist die Strecke stillgelegt. Die Anlagen dieses Streckenabschnitts wurden unter Denkmalschutz gestellt und blieben als Bahnstrecke gewidmet.

Bemühungen zur Erhaltung dieser Strecke durch den Verein zur Erhaltung der Württembergischen Schwarzwaldbahn führten schließlich 1994 zum Kauf der Strecke durch den Landkreis Calw. 1995 wurde vom Land Baden-Württemberg die Konzession für eine Nichtöffentliche Anschlussbahn erteilt, die jederzeit eine erneute Inbetriebnahme ermöglichen würde, sobald die Strecke betriebsbereit ist.

Daraufhin setzten wiederholt Bemühungen ein, die Strecke wieder in Betrieb zu nehmen. Allerdings gab es immer wieder Probleme, weil Wirtschaftlichkeitsberechnungen nicht das gewünschte Ergebnis brachten und juristische Auseinandersetzungen mit dem Naturschutz und Anliegern das Vorhaben erschwerten.

Nachdem der Gemeinderat von Weil der Stadt im März 2019 beschlossen hat eine Klage gegen die Streckenreaktivierung zurückzunehmen, konnten sich schließlich im November 2019 Vertreter des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, der Landkreise Böblingen und Calw, der Städte Renningen und Weil der Stadt sowie des VRS darauf einigen, als zweite Stufe auch einen S-Bahn-gerechten Ausbau der Strecke anzugehen. Dafür sollen, bis zum 2. Quartal 2020, die Möglichkeiten erhöhter Bundesförderungen für Streckenreaktivierungen und Elektrifizierungen von Bahnstrecken genutzt werden. Im Januar 2020 beschloss der VRS-Verkehrsausschuss, nach Elektrifizierung des Abschnitts bis Calw die Linie S6 entsprechend zu verlängern.

Um in den Hauptverkehrszeiten in einem 30-Minuten-Takt fahren zu können, ist der Bau eines zweigleisigen Abschnitts bei Ostelsheim vorgesehen, so dass sich Züge auf der ansonsten eingleisigen Strecke begegnen können.

Bei Schafhausen soll die Trasse in einem neuen Tunnel durch den Hacksberg führen, um den Umweg über die dortige Schleife zu sparen und damit die Fahrzeit zu verringern. Der Bau des Tunnels macht allerdings eine Steilrampe mit einer Steigung von rund 40 Promille im Bereich des Tunnels unumgänglich, daher werden nur leistungsstarke Züge den reaktivierten Teil der Strecke befahren können. Für Güterzüge wird dieser Abschnitt dann nicht nutzbar sein. Am 21. September 2020 begann der Bau eines 498 m langen Tunnels zur Umgehung der 4 km langen Hacksbergschleife. In den kommenden zwei Jahren wird der Tunnel mittels Bagger- und Sprengvortrieb im Rohbau fertig gestellt.

Damit wurden jetzt Fakten geschaffen und wenn alles wie gut geht, kann man auf der Hermann-Hesse-Bahn ab 2023 in rund 60 Minuten von Calw über Weil der Stadt und Renningen in die Landeshauptstadt fahren.

Bernd

Im Zusammenhang mit dem aktuellen Trend, auch in der Fläche den schienengebundenen Nahverkehr zu verbessern, gibt es auch Bemühungen, die Bottwartalbahn wieder zum Leben zu erwecken, zumal sich dadurch eine Erweiterung des Karlsruher Stadtbahnnetzes geradezu anbietet.

Die Entstehung

Ursprünglich war die Bottwartalbahn eine 34 km lange schmalspurige Lokalbahn mit einer Spurweite von 750 mm. Sie verkehrte zwischen Marbach am Neckar, Beilstein in Württemberg und Heilbronn-Südbahnhof. Die Strecke gehörte zum System der staatlichen Lokalbahnen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (KWStE). Ab 1920 wurde sie von der Deutsche Reichsbahn betrieben, deren Nachfolge ab 1948 die Deutsche Bundesbahn antrat. Der erste Abschnitt von Marbach nach Beilstein, wurde 1894 eröffnet, die Fortsetzung nach Ilsfeld folgte 1899. Schließlich wurde 1900 mit dem Nordast Heilbronn-Süd erreicht. Die nur dem Güterverkehr dienende Fortsetzung zum Abzweig Pfühl wurde 1901 als Gleisverbindung zur Regelspurstrecke Heilbronn–Schwäbisch Hall erstellt. So konnten Güterzüge von Heilbronn-Süd aus den Rangierbahnhof Heilbronn erreichen.

