

IGS -Press

Informationsblatt der
Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V.

8. JAHRGANG

Sonderausgabe 1/2007



IN DIESER SONDERAUSGABE

Messfahrten mit ET 420 001

Seite 2

15 Jahre Flughafen München Linie

Seite 7

Impressum

Seite 12

Die IGS-Press ist ein Informationsblatt der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V., Kronstadter Straße 50, 81677 München.

Internet: www.igsbahn-muenchen.de. eMail: info@igsbahn-muenchen.de

Messfahrten mit ET 420 001



Hallo Leute,

es kommt selten vor, daß ich sprachlos bin, aber Ende letzten Jahres war ich das! Da kam es zu Etwas, an das ich überhaupt nicht gedacht hatte. Eine Messfahrt mit dem ET 420 001!!!

Das erste Mal hörte ich es im Juli 2006, so hinter vorgehaltener Hand! Da mußte ich natürlich etwas nachbohren, und tatsächlich, die Gerüchte wurden immer konkreter. Und als es tatsächlich soweit war, hatten wir ihn vom 11.12.06 bis 19.12.06 auf dem Gelände von DB-Systemtechnik stehen!



Holen durfte ich ihn leider doch nicht, aber bei sämtlichen anderen Fahrten war ich zum Glück eingeteilt!

Für mich ging es gleich am 11.12.06 los mit einer Nachtschicht, fuzzen bis zum Gehnichts!

Am 13.12.06 wurden die Versuchseinrichtungen aufgebaut, dazu mußte der 420er in die Halle

gefahren werden. Er sollte so ab ca. 12.00 Uhr drin sein, schönstes Wetter war, zwei 605er standen auf dem Gelände rum, hatte sonst nicht viel zu tun, also Fuzzomat raus, 420er ein bisschen verfahren, und schon hatte ich wieder hübsche Foddos im Kasten... (gut, daß es die digitalen Foddos gibt, sonst müsstet ihr mich dumm und dappig zahlen....!)



Der Messaufbau:

Was will man eigentlich messen? Wo er doch schon sooooo alt ist und schon lange im Betrieb ist??? Man kann ja mal fragen! Und so nahm ich mit der Messgruppe Kontakt auf und informierte mich darüber: Also, die Messungen sind nicht 420-spezifisch, die hätten auch mit einem x-beliebigen anderen E-Fahrzeug durchgeführt



werden können. Es geht vielmehr darum, eine neue Messtechnik auszuprobieren und mit den alten Ergebnissen zu vergleichen. Dazu wurde an der A-Teil-Stromabnehmer-Dachleitung ein Wandler eingebaut, der aus 15 000 V eine messbare Spannung wandelt. Und diese wurde gemessen und mit der alten verglichen. Wenn man das Dach des Mittelwagens kennt, fällt einem dieses

Gebilde auf dem Dach sofort auf! Gleichzeitig wurden die Magnetfelder gemessen, mit denen die Fahrgäste während des Betriebes konfrontiert sind. Auch neue Technik!

Messfahrten mit ET 420 001



Der Aufbau zog sich bis zum 15.12.06 hin. An diesem Tag war auch der 1. Ausflug geplant..., zum Rangierbahnhof Nord und von dort als Sperrfahrt Richtung Olching bis zum Blocksignal 202 und dann immer pendeln zwischen diesem Signal und dem Einfahrsignal vom Nordbahnhof. Dieses solange, bis ein Güterzug Richtung Olching mußte, also schnell in den Nordbf. rein, Zug vorbeilassen und wieder raus auf die Strecke. Zu diesen Fahrten wurde ein zweiter Tf benötigt, worauf ich unseren Frank bestellte!



Hier wurde so richtig Betrieb wie bei der S-Bahn gemacht, hoch auf 100 km/h und wieder stehenbleiben und auswerten! (Wir hatten eine Ausnahmegenehmigung, so das wir auf diesem besonderen Abschnitt als Sperrfahrt 100 km/h fahren durften, da die Endpunkte alle mit PZB gesichert sind.) Das ging den ganzen Tag lang bis ca. 16 Uhr und anschließend wieder zurück aufs Gelände des FTZ.



