

FES-Mitteilungen

Ausgabe 2/2021

April 2021



Virtuelles Funtreffen 2012 am 22. Mai

Neuigkeiten vom München-Nürnberg-Express

Neues Design für die S-Bahn-Züge in Stuttgart

Die „Schusterbahn“ in Stuttgart

Liebe Fes'ler,

die Corona-Pandemie hat uns immer noch fest im Griff und trotz aller Vorsichtsmaßnahmen und beginnender Impfung sind die Aussichten eher beklemmend. Jetzt gilt eigentlich nur noch durchzuhalten. Und da persönliche Treffen nach wie vor nicht möglich und vor allem nicht so klug sind, wollen wir weiterhin mit Hilfe unseres Rundschreibens alles tun, um uns nicht aus den Augen zu verlieren.

Einen ganz besonderen Anteil wird daran wieder unser virtuelles Funtreffen haben, das unsere tapferen Mitstreiter Jochen, Manfred und Uli gerade wieder mit viel Herzblut vorbereiten. Nun liegt es an unseren Mitgliedern und Freunden, die Scheu von digitalen Medien abzulegen und dabei zu sein. Die vielversprechende Einladung mit allen nötigen Hinweisen findet Ihr in dieser Ausgabe unseres Rundschreibens.

Gleichzeitig haben wir wieder aktuelle Eisenbahnthemen aus unserer Region aufgegriffen und hoffen, dass sie bei unseren Mitgliedern Interesse finden. So hat das neue Farbkonzept der Stuttgarter S-Bahn zu regen Diskussionen geführt, wir haben dazu ein wenig die Hintergründe betrachtet. Eher ein Schattendasein führt in Stuttgart die sogenannte Schusterbahn, hier hat Peter ein wenig Licht ins Dunkel gebracht.

Und in Bayern kommt endlich der 189 km/h schnelle München-Nürnberg-Express mit den neuen Fahrzeugen von Skoda ins Rollen. Dessen unendliche Geschichte haben wir ebenfalls aufgegriffen.

Zum aktuellen Geschehen werden wir Euch natürlich wie gewohnt mit unserem Newsletter auf dem Laufenden halten.

In der Hoffnung, dass sich die Situation bis zum Sommer doch noch deutlich bessert, wünsche ich Euch erst einmal viel Spaß bei der Lektüre.

Euer Bernd

Titelbild

Auf dem Weg von Nürnberg nach Ingolstadt legt sich der München-Nürnberg-Express mit 102 003 an der Spitze kurz vor seinen ersten Halt in Allersberg in die Kurve. Aufnahme: Bernd am 26.3.2021

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

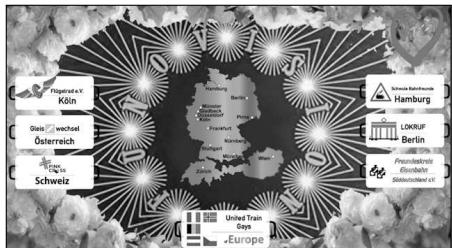
Internet: <http://www.fes-online.de/>

Virtuelles Funtreffen 2021

LIEBE Eisenbahnfreunde,

nun schreiben wir bald Pfingsten 2021 und entgegen all unseren Hoffnungen begleitet und ärgert uns Corona immer noch in allerhöchstem Maße.

Ein weiteres, sehnlichst von uns allen erwartetes Funtreffen fällt der Pandemie zunächst einmal zum Opfer. Dem TechnikTeam war schnell klar, dass nach dem Erfolg unserer Virtuellen Treffen im letzten Jahr auch heuer an Pfingsten wieder so etwas stattfinden sollte, um den Schmerz ein wenig zu lindern.



Wir waren fleißig und nehmen euch wieder mit auf eine Reise quer über den Kontinent. Allerdings fahren wir diesmal nur weiter, wenn ihr das jeweils nächste Ziel auf Basis eines kurzen Films bestimmen könnt. Mehr verraten wir aber heute noch nicht.

Seid also gut vorbereitet und lasst euch überraschen!



Unser Virtuelles PfingstTreffen VT21 startet am Pfingstsamstag. Auf die Minute um

19:30 Uhr fährt der Pfingst-Express dann los. Wie gewohnt könnt ihr die Fahrkarten aber eine gute halbe Stunde früher lösen und mit Freunden und Bekannten an Gleis 9 3/4 ein Schwätzchen halten, bevor der Schaffner zum Einstieg auffordert.

