FES-Mitteilungen
Ausgabe 2/2022
April 2022

Mitgliederversammlung mit Vorstandswahlen am 24. April

U6 in Stuttgart verlängert

Funtreffen 2022 in Salzburg

Stammtische

Liebe Fes'ler,

lange haben wir gerungen, und uns nach den intensiven Vorbereitungen des fleißigen Orga-Teams entschieden, das Funtreffen in diesem Jahr wieder durchzuführen. Abgesehen von den durchaus positiven Aussichten hat uns auch die Erfahrung in Bremen Mut gemacht. Denn dort hat sich gezeigt, dass bei verantwortungsvollem Verhalten unserer Teilnehmer und dem Engagement der Veranstalter es doch möglich ist, so ein Treffen trotz aller Restrisiken durchzuführen. Durch die Impfung sind wir vor den größten Risiken geschützt und jetzt kommt es auf das Verhalten jeden Einzelnen an, um das Funtreffen für alle Teilnehmer wieder zu einem Erlebnis werden zu lassen. Wie immer findet Ihr das Anmeldeformular für eine schriftliche Anmeldung wieder zum Herausnehmen in der Heftmitte.

Vorher findet aber noch im April unsere Mitgliederversammlung statt, die wir wegen der Pandemie mehrfach verschieben mussten. Wegen der anstehenden Vorstandswahlen möchte ich an dieser Stelle unsere Mitglieder ganz besonders bitten, recht zahlreich zu erscheinen.

Leider konnten wir in der letzten Zeit wenig unternehmen und hoffen, dass das jetzt doch wieder möglich wird. Den Anfang macht unsere Ausflug nach Gräfenberg im Mai. Im Juni wollen wir uns den Stadtbahn-Tunnel in Karlsruhe ansehen. Mein Beitrag zum Test eines Batteriezuges soll ein kleiner Anreiz sein, eine Mitfahrt mit einem Ausflug zu verbinden, wenn er denn nach Abschluss des Testbetriebs auch am Wochenende im Stuttgarter Raum im Plandienst eingesetzt wird.

Also keine schlechten Aussichten und es bleibt zu hoffen, dass es nun wirklich wieder aufwärts geht.

Euer Bernd

Titelbild

Der erste in Deutschland voll zugelassene Batteriezug im Fahrgastbetrieb, der 1907 von der königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung in Betrieb genommene Akkutriebwagen Bauart „Wittfeld“.

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/`

Einladung zur Mitgliederversammlung am 24.4.2022

Nach der Corona-Zwangspause laden wir gemäß § 9 der Vereinssatzung hiermit alle Mitglieder form- und fristgerecht zur Mitgliederversammlung 2022 herzlich ein.

Zeitpunkt:	Sonntag, den 24.4.2022 um 15:00 Uhr
Ort:	Schwul/Lesbisches Zentrum Weissenburg Weißenburgstraße 28a 70180 Stuttgart

In diesem Jahr muss der gesamte Vorstand des FES neu gewählt werden. Da Peter Morath als 2. Vorsitzender und Roland Möller als Kassenwart nicht mehr zu Verfügung stehen, müssen diese Posten neu besetzt werden.
Darüber hinaus ist vorgesehen, die Satzung zu ändern. Hintergrund ist, dass wir aus Kostengründen unsere Bank wechseln möchten und dies bisher nicht möglich war, weil es gemäß Satzung eine Beschränkung des finanziellen Handlungsrahmens des Vorstandes gibt. Dies birgt für die Bank Unwägbarkeiten über die Geschäftsfähigkeit des Vorstandes. Daher soll im § 8, Absatz 4 der folgende Passus aus der Satzung gestrichen werden:
Zum Abschluss von Rechtsgeschäften, die den Verein mit mehr als 300,00 EUR belasten, ist die Zustimmung der Mitgliederversammlung erforderlich.

