FES-Mitteilungen
Ausgabe 3/2021
Juli 2021

Ausflug nach Viechtach

Ausflug nach Harburg (Schwaben) am 31. Juli

Herbsttreffen in Bremen um den 3. Oktober

Stammtische

Liebe Fes'ler,

die sehr positive Entwicklung der Corona-Infektionen hat viele Lockerungen mit sich gebracht, die bereits wieder Treffen im kleinen Kreis ermöglichten. In München und Nürnberg gab es erste Stammtische und es gab sogar schon einen gut besuchten Ausflug der Münchener in den Bayerischen Wald.

Jetzt hoffen wir alle, dass es mindestens im Sommer so weitergehen kann, und haben einiges vorbereitet. Unser Sommerfest haben wir auf den August verschoben in der Hoffnung, dass bis dahin die meisten Teilnehmer vollständig geimpft sind und alle, die es noch nicht geschafft haben im Interesse aller Teilnehmer einen negativen Test vorweisen können.

Statt des Sommerfests machen wir im Juli noch einen Ausflug nach Harburg in Schwaben, das wegen seines historischen Stadtkerns und der hoch darüber gelegenen Burg eine Reise wert ist.

Zum dritten Mal werden wir im September versuchen, die Baustelle S21 zu besichtigen, wir können nur hoffen, dass sich das Virus bis dahin soweit zurück hält, dass wir es dieses Mal schaffen.

Und ganz mutig war unser Andreas, der dem Turnus folgend in diesem Jahr wieder ein Herbsttreffen organisiert hat. Unter Berücksichtigung aller Schutzmaßnahmen haben wir die Chance, bei einem überregionalen Treffen zu sehen, ob so etwas unter den immer noch schwierigen Umständen gelingen kann.

Zum besseren Verständnis der Situation beim Bahnfahren kann auch die Studie des Eisenbahn-Bundesamtes beitragen, die zeigt, dass die Risiken beim Bahnfahren eher gering sind, wenn alle Regeln beachtet werden.

Daher gilt es, weiterhin zuversichtlich zu sein und positiv in die Zukunft zu blicken.

Euer Bernd

Titelbild

Am 9.7.2021 passierte der ICE 403 022 mit der Regenbogen-Banderole auf seinem Weg nach München die Siebenbogenbrücke in Fürth und konnte trotz regnerischem Wetter von Bernd im Bild festgehalten werden.

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/`

FES-Ausflug nach Viechtach am 6. Juni 2021

NACHDEM die Corona-Zahlen soweit runter waren und mit Lockerungen bezüglich der Kontakte einhergingen, keimte die Idee auf, einen ersten FES-Ausflug im Jahr 2021 zu unternehmen. Lange waren unsere Stammtische und Ausflüge nicht möglich, aber jetzt sollte es endlich losgehen.

Der bereits im letzten Jahr geplante Ausflug nach Viechtach im Bayerischen Wald sollte unser erster gemeinsamer Ausflug werden. Ich machte mich an die Planung für eine Tour mit Bahn und Wanderung entlang des schwarzen Regen.

Scheinbar hatte ich genau das richtige ausgesucht, denn die große Teilnehmerzahl von insgesamt 15 Personen aus München, Ingolstadt, Landshut und Oberasbach sollten mir Recht geben.

Wir trafen uns zu früher Stunde um 8:24 Uhr am Münchner Hauptbahnhof und mussten im sehr vollen RE bis nach Plattling fahren. Mit etwas Verspätung und recht knapper Übergangszeit von nur 6 Minuten erreichten wir aber noch die Wald-Bahn, die uns bis nach Gotteszell brachte. Mit Umstieg am gleichen Bahnsteig ging es weiter mit der Wald-Bahn durch eine wunderschöne Landschaft bis zur Haltestelle Gumpenried-Asbach.

Dort galt es auszusteigen und von hier ging es zu Fuß weiter. Bei bestem Wetter wanderten wir eine ca. 9 km lange Strecke entlang des schwarzen Regen mit schönen Ausblicken auf den Fluss, die Bahnlinie und die Landschaft. Da es viel geregnet hatte, war der Weg an einigen Stellen etwas feucht und matschig. Nach etwa 6 km hieß es dann bergauf zu gehen auf die Hochebene, die uns mit wunderschönen Ausblicken in den Bayerischen Wald belohnte.

Nach gut 2$^1/_2$ Stunden Wanderung erreichten wir unser erstes Ziel, das Restaurant Thay-Bay, wo uns für die Mittagspause ausreichend Plätze im schattigen Biergarten zur Verfügung standen. Die Speisekarte bestand aus Gerichten der thailändischen und bayerischen Küche, daher auch der Name Thay-Bay. Soweit ich gehört habe, waren alle mit der Lokalität sehr zufrieden.

Gut gestärkt entschieden wir uns, bis auf zwei Teilnehmer, auch die restlichen 3 km bis Viechtach zu laufen. Wieder ging es teils auf der Hochebene oder im Wald bis zum Ort. Dort sollte es einen Ausklang in einem schönen Café am Marktplatz geben, das jetzt leider nur noch eine italienische Eisdiele war. Der Eiskaffee war aber sehr lecker!!

Nach kurzem Rundgang im Ort machten wir uns dann auf den Weg zum Bahnhof, wo es noch einige alte Triebfahrzeuge der Regentalbahn zu sehen gab. Pünktlich um 18:37 Uhr ging es ab Viechtach zurück über Gotteszell und Plattling nach München, das wir um 21:37 Uhr erreichten.

Insgesamt ein sehr schöner Tag, mit vielen Eindrücken, der vielen gut getan hat. Endlich konnte man nach so langer Zeit mal weitgehend ohne Einschränkungen raus und Freunde treffen.

Die nächste Tour ist schon geplant und wird uns am 31. Juli ins malerische Harburg in Schwaben führen. Dies Mal ist weniger Wandern vorgesehen, sondern Stadtführung und Burgbesichtigung, verbunden mit Mittagspause und Café-Einkehr.