Also, noch einmal für eure Kalender:
22.05.2021, Boarding 19:00 Uhr, Abfahrt 19:30 Uhr.

Mit einem ganzen Bündel neuer Verfahren konnten wir eine signifikante Stabilisierung und Verbesserungen in der Technik erreichen. Aber das bedeutet auch für euch Veränderungen. Ein wesentlicher Punkt ist, dass wir bei der Konferenzsoftware nun von Skype auf Zoom schwenken.

Zwar lassen sich Zoom-Meetings auch über einen Browser verfolgen, richtig spannend wird es aber erst mit der Installation des entsprechenden Clients, den ihr bereits vorab installieren und auch außerhalb der Virtuellen FunTreffen nutzen könnt. Das Programm gibt es zum Beispiel hier zum Runterladen: https://zoom.us/download#client_4meeting



Weitere spannende Infos, technische Details zum Treffen und die Zugangsdaten werden wir wie gewohnt rechtzeitig verteilen. Wir freuen uns heute schon auf eure Teilnahme,

Wir wünschen euch schöne Feiertage, lieben Gruß

euer VT21-TechnikTeam

München-Nürnberg-Express

MIT der Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Ingolstadt, die mit bis zu 300 km/h befahren werden kann, wurde ab dem 10.12.2006 auch ein schneller RE eingeführt, mit dem auf diesem Weg zu moderaten Preisen (z.B. Bayern-Ticket) eine schnelle Verbindung zwischen Nürnberg und München möglich wurde. Für die 171 km lange Strecke benötigt dieser RE eine Fahrzeit von ca. 1¾ Stunde. Extra für diesen RE wurden in Allersberg bei Nürnberg (Fränkisches Seenland) und Kinding jeweils einen Bahnhof angelegt, der nur von diesem RE bedient wird. Große Parkplätze sollten die Nutzung dieses schnellen und preiswerten Angebots befördern.

Als Fahrzeuge wurden ehemalige IC-Großraumwagen in Regio-Farben hergerichtet, die vollständige Zuggarnitur bestand aus insgesamt sechs Wagen einschließlich eines Steuerwagens. Gezogen und geschoben wurde der Zug von einer BR 101, daher konnte der Zug mit einer maximalen Geschwindigkeit von 200 km/h verkehren. Vermutlich nicht nur wegen der Überholungsmöglichkeit für ICEs hat dieser Zug in Ingolstadt einen verlängerten Aufenthalt. Zudem wurden einige Verbindungen in Ingolstadt sogar gebrochen, um diese Reisemöglichkeit nicht allzu sehr als Konkurrenz zum ICE werden zu lassen.



Dennoch war der Erfolg so überwältigend, dass die Züge insbesondere im Berufsverkehr ständig überfüllt waren. Eine schnelle Abhilfe durch zusätzliche Wagen war jedoch nicht

möglich, da man in „weiser Voraussicht“ die Bahnsteiglängen der beiden Zwischenhalte auf der Neubaustrecke exakt an die Zuglänge dieses RE angepasst hatte. Da die in Deutschland bis dato verkehrenden Doppelstockwagen nur bis 160 km/h zugelassen sind und zu dem nicht druckfest sind, gab es keine schnelle Lösung, dem erhöhten Fahrgastaufkommen gerecht zu werden.

Daher entschied DB Regio, geeignete Fahrzeuge für diesen Zweck auszuschreiben. Bei den großen Herstellern wurden daher sechs Zuggarnituren mit sechs Doppelstockwagen einschließlich passender Loks angefragt, die dann als geschlossene Einheiten verkehren sollten. Eine wichtige Vorgabe war, bei der gegebenen Wagenkonstellation ein maximales Platzangebot zu bieten. Gewonnen hat diesen Auftrag zum Erstaunen aller die Fa. Skoda, die bisher keine druckfesten und für 200 km/h geeigneten Doppelstockwagen gebaut hat. Auch verfügte Skoda bis dahin nicht über Loks in Drehstromtechnik für diese Geschwindigkeit. Die Fahrzeuge wurden am 5.8.2013 bestellt. Bereits im September 2016 wurde auf der Innotrans in Berlin mit der 102 003 die erste Lok dieser neuen Baureihe gezeigt.