Tagesordnung:

1. Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden, Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Bericht des Vorstandes
4. Aussprache zum Bericht des Vorstandes
5. Bericht des Kassenwartes
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Aussprache zum Bericht des Kassenwarts und der Kassenprüfer
8. Entlastung des Kassenwartes
9. Entlastung des Vorstandes
10. Wahl des Wahlleiters
11. Neuwahl des Vorstandes und der Kassenprüfer
12. Satzungsänderung
13. Anträge
14. Jahresprogramm 2022
15. Sonstiges

Wir bitten alle Mitglieder herzlich, durch ihre Teilnahme an der Mitgliederversammlung einen aktiven Beitrag zum Vereinsleben zu leisten.

Der Vorstand

FES-Anzeige wieder überall vertreten

SEIT vielen Jahren schalten wir gemeinsam mit unseren Freunden vom Kölner Flügelrad Kleinanzeigen in allen wichtigen Eisenbahn-Zeitschriften. Nach anfänglichen Irritationen bei den Verlagen liefen die Anzeigen problemlos und der eine oder andere hat darüber seinen Weg schon zu uns gefunden. Anfängliche Versuche auch bei schwulen Anzeigenblättern brachten dagegen keine Resonanz, weil deren Kontaktanzeigen eine deutlich andere Zielrichtung hatten.

Uns war jedoch bei unserer Werbung mit Kleinanzeigen wichtig, schwule Eisenbahnfreunde anzusprechen, für die Eisenbahn eine bevorzugte Freizeitbeschäftigung ist. Denn mit unseren Vereinen und Gruppen können wir regelmäßigen Treffen und Ausflüge als Gruppenerlebnis bieten, vom jährlichen Funtreffen ganz zu schweigen.

Zudem konnten wir durch das regelmäßige Erscheinen unserer Anzeige verdeutlichen, dass es sich bei unseren Aktivitäten seriöses Angebot für schwule Eisenbahnfreunde handelt.

Leider gab es dennoch hin und wieder Probleme, insbesondere beim „eisenbahn magazin“. Dessen Geschäftsführer verweigerte uns vor einigen Jahren ganz überraschend die Veröffentlichung mit der Begründung, keine „Kontaktanzeigen“ mehr veröffentlichen zu wollen. Auch in einem persönlichen Gespräch konnte er von seiner Auffassung nicht abgebracht werden.

Ein erneuter Versuch nach der Übernahme des „eisenbahn magazin“ durch den GeraMond Verlag scheiterte an dem Argument, dass es sich bei unserer Anzeige nach deren Auffassung um eine kommerzielle Anzeige handeln würde, deren monatlicher Preis für uns nicht akzeptabel war.

Eine völlig neue Situation ergab sich durch die Übernahme der Verlagsgruppe Bahn durch GeraMond. Da erschien, von uns zunächst völlig unbemerkt, die Anzeige plötzlich nicht mehr, weil es die Mitarbeiterin nicht mehr gab, die mich regelmäßig an die Verlängerung der Anzeige erinnerte.

Das wieder in Ordnung zu bringen, war eine ziemlich zähe Angelegenheit und konnte erst mit der Ausgabe 3 diesen Jahres endlich zum Abschluss gebracht werden. Nun aber auch einschließlich des „eisenbahn magazin“ das inzwischen auch den mit der „MIBA“ und dem „Modelleisenbahner“ identischen Anzeigenteil enthält. Gemeinsam mit dem „Eisenbahn Kurier“ sind wir jetzt wieder in der gesamten Breite des Zeitschriften-Spektrums für Eisenbahnfreunde und Modellbahner vertreten.

Bernd

Wir begrüßen ein neues Mitglied

WIR haben wieder Zuwachs bekommen! Wolf-Jürgen aus Erlangen ist dem FES beigetreten. Als meinen langjährigen Freund freue ich mich ganz besonders darüber, dass er bei uns jetzt auch mitmachen will. Das hat übrigens schon getan, indem er die Drohnen-Video-Aufnahmen von unserem Funtreffen in München in hervorragender Weise bearbeitet, geschnitten und mit Musik unterlegt hat.

Daher begrüßen wir Wolf-Jürgen in unseren Reihen und hoffen, dass er mit uns viele gemeinsame Stunden auf Ausflügen oder einem unserer regelmäßigen Treffen verbringen wird.