Ernst

Ausflug nach Ansbach

Zum Kreis des Nürnberger Stammtisches gehört auch Gernot, der in Ansbach zuhause ist und uns schon seit längerer Zeit zu einem Besuch seiner Heimatstadt eingeladen hatte. Dieses Angebot haben wir gern angenommen und konnten es am Sonntag, den 11.7. endlich in die Tat umsetzen. Insgesamt sechs Eisenbahnfreunde reisten daher aus Nürnberg und Ingolstadt an und wurden auf dem Bahnhof von Ansbach von Gernot empfangen. Auf der höher gelegenen Südseite des Bahnhofes gab uns Gernot erst einmal einen Überblick über die Bahnanlagen und ihre geografische und topologische Einbettung sowie ihre historische Entwicklung.

Ansbach ist mit rund 41 000 Einwohnern die Hauptstadt des Regierungsbezirks Mittelfranken und war einmal Residenz der Markgrafen von Brandenburg-Ansbach. Das wird auch im Stadtbild deutlich, das den Krieg mehr oder weniger unbeschadet überstanden hat. Davon konnten wir uns im anschließenden Rundgang überzeugen, der uns zunächst durch den Hofgarten mit prächtigen Blumenbeten an der Orangerie vorbei in Richtung Residenz führte. Im Hofgarten begegneten wir erstmals der geheimnisumwitterten Person Kaspar Hauser. Er lebte nach seinem unvermittelten auftauchen längere Zeit in Ansbach und kam dort auch auf nicht geklärte Weise zu Tode. Daran erinnert hier ein Gedenkstein.

Vor der Residenz bot eine plastische Nachbildung des Stadtzentrums Gernot die Gelegenheit, uns einen kurzen Überblick zu geben. In einem nahe gelegenen Café gab es eine ausgiebige Kaffee-Pause, bevor wir weiter durch die Stadt zogen und vor allem die Spuren sehen konnten, wie noch vor ein paar Tagen die durch einen Starkregen verursachten Überschwemmungen im Stadtgebiet hinterlassen hatten. Wir bekamen einen guten Eindruck von der Residenz, die auch der Sitz der Regierung von Mittelfranken ist. Bei dem sehr informativen Rundgang, bei dem wir auch ganz zufällig an dem Haus von Gernot vorbei, in dessen Nähe sich das Kaspar-Hauser-Denkmal befindet. Es besteht aus zwei Figuren, die eine zeigt den Zustand, wie Kaspar Hauser aufgefunden wurde und das andere zeigt ihn als gut situierten Bürger der Stadt.

Am Rathaus vorbei gings zum Abschluss in einen Biergarten, in dem wir den Rest des Abends bei angenehmer Atmosphäre verbrachten.

Es war ein schöner und informativer Ausflug, der allen gut gefallen hat.

Bernd

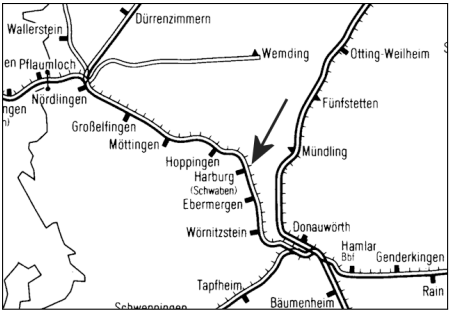
Ausflug nach Harburg (Schwaben) am 31.7

HARBURG liegt mitten im Herzen von Bayerisch-Schwaben nicht nur an der Romantischen Straße, sondern auch an der „Riesbahn“ zwischen Nördlingen und Donauwörth. Hier quert sie zweimal die Wörnitz, an derem idyllischen Ufer die historische Altstadt zu Füßen einer beeindruckenden mittelalterlichen Burganlage liegt. Die Harburg zählt zu den größten, ältesten und besterhaltenen Burganlagen Süddeutschlands.

Die ehemals staufische Reichsburg gelangte Ende des 13. Jh. in den Besitz der Grafen und späteren Fürsten zu Oettingen und firmiert heute als Gemeinnützige Fürst zu Oettingen-Wallerstein Kulturstiftung.

Ein Rundgang über die Harburg macht fast 900 Jahre Geschichte lebendig: Durch die barocke Schlosskirche, vorbei an Schießscharten, Gefängniszellen, Toren und Türmen geht es hinein in die Welt des Mittelalters! Der Wehrgang erzählt von früheren Verteidigungsmöglichkeiten, während Gefängnistürme, Verlies und der einstige Gerichtssaal das Rechtssystem bis ins 19. Jahrhundert dokumentieren. Der Fürsten- und Saalbau mit seinem prachtvollen Festsaal waren einst Residenzgebäude und geben bis heute Einblick in das herrschaftliche Leben.

Als besonderes Erlebnis bieten die Harburger Stadtführer eine Tour durch verwinkelte Altstadtgassen zu historischen Sehenswürdigkeiten wie der Steinernen Brücke und dem Badhaus an, die wir uns nicht entgehen lassen wollen.