„Bottwartalbahn“ war bis in die letzten Betriebsjahre die gebräuchliche Bezeichnung sowohl in der Öffentlichkeit als auch in amtlichen Verlautbarungen. Häufig wurde die Strecke auch nur als „Bottwarbahn“ bezeichnet.

Die Strecke

Zwischen Marbach und Talheim war die Strecke ausschließlich als Schmalspur ausgeführt. Von Talheim bis Heilbronn Süd lag ein Drei-Schienen-Gleis, sodass sowohl von Zügen der Schmalspur als auch der Regelspur gemeinsam befahren werden konnte. Dadurch konnte die getrennte Anlage von zwei Gleisen mit unterschiedlicher Spurweite vermieden werden. Ab Heilbronn-Süd bis zum Abzweig Pfühl besaß die Bottwarbahn Regelspur. Die Kilometrierung begann in Marbach und endete am Abzweig Pfühl. Die Gütergleise von Talheim, Sontheim und Heilbronn waren stets regelspurig ausgeführt. Die Schmalspur diente hier nur für den Personenverkehr sowie als Verbindung für die schmalspurigen Güterzüge, um nach Heilbronn-Süd zu gelangen, wo die Umlade- und Umsetzvorrichtungen eingerichtet waren. Umladehallen für Stückgut, in denen die gedeckten Güterwagen für Schmalspur und Regelspur einander gegenüber standen, befanden sich in Marbach und Heilbronn Süd, weil die dortigen Güterschuppen der Regelspur örtlich bedingt nicht mit der Schmalspur direkt angefahren werden konnten. Auf der Gesamtstrecke wurde für dem Güterverkehr von Anfang an der Rollbockverkehr eingeführt. Dadurch konnten Güterwagen der Regelspur ohne Umladen auf die Schmalspur übergehen.

Von Marbach aus folgte die Lokalbahn kurz der Hauptbahn (Kleine Murrbahn) nach Westen Richtung Ludwigsburg und schwenkte dann in das Neckartal Richtung Norden ab. Im Gefälle senkte sich die Strecke auf den Talgrund, den sie erst im Tal der hier in den Neckar mündenden Murr erreichte. Der Murr entlang ging es geradlinig in leichter Steigung nach Steinheim. Von dort zwängte sich die Bahn in mehreren engen Bögen entlang der namensgebenden Bottwar bis Kleinbottwar. Ab hier ging es im nun breiten Bottwartal mit großzügiger Trassierung nach Großbottwar. Über den Weiler Sauserhof mit der Haltestelle „Hof und Lembach“ wurde Oberstenfeld