Nach sich abzeichnenden Lieferverzögerungen wurde von DB Regio die Inbetriebnahme dieser Zuggarnituren erstmals für Mitte 2018 angekündigt. Ab 2017 wurden mit verschiedenen Loks bereits Versuchsfahrten auf der Neubaustrecke durchgeführt. Zur Innotrans 2018 wurden in Berlin erstmals die Doppelstockwagen

mit dem Steuerwagen präsentiert.



Nachdem die Fahrzeuge schließlich geliefert waren, gab es immer wieder Testfahrten auf der Neubaustrecke, aber auch auf ausgewählten Strecken in Niederbayern, in der Nähe von Donauwörth und im Saarland, um die die Zuggarnituren unter den verschiedensten Einsatzbedingungen zu testen.

Offensichtlich gab es eine Menge technischer Probleme an Lok und Wagen, die eine Inbetriebnahme immer wieder hinauszögerten und über die es bis heute keine fundierten Informationen gibt. Auch als die Züge 2018 die TSI-Zertifizierung bekamen, ging es nicht weiter. Eine eingeschränkte Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes gab es schließlich im Dezember 2019, dennoch wurden diese Fahrzeuge nicht im planmäßigen Betrieb eingesetzt.

Als Vorlauf- und Testbetrieb wurde endlich ab dem 16. November 2020 mit einer Garnitur ein Regelbetrieb zwischen Nürnberg und Treuchtlingen aufgenommen. Die Hoffnung war nun groß, dass zum Fahrplanwechsel im Dezember endlich auch beim schnellen RE über die Neubaustrecke auf die neuen Züge umgestellt werden wird. Tatsächlich wurde für eine Garnitur ein Umlauf erstellt, der dann ab dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember tatsächlich umgesetzt wurde. Allerdings gab es immer wieder Hinweise, dass der Zug nicht immer eingesetzt wurde. Nach offiziellen Angaben der Bahn sollen die neuen Züge nun endlich im Laufe des Jahres sukzessive den gesamten Verkehr zwischen München und Nürnberg übernehmen. Wir dürfen weiterhin gespannt sein.

Bernd

Eisenbahnutensilien abzugeben

THOMAS vom Nürnberger Stammtisch hat innerhalb der DB AG seinen Tätigkeitsbereich gewechselt und braucht seine „Uniform“ nicht mehr. Daher gibt er für „Eisenbahnfetischisten“ gerne eine dunkelblaue Weste mit DB-Emblem in Größe 50 und eine passende rote Krawatte kostenlos überlassen. Außerdem kann er noch einen aktuellen Eisenbahnkalender und einige „Giveaways“ abgeben. Wer an einem dieser Dinge Interesse hat, kann sich gern per E-Mail (vorstand@fes-on-line.de) oder Telefon (0911) 696638) bei mir melden.



Bernd

Neues Design für die S-Bahn-Züge in Stuttgart

IN Stuttgart haben die S-Bahn-Züge wie in den anderen Regionen, in denen die Stromversorgung der Fahrzeuge über die Oberleitung erfolgt, die einheitliche Lackierung in Verkehrsrot. Dies ist mittlerweile das Wiedererkennungsmerkmal der DB AG, von dem sich andere Anbieter oder Betreiber durch andere Farbkonzepte deutlich abheben können. Dies kann aber auch dazu führen, dass sich Fahrzeuge des S-Bahnbetriebes nicht so deutlich von den übrigen Fahrzeugen unterscheiden, wie es insbesondere heute noch in Berlin der Fall ist. Abgesehen davon, dass die S-Bahn mit ihrer Stromschiene über eine eigenständiges Netz verfügt und Verwechslungen mit Triebwagen des Regionalverkehrs hier nicht möglich sind. Ein besonders negatives Beispiel stellt jedoch das S-Bahn-Netz im Rhein-Neckar-Raum dar, bei dem auf gleichen Gleisen die gleichen Fahrzeuge mal als RE mit weniger Halten und als S-Bahn mit Halt an jedem Bahnhof unterwegs sind. Verwechslungen und Ärger bei den Fahrgästen sind hier vorprogrammiert.