Da Harburg aus allen Richtungen gut erreichbar ist, wäre die Anreise wie folgt möglich:

Aus München

München	ab	9:35 Uhr
Harburg	an	11:18 Uhr

Aus Nürnberg

Nürnberg	ab	9:39 Uhr
Harburg	an	11:18 Uhr

Aus Stuttgart

Stuttgart	ab	8:20 Uhr
Harburg	an	10:36 Uhr

Aus Ulm

Ulm	ab	9:48 Uhr
Harburg	an	11:18 Uhr

Die Rückfahrt ist für die Richtungen München, Nürnberg, und Ulm für 18:36 Uhr vorgesehen. Teilnehmer aus Stuttgart müssten sich bereits um 17:22 Uhr verabschieden. Alle die an diesem Ausflug teilnehmen möchten mögen sich bitte bei Ernst anmelden, da er für die Führung durch Harburg und durch das Schloss die Teilnehmerzahl wissen muss. So könnt Ihr Ernst erreichen:

Tel.: (08091) 3536
E-Mail: `ernst@fes-online.de`

Bernd

14. August: FES-Sommerfest 2021

NACHDEM sich die coronabedingten Rahmenbedingungen deutlich verbessert haben (Rückgang der Inzidenzzahlen, Impfungen) wollen wir es in diesem Jahr mit dem Sommerfest wieder versuchen. Aber nicht wie gewohnt im Juli, sondern im August in der Erwartung, dass dann doch die meisten von unseren Teilnehmern hoffentlich das zweite Mal geimpft sind. Selbstverständlich sind wieder alle Mitglieder und Freunde des FES herzlich eingeladen. Am **Samstag, den 14.8.2021** geht es ab **11:00** Uhr los. **Wir müssen aber zur Bedingung machen, dass alle Teilnehmer ihre Impfung nachweisen können und wenn nicht, über einen höchstens 24 Stunden alten negativen Test verfügen.**

Zur Mittagszeit wird wieder der Grill angeworfen, ergänzt durch ein Buffet mit Beilagen und Salaten. Der Nachmittag soll wie immer mit Kaffee und Kuchen ausklingen. Daher empfehlen wir die Anreise am späten Vormittag, die Heimfahrt kann je nach Fahrtrichtung bzw. Gruppen- und Ticketbindung am frühen Abend erfolgten.

Damit alle Gäste gut versorgt werden können, brauchen wir Eure **Anmeldung bis spätestens 11.8.2021**. Dazu stehen Euch folgende Kommunikationswege offen:

Telefon (+AB):	(09 11) 69 66 38
Mobil (+WhatsApp):	(01 72) 95 97 98 7
Fax:	(09 11) 62 76 58 60
E-Mail:	`bernd@fes-online.de`

Achim und Bernd

Der Weg nach Oberasbach, Fröbelstraße 10

Aus Richtung Stuttgart per IC bis Ansbach oder per RE bis Roßtal und von dort mit der S 4 bis Anwanden.
Aus Richtung Nürnberg mit der S 4 (Gleis 22) bis Oberasbach.
Die Entfernung von beiden Haltepunkten beträgt etwa 1,5 km.
Bitte beachten:
Mit der Buslinie 155 kann man jetzt je nach Fahrtrichtung entweder von den S-Bahn Stationen Oberasbach oder Anwanden bis zur Haltestelle Rehdorf Ortsmitte fahren. Von dort beträgt die Entfernung zu uns 300 m.
Der Bus fährt stündlich jeweils zur Minute 55 ab Anwanden und zur Minute 49 ab Oberasbach.
Wegebeschreibung Fußweg
S-Bahn-Station Anwanden:
Den Bahnsteig in Fahrtrichtung Nürnberg verlassen und nach der Unterführung Richtung Oberasbach der Straße parallel zum Bahndamm folgen. Im Ortsteil Rehdorf erste Straße links.
S-Bahn-Station Oberasbach:
Durch die Unterführung auf die südliche Seite wechseln und dort in Fahrtrichtung der Straße und dem anschließenden Weg parallel zur Bahnstrecke bis zur Unterführung in Rehdorf folgen. Durch die Unterführung bis zum Ende der Straße, dort dann nach links bis zur Fröbelstraße.

Neues von Stuttgart 21 – Schlimmer geht immer
Oder anders formuliert: Jetzt bricht vollends der Wahnsinn aus

ICH berichte hier über die letzten Entwicklungen zu Stuttgart 21. Was hat sich da in jüngster Zeit zusammengebraut?

1. Tiefbahnhof

Immer mehr Vorschläge zur „Entlastung“ des Tiefbahnhofs sind in jüngster Zeit laut geworden. Zuletzt hat unser hiesiger Landes-Verkehrsminister Hermann einen zusätzlichen unterirdischen Kopfbahnhof mit sechs Gleisen vorgeschlagen, der seitlich an den im Bau befindlichen Tiefbahnhof anstoßen soll. Auch ein Teil der S-Bahnen soll dort enden. Damit ist klar, dass die ursprünglich ausgelegte Kapazität des Tiefbahnhofs von (größer/kleiner) 49 Zügen in der Stunde von der hiesigen Politik mehr als angezweifelt wird. Klar ist auch, dass mit einem zusätzlichem Bau eines unterirdischen Kopfbahnhofs - und das genau unter dem Rest des bestehenden oberirdischen - der geplante Abriss des oberen vollends ad absurdum geführt wird. Man hat bisher auch nicht bedacht bzw. einfach ignoriert, dass mit der neuen S-Bahn-Strecke durch den neuen Rosensteintunnel die bisher dafür benötigte Trasse auf der alten Strecke zwischen Bad Cannstatt und dem bestehenden Kopfbahnhof frei wird für den Fern- und Regionalverkehr, damit gäbe es einen Engpass im bestehenden System weniger. Nun gibt es noch einen Streit mit der Stadt, die um die zeitnahe Verwirklichung des geplanten Rosenstein-Viertels auf dem bisherigen Gleisvorfeld wegen des geplanten unterirdischen Kopfbahnhofs bangt. Neuester Stand: Die Regionalversammlung lehnt diesen „Ergänzungsbahnhof“ ab. So versperrt man sich gegenseitig den Weg, überhaupt noch eine Besserung der verzwickten Lage zu schaffen.