erreicht. Mit einer größeren Steigung gings ins Söhlbachtal, um dann auf einer fast schnurgeraden Strecke der Bahnhof Beilstein zu erreichen. Höchster Punkt war der der „Beilsteiner Sattel“, gleich hinter Beilstein, hier verlief die Strecke im Einschnitt parallel zur Landstraße Richtung Ilsfeld. Hier gab es auch beiderseits des Sattels die größten Neigungen mit einem Verhältnis von 1:40 bzw. 25 ‰. Mit einem großen Gegenbogen wurde das hügelige Gelände verlassen und mit einer weniger spektakulären Streckenführung mit leichtem Gefälle durch flaches Gelände wurden in Richtung Westen Auenstein und Ilsfeld im Tal der Schozach erreicht. Hinter Ilsfeld verengt sich das Schozachtal ab der Oettingermühle sehr stark. Enge Radien und eine mehrfache Querung der Schozach über Brücken lassen machen deutlich, dass der Bahnbau kostengünstig realisiert werden musste. Daher lag auch der Bahnhof Schozach tief unterhalb des Ortes. Die Bahn hatte beim Bau das Privileg, einziges Verkehrsmittel durch dieses enge, tief eingeschnittene Tal zu sein. Nach der Passage von zwei Steinbrüchen erreichte der Zug schließlich Talheim, das gedrängt im Engtal der Schozach liegt. Besonders problematisch war die Ortsdurchfahrt, hier musste die Bahntrasse zwischen den Häusern hindurchgezwängt werden. Allein auf der Gemarkung Talheim waren deshalb vier Brücken über den Fluss nötig, drei davon auf kürzester Entfernung. Ab Talheim entfernte sich die Bahn in eher nördlicher Richtung kurz vom Flusstal und querte leicht ansteigend am so genannten Rauhen Stich die (damalige) Fernstraße 27 Stuttgart–Heilbronn. In mehreren engen Bögen senkte sich die Strecke wieder direkt ans Ufer der Schozach ab und begleitete diese nach Norden bis vor Sontheim. Am Ortseingang nahm die Linie eine Richtung nach Nordost ein und traf hier erneut auf das Tal des Neckars, um nun direkt an dessen rechtem Ufer entlangzufahren. Vor dem Bahnhof Sontheim schwenkte die Strecke stärker nach Osten und trat in die zunehmende Bebauung ein. Von Sontheim aus war kurzzeitig ein stärkerer Anstieg gegen den ursprünglichen südlichen Stadtrand von Heilbronn zu bewältigen, heute ist das gesamte Gebiet dicht bebaut. Mit Verlauf nach Osten wurde schließlich der Südbahnhof Heilbronn erreicht, wo die Schmalspurzüge endeten. Die weiterführende Güterbahn, die letztlich einen Halbkreis um die Stadt beschrieb, diente in aller Regel nur den Güterzügen.

Trotz der teils hügeligen Gegend wurde bei der Planung versucht, mit möglichst wenigen Kunstbauten auszukommen, um die Baukosten so gering wie möglich zu halten, oberstes Gebot bei der Erstellung von Lokalbahnen dieser Art. Daraus ergaben sich auch stärkere Neigungen als bei Hauptstrecken, was aber für die deutlich kürzeren und leichteren Züge kein Problem darstellte. Somit war der Beilsteiner Sattel tatsächlich steiler als die Geislinger Steige. Im Ganzen erschien der Bahnbau unspektakulär. Etwas aufwändigere Bauten waren der Abstieg von Marbach ins Murrtal mit der in die Weinberge eingefügten Trassierung und der Durchbruch zwischen Steinheim und Kleinbottwar mit Felsanschnitten. Direkt hinter dem Bahnhof Beilstein schloss sich kurz der einzige hohe freistehende Bahndamm der Strecke an. Hier gab es zunächst auch die einzige Unterfahrung der Bahn durch einen Feldwege. Auch im unteren Schozachtal beschränkten sich die Tiefbauarbeiten auf kleine Hangeinschnitte. Herausragendes Kunstbauwerk der Bahn war die Gitterbogenbrücke über die Murr am Südrand dieses Ortes. Weitere nennenswerte Bahnbrücken fanden sich hinter Kleinbottwar, hinter Großbottwar und hinter Beilstein (die erwähnte Feldwegüberführung). Hinter Ilsfeld folgten

drei Brücken über die Schozach, in Talheim sogar vier. Zwischen Sontheim und Südbahnhof entstand nach dem Zweiten Weltkrieg eine großzügige Betonbrücke über die innerörtliche Ausfallstraße als zweiter Brückenbau, bei dem von der Bahn aus auf eine Straße sah. Das aufwändigste Bauwerk der ganzen Strecke bildete der 400 Meter lange regelspurige Lerchenbergtunnel der Güterbahn in Heilbronn. Vor Großbottwar überquert seit den 1930er Jahren die Umgehungsstraße nach Backnang die Bahnstrecke, auch dies als einziger Fall, dass ein anderer Verkehrsweg über die Bahn führte.

Die Strecke war im Südteil fast durchweg verkehrsgünstig trassiert. Die Bahnhöfe und Haltepunkte lagen grundsätzlich in der Nähe oder innerhalb der Ortschaften. Zudem konnten alle wichtigen Orte ohne Umwege angefahren werden. Damit entspricht der Südteil der Bottwarbahn mitsamt der Fortsetzung bis Ilsfeld fast dem Idealfall für einen sinnvollen und verkehrlich wirtschaftlichen Bahnbau. Etas schwieriger war es auf dem Nordast. Die Entfernung von Schozach zur etwas tiefer gelegenen Station war angesichts der geringen verkehrlichen Bedeutung des Ortes zumutbar. Verkehrlich hinderlicher waren die engen Radien, wirtschaftlich ungünstig die wenigen Haltepunkte zwischen Ilsfeld und Talheim. Durch die insgesamt sinnvolle Streckenführung kann die Bottwarbahn als gelungenes Beispiel einer regionalen Verkehrserschließung gelten.