Ausflug zur Gräfenbergbahn am 21. Mai

DIE Gräfenbergbahn ist eine eingleisige, knapp 28 km lange Nebenbahn, die vom Bahnhof Nürnberg Nordost nach Gräfenberg führt. Gräfenberg ist das südliche Eingangstor zur Fränkischen Schweiz und liegt recht reizvoll in bergigem Gelände mit Höhendifferenzen im Ort von bis zu 50 m. Gräfenberg hat seinen historischen Stadtkern erhalten. Durch eines der drei Stadttore tritt man ein und schon präsentiert sich Gräfenberg in seiner ganzen mittelalterlichen Anmut: schmucke Fachwerkgebäude, das historische Rathaus und die wehrhafte Stadtmauer oder das Bürgerhaus – allesamt mit Mühe und Sorgfalt restauriert – sind Zeugen einer geschichtsträchtigen Vergangenheit und alter fränkischer Kultur. Das Herzstück der Altstadt ist der Marktplatz mit seinen beiden Brunnen.

Das Besondere der Strecke nach Gräfenberg ist der Inselbetrieb des Personenverkehrs. Die Verknüpfung mit den anderen Nürnberger Bahnhöfen erfolgte früher durch die Straßenbahn und heute durch die U-Bahn am U-Bahnhof Nordostbahnhof. Mit dem Bau der Strecke wurde 1904 begonnen und am 1. Februar 1908 wurde sie eröffnet. Zu den besten Zeiten vor dem Krieg verkehrten auf dieser Strecke werktags sieben Personenzugpaare, am Sonntag sogar acht. Die Reisezeit betrug ca. eine Stunde. In der Nachkriegszeit ging es ähnlich weiter, aber auch hier wurde in den 1980er Jahren begonnen, den Verkehr auszudünnen, 1983 gab es nur noch fünf Zugpaare täglich und der Wochenendverkehr wurde mit Bussen abgewickelt. Nach der Anbindung des Nordostbahnhofs durch die U-Bahn wurde beschlossen, die gesamte Strecke der Gräfenbergbahn zu modernisieren. Nach zwei Jahren Bauzeit wurde im Jahr 2000 ein Taktfahrplan eingeführt und ab 2001 wurden Dieseltriebwagen der Baureihe 642 eingesetzt.

Am Samstag, den 21. Mai wollen wir diese auch landschaftlich recht reizvolle Strecke bereisen. Wir treffen uns am Nürnberger Hbf und fahren gemeinsam mit der U-Bahn zum Nordostbahnhof. Mit dem Zug geht es dann weiter nach Gräfenberg, dort schauen wir uns ein wenig um und kehren zur Mittagszeit ein. Danach geht es wieder zurück Richtung Nürnberg. Nach der Ankunft am Nürnberger Nordostbahnhof besuchen wir noch das Domizil der Fränkischen Museumseisenbahn, das sich direkt in der Nähe befindet. In einer Führung über das Betriebsgelände bekommen wir nicht nur einen Überblick über die eigenen Triebfahrzeuge und Wagen, u.a. 52 8195, V 60 11011 und die V 200 001, sondern auch von den Aktivitäten dieses rührigen Vereins.

Danach können wir den Tag mit einem Cafébesuch abschließen.

Der voraussichtliche Ablauf

Wir treffen uns im Nürnberger Hbf in der Mittelhalle an der DB-Information bis 11:00 Uhr.

Abfahrt mit der U-Bahn:	11:06 Uhr
Abfahrt Nbg-Nordost	11:30 Uhr
Ankunft Gräfenberg	12:11 Uhr
Rückfahrt Gräfenberg	15:38 Uhr
Besichtigung FME	16:30 Uhr
(Dauer ca. 1 Stunde)	

Bernd

Funtreffen 2022 in Salzburg

In den letzten beiden Jahren konnte unser allseits beliebtes Funtreffen leider wegen der Corona-Restriktionen nicht stattfinden. Ermutigt durch die relativ positive Entwicklung hat unser Orga-Team ganze Arbeit geleistet und alles vorbereitet, damit wir in diesem Jahr endlich wieder ein Funtreffen durchführen können. In Freilassing haben wir zu günstigen Konditionen ein ganzes Hotel reserviert, das fußläufig in der Nähe des Bahnhofs liegt. Auf diese Weise kommen wir mit der Bahn jeden Tag schnell zu unseren Ausflugszielen in Salzburg und der Umgebung. Das Hotel kann mit der Anmeldung reserviert werden, muss aber dann von jedem Teilnehmer selbst bezahlt werden.