2. Flughafenbahnhof

Bisher wurde der Anschluss des Flughafens aus Richtung Süden über die „Rohrer Kurve“ so geplant, dass Fernzüge auf der Trasse der S-Bahn von Böblingen her zum Flughafen fahren könnten. Die Skepsis der Verkehrswissenschaftler ist allerdings nun auch in der hiesigen Politik angekommen, dass die Pünktlichkeit der Züge, vor allem der wichtigen S-Bahnen, gewährleistet wäre. Nun hat sich ein Herr Bilger von der CDU mit der Idee stark gemacht, von Böblingen her gleich einen direkten Tunnel zum Flughafen Stuttgart zu bauen. Die hiesige Politik hat sich sehr dafür begeistern lassen, man spricht inzwischen vom „Bilger-Tunnel“. Nun ja, was folgt daraus? Neue jahrelange Planungen, jahrelange Bohrungen, Erstellung eines ca. 10 km langen Tunnels. Die Handvoll Leute, die unbedingt vom Schwarzwald direkt zum Flughafen fahren wollen, dürfen nochmals etwa 10 Jahre auf diesen Anschluss warten. Sie benutzen daher eh schon das Auto und, es sind in den letzten Jahren direkte Busverbindungen von Leonberg, Tübingen, Reutlingen etc. dorthin eingerichtet worden. Die U 6 wird derzeit in der Erweiterungsphase vom Stadtteil Fasanenhof zum Flughafen gebaut und kann m. W. nach nächstes Jahr eröffnet werden. Gleichzeitig gibt es dann auch von der S-Bahn-Station Stgt-Vaihingen einen direkten Stadtbahnanschluss zum Flughafen. Und in Stuttgart-Vaihingen ist ein Halt aller Fern- und Regionalzüge geplant. Hier hat man also dann zwei Möglichkeiten, von dort schnell und direkt zum Flughafen zu gelangen. Ironie des Schicksals: Wenn S21 fertigestellt ist, wird bis zur Fertigstellung der Roher Kurve oder des Bilgertunnels der direkte Anschluss in die City gekappt. So kommt man schneller zum Flughafen als in die City.

Auch hier drängt sich die große Frage auf: Wozu dieser milliardenschwere Bau eines Tunnels mit einer Laufzeit von ca. 10 Jahren. Es scheint aber offensichtlich zu sein, dass man dem Herren namens Herrenknecht wegen seinen großzügigen Spenden auch einen großen Gefallen tun will, und daher gerne eine Überversorgung der verkehrstechnischen Mitteln in Kauf nimmt.

Nebenbei sollte man noch eine weitere Ver-

rücktheit erwähnen: Die Bahn hatte vor ein paar Jahren die (vielleicht sogar einmal vernünftige) Idee, den 27 m tiefen Flughafenbahnhof auf der Strecke Stuttgartt–Ulm so nicht zu verwirklichen, sondern durch einen um ein paar hundert Meter weiter liegenden ebenerdigen Bahnhof zu ersetzen und die Leute mittels Hochbahn à la Wuppertal oder Düsseldorf zum Flughafengebäude zu transportieren. Die Politik hatte dies aber abgelehnt, die Bahn muss nun diesen Tiefbahnhof wie ursprünglich geplant fertigstellen.

Wie wenn das alles noch nicht genug wäre, denkt man auch laut über den Bau eines weiteren ca. 10 km langen Tunnel nach, der zur Entlastung der bestehenden Strecke zwischen der Einfädelung der Schnellfahrstrecke aus Richtung Mannheim und dem Stuttgarter Hauptbahnhof sowie einer Beschleunigung der Fahrzeit zwischen Mannheim und Stuttgart auf 30 Minuten (derzeit 37 Minuten) dienen soll. So versucht man doch noch krampfhaft auf einen teilweisen Deutschland-Takt bzw. integralen Taktfahrplan hin zu arbeiten und Herr Herrenknecht reibt sich die Hände.

3. Fragwürdige Verkehrspolitik am Rande zu Stuttgart 21

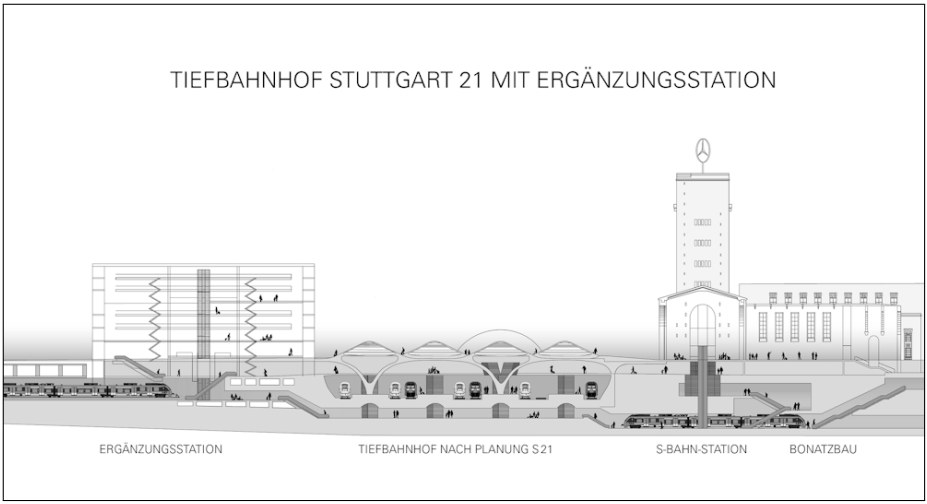
1. Es wurde untersucht, ob man die S-Bahn, welche derzeit künftig in der Verlängerung vom Flughafen nach Neuhausen fahren soll, weiter ins Neckartal nach Wendlingen und Plochingen führen und somit eine Art Ringverkehr einrichten könnte. Leider wurde diese Planung begraben. Der Vorteil wäre gewesen, dass der Tiefbahnhof zu Stuttgart 21 oder alternativ ein erhaltender Kopfbahnhof aus Richtung Göppingen und Plochingen aber auch aus Richtung Reutlingen entlastet worden wäre. Denn bisher (und dann auch weiterhin) müssen die Leute, welche z. B. zur Uni Vahingen oder nach Leinfelden mit der Bahn fahren wollen, zwangsweise über den Stuttgarter Hauptbahnhof.