S-Bahn-Fahrzeuge sind zudem in Ballungsräumen für eine hohes Fahrgastaufkommen bei kurzen Haltestellenabständen und häufigem Fahrgastwechsel konzipiert. Dies bedeutet bei der Einfahrt eines Zuges, dass man ihn – insbesondere bei Mischbetrieb – sofort als S-Bahn-Zug erkennen sollte. Darüber hinaus sollte für den Fahrgast deutlich erkennbar sein, wo die Türen und die einzelnen Bereiche sind, auf die beim Einsteigen zu achten ist. Dies sind in erster Linie die 1.-Klasse-Abteile sowie be-

sondere Bereiche wie die für Schwerbehinderte, Kinderwagen und Fahrräder.

Eine schnelle Erkennung dieser Bereiche verbessert nicht nur den Fahrgastfluss, sondern kann die Aufenthaltszeiten am Bahnhof deutlich reduzieren und damit planbarer machen. Denn wenn sich an aufeinanderfolgenden Bahnhöfen die Aufenthaltszeiten wiederholt verlängern wirkt sich das nachteilig auf den Betriebsablauf aus.

Eine deutliche Verbesserung dieser Situation lässt sich nur erreichen, wenn die Fahrgäste bei der Einfahrt des Zuges schnell erkennen, wo sie einsteigen müssen und sich daraus auch ein Lernprozess aller regelmäßige Fahrgäste entwickelt. Von dieser Erkenntnis ließen sich VRS und DB AG leiten, als sie in systematischen Untersuchungen das Fahrgastverhalten analysierten und daraus Konzepte ableiteten, die zum neuen Farbgebungskonzept bei der Stuttgarter S-Bahn geführt haben.

Dabei ließ man sich von bereits seit langem praktizierten Kennzeichnungsmethoden leiten, die eigentlich nicht neu sind. Schon bei den bekannten Doppelstockwagen der Lübeck-Büchener Eisenbahn wurde die damalige 2. Klasse durch einen gelben Anstrich des Wagenkastens deutlich von der 3. Klasse abgehoben. Und in der Nachkriegszeit wurde die 1. Klasse durch einen gelben Streifen oberhalb der Fenster des entsprechenden Bereichs gekennzeichnet.

Nun galt es, für den S-Bahn-Bereich ein Konzept zu finden, das zu den heutigen modernen Fahrzeugen passt und vor allem die S-Bahnfahrzeuge deutlich von den übrigen Fahrzeugen abhebt.

Dabei stand ziemlich schnell fest, dass die Farbgebung des Fahrzeugs etwas zurückhaltender sein muss, um die besonderen Fahrgastbereiche durch Kontrastfarben besser hervorzuheben. Dabei muss natürlich auch die Gestalt des Fahrzeugs berücksichtigt werden und das Konzept muss in Grenzen auch einen Gestaltungsspielraum zulassen.

Bei der Auswahl der Grundfarbe ließ man sich auch von vielen praktischen Überlegungen leiten und entschied sich für das relative neutrale Lichtgrau (RAL 7035) das bereits vom ICE her bekannt ist. Von diesem Farnton heben sich die farbigen Flächen für die Kennzeichnung besonderer Bereiche gut ab und werden daher schneller erkannt, insbesondere auch auf vollen Bahnsteigen. Von dieser hellen Farbgebung heben sich die schwarz gehaltenen Türen besonders deutlich ab, die als Schwenkschiebetüren auch im geöffneten Zustand noch deutlich sichtbar sind.



Zudem werden die Einstiegsbereiche am Bahnsteig mit der dunkel erscheinenden Öffnung im Fahrzeug besonders hervorheben und unterstützen dadurch einen schnellen Fahrgastwechsel. Davon profitieren dann auch ganz besonders Personen mit eingeschränktem Sehvermögen.

Der Bereich der 1. Klasse wird durch großflächige Vignetten in Signalgelb hervorgehoben und befindet sich jeweils am Fahrzeugende zwischen dem Führerstand und der ersten Tür. Die Sonderbereiche für Schwerbehinderte und Kinderwagen befinden sich gleich daneben, ebenfalls jeweils an den Fahrzeugenden und sind durch eine großflächige Vignette in Cyanblau gekennzeichnet, die die beiden Fenster zwischen den ersten beiden Türen umschließt. Die beiden Mittelwagen des vierteiligen Fahrzeuges beherbergen jeweils einen Sonderbereich für Fahrräder, der ebenfalls zwischen zwei Türen in gleicher Weise großflächig in Cyanblau hervorgehoben wird. Diese großen blauen Farbflächen fehlen beim Prototypen allerdings noch. Bei der Farbwahl hat

man sich an den Farben des Verbands Region Stuttgart orientiert, der auch als „Finanzier“ den S-Bahn-Verkehr „bestellt“. Dessen Logo ist auch an den Fronten als Dekorelement wiederzufinden. Zusätzlich wird die Bedeutung der farbig hervorgehobenen Bereiche durch die bekannten Piktogramme auf doppelte Weise hervorgehoben. Für den Nahbereich unterhalb der Fenster und zusätzlich im Bereich der Dachrundung, dort sind sie auch oberhalb der Köpfe von Mitreisenden gut erkennbar.