Der Oberbau

Das Gleis bestand zunächst aus Schienen der speziellen württembergischen Form M für Schmalspurbahnen, verlegt auf Holzschwellen. Nach dem Ersten Weltkrieg begann die Umstellung auf stabilere Profile der Form D, die gebraucht von den Hauptstrecken kamen, unter Verwendung von angepassten Stahlschwellen, die ebenfalls von den Hauptstrecken. Auf dem Dreischienenstück Talheim–Heilbronn-Süd wurde von Anfang an Profil D eingesetzt, vom Südbahnhof bis zum Pfühl die noch stärkere Form E. Ein wichtiger Grundsatz der staatlichen württembergischen Konzepts für die Schmalspurbahnen war von Anfang an, dass auf allen Strecken der Einsatz aufgesattelter Regelspur-Güterwagen möglich war. Dies wurde auch beim Lichtraumprofil der Schmalspurbahnen berücksichtigt. Der schmälere Unterbau konnte zwar kostengünstiger erstellt werden, das Schmalspurgleis wurde auf diese Art jedoch stärker belastet als bei regelspurigen Lokalbahnen. Denn das Gewicht der Regelspurwagen erhöhte sich durch die Rollböcke, was vor allem bei der der Meterlast der Brücken zu berücksichtigen war.

Das Ende

Am 26. September 1966 wurde der Personenverkehr zwischen Marbach und Heilbronn eingestellt und durch Buslinien ersetzt. Zwei Jahre später, am 19. September 1968 fuhr dann der erste Güterzug auf der für Normalspur umgebauten Strecke von Marbach nach Steinheim. Mit dem Abbau dieses Reststücks im Dezember 1990 endete das Schienenkapitel ins Bottwartal. Die letzte Schmalspur-Dampflok 99 651 wurde am 22. August 1969 als Dauerleihgabe der Bundesbahn auf ihren Sockel vor dem Bahnhofsgebäude in Steinheim gestellt. Durch Spenden aus der Bevölkerung die Stadt Steinheim 1984 die Lok erwerben. Da sie jahrelang ungeschützt im Freien stand wurde der Unterhalt immer schwieriger, sodass die Lok schließlich dem Öchsle überlassen und 2016 nach Ochsenhausen gebracht wurde.

Reaktivierungspläne

In den 1990er Jahren gab es erste Ideen, Teile der Strecke als moderne Regionalstadtbahn zu reaktivieren. Die beteiligten Gemeinden zeigten aber wenig Interesse, sodass schon bald einzelne Abschnitte der Trasse zu Radwegen als Bestandteil des Alb-Neckar-Radwegs umgebaut wurden.

Seit 2010 setzten sich einige Gemeinden für eine teilweise Reaktivierung der Strecke ein, die aber an den unterschiedlichen Interessenlagen der Ortschaften scheiterten.

Bereits 2015 wurde eine „Bürgeraktion Bottwartalbahn“ gebildet, die eine Stadtbahn nach dem Konzept des Tram-Trains fordert, die sowohl auf Stadtbahngleisen als auch auf DB-Gleisen verkehren kann (Zweisystem-Regionalstadtbahn). Mit der „Lokalen Agenda 21“ gab es seit 2017 sehr ernsthafte Bestrebungen für eine Fortführung der Stadtbahn Heilbronn ins Zabergäu und ins Bottwartal. Diese mündeten schließlich in einen neuen Regionalverkehrsplan, der vom Verband Region Stuttgart mit „hoher Dringlichkeit“ eingestuft wurde. Der Bau von Marbach bis Beilstein würde 75 Millionen Euro kosten und bis 2030 dauern. Dabei wurde auch ein weiter Bedarf für eine Verlängerung ins Schozachtal reklamiert.