2. Eine allgemeine Entlastung der S-Bahn-Stammstrecke zwischen Hauptbahnhof und Schwabstraße durch Einrichtung von bestehenden Querverbindungen wie z. B. Plochingen–Esslingen–Waiblingen oder Leonberg–Korntal–Ludwigsburg ist bisher nicht vorgesehen. Die Einrichtung eines S-Bahn-Betriebs auf der Schusterbahn (Ludwigsburg–Kornwestheim–Untertürkheim–Esslingen) wurde schon mehrfach diskutiert, aber konkrete Pläne sind bisher noch nicht vorgelegt worden. Es sieht danach aus, dass diese erst nach Fertigstellung von S21 spruchreif werden.

3. Wenn Stuttgart 21 voraussichtlich 2025 fertig werden und womöglich auch noch in Betrieb gehen sollte (was ich wegen dem fehlenden Brandschutz sehr skeptisch sehe), ist – wie oben schon erwähnt – die Kappung der Gäubahn aus Richtung Zürich/Schwarzwald vorgesehen. Das heißt: Alle Züge enden dann in Stuttgart-Vaihingen, da ja die geplante Strecke zum Flughafen lange noch nicht fertig ist. Die Leute müssen, um in die City zu gelangen, auf die S-Bahn oder die etwas langsamere Stadtbahn umsteigen.

Fazit: Eine weitsichtige Bahn-Verkehrspolitik sieht freilich anders aus. Wo man hinschaut, erwartet der Fahrgast nach oder von Stuttgart künftig fast nur Nachteile, erst recht in den provisorischen Lagen, von den für Stuttgart nicht funktionierenden Deutschland-Takt abgesehen. Und dennoch trotz besseren Wissens behauptet die Bahn, dass der Deutschland-Takt auch in Stuttgart möglich wäre, sie hat ja selbst mit ihrem Fahrplan-Entwurf das Gegenteil bewiesen. Als eingefleischter Stuttgarter treibt es dann doch den Blutdruck ziemlich hoch…

Roland



Baustellen-Besichtigung S21 – Dritter Anlauf am 4. September

NACHDEM die Baustellen-Besichtigungen beim Wahnsinnsprojekt S21 jetzt endlich wieder möglich sind, habe ich mich sofort um einen neuen Termin bemüht, nachdem wir zu Beginn der Corona-Pandemie eine Absage erhalten haben und uns im letzten Jahr das Gleiche passiert ist. Jetzt können wir nur hoffen, dass es in diesem Jahr dank der Impfkampagne nicht mehr so schlimm kommt und dass es uns endlich gelingt, die Führung zu bekommen.

Da es auf jeden Fall wieder ein Samstag sein sollte und zu einer Zeit, die für alle sowohl für die Anreise als auch für die Heimreise passt, konnte ich für Samstag, den 4. September einen Sondertermin für eine geschlossene Gruppe um 13:00 Uhr vereinbaren.

An dieser Gruppenführung können maximal 19 Personen teilnehmen, der Preis beträgt pro Person 20,– €. Wenn weniger als 10 Personen teilnehmen müssten wir immer den Preis für 10 Personen bezahlen. Daher hoffe ich auf eine rege Teilnahme und bitte um eine verbindliche Anmeldung. Falls die Zahl von 19 Teilnehmern überschritten wird, gilt die Reihenfolge der Anmeldung.

Alle, die sich angemeldet haben, werden dann über das weitere Geschehen auf dem Laufenden gehalten und über den genauen Ablauf am Tag der Besichtigung rechtzeitig informiert.

Bernd

Neue Fahrzeuge auf der Stuttgarter Zahnradbahn

SEIT über 40 Jahren sind die heutigen Wagen der Zahnradbahn vom Marienplatz nach Degerloch unterwegs. Sie wurden vor 20 Jahren teilsaniert (Antriebstechnik und Steuerung).

Heute entsprechen sie nicht mehr aktuellen Anforderungen (barrierefreier Einstieg usw.), in den letzten Jahren häufen sich außerdem die Störungen.

Deshalb wurden seit einigen Jahren Überlegungen angestellt, wie neue Fahrzeuge aussehen sollen: Fahrzeuglänge, Fahrzeugart, Fahrradtransport (im Fahrzeug oder wie bisher), neuer Betriebshof & Werkstatt und natürlich die Finanzierung.

Herausgekommen ist: die Fahrzeuglänge bleibt bei 20 Meter, das Design wird an den DT 8.12 angelehnt, das Mittelteil wird in Niederflur ausgeführt, der Vorstellwagen für den Fahrradtransport wird doppelt lang (11 Meter, anstatt 5,50 Meter). Die Werkstatt wird den neuen Wagen angepasst, da auf deren Dach künftig mehr Baugruppen zu warten sein werden als bisher, sie bleibt an der Filderstraße.

Gebaut werden die Zahnradbahnwagen bei Stadler Rail in Bussnang (Thurgau/Schweiz). Der Rohbau des ersten von insgesamt drei Wagen, der so genannte Wagenkasten, ist inzwischen fertig und von den SSB-Technikern abgenommen worden. Nach der Lackierung wechselt er zur Baugruppenmontage.

Im Herbst soll die neue Zacke, die wie eine halbe Stadtbahn wirkt, per Tieflader in die Landeshauptstadt reisen und hier Einstellfahrten absolvieren. Das erste Serienfahrzeug ist dann auch Testfahrzeug. Auch der gemeinsame Einsatz von zwei Zahnradbahnen mit gemeinsamer Steuerung wird getestet. Im Regelbetrieb geht diese Doppeltraktion nicht auf die bis zu 17,8 Prozent steile Strecke. Im Notfall aber, wenn eine havarierte Bahn in die Werkstatt an der Filderstraße beim Marienplatz geschleppt werden müsste, kann das nur mit einer anderen Zacke erfolgen. Der dritte Wagen soll 2022 in Stuttgart eintreffen. 3 neue, längerer Fahrradwagen kommen dazu.