Im Frontbereich wird durch das klassische S-Bahn-Symbol besonders auffällig die Funktion dieses Fahrzeugs deutlich gemacht.

Seit dem 21.12.2020 ist das erste Fahrzeug in dieser Farbgebung unterwegs, mit dem vor allem Erfahrungen hinsichtlich der Lackierung gesammelt werden sollen. Der neue Anstrich wird bei den vorhandenen Fahrzeugen im Rahmen der turnusmäßigen Neulackierungen in den nächsten Jahren sukzessive umgesetzt, die in der Regel alle 15 Jahre erfolgen. Von den im letzten Jahr bestellten 58 weiteren Triebwagen der Baureihe 430 werden 48 im neuen Außenanstrich geliefert.

Auch die Inneneinrichtung wurde neu konzipiert. Insbesondere bei den Mehrzweckabteilen wird es einige Änderungen geben. Außerdem an den jeweiligen Fahrzeugenden soll es auch in der Mitte zwei zusätzliche Bereiche geben, die vor allem für Fahrräder optimiert und mit Klappsitzen und Elementen zum Anlehnen ausgestattet sind. Da diese Stellflächen zudem von zwei Einstiegstüren aus erreichbar sind, wird die Nutzung für Radfahrer deutlich verbessert. Bei den Mehrzweckabteilen vorne

und hinten ermöglicht die veränderte Sitzplatzgestaltung für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen ebenfalls einen erleichterten Zugang.

Für eine verbesserte Information der Reisenden sorgen insgesamt acht Deckengondeln mit je zwei Monitoren und weitere vier Einzelmotore. Ein automatisches Fahrgastzählsystem ermöglicht in Zukunft eine bessere Information über die Auslastung der Züge. Ein weiteres zeitgemäßes Ausstattungsmerkmal werden Steckdosen für den Anschluss von Mobilgeräten sein, die schon heute unverzichtbare Be-

gleiter sind, insbesondere im Zusammenhang mit Online-Tickets.

Die Umstellung der vorhandenen Fahrzeugflotte erfolgt im Auftrag der S-Bahn Stuttgart von Bombardier im Rahmen des Budgets von 171,8 Millionen Euro umgesetzt werden. Das Budget ist ein verbindlicher Teil des Verkehrsvertrags, dessen Verlängerung um vier Jahre bis 2032 im Januar 2019 beschlossen wurde.

Bernd

Abschied von Klaus-Dieter

LEIDER müssen wir einen Todesfall melden. Unser langjähriges Mitglied Klaus Dieter ist bereits 2019 verstorben. Wir haben ihn letztmals im Anschluss unseres Stadtspaziergangs im Herbst 2018 gesehen. Dort berichtete er uns schon von seiner Krebserkrankung. Als

das Rundschreiben und ein weiterer Brief Ende letzten Jahres an mich zurück kam, ahnte ich nichts Gutes. Aus der Nachbarschaft sowie vom hiesigen Bürgerbüro erfuhr ich von seinem Ableben. Wir werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Roland

Die „Schusterbahn“ auf Abwegen

Die offiziell als Güterumgehungs-
bahn bezeichnete Strecke Stuttgart-Untertürkheim-Kornwestheim, von den Anwohnern und Nutzern auch liebevoll „Schusterbahn“ genannt, ist eine nur 11,5 km lange Bahnlinie im Norden von Stuttgart. Eröffnet wurde die Strecke am 3. September 1896 als Umfahrung des Stuttgarter Hauptbahnhofs, zunächst eingleisig für den Güterverkehr, zwischen dem Güterbahnhof Untertürkheim an der Filstalbahn und dem alten Güterbahnhof Kornwestheim und später, nach dessen Auflösung, dem dortigen neuen, großen Rangierbahnhof.