Der Verband hat das Projekt im Juni 2017 in seinen Plan aufgenommen und rechnet mit rund 6000 Nutzern pro Tag und einer um ein Viertel kürzeren Reisezeit. Doch die Schienenstrecke „müsse über eine längere Distanz wieder aufgebaut werden“. Daher will das Ludwigsburger Landratsamt eine Studie über die Reaktivierung des rund 13 Kilometer langen Schienenstrangs von Marbach über Murr, Steinheim, Großbottwar und Oberstenfeld nach Beilstein, in Auftrag geben.

Dies wird von der Bottwartalbahn-Initiative jedoch abgelehnt, weil man von Heilbronn bis Marbach ein ganzheitliches Konzept favorisiert. Dabei soll der Abschnitt Marbach-Beilstein weitgehend auf oder entlang der Originaltrasse verlaufen. Der Abschnitt Beilstein-Heilbronn sollte dann nicht mehr dem alten Verlauf über Schozach, Talheim und Sontheim folgen, sondern durch Ilsfeld, Abstatt, Happenbach, Untergruppenbach und Flein nach Heilbronn in Richtung Harmonie führen. Einer Erweiterung der Heilbronner Stadtbahn auf diese Weise haben auch die betroffenen Gemeinden bereits zugestimmt.

Für den „Masterplan Green City Heilbronn“ wurden bereits Zuschüsse in Höhe von 180.000 Euro zur Finanzierung der Projektierungskosten für eine neue Stadtbahnlinie im Süden bereitgestellt.

Am 29. April 2019 wurde die Bottwartalbahn als eine von 41 möglichen Reaktivierungsstrecken mit hohem Fahrgastpotential vom baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann vorgestellt.

Wer mehr zu den Bemühungen der Bürgeraktion Bottwartalbahn zur Wiederbelebung dieser Strecke wissen möchte, dem sei die Broschüre TramTrain Bottwartal empfohlen. Wie man sie bekommen kann man hier erfahren: `http://www.bottwartalbahn.de/`

Bernd

Alles neu macht die BOB

BOB steht bekanntlich für Bayerische Oberlandbahn, kann aber auch u.a. ein Fahrzeug sein, mit dem es im Winter schnell bergab gehen kann. Die Züge der Bayerischen Oberlandbahn sind so gebaut, dass sie ab einer gewissen Schneehöhe leicht aus den Gleisen gleiten können. Das ist im Oberland nicht besonders praktisch, aber die Triebwagen der BOB sind schließlich alles Prototypen (Integral). So wie die BOB als ganzes, die vor 25 Jahren als erste Privatbahn in Bayern einen Verkehrsauftrag für ein vormals von der DB bedientes Streckennetz erhielt. Seither plagt sich die BOB mit diesem Auftrag herum, denn ihre Triebwagen sind auch im Sommer nicht viel praktischer. Und wenn sie sich denn wirklich leichter zu längeren Zügen verkuppeln ließen, dann würde das auch nicht viel helfen, denn es gibt ja insgesamt nur die paar Prototypen, die alle sowieso schon durchs Oberland dieseln, neben den Integralen Talenten.

Kürzlich haben allerlei Politiker und Eisenbahnfunktionäre die neuen mit extra großen Panoramascheiben versehenen und anderswo bereits bewährten Triebwagen (Coradia Lint 54 des Herstellers Alstom) präsentiert, die von Mitte Juni an Richtung Lenggries, Tegernsee und Bayrischzell rollen sollen. Zunächst sind es neun, dann 25 Züge und im Dezember legt der Freistaat noch 6 drauf, um die Kapazität zu erhöhen. Wochentags könnte das die Pendler freuen und am Wochenende die Ausflügler, was wohl wieder die Pendler ärgert, denn die Oberlandler scheinen ja in letzter Zeit wenig Freude wegen Corona an Ausflüglern zu haben.

Bald soll das alles besser werden, nur leider unter neuem Namen: heißen soll das alles jedenfalls bald nicht mehr BOB sondern „BRB“ für Bayerische Regionalbahn, genau wie der bisherige Meridian nach Rosenheim und die zwei schwäbischen Dieselnetze dieser Firma. Apropos Diesel: die neuen Züge werden als Übergangslösung angepriesen bis das Oberland dann spätestens 2030 endlich elektrifiziert sei. Bald schon werde man die Bahntechnik verbessern, die zu größeren Teilen noch aus dem 19. Jahrhundert stammt. Der Name BOB bleibt dann der Berner Oberlandbahn in der Schweiz vorbehalten. Die wurde 1890 eröffnet und 1914 elektrifiziert!