In den Fuhrpark investieren die SSB 19,3 Millionen Euro – samt Ersatzteilpaket (Fotos u. Informationen SSB)

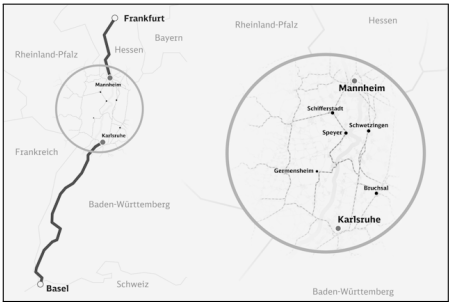
Knud-Axel

Auftakt der Planung für das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe

MIT einer digitalen Auftaktveranstaltung gaben die Länder Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz am 12.11.2020 den Startschuss für das Neu- und Ausbauprojekt Mannheim–Karlsruhe.

Damit beginnt zunächst eine intensive Planungsphase mit dem zum Ziel, bis 2023 die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren einzuleiten.

Damit soll u.a. erreicht werden, die Kapazitätslücke zwischen den angrenzenden Neu- und Ausbauvorhaben nördlich von Mannheim und südlich von Karlsruhe zu schließen. Dadurch soll der Fernverkehr durch bessere Entmischung der schnellen und langsameren Verkehre gestärkt und Möglichkeiten zur Angebotsausweitung im regionalen Personenverkehr geschaffen werden. Zudem soll damit ein Beitrag zur Förderung des nachhaltigen Warenverkehr von Rotterdam bis Genua geleistet werden.



Am Beginn des Projekts steht die Vergabe von Planungsleistungen. Sie umfassen in einem ersten Schritt im Rahmen von Machbarkeitsstudien und Umweltuntersuchungen die Ermittlung einer Antragstrasse für ein anschließendes Raumordnungsverfahren. Darauf folgt eine detailliertere technische Planung und die parlamentarische Befassung, in welcher der Bundestag die erarbeitete Lösung zur Kenntnis nimmt. Nach einer weiteren, tiefer gehenden Planungsphase folgt dann der Planfeststellungsbeschluss, also praktisch die Baugenehmigung. Auf dieser Grundlage wird die umzusetzende Variante dann nochmals technisch detaillierter ausgeplant, um sie anschließend bauen zu können. Die Planungen und Genehmigungen sind bei großen Bauvorhaben oft zeitintensiver als die tatsächlichen Bauarbeiten.

Für das Bahnprojekt Mannheim–Karlsruhe bedeutet dies: Noch ist nicht klar, wo die künftige Bahnstrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe verlaufen wird. Bei den Planungen wird zunächst ein durchgehender Suchraum von Mannheim-Waldhof im Norden über die gesamte Rheinebene bis nach Karlsruhe im Süden betrachtet. Hier werden erste Grobkorridore gesucht, die sich für die weitere konkrete Trassensuche sowohl für Neu- als auch Ausbauoptionen eignen. Diese Grobkorridore bestehen aus Gebieten, die besonders hohe Raumwiderstände (etwa Siedlungs- oder Naturschutzgebiete) möglichst umgehen. In diesem verfeinerten Untersuchungsraum werden im Anschluss konkrete Trassenkorridore und technisch machbare Linienverläufe untersucht. Daraus werden dann die am besten geeigneten Varianten vertieft geprüft. Nach einer Gegenüberstellung und intensiven Abwägung bleibt schließlich die Antragsvariante übrig, die von der DB in ein Raumordnungsverfahren eingebracht wird. Das Verfahren vom Suchraum bis zur Antragsvariante kann mehrere Jahre dauern.

Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme konnte die Bahn noch keine Aussagen treffen. Da nicht klar sei, wie die Trasse verlaufe, ob Brücken- oder Tunnelbauwerke benötigt würden, ließen sich weder die Baukosten noch die Bauzeit im Vorfeld angeben. Erfahrungsgemäß handele es sich um einen Zeitraum von fünfzehn bis zwanzig Jahren.

Bernd

Bahnreisen in der Pandemie Risikoeinschätzung mit COVID-19

FÜR unsere Mitglieder sind die Fahrten mit der Bahn nicht nur „Personenbeförderung“, sondern immer auch ein Erlebnis, insbesondere im Zusammenhang mit unseren Veranstaltungen, bei denen die Fahrt mit der Bahn einen nicht unwesentlichen Teil darstellt. Leider wurden die Begleitumstände des Bahnfahrens durch die Corona-Pandemie deutlich schwieriger, insbesondere steht die Frage der Ansteckungsgefahr im Vordergrund. Dazu hat das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt eine Studie zur Risikoeinschätzung zur Ansteckungsgefahr mit COVID-19 im Schienenpersonen- sowie im Straßenpersonennah- und ferverkehr verfasst, die das Infektions- und Übertragungsrisiko von SARS-CoV-2 im öffentlichen Personennah- und -fernverkehr (ÖV) beleuchtet. In einer Kurzfassung werden die Vorgehensweise und die wichtigsten Erkenntnisse dargestellt, und dabei auch die Hauptausbreitungswege von SARS-CoV-2 identifiziert. In der untersuchten Literatur wird gezeigt, dass es in öffentlichen Verkehrsmitteln zur Übertragung des Virus gekommen ist. Bei eigenen in-situ-Messungen in Deutschland konnten keine SARS-CoV-2-Viren in den untersuchten Verkehrsmitteln, Haltestellen und Bahnhöfen nachgewiesen werden.

Es werden Maßnahmen beschrieben, die geeignet sind, das Ansteckungsrisiko im ÖV zu senken. Dies sind unter anderem das Tragen von Masken, das Abstandhalten sowie bei der Klimatisierung von Fahrzeugen die Erhöhung der Frischluftzufuhr, die Reinigung der Umluft durch Filterung, die Vireninaktivierung und die regelmäßige Reinigung von Oberflächen.