Am 18.12.06 ging es auf große Fahrt nach Ulm. Der Zweck dieser Fahrt war der selbe wie bei denen davor, nur diesmal mit 120 km/h. Am Nordring durften wir ja nur 100 km/h fahren! Um 9.30 Uhr meldeten wir uns beim Fdl an und fuhrten auf der Güterbahn bis Olching. Halt erwarten! Da standen wir eine Zeit dumm rum, bis die Strecke wieder frei von schnellfahrenden Zügen war. Schad, dass wir Schmuddelwetter hatten!

Mit mehreren Halten, Überholungen und Fuzzungen kamen wir um 12 Uhr in Ulm an und machten erst mal Mittag. Das Fahrzeug wurde wie erwartet von Fuzzografen umlagert!

Nach der Pause mußte ich noch den Fahrplan holen, natürlich vom Stellwerk, und dann gings wieder zurück Richtung München. Auf der Fahrt nach München haben wir uns überlegt, wo wir am besten Kaffeetrinken gehen können.

Idee von mir, im Bahnpark steht so ein blauer Zug, der freut sich bestimmt, uns bedienen zu dürfen! Gesagt - getan, Jürgen vom blauen Zug (Blue Star) kontaktiert, positive Antwort erhalten, Fdl Augsburg angerufen, auch positive Antwort, und so waren wir um ca. 14.30 Uhr im Bahnpark beim



Nachmittagswohltukaffeetrinken- und futtern! Im Anschluss noch ein kleiner Rundgang auf'm Museumsgelände, da sich die Messmannschaft dafür sehr intresiert zeigte. Anschließend ging die Fahrt weiter Richtung DB Systemtechnik. Dort angekommen, wurde das Messequickment ausgeladen und für die Messmannschaft war somit Feierabend.

Messfahrten mit ET 420 001



Ich aber wusste, dass an der Ingolstädter Str. eine schöne Nachtfuzzstelle ist. So wurde der Fdl gefragt, ob wir dahin dürfen; Natürlich! Und da auch noch ein Zug kam, mussten wir doch tatsächlich bis Milbertshofen rangieren! Sowasaberauch! Nach zwei Stunden war auch für uns der Arbeitstag vorbei.

Am 19.12.06 war der Abbau der ganzen Einrichtung und die Überführung zurück nach St. Einhausen, wobei da auch ein paar Halte ausgenutzt wurden um dieses in Bild zu dokumentieren. Um 18.15 Uhr stellten wir den 420er vor der Halle ab und verabschiedeten uns von ihm.

Das dürfte wohl die absolut letzte Messfahrt mit einem 420er gewesen sein, und wir durften dabeisein! Schööön!!!! Euer Andi Eigl (ae)

Impressionen von den Messfahrten mit ET 420 001



Messfahrten mit ET 420 001



Messfahrten mit ET 420 001



15 Jahre Flughafen S-Bahn München



15 Jahre Flughafenlinie München

Zwanzig Lenze zählte die Münchner S-Bahn, als ihre Erfolgsgeschichte einen neuen Höhepunkt ansteuerte. Das Kapitel der Baureihe 420 als "Munich Airport Line" wurde am frühen Morgen des 17. Mai 1992 aufgeschlagen. An diesem Sonntagmorgen erschallte nicht nur erstmals das Geräusch heulender Triebwerke durch das Erdinger Moos, auch die markanten Fahrgeräusche der Baureihe 420 erklangen nun im regelmäßigen (20 Minuten) Takt über die Feuchtwiesen zwischen Ismaning, Hallbergmoos und dem Ort an dem ehemals die kleine Ortschaft Franzheim stand. Der neue Flughafen "München II", ab diesem Tage schon "Franz Josef Strauß" getauft, ging in Betrieb. (dm)

Die Strecke

Bereits bei den ersten Planungen zum neuen Flughafen im Erdinger Moos stand fest dass dieser auch von der damals neuen S-Bahn bedient werden soll. Eine Verlängerung der damaligen S3 von Ismaning in direkter Linie bis zum Großflughafen bot sich an.