Wer dieses Angebot nutzen möchte sollte sich so schnell wie möglich anmelden.

Die Anmeldefrist ist in diesem Jahr verhältnismäßig kurz, das hat sich aus den verschiedenen Fristen für unsere Buchungen beim Hotel und bei den Veranstaltern ergeben. Unser Programm haben wir ja bereits im letzten Rundschreiben veröffentlicht, so dass es kein Problem sein sollte, die Anmeldung rechtzeitig vorzunehmen.

Im Interesse aller Teilnehmer gehen wir davon aus, dass selbstverständlich jeder, der sich anmeldet mindestens zweimal geimpft ist und erwarten, dass bei allen Unternehmungen die behördlichen Auflagen erfüllt werden können.

Das Programm kann abgerufen werden unter `https://bit.ly/3HW7D3v`.

Wie immer findet Ihr in der Mitte dieser Ausgabe das Anmeldeformular zum Herausnehmen.

Bernd

Anmeldeschluss: 3. April 2022

funtreffen@funtreffen.eu

SSB-Linie U6 bis Flughafen Stuttgart verlängert

Am 11. Dezember 2021 wurde die Verlängerung der U6 von der Haltestelle Schelmenwasen im Stadtteil Fasanenhof bis Flughafen/Messe eröffnet. Die Strecke ist 3 km lang und bedient noch 2 weitere Haltestellen. Der Halt Stadionstraße bedient den nordöstlichen Rand von Echterdingen, heute Stadteil der Gemeinde Leinfelden-Echterdingen. Die Haltestelle Messe West versorgt, wie der Name schon sagt, den westlichen Rand der Messehallen. Nach einem kurzen Tunnel endet die Fahrt in der offenen Haltestelle Flughafen/Messe. Würde die Stadtbahn auf dem rechten Gleis nicht bremsen, würde sie buchstäblich gegen eine Wand fahren. Das zweite Gleis ist etwas rückversetzt. Beide Gleise sind so ausgerichtet, dass wohl 3 Doppelzüge für schnelle Abfahrten bei Messeveranstaltung bereitgestellt werden können.

Die bahneigene Trasse führt zunächst auf die Brücke über die Autobahn. Die Rampe ist so steil wie die Alexanderstraße in Stgt-Mitte, wo die Stadtbahnlinie 15 verkehrt, nämlich 85 Promille. Es sieht aus wie eine Einfahrt zu einer Achterbahn, fehlt nur noch die Kette für das Hochziehen. Auf der Brücke sieht man auf der linken Fensterseite die S21-Baustelle, nach der Brücke die Felder der Filderebene. Die Trasse wurde zur Schonung dieser Felder zur Bündelung eng an die B27 gebaut. So sieht man auf der rechten Fensterseite nur die Straßen. Nach dem Aussteigen an der Endstation und ein paar Schritte in Fahrtrichtung hat man die Auswahl, links in das Messegelände und rechts in den Flughafenbereich mitsamt Bus- und S-Bahn-Station zu gelangen. Auf der linken Seite befindet sich die rundum eingezäunte Baustelle für den S21-Halt Flughafen, den man voraussichtlich 2025 dann in 27 m Tiefe erreichen kann.