Um die typischen Aufenthaltszeiten im jeweiligen Verkehrsmittel oder am Bahnhof/Bahnsteig zu bestimmen, wurden Fahrtenprofile ermittelt und daraus Szenarien für die mögliche Exposition von Fahrgästen infolge eines mit SARS-CoV-2 infizierten Passagiers entwickelt. Mit diesen Eingangsdaten wurden für die wichtigen Typen öffentlicher Verkehrsmittel sowie beispielhaft für Bahnsteige an ober- und unterirdischen Bahnhöfen raumklimatische Modelle erstellt, welche die Ausbreitung der Emission virushaltiger Aerosolpartikel ausgehend von einem mit SARS-CoV-2 infizierten Verkehrsteilnehmer simulieren. Hierbei wird der Aufenthaltsbereich in der Nähe der infizierten Person von weiter entfernten Aufenthaltsbereichen unterschieden.

Als wirksamste Maßnahmen zur Minimierung der Exposition von Fahrgästen und Personal erweisen sich, belegt durch die Modellierung, das konsequente Tragen einer gut sitzenden FFP2-Maske und der Verzicht auf lautes Sprechen. So ist beim lauten Sprechen die emittierte Aerosolmenge 25- bis 50-fach höher als beim normalen Atmen ohne Sprechen. Die FFP2-Maske filtert im Schnitt 90 % der Keime sowohl beim Ausatmen (Fremdschutz) als auch beim Einatmen (Eigenschutz). Medizinische Masken bzw. Alltagsmasken hingegen reduzieren die Keimanzahl lediglich um 50 % bei der Abgabe und um 30 % bei der Aufnahme.

Sofern in Fahrzeugen und Bahnhöfen lediglich medizinische Gesichtsmasken vorgeschrieben sind, können zusätzlich die Erhöhung der Frischluftzufuhr und die Umluftreinigung die Exposition im Fahrzeuginnenraum reduzieren. Die Höhe der Reduktion hängt dabei von der jeweiligen Luftmenge ab. Die Exposition auf Bahnhöfen ist dagegen bei konsequenter Wahrung des Mindestabstandes (>1,5 m) von untergeordneter Rolle.

Um die raumklimatischen Simulationsmodelle zu kalibrieren und zur Bewertung des aktuellen Geschehens wurden im Zeitraum von November 2020 bis Januar 2021 Kohlendioxid-Konzentrationsverläufe gemessen sowie Wisch- und Luftkeimproben an Bahnhöfen und in den untersuchten Verkehrsmitteln genommen. Diese ergaben keine Funde von SARS-CoV-2 und nur geringe Mengen

von überall aufzufindenden Humanen Adenoviren (HAdV), was die Effektivität der bereits umgesetzten Maßnahmen – Maskentragen, Verbesserung der persönlichen Hygiene und regelmäßiges Desinfizieren – untermauert.

Die Luftqualität in Innenräumen wird in der Regel durch die Konzentration von Kohlendioxid (CO_2) überwacht. Die bei den Messungen erfassten Kohlendioxid-Konzentrationen in den Fahrzeugen lagen überwiegend unterhalb der von der Ad-hoc-Arbeitsgruppe Innenraumrichtwerte der Innenraumlufthygiene-Kommission des Umweltbundesamtes und der Obersten Landesgesundheitsbehörden empfohlenen Konzentration von 1 000 ppm. Die Höhe und der Verlauf der Aerosolkonzentration im Inneren der beprobten Verkehrsmittel belegen die Effektivität der Lüftung der beprobten Verkehrsmittel. Die Partikeldynamik war dabei vor allem durch die Bewegung der Fahrgäste getrieben und nicht durch die Atmung.

Des Weiteren wurde sich im Projekt mit der psychologischen Wirkung von Maßnahmen befasst. Es wird beschrieben, wie sich die Umsetzung der beiden Hauptmaßnahmen, das konsequente Tragen von FFP2-Masken in Innenräumen einerseits und die Einhaltung von möglichst großen Abständen beim Zustieg und Abgang andererseits, erfolgreich implementieren lässt.

Zentrale Erkenntnis ist dabei, dass es wesentlich effektiver ist, mit wenigen schlüssigen Handlungsempfehlungen, die Sinn und Zweck der Maßnahmen gut erläutern, die Einsicht und Motivation der Fahrgäste zu fördern, anstatt lediglich Ge- und Verbote zu erlassen.

Wer sich für den vollständigen Bericht interessiert, kann ihn hier runterladen: `https://www.dzsf.bund.de/`

Bernd

Nicht nur bei der Eisenbahn ist die Kupplung ein wichtiges Bauteil!

ICE in Regenbogenfarben

SEIT 10 Jahren gibt es jetzt innerhalb der DB AG das LGBTIQ-Netzwerk „railbow“, das sich in enger Zusammenarbeit mit den Unternehmensbereichen und unter dem Dach der Konzerninitiative „Einziganders.“ für die Vielfalt im Konzern einsetzt. Mitarbeiter sollen unabhängig der sexuellen Identität und Orientierung ihre Kompetenz und ihre Fähigkeiten voll einbringen können. Damit soll auch die aktuelle Konzernstrategie „Starke Schiene“, in der Vielfalt fest verankert ist, unterstützt werden.