Da stellt sich die Frage, warum die Elektrifizierung noch gut 10 Jahre brauchen soll, der Umbau der Strecke von München nach Lindau hat zwar auch ewig gedauert, aber die eigentlichen Arbeiten sind dann recht zügig voran gegangen. So können wir uns im Dezember auf die Inbetriebnahme des elektrischen Betriebes im Dezember 2020 freuen und das hoffentlich auch beim FES als Anlass nehmen, dabei zu sein.

Auszug aus einem Artikel der SZ im Mitte Juni 2020

Karl-Wilhelm/SZ

Eine Doppeltraktion „Integral“-Triebwagen, die „Ur“-Fahrzeuge der BOB

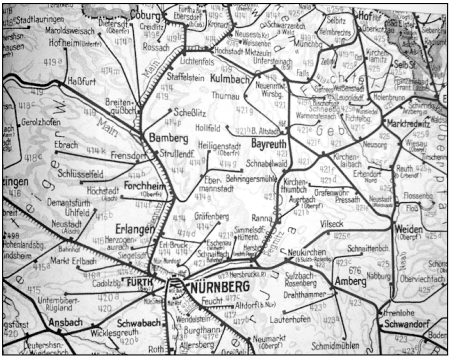
Verschiedenes aus der Welt des Schienenverkehrs

Da wegen Corona mehr oder weniger alle FES-Veranstaltungen wie Ausflüge, Stammtische usw. ausfallen mussten, habe ich mir die Mühe gemacht hoffentlich einige interessante Informationen zum Schienenverkehr zusammen zu stellen. Dazu habe ich, was ich immer gern mal so mache, in alten Ausgaben von Eisenbahnzeitschriften geblättert, um zu sehen, was so vor vielen Jahren aktuell und interessant war.

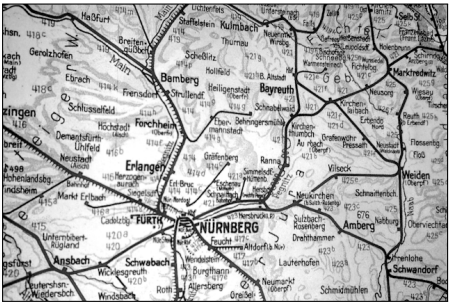
Da ist mir u.a. eine Zeittafel im Lokmagazin 5/2005 zu Stuttgart 21 ins Auge gefallen, die ich nicht weiter kommentieren möchte.

Zeittafel Stuttgart 21	
1985	Bundesverkehrswegeplan mit Filstaltrasse
1988	Heimerl-Trasse entlang der Autobahn vorgestellt
1994	Präsentation des Projekts Stuttgart 21
1995	Machbarkeitsstudie abgeschlossen
1997	Abschluss des Raumordnungsverlahrens, Architektenwettbewerb
2005	Abschluss des Planfeststellungsverlahrens, Aktualisieren der Wirtschaftlichkeitsberechnung sowie Baubeginn für Tiefbahnhof (ursprünglich 2001)
2008	Baubeginn Wartungsbahnhof und Flughafenbahnhof (ursprünglich 2003)
2013	Inbetriebnahme Stuttgart 21 (ursprünglich 2008)

Eine andere interessante Gegenüberdarstellung in dem Bahn-Extra Heft 5/98 „Nebenbahnen in Deutschland“ von Eisenbahnstrecken in Franken aus den Jahren 1959 und 1998 möchte ich hier auch vorstellen. Es soll 47 Unterschiede geben. Hier zeigt sich die enorme Ausdünnung vor allen Dingen von Nebenstrecken.



DB-Streckenkarte 1959



DB-Streckenkarte 1998

Daneben möchte ich auch ein paar aktuelle Infos und Links zum Münchener Nahverkehr (S-Bahn, Tram) geben.

Bekanntlich ist ja jetzt die 2. S-Bahnstammstrecke in Bau und wen das besonders interessiert kann das unter dem Link www.2.stammstecke-muenchen.de ansehen.