Schienenanschluß an den Stuttgarter Flughafen

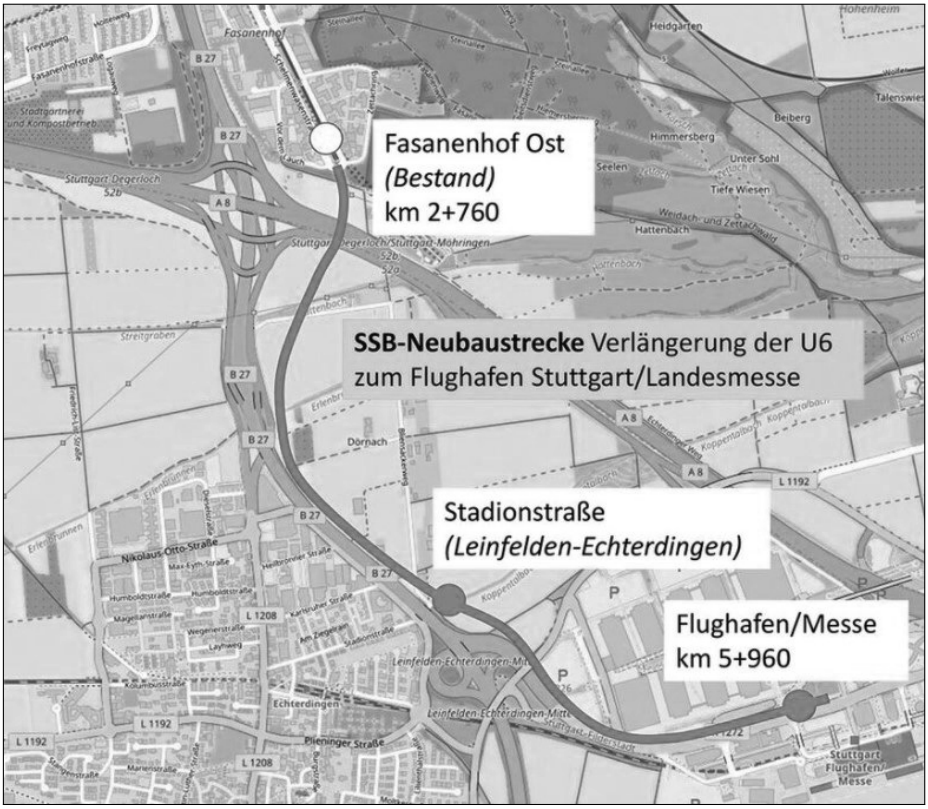
Der Stuttgarter Flughafen besaß zunächst den Namen Flughafen Stuttgart-Echterdingen, nach dem vormals benachbarten eigenständigen Ort Echterdingen. Einen Bahnhof gab es nicht, lediglich ein Industriegleis, welches von der damaligen Eisenbahnstrecke Stgt-Vaihingen - Neuhausen abzweigte. Der nächste Schienenanschluß in der Nähe befand sich in Echterdingen. Hier fuhr zunächst die Filderbahnlinie 32 auf der Strecke Echterdingen–Möhringen–Plieningen–Hohenheim, die dann 1962 durch die aus der Stadt heraus verlängerten Straßenbahnlinie 6 mit GT4-Wagen ersetzt wurde. Heute wird der Nordosten von Echterdingen von der Stadtbahnlinie U6 gestreift und der Flughafen selbst von der U6 und der S-Bahn bedient.

Man hat vom Hauptbahnhof aus nun die Aus-

wahl, mit der S-Bahn oder der U6 zum Flughafen zu gelangen. Die Fahrzeit beträgt 30 bzw. 32 Minuten. Künftig hat man auch die gleiche Wahl, von Stgt-Vaihingen aus mit der U17 oder der S-Bahn den Flughafen zu erreichen. Die Verbindungskurve in Möhringen ist fertiggestellt. Wenn in Vaihingen künftig Regionalzüge der Gäubahn halten, hat man von dort aus eine bequeme und schnelle Umsteigeverbindung in Richtung Flughafen. Für was braucht's den geplanten 10 km langen teuren „Bilgertunnel"? Das Ganze läuft dann auf eine schienenmäßige Überversorgung des Stuttgarter Flughafens hinaus.

Photos: Knud-Axel, Roland

Roland



Alstom-Batteriezug in Baden-Württemberg und Bayern im Testbetrieb

BEREITS im Jahre 1907 begann die preußische Staatsbahn mit ihren Wittfeld-Akkutriebwagen den batterieelektrischen Antrieb auf Nebenstrecken einzusetzen. Von diesem Fahrzeugtyp wurden insgesamt 163 Fahrzeuge in mehreren Varianten in zwei- und dreiteiliger Version gebaut. Noch 1952 war dieser Fahrzeugtyp im Westen Deutschlands auf 9 Netzen der Hauptverkehrsträger.