2011 von sechs Aktivisten gegründet hat sich dieses Netzwerk mittlerweile innerhalb des Konzerns etabliert und seit 2019 hat der Vorstandsvorsitzende Richard Lutz die Schirmherrschaft übernommen. Das zehnjährige Jubiläum wurde zum Anlass genommen, den kompletten ICE-Triebwagen 403 022 mit einer Banderole in Regenbogenfarben zu versehen. Offenbar nicht von ungefähr trägt er den Namen München. München war auch sein Ziel, als er am Freitag, den 9.7.2021 von Berlin-Rummelsburg nach München fuhr, denn dort gab es im Rahmen der „CSD-Prideweek“ am Samstag, den 10.7 die große dezentrale Demoaktion statt. Münchner LGBTIQ-Vereine, Gruppen, Projekte, Einrichtungen und Netzwerke verteilten sich an 66 festen Positionen in der ganzen Münchner Innenstadt – Sendlinger Tor bis Odeonsplatz sowie Stachus bis Marienplatz – und zeigten so ihre politischen Forderungen und Sichtbarkeit für LGBTIQs.

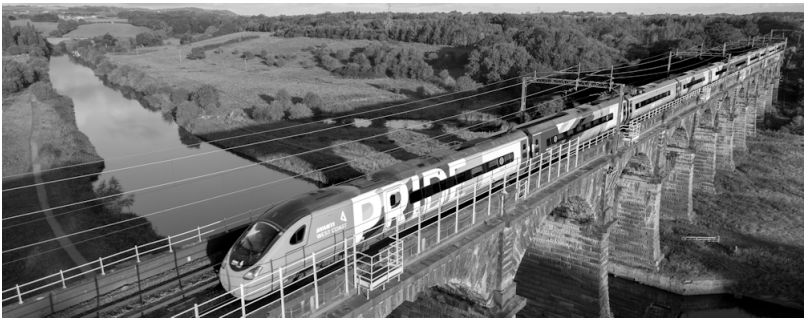
Nachdem ich kurzfristig von der Fahrt des ICE von Berlin nach München erfahren habe, habe ich mich am Freitag trotz regnerischem Wetter auf den Weg gemacht, um den Zug auf seiner Fahrt über Nürnberg zu fotografieren. Und ich hatte Glück, auf der mittlerweile 7-gleisigen Siebenbogenbrücke kurz vor dem Fürther Hauptbahnhof konnte ich den Zug abpassen, ohne dass mir auf den vorderen Gleisen ein Zug in die Quere kam.

Bernd

Pride Train bei Avanti West Coast in GB

IN Großbritannien zeigt Bahnbetreiber „Avanti West Coast“ für die LGBTQ+-community Flagge. Er betreibt Züge vom Norden der Insel (Liverpool, Glasgow, Edinburgh, Manchester) nach London Euston und hat bereits im August vergangenen Jahres einen ihrer 56 elektrischen „Pendolino“-Triebzüge als „Pride Train“ mit Folien vollflächig entsprechend gestaltet. Bei den „Pendolinos“ handelt es sich um 265 m lange elfteilige 225 km/h schnelle Elektrotriebwagen, die ab dem Jahr 2002 von Alstom an die damalige „Virgin Trains West Coast“ geliefert wurden

Patrick



Herbsttreffen in Bremen

LIEBE FES'ler und Bahnfreunde in Deutschland, der Schweiz und Österreich, wir laden Euch herzlichst ein zum diesjährigen Herbsttreffen des FES nach Bremen ein.

Derzeitiger geplanter Ablauf:

Freitag, 1.10.2021

Anreise nach Bremen, Einchecken im Hotel Courtyard by Marriott**** direkt am Hauptbahnhof, Ausgang Bürgerweide bis 14 Uhr.
14:45 Uhr Schifffahrt mit anschließender Stadtführung.

Samstag, 2.10.2021

Tagesausflug mit dem Moor-Express von Bremen nach Stade und zurück.

Sonntag, 3.10.2021

Mit dem Regionalexpress bis Syke, weiter mit dem Kaffkieker nach Bruchhausen-Vilsen, Besichtigung des Eisenbahnmuseums und Dampfzugfahrt nach Asendorf und zurück, Rückfahrt mit dem Kaffkieker über Eystrup nach Bremen.

Montag, 4.10.2021

Straßenbahnsonderfahrt durch Bremen mit Besichtigung des Depots der historischen Straßenbahnfahrzeuge.
Programmende gegen 14 Uhr.

Wie in den vergangenen Jahren üblich gibt es wieder einen Komplettpreis (DZ 249,– € EZ 334,– €, mit Frühstücksbuffet und Programm). Anmeldung und Bezahlung erfolgen bis zum 15.8.2021 an die im Anmeldeformular ersichtlichen Kontaktdaten. Wir würden uns über eine rege Teilnahme Euerseits sehr freuen.

Andreas und Uli

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)

- **31.7.2021 – Sonntag** Ausflug nach Harburg (Schwaben)
  Info: siehe Informationen oben auf Seite 5 oder:
  Ernst – Tel. (08091) 3536 / E-Mail `ernst@fes-online.de`
- **14.8.2021 –** ***Samstag***
  Sommerfest bei Bernd in Oberasbach
  Es ist inzwischen schon Tradition, das Sommerfest bei unserem Vorsitzenden Bernd zu Hause in Oberasbach bei Nürnberg. Aufgrund der Entwicklung der Coronalage wollen wir versuchen, es auch dieses Jahr wieder stattfinden zu lassen. Nähere Informationen auf Seite 6.
- **19.9.2021 – Sonntag**
  Führung in der Baustelle für Stuttgart 21.
  Nähere Informationen auf Seite 9.

München (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat)

Stammtische: 30.7. + 27.8. + 24.9.

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, **„Wirtshaus im Braunauer Hof", Frauenstraße 42, München (direkt am Isartor)**
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: 11.7. + 8.8. + 12.9.

Jeweils ab ca. 19:00 Uhr, café – ess – bar „CARTOON", An der Sparkasse 6, 90402 Nürnberg.
Info: siehe Informationen oben auf dieser Seite oder:
Bernd – Tel. (0911) 6966638 / E-Mail `vorstand@fes-online.de`

FES-Herbsttreffen Bremen vom 1.–4.10.2021. Das Programm und Informationen zur Buchung ist auf Seite 15 zu finden.