In weiser Voraussicht wurde die Trasse inklusive aller Kunstbauten schon für ein 2. Gleis vorbereitet. Dieses wurde dann 1902 in Betrieb genommen. Im Rahmen der Elektrifizierung der Strecke nach Ulm-München und des Stuttgarter Vorortverkehrs Anfang der 30er Jahre hat man die Schusterbahn gleich mit elektrifiziert.

Auf dieser Strecke (heute KBS 790.11 bzw. RE 11) fand neben dem Güter- auch immer ein sehr eingeschränkter Personenverkehr statt: 4 bis 6 Zugpaare am frühen Morgen und nachmittags.

Dieser bescheidene Verkehr diente zum einen den Bahnbeschäftigen im Rbf Kornwestheim, zum zweiten den Arbeitern der damals größten Schuhfabrik in Deutschland „Salamander“ in Kornwestheim zur Anfahrt, ohne im Hauptbahnhof umsteigen zu müssen.

Damit wäre auch geklärt, wie die Strecke zum Namen „Schusterbahn“ kam.

Bisweilen wurden und werden auch Fernzüge über die Strecke geleitet.

Die Schusterbahn ist zwar nur 11,5 km lang, bietet aber alles, was eine große Eisenbahnstrecke zu bieten hat:

1 ehemaliger Bahnhof, 2 Haltepunkte, 1 Tunnel und 2 Viadukte!

Die Strecke steigt von Untertürkheim im Neckartal kontinuierlich mit maximal 10 % bis Kornwestheim auf dem „Langen Feld“ um 72 Höhenmeter an.

Die wichtigsten Kunstbauten sind:

- der 272 m lange „Schnarrenbergtunnel“ zwischen dem Bhf. Münster und dem Hp. Zazenhausen
- der 855 m lange, „König-Karls-Viadukt“ zwischen dem Hp. Ebitzweg und Bhf. Münster und
- der 266 m lange Viadukt über das Feuerbachtal in Zazenhausen.



Doch nun zu einer Fahrt mit der Schusterbahn (der bescheidene Fahrplan macht die Sache nicht einfacher):

Ab Untertürkheim um 5:45, 6:45, 7:45 sowie 15:45, 16:45, 17:45 Uhr!

Start ist im Bhf. Untertürkheim auf Gleis 2. Fahrzeug ist ein Triebwagen der Baureihe 426.



Der Zug fährt zunächst am Gbf. Untertürkheim (zurzeit eine Baustelle) vorbei, unterhalb des

S-Bahn Haltepunkts „Neckarpark“. Die Strecke nähert sich immer mehr der parallel führenden Augsburger Straße, auf der die Stadtbahnlinie U 13 fährt, bis zum 1. Haltepunkt „Ebitzweg“, der aus einem kurzen geschotterten Bahnsteig und einer Wartehalle besteht. Über einen Treppenaufgang wäre ein Umstieg zur gleichnamigen Haltestelle der U 13 möglich.



Den Cannstatter Kurpark links liegen lassend erreicht der Zug bei km 4,3 den „König-Karls-Viadukt“. Das imposante, 1896 als Eisenfachwerkbrücke eröffnete Bauwerk überspannt in 30 m Höhe das Neckartal. Es wurde spektakulär 1985 durch einen Stahlbeton-Neubau ersetzt. Für die unter dem Viadukt wohnenden lärmelasteten Cannstatter ein wahrer Segen.



Die Aussicht für den Reisenden auf die Weinberge im Neckartal oder die unten liegenden Wohnhäuser und das Kraftwerk Münster ist allerdings beeindruckend.

Nächster Halt ist bei km 5,2 der Hp. Stuttgart-Münster. Der ehemalige Bhf. wurde

zu einem Hp. degradiert, das Bahnhofsgebäude steht noch, ist aber abgesperrt und die Fenster sind mit Brettern vernagelt.

Es folgt nun der 272 m lange Schnarrenberg-Tunnel.

Vorbei an Kleingärten mit zusammengezimmerten Bretterbuden, durch einen tiefen Einschnitt, der leider durch Abfall verunstaltet ist, erreicht der Zug den Hp. Zazenhausen, der aus seiner ursprünglichen Lage nahe des Viadukts über das Feuerbachtal in Richtung Straßenbrücke verschoben wurde. Hier kann über eine steile Treppe zur U 7 der SSB umgestiegen werden.