Diese erfolgreiche Betriebsart wurde auch von der Deutschen Bundesbahn weiterverfolgt und zunächst mit 8 Fahrzeugen der Baureihe ETA 176 ein Neustart begonnen. Die Erfahrung mit dieser Baureihe führten schließlich zu einer Weiterentwicklung in Form des ETA 150, der mit insgesamt 232 Exemplaren bis 1995 im Einsatz war.

Diese Antriebsart hatte sich Eisenbahnalltag wirklich bewährt, unterlag allerdings durch die nötige Infrastruktur (Ladestationen), den langwierigen Ladevorgang und den hohen Wartungsaufwand bei den Batterien im Betriebsalltag gewissen Restriktionen hinsichtlich der Reichweite und Einsatzbereitschaft.

In dieser Hinsicht wiesen Dieseltriebwagen deutliche Vorteile auf und liefen den batteriebetriebenen Fahrzeugen den Rang ab. Die große Verbreitung der Schienenbusse macht dies besonders deutlich.

Umweltschutz durch Vermeidung von Emissionen und Energiewende, aber auch der technische Fortschritt sowohl bei der Leistungselektronik als auch bei der Batterietechnologie ließen batterieelektrische Fahrzeuge wieder in den Focus rücken, insbesondere auch unter dem Aspekt einer wahlweisen Stromversorgung durch den mitgeführten Akku oder die Fahrleitung und der Nachladung gleich vom Fahrdraht, wodurch stationäre Ladestationen nur noch in Ausnahmefällen benötigt werden.

Auf der Innotrans in Berlin wurde im Jahr 2016 vom damaligen Verkehrsminister Dobrindt eine Absichtserklärung zur Innovationsförderung an die Bombardier Transportation und die TU Berlin überreicht, um die Entwicklung eines Batteriezuges für den Einsatz auf nicht- oder teileelektrifizierten Strecken zu fördern. Das Vorhaben im Rahmen der „Förderrichtlinie Elektromobilität“ sollte mit einem Volumen von ca. 4 Mio. Euro unterstützt werden.

Die TU Berlin wurde mit zwei Fachgebieten an diesem Vorhaben beteiligt. Das Fachgebiet „Schienenfahrwege und Bahnbetrieb“ mit Kompetenzen bei der Eisenbahntechnik und Marktkenntnissen im Schienenverkehr, sowie das Fachgebiet „Methoden der Produktentwicklung und Mechatronik“ mit den Erfahrungen aus Forschung und Betrieb von batterieelektrischer Bussen einschließlich der zugehörigen Ladeinfrastruktur. Die Aufgabe der TU Berlin war eine umfassende Anwendungs- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Technologie, auf deren Basis Handlungsempfehlungen für Betreiber und Aufgabenträger im ÖPNV abgeleitet werden können. Die für den Batterietriebzug entwickelten Einsatzszenarien mit Fahrzeit- und Energieverbrauchs-Simulationen sollten im späteren Einsatz validiert werden können. Zusätzlich sollte eine Umweltbilanz erstellt und eine Lebenszykluskosten-Betrachtung durchgeführt werden.

Die Fa. Bombardier beteiligte sich an diesem Verbundprojekt BEMU (battery electric multiple unit) mit einem Elektrotriebzug des Typs Talent 3 (BR 8442), der als Weiterentwicklung des Talent 2 (BR 442) zusätzlich mit Traktionsbatterien ausgestattet werden sollte.

Bei dem geplanten Prototyp sollten die Batterien auf dem Dach montiert werden und damit auf einem nicht elektrifizierten Streckenabschnitt mindestens 40 km überbrückt werden können mit der Zielsetzung, bis zu 100 km batteriebetrieben zu überbrücken. Das Wiederaufladen über die Oberleitung solle binnen weniger Minuten möglich sein. Das Gesamtvolumen des Projekts beläuft sich auf 8 Mio. Euro, davon wird die Hälfte durch Fördermittel abgedeckt.