Zeitgleich mit dem Bau des Flughafens begann auch der Neubau der S-Bahn. Ursprünglich war zwischen Ismaning und dem Flughafen kein Haltepunkt vorgesehen. Die Gemeinde Hallbergmoos konnte aber erfolgreich einen Halt in Ihrem Gebiet durchsetzen. Am 07.03.1992 wurde dann die S-Bahn eröffnet. Anfangs bestand für die Besuchertage am Flughafen ein



1991 befand sich der Haltepunkt Hallbergmoos gerade im Bau
Foto: H. Ammon

Pendelverkehr von Ismaning bis zum Flughafenbahnhof. Am 17.05.1992 ging dann die Flughafen S-Bahnlinie S8 Pasing - Flughafen in Vollbetrieb. Ein ganztägiger 20 Minuten Takt von drei Uhr früh bis spätnachts, einem Nachtbereitschaftszug am Flughafen und die blauen Züge der BR 420 zeichnete diese Linie aus. Leider konnte mit der Gemeinde Unterföhring keine rechtzeitige Einigung wegen des Ausbaus



Haltepunkt Besucherpark und Flughafen und 420 001 als S1 zum Ostbahnhof
Foto: F. Fanger

getroffen werden. Erst in den späteren Jahren wurde der Tunnelabschnitt gebaut und ab 21.11.2005 planmässig befahren. Somit hat die S8 nun vier unterirdische Abschnitte: Stammstrecke, Tunnel Unterföhring, Tunnel Ismaning und Flughafentunnel. Der westliche Endpunkt änderte sich allerdings öfter. Anfangs war Pasing der Start und Zielpunkt. Danach kam die Durchbindung nach Nannhofen (Mammendorf) und später nach Geltendorf.

15 Jahre Flughafen S-Bahn München



Die Neufahrner Spange (S1) ergänzt das Angebot über die westlichen Vororte. In Zukunft erfolgt noch eine Durchbindung über die östliche Ausfahrt nach Erding (Erdinger Ringschluss), sowie im westlichen Teil eine Verbindungsspanne nach Pulling. (ah)

Die Fahrzeuge und das Betriebskonzept

Die Baureihe 420 war aber nicht erstmals am 17. Mai am Flughafen im Moos angekommen, sondern schon am 17. März. In den zwei Monaten vor dem offiziellen Start pendelten die Triebzüge bereits unter Ausschluss der Öffentlichkeit zwischen Ismaning und dem künftigen Flughafen. Die Vorbereitungen zur Inbetriebnahme liefen mit Zeitdruck auf Hochtouren. Der Umzug eines ganzen Verkehrsflughafens quasi über Nacht bildete dabei den Höhe- und Endpunkt eines logistischen Meisterstücks.

Alles was im Vorfeld des Stichtags 17. "M"ai bereits am neuen Flughafen installiert und getestet werden konnte, sollte erledigt werden. Dabei war zuletzt der interne Pendeldienst der S-Bahn auf der Neubaustrecke bis Ismaning ein nützlicher Dienst für das am neuen Standort schon tätig gewordene Personal. Die Bundesbahn konnte währenddessen die neuen Anlagen beinahe unter Realbedingungen testen, wobei es sich bei den Triebzügen oftmals noch um "gewöhnliche" ET420 handelte. Bei aller Präzision die bei den Vorbereitungen zum neuen Flughafen vorgenommen wurde, geriet ausgerechnet bei der Bundesbahn der Zeitplan aber aus den Fugen.



Offizielle Präsentation des ersten Flughafen 420ers im Werk Steinhausen.

Foto: H. Ammon

Stichwort "Mehrbedarf" - oder: "da fehlt doch was!"

Die Planungen zu einem neuen Großflughafen waren so alt wie die Münchner S-Bahn. Anfang der 70er Jahre ging man daran einen geeigneten Standort im Großraum München zu finden. Die Suche, die Planungen und die Gerichtsverfahren zogen sich über Jahre hinweg und auch die Bauarbeiten kamen immer wieder ins stocken. Scheinbar lullte dieser sich endlos dahin ziehende Prozess der Flughafenwerdung die Verantwortlichen bei der Deutschen Bundesbahn so stark ein, dass zuletzt die Entwicklungen sie einzuholen drohten. Jedenfalls fehlten zum Stichtag am 17.5. der S-Bahn München die Fahrzeuge, die den Bestand für die neuen Aufgaben verstärken sollten. Angedacht waren 6 zusätzliche Einheiten, die jedoch von der Fahrzeugindustrie nicht mehr rechtzeitig geliefert werden konnten. Die Problematik die sich vor dem Stichtag auftat hatte es in sich gehabt: Der Mehrbedarf musste mit geeigneten Fahrzeugen abgedeckt werden. Dafür kamen aufgrund des Betriebskonzepts seinerzeit ausschließlich Fahrzeuge der Baureihe 420 in Frage. Ein Wendezugbetrieb, z.B. zwischen Flughafen und Ostbahnhof, hätte