Der heutige Haltepunkt Zazenhausen

Der nun folgende Viadukt über das Feuerbachtal war, wie der König-Karls-Viadukt, ursprünglich eine Eisenfachwerk-Konstruktion. Sie wurde 1980 durch einen Beton-Neubau ersetzt. Auch hier hat dieser die darunter wohnenden Zazenhäuser Bürger lärmäßig entlastet.

Nach Unterquerung des Straßenknotens B 27/B 27a biegt der Personenverkehr normalerweise nun auf einer eingleisigen Verbindungskurve nach rechts ab, um dann parallel zur Frankenbahn diese in Kornwestheim Pbf. am Gleis 7 zu erreichen, wo die Fahrt endet.

Und nun kommen wir zur Überschrift des Artikels:

Im Februar und März 2021 fanden im Bahnhof Kornwestheim Bauarbeiten statt. In dieser Zeit fuhren die Personenzüge wie die Güterzüge auf dem Verbindungsbauswerk die Frankenbahn überquerend geradeaus weiter in Richtung des Rangierbahnhofes. Der Zug „schlich“

sich nun rechts am Rangierbahnhof vorbei. Dabei konnte man einen Blick auf abgestellte Bahnrraritäten werfen: Die blauen Salonwagen des Classic Courier, den VT 98 „Roter Flitzer“ und einige Museumsfahrzeuge der GES (Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e.V.).

Dazwischen war rechts auch das ehemalige Lehrstellwerk zu sehen, das wir schon erfolgreich besucht haben.

Der Zug fädelte sich nun über eines der Verbindungsgerüste in die Hauptstrecke ein und endete in Ludwigsburg auf Gleis 5, das normalerweise nicht von Personenzügen benutzt wird.

Angesichts der überschaubaren Anzahl der Mitreisenden erhebt sich die Frage: Hat die Schusterbahn für den Personenverkehr eine Zukunft?

Nun, die Klientel, die früher die Züge der Schusterbahn füllte (Salamander-Arbeiter), gibt es seit der Schließung des Werkes nicht mehr. Heute hat die Verbindung eher schon für die Beschäftigten eines namhaften Automobilherstellers in Untertürkheim eine gewisse Bedeutung.

Über eine Aufwertung der Schusterbahn wird seit Jahren diskutiert. Laut dem VVS-Vorsitzenden T. Hachenberger in einem Interview für die Stuttgarter Zeitung könnte eine Verlängerung als eine tangentiale S-Bahnverbindung Bietigheim–Plochingen durchaus Sinn machen. Aber diese Geschicke wäre einen neuen Artikel wert.

Übrigens: An zwei Fahrtagen im Jahr, meist im Mai und Oktober veranstaltet die GES unter dem Motto „Rund um Stuttgart“ Dampfzugfahrten, die auch über die Schusterbahn führen.

Die technischen Daten des Artikels habe ich der Online-Enzyklopädie Wikipedia entnommen.

Der Rest beruht auf eigenen Erfahrungen“ bzw. einem Artikel in der Stuttgarter Zeitung.

Peter

FES-Veranstaltungstermine

Alle Terminangaben auf dieser Seite stehen unter dem Vorbehalt der Entwicklung der Corona-Krise und der damit einhergehenden staatlichen Beschränkungen. Sollte es sich kurzfristig ergeben, daß eine Veranstaltung stattfinden kann wird das über den Newsletter bekanntgegeben. Zum Newsletter kann man sich über <https://fes-online.de/newsletter.php> anmelden. Aktuelle Informationen finden sich auch jederzeit 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)

- **18.4.2021 – Sonntag**
- **16.5.2021 – Sonntag**
- **20.6.2021 – Sonntag**

München (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat)

Stammtische: 30.4. + 28.5. + 25.6.

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

Die Stammtische fallen aufgrund der Corona-Beschränkungen bis auf Weiteres aus

Info: siehe Informationen oben auf dieser Seite oder:

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

Nürnberg (in der Regel jeden zweiten Sonntag im Monat)

Stammtische: 11.4. + 9.5. + 13.6.

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

Die Stammtische im Cartoon fallen aufgrund der Corona-Beschränkungen bis auf Weiteres aus

Statt dessen wird es zu den angegebenen Terminen einen virtuellen Stammtisch via Skype geben.

Die Nürnberger Stammtischrunde wird von Bernd rechtzeitig mit einem Link dazu eingeladen.

Info: siehe Informationen oben auf dieser Seite oder:

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