Ein solcher emissionsfreier Batteriezug sollte einen Wirkungsgrad von rund 90 Prozent haben und zudem zu 90 Prozent recyclebar sein. Die Wirtschaftlichkeit und technische Umsetzung sollten zügig einem Härtetest unterzogen werden, der schon im zweiten Quartal 2019 in einem 12-monatigen Testbetrieb mit Fahrgästen auf den Strecken Amstetten–Ulm und Ulm–Erbach durchgeführt werden sollte.

Liefer- und Zulassungsprobleme des Herstellers bei den bestellten Talent 3, führten schließlich auch beim Batteriezug zu deutlichen Verzögerungen, sodass er erst im Dezember 2021 die Zulassung für Deutschland erhalten hat, wodurch sich der vorgesehene Probebetrieb deutlich verschob. Da Alstom im Zuge der Fusion mit Bombardier die Talent-Plattform an CAF veräußern musste, konnte der bei Bombardier in Mannheim entwickelte Akkuantrieb in die Entwicklung von Alstoms Coradia-Plattform einfließen.

Für dieses Forschungsvorhaben wurde von Bombardier auf den Talent 3 (BR 8442) zurückgegriffen, dessen Vorgänger Talent 2 (BR 442) bereits in größeren Stückzahlen als Drei-, Vier-, und Fünfteiler gebaut wurde und der im Regionalverkehr deutschlandweit im Einsatz ist. Von diesen Fahrzeugen unterscheidet sich das Versuchsfahrzeug durch verstärkte Wagenkästen, um das Energiespeichersystem aufzunehmen. Dies führte zu einem Mehrgewicht von 7 t. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit Rücksicht auf die vorgesehenen Einsatzbedingungen auf 140 km/h reduziert, da die auf Nebenstrecken verkehrenden Dieseltriebwagen sich eher in einem Geschwindigkeitsbereich von 100–120 km/h bewegen. Mit 163 Sitz- und 162 Stehplätzen ist das Platzangebot unverändert geblieben.

Für die vorgesehenen Einsatzbedingungen musste für den Batteriebetrieb mit Systemwechsel eine spezielle Batteriesteuerung entwickelt werden. Der Systemwechsel zwischen Oberleitungs- und Batteriebetrieb erfolgt in ähnlicher Weise wie bei Mehrsystem-Triebfahrzeugen. Er kann sowohl im Stand als auch während der Fahrt durchgeführt werden.

Die Batteriekapazität beträgt bei diesem Versuchszug 300 kWh, wovon 50% im Betriebseinsatz nutzbar sind. Dies entspricht in der Ebene einer Reichweite von 35–40 km. Bei einem Serienfahrzeug sollen aber 100–120 km möglich sein.

Wie bei der rein elektrischen Variante des Talent 3 sind beide Radsätze der äußeren beiden Drehgestelle angetrieben, damit steht im Oberleitungsbetrieb eine Traktionsleistung von 2 MW zur Verfügung. Auf Strecken ohne Oberleitung beträgt die Traktionsleistung etwa 1 MW, dies entspricht der Leistung

von vergleichbaren Dieseltriebwagen. Das Beschleunigungsvermögen im Geschwindigkeitsbereich bis 25 km/h ist mit 1,1 m/sec^2 in beiden Betriebsarten gegeben und damit deutlich höher als bei entsprechenden Dieseltriebwagen, die in der Regel nur den halben Wert schaffen.

Die Aufladung der Traktions-Batterien kann sowohl im Stand als auch im Betrieb innerhalb von nur 15 Minuten erfolgen. Die insgesamt vier 800-V-Batteriesysteme befinden sich auf dem Dach des Mittelwagens und werden von speziellen Heiz- bzw. Kühlsystemen auf Betriebstemperatur gehalten. Das gesamte Batterie-System ist redundant aufgebaut, sodass beim Ausfall von bis zu zwei Systemen der nächste Bahnhof oder eine Ladestelle erreicht werden kann. Ein integriertes Batteriemanagement-System berechnet nicht nur die verbleibende Reichweite, sondern verfügt über auch über ein Energie- und Lademanagement zur Erzielung einer möglichst großen Batterielebensdauer bei gleichzeitiger Minimierung der Netzbelastung beim Ladevorgang.