Noch ist nicht allzu viel zu sehen, aber im Bereich wo der Südring nach Laim einbiegt entstehen zurzeit die Fundamente und Betonstützen für die Gleise zur Überführung der 2. S-Bahnstrecke Richtung Hauptbahnhof. Der Tunneleingang wird dann irgendwo vor der Donnersbergerbrücke liegen.

Bei der Tram tut sich auch was wesentliches nämlich die sog. Westtangente wird nun in einigen Jahren Wirklichkeit. Die Arbeiten stehen auch im Zusammenhang der 2. S-Bahnstrecke, da in Laim eine zusätzliche Un-

terführung (Röhre) gebaut werden muss, die dann später durch Tram und Bus benutzt wird und eine direkten Zugang zur S-Bahn bietet. Irgendwann soll es auch mal eine Verbindung der Westtangente zu der sog. Gartentram in Schwabing durch den Englischen Garten geben, worüber immer noch sehr gestritten wird.

Hier der Link zur Westtangente:
`www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/tram-westtangente.htlml`
Auch bei der U-Bahn tut sich bald was, die Linie U5 wird im Westen vom Laimer Platz bis zum Bahnhof Pasing verlängert, später dann weitergeführt bis in das neue große Wohngebiet Freiham am westliche Stadtrand. Es gab da sogar mal Diskussionen die Tramlinie 19 bis dorthin zu verlängern, ist dann aber verworfen worden.

Darüber hinaus diskutiert man über eine U9, eine Verbindung von Implerstr/Poccistr. über Hauptbahnhof zur Münchner Freiheit als Entlastung der Linien U3/U6.

Hier dazu der Link: `www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/u9.html`

Karl-Wilhelm

Karlsruhe – Die Kombilösung vor der Vollendung

ANFANGS viel diskutiert und heftig umstritten, nimmt die Kombilösung der Stadtbahn in Karlsruhe langsam Gestalt an.

Herzstück ist ein Stadtbahntunnel unter der Kaiserstraße und in Richtung Süden vom Marktplatz bis zur Augartenstraße mit modernen, komfortablen und sicheren U-Haltestellen. Ergänzt durch eine Straßenbahntrasse zwischen Radwegen und Baumalleen in der Kriegsstraße. Zum Gesamtkonzept gehört ein durchgängiger Autotunnel vom Karlstor bis zum Mendelssohnplatz, der besonders umstritten war.

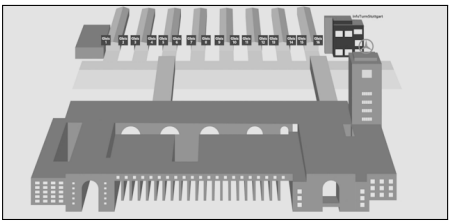
Aktuell stellt sich der Stand der Bauarbeiten wie folgt dar: Die Verkleidung der Bahnsteige und der Wandbereiche bzw. der Decken mit Beton-Fertigteilen bzw. Trockenbau-Platten ist in allen Stationen so gut wie abgeschlossen, aktuell werden auf dem Südabzweig noch die Spanndrähte für die Beleuchtung und die Oberleitung montiert. Das Einbringen der Terrazzoböden in den Verteilebenen und auf den Treppen ist ebenfalls weitgehend fertig. Noch in Arbeit ist die Verkabelung und der Test aller elektrischen Komponenten. In der Station Europaplatz ist Ende Juni eine Bauwasserleitung geplatzt, wodurch knapp 200 m^3 Wasser in das Schotterbett und diverse Kabelschächte eingedrungen sind. Die Trocknung sowie der Austausch der beschädigten Komponenten ist in Arbeit, durch diesen Vorfall wird sich die Inbetriebnahme voraussichtlich bis Ende 2021 verzögern. Bis zum Herbst soll auch der Marktplatz komplett fertig gestellt werden. Die technischen Voraussetzungen für die Inbetriebnahme laufen auf Hochtouren. So befuhr am 4. August 2020 zum ersten Mal ein Niederflurfahrzeug der Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) den Stadtbahn- und Straßenbahntunnel der Kombilösung unter der Kaiserstraße für Profilmessfahrten. Zunächst wurden beide Richtungen der Ost-West-Achse befahren, in einem weiteren Schritt wird dann auch der Südabzweig getestet. Die Testfahrten werden in den folgenden Wochen und Monaten mit sämtlichen bei den VBK und der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) eingesetzten Fahrzeugtypen fortgesetzt.