15 Jahre Flughafen S-Bahn München



das Konzept der Durchbindung zur Innenstadt platzen lassen und den Fahrplan aus den Angeln gehoben. Die Abgabe von Fahrzeugen der Baureihe 420 aus den anderen Einsatzgebieten kam ebenso kaum in Frage, da auch dort zumeist eher ein Mehrbedarf als ein Fahrzeugüberhang vorherrschte. Die Fahrzeugindustrie hatte die Produktion der 7. Bauserie bereits 1991 mit der Auslieferung von 420 424 an das Bw Plochingen abgeschlossen, so konnten keine Fahrzeuge kurzfristig aus einer laufenden Produktion abgezweigt werden. Der Leidensdruck erhöhte sich nochmals durch die vereinbarten Vorgaben einer besonderen Flotte an Zügen, die auf den Flughafenverkehr spezialisiert sein sollten. Dazu gehörten besondere Anforderungen bei der Innenraumgestaltung, womit der Aufwand nochmals größer wurde.

Verspätung der 7a Bauserie - knappe Punktlandung der 2. Bauserie

Die Bestellung eines der 7. Bauserie nachlaufenden Baugeschäftes von sechs ET420 für den Flughafendienst ging letztendlich zu spät bei den Herstellern ein. Eine kurzfristige Lösung zur Überbrückung des Engpasses musste gefunden werden. Und diese fand sich dann wiederum in den neuwertigen Fahrzeugen der 7. Bauserie in Stuttgart. Diese konnten die geforderten Standards durch ihre moderne Inneneinrichtung erfüllen und waren sofort bei der Münchner S-Bahn einsetzbar. Das die Situation beim Fahrzeugbestand Plochingens zu diesem Zeitpunkt als entspannt bezeichnet werden kann, war ein glücklicher Umstand den München sich dann noch rechtzeitig zu Nutze machen konnte.



420 400 der Stuttgarter S-Bahn als Münchner Flughafenzug in Pasing.
Foto: H. Diersch

So gelangten 420 400, 402, 405, 407 und 408 gerade noch termingerecht zum Einsatz als "Munich Airport Line" nach München. Zu Beginn noch als solche nicht gekennzeichnet, erhielt die Leihfahrzeuge recht bald eine entsprechende Kennzeichnung. Diese sah folgendermaßen aus: Statt die orange-weiß lackierten Fahrzeuge in das helle Flughafenblau zu tauchen, wurden sie mit dem blauen Flughafenlogo (einem großen "M") beklebt. Auch die Schriftzüge "Munich Airport Line" und des etwas holprige "Flughafen

München Linie" wurden in blauer Flughafenfarbe aufgeklebt. Die Schriftzüge und Logos entsprachen in Größe und Position genau denen auf den bereits vorhandenen Flughafenzügen der zweiten Bauserie.

War kurz vor der Inbetriebnahme der Flughafenbahn die Abdeckung des Fehlbestands an Neuzugängen mit den Plochinger 420 noch gelöst geworden, standen noch die Bereitstellungen einiger Einheiten der modernisierten 2. Bauserie aus. Die aus dem eigenen Bestand rekrutierten Einheiten für den Flughafen-Betrieb konnten zwar schon vereinzelt im erneuerten Zustand im Münchner S-Bahn Netz bewundert werden, doch die geplante Stückzahl von 15 Einheiten war Anfang Mai

15 Jahre Flughafen S-Bahn München



noch nicht erreicht. Das AW Nürnberg schickte so z.B. erst am 15.Mai u.a. 420 179 auf die Reise nach München.

Am Morgen des 17.Mai dominierte zwar die Farbe hellblau auf der neuen S8 zwischen Pasing und Flughafen-Terminal, dennoch waren einige Farbtupfer (vornehmlich in orange) auszumachen. Dieser Umstand entging auch nicht den "Großkopferten" der Flughafengesellschaft, was an kritischen Äußerungen ihrer Mitglieder vor der Presse festzumachen war. Die Geschäftsführung der München Flughafen GmbH forderte von der Bundesbahn die Vertragserfüllung nach den vereinbarten Maßgaben.

Es sollte sich zeigen, dass die DB diese nicht zu jeder Zeit erfüllen konnte und zuletzt auch gewillt war diese vertraglichen Vereinbarungen auslaufen zu lassen.

Das Konzept - Der besondere Reiz und die Nachteile

Es muss immer wieder positiv hervorgehoben werden, in welchem Maße das Konzept der "Munich Airport Linie" im Sinne des Kundendienstes stand. Es hatte neben den praktischen Vorteilen für die Flugpassagiere noch einen Mehrwert in der Vermarktung des Flughafens und des Standort Münchens.

Das mit dem neuen Flughafen auch endlich die Anbindung an das leistungsfähige Netz der Münchner S-Bahn verwirklicht werden konnte, war sicherlich ein großer Vorteil. Dagegen zeichnete sich schon recht schnell die weit von der Innenstadt entfernte Lage des Standorts als Nachteil aus. Auch und trotz der S-Bahn!

Eine Fahrzeit von gut und gerne 45 Minuten erhöhen nicht gerade die Attraktivität des Flughafens, von dem damals schon Spötter behaupteten das er nur aus der Luft wirklich gut angebunden sei.

Wenn sich aber schon kurzfristig (mittlerweile langfristig) nichts an dieser Situation verändern ließe, so sollten wenigstens der Komfort und der Service dieses Manko etwas ausbügeln helfen.

Wie solch eine wirksame Maßnahme aussehen konnte, sollte das Innenraumkonzept nach den Entwürfen des Büros Prof. Eberhard Staus unter Beweis stellen. Durch den Wegfall einiger Sitzplätze im Bereich der Kurzkuppelenden und der Umgestaltung der vorhandenen Mehrzweckabteile konnte im Hinblick auf die erwartete höhere Zahl an Gepäck auf der Flughafenlinie besonders Rücksicht genommen werden. Dies erhöhte die Bequemlichkeit des Reisens für Fluggäste und verbesserte dabei den Fahrgastfluss durch die Reduzierung der Gepäckaufbewahrung in den Türbereichen. Ein Mehrwert den man heute auf der Fahrt zum und vom Flughafen oftmals schmerzlich vermisst.



Innenraum von 420 426

Foto: D. Weiß

15 Jahre Flughafen S-Bahn München



Das gilt ebenso für die Gestaltung der Gepäckablagen, die noch diese Bezeichnung verdienten. Desweiteren sorgte ein umfassendes Informationsangebot rund um die Flughafenbahn für ein zusätzliches Plus. So wurde der Fahrgast schon beim Zustieg in München auf die Ankunft am Flughafen durch Lagepläne vorbereitet.



Ein Flughafenzug mit 420 184 an der Spitze erreicht Laim, die damals vorletzte Station der S8 in Richtung Pasing.
Foto: Smlg. G. Hauptmann

Das Konzept zwang jedoch bei einem überschaubaren Wagenpark spezieller Fahrzeuge für diesen Einsatzbereich zu einem Arbeits- und kostenintensiven Betrieb. Die Laufleistungen der Flughafenzüge lag weit über denen der gewöhnlichen Triebzüge im Münchner S-Bahn Netz. Das Betriebsprogramm sah oftmals Langzugeinsätze vor, was die Laufleistungen aller Einheiten weiter erhöhte. Um das Konzept stets mit genügend Fahrzeugen aufrecht zu erhalten, mussten die Kapazitäten im Werk

Steinhausen unter engeren Maßgaben disponiert werden. Einen gewissen Vorrang in der Unterhaltung forderten die dauerhaft beanspruchten Flughafenzüge notgedrungen dem Werkstattpersonal ab. Hinzu kam ein Mehraufwand auch bei der Disposition der Fahrzeuge und bei der Zugzusammenstellung oder Auflösung. Es musste stets darauf penibel geachtet werden, die "Herden" von einander zu trennen. Dennoch konnte nicht immer verhindert werden, dass durch betriebliche Sachzwänge immer wieder ein Nichtflughafenzug auf der S8 erschien. Diesen dann wieder von der Linie zu bekommen, stellte wiederum einen Mehraufwand dar. Nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten war der Betrieb der "Munich Airport Linie" sicherlich eine SpARBremse. Der Mehrwert konnte nur ideeller Natur sein und das positive Image der Flughafenzüge konnte sich nicht in Heller und Pfennig ausrechnen lassen.

1998 - Und schon wieder vorbei

Als es nach fünf Jahren daran ging mit der Flughafengesellschaft auszuloten, in wie weit das Produkt "Airport Line" unter den gegebenen Umständen aufrecht erhalten werden sollte, war recht bald das Ende des Konzeptes in dieser Form abzusehen.

Neben den schon oben genannten Gründen, welche die Kosten erhöhten, kam noch ein neuer Aspekt hinzu. Die Neufahrner Spange sollte ab 1998 die Leistungsfähigkeit der erfolgreich operierenden Flughafenbahn weiter erhöhen. Doch hier war mit der S1 ein Flügelzugkonzept erdacht worden, das in Neufahrn stets Flughafenzüge mit Nichtflughafen-



420 153 war der Eröffnungszug der Neufahrner Spange im November 1998. Foto: G. Hauptmann

15 Jahre Flughafen S-Bahn München



zügen zusammengebracht hätte. Desweiteren wäre ein weiterer Mehrbedarf an speziellen Flughafenzügen entstanden, was für weitere, erhebliche Ausgaben gesorgt hätte. Werkstatt, Dispo und Fahrzeuge wären wohl noch stärker gefordert worden.



Heute wird die Flughafenlinie mit normalen 423ern betrieben.
Als S8 Grafrath erreicht 423 093 am 31.3.07 Hallbergmoos.

Foto: G. Hauptmann

In dieser Hinsicht war es verständlich, dass S-Bahn und Flughafen München sich einvernehmlich von dem "Munich Airport Line" - Konzept trennten. Auch wenn einige Vorteile für die Fahr/Fluggäste dadurch verloren gingen, so verzeichnen die Linien zum Flughafen bis heute stets nur Zuwächse. Diesen Erfolg wird die S-Bahn wohl auch in Zukunft weiter verbuchen dürfen, zumal die Alternativen nicht sehr verlockend erscheinen. Und auf die Ankunft des ersten

Transrapids sollte man sich nicht allzu sehr verlassen. Selbst wenn er kommen sollte, bis dahin wird noch viel Wasser die Isar herunter geflossen sein. Verflossen ist indes schon seit nunmehr 9 Jahren die "Flughafen München Linie". Das gilt jedoch nicht für alle Fahrzeuge.

Noch gibt es ein paar aktive Flughafenzüge der 2. Bauserie, die in NRW zwischen Düsseldorf, Solingen, Wuppertal, Essen und Bottrop eingesetzt werden. Wer genau hinsieht wird sie erkennen. Hinzu kommen noch weitere 6 Einheiten in Stuttgart, die dort nun ihre Dienste in den Reihen der 7. und 8. Bauserie verrichten. Auch hier kann mit ein wenig Augenmerk, die Bauserie 7a an einigen Besonderheiten ausgemacht werden. Was die Inneneinrichtung betrifft, so ist sie heute noch nahezu Original. Erst wenn das ET420Plus Programm anlaufen sollte, werden wohl allmählich die Spuren verwischt werden.

Mit etwas Glück kann man einen Flughafenzug an seinem ureigensten Bestimmungsort antreffen: S7 Flughafen Düsseldorf und S2 Flughafen Stuttgart. Dies könnte auch dem einen oder anderen Fluggast auffallen. Und zwar wenn er merkt, das er sein Gepäck leichter verstauen kann als in jeden anderen Zug. (dm)

IMPRESSUM

Die IGS-Press ist ein Informationsblatt der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V., Kronstadter Straße 50, 81677 München. Internet: www.igsbahn-muenchen.de. eMail: info@igsbahn-muenchen.de. Bankverbindung: Sparda Bank München eG, BLZ 70090500, Kto-