Für den Ladevorgang auf längeren nicht elektrifizierten Nebenstrecken könnten stationäre Ladeeinrichtungen mit Hilfe des Stromabnehmer des Fahrzeuges eingerichtet werden.

Anlässlich der Digital Rail Convention in Annaberg-Buchholz wurde das Fahrzeug im September 2021 erstmalig der Öffentlichkeit mit Vorführfahrten präsentiert. Am 15.9.2021 startete der Batterietriebzug von Alstom in Chemnitz zu seiner Premierenfahrt. Zunächst unter Fahrdraht bis Flöha und im Batteriebetrieb bis nach Zschopau, um anschließend auf gleichem Weg nach Chemnitz zurückzukehren.

Für den Abstimmungsprozess zwischen Betreiber, Fahrzeughersteller und der TU Berlin wurde ein Probebetrieb vorgesehen, der am Im Februar 2022 begann und zunächst bis Anfang Mai geplant ist. Dabei wurden zwei völlig unterschiedliche Szenarien vorgesehen. Von Montag bis Freitag fährt der Batteriezug auf der voll elektrifizierten Gäubahn zwischen Stuttgart und Horb, hauptsächlich im Verstärkerzugbetrieb. Beim Simulieren der verschiedenen Einsatzfälle steht dort die Oberleitung immer als Rückfallebene zur Verfügung.

Zusätzlich wird der Zug am Wochenende auf der nicht elektrifizierten Strecke Pleinfeld–Gunzenhausen eingesetzt, um unter realen Bedingungen auch den Einsatz auf nicht elektrifizierten Anschlussstrecken zu erproben. In diesem Fall werden die Batterien an den jeweiligen elektrifizierten Endpunkten in der Wendezeit nur im Stand nachgeladen.

Als erste Serien-Batteriezüge von Alstom sollten insgesamt elf entsprechend ausgerüstete „Cordia Continental“ ab 2023 auf der 80 km langen Strecke von Chemnitz nach Leipzig zum Einsatz kommen.

Falls der Alstom-Batteriezug nach der Testphase in Baden-Württemberg und Bayern auch am Wochenende auf der Gäubahn planmäßig eingesetzt werden sollte, werden wir es uns nicht nehmen lassen im Rahmen eines kleinen Ausfluges auch einmal damit zu fahren.

Bilder: Frank (3), Bernd (2)

Bernd

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)

- ***24*.4.2022 – Sonntag**
  Mitgliederversammlung mit Vorstandswahlen
  Die Einladung mit Tagesordnung ist auf Seite 3 zu finden.
  Beginn 15:00 Uhr (bitte pünktlich) in der „Weissenburg“, Weißenburgstraße 28a, Stuttgart
  Info: Bernd – Tel. (09 11) 69 66 38 / E-Mail `bernd@fes-online.de`.
- ***21*.5.2022 – *Samstag***
  Ausflug nach Gräfenberg → Artikel auf Seite 5
  Info: Bernd – Tel. (09 11) 69 66 38 / E-Mail `bernd@fes-online.de`.
- **19.6.2022 – Sonntag**
  Besuch des Karlsruher Stadtbahntunnels. Genauere Informationen gibt es rechtzeitig per Newsletter.

München (in der Regel jeden letzten Freitag im Monat)

Stammtische (abhängig von der Corona-Situation): 29.4. + 27.5. + 24.6.

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. (08 091) 35 36 / E-Mail `ernst@fes-online.de`

Nürnberg (in der Regel jeden zweiten Sonntag im Monat)

Stammtische (abhängig von der Corona-Situation): 10.4. + 8.5. + 12.6.

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. (09 11) 69 66 38 / E-Mail `vorstand@fes-online.de`

Vorschau

50 Jahre Ulmer Eisenbahnfreunde

Eisenbahnfest in und um Amstetten/Württ. am 9. und 10. Juli. Wir werden am **Sonntag, den 10.7.2022** dabei sein. Näheres gibt es im nächsten Rundschreiben.