Bernd

Besichtigung der Baustelle S 21 am 15. November

NUN wird es hoffentlich klappen. Nachdem ich die Information bekommen habe, dass Führungen wieder möglich sind, haben wir uns gleich nach einem passenden Termin umgesehen, der auch für Auswärtige machbar ist. Im Oktober war leider nichts mehr frei, sodass wir uns für den 15. November angemeldet haben. Auch wenn das Projekt nach wie vor sehr umstritten ist und die Zweifel an der Kapazität des neuen Durchgangsbahnhofs weiter bestehen (insbesondere im Zusammenhang mit dem geplanten Deutschlandtakt), hat die Großbaustelle beeindruckende Dimensionen angenommen.

Unsere Gruppenführung beginnt um 11:00 Uhr beim InfoturmStuttgart am Gleis 16. Alle Teilnehmer sollten spätestens um 10:45 Uhr an diesem Treffpunkt sein.



Die Führung wird ca. 2 ½ Stunden dauern, sodass wir vor der Heimreise noch ausreichen Zeit für einen Cafébesuch haben. Die maximale Teilnehmerzahl beträgt 20, bei geringerer Teilnehmerzahl ist mindestens der Preis für 10 Teilnehmer (200,– €) zu entrichten. Der reguläre Preis pro Person beträgt 20,– €, Senioren über 60 zahlen 14,– €. Ich hoffe sehr, dass wir die Mindestteilnehmerzahl erreichen und **bitte alle Interessenten, sich bis spätestens 8. November bei Heiko anzumelden** (`heiko@fes-online.de`).

Bernd

Wichtige Hinweise

- Für den Besuch sind 3 Stunden einzuplanen.
- Bitte seien Sie 15 Minuten vor Führungsbeginn am ITS.
- Kosten inkl. MwSt.: 20,– EUR pro Person, ermäßigt 15,– EUR gegen Ausweisvorlage; den ermäßigten Führungspreis erhalten: Kinder und Jugendliche von 14–17 Jahren, Schüler, Studierende, Auszubildende, Senioren 60+, Schwerbehinderte (1 Begleitperson frei).
- Bei nicht Angeben einer Ermäßigung berechnen wird grundsätzlich den Normalpreis einer regulär zahlenden Person.
- Das Mindestalter für die Teilnahme liegt bei 14 Jahren.
- Die Mitnahme von Haustieren ist nicht gestattet.
- Die Mitnahme von Gepäck (Rücksäcke/ Taschen) größer als A4 (29,7cm x 21cm) ist nicht gestattet.
- Gepäck kann während der Führung nicht im ITS gelagert werden. Bitte benutzen Sie die Schließfächer im Bahnhof.
- Das Tragen von Sicherheitshelm, Sicherheitsstiefeln, Warnweste (wird vor Ort ausgegeben) und die Unterzeichnung der Haftungsvereinbarung und Sicherheitshinweise sind Voraussetzungen für die Teilnahme an der Baustellenbegehung.
- Das Tragen von langer Beinkleidung ist Pflicht.

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)

- **18.10.2020 –Sonntag**
  Fällt wegen Corona voraussichtlich aus
- **15.11.2020 – Sonntag**
  Treffpunkt 11:00 Uhr beim InfoturmStuttgart am Gleis 16.
  Besichtigung der Baustelle S21, nähere Informationen im Artikel auf Seite 15.
- **20.12.2020 – Sonntag**
  Weihnachtsstammtisch in weihnachtlicher Atmosphäre mit Kaffee und Plätzchen, Lebkuchen, ... und natürlich wieder einer kleinen Überraschung für jeden Teilnehmer!
  Aufgrund der Corona-Pandemie ist noch nicht sicher, ob der Stammtisch stattfinden wird. Nähere Informationen im Artikel auf Seite 4
  Ab 15:30 Uhr in der „Weissenburg“, Weißenburgstraße 28a, Stuttgart
  Info: Bernd – Tel. (0911) 696638 / E-Mail `vorstand@fes-online.de`

München (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat)

Stammtische: 30.10. + 27.11. (*der Stammtisch im Dezember fällt aus*)

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`

Nürnberg (in der Regel jeden zweiten Sonntag im Monat)

Stammtische: 11.10. + 8.11. + 13.12.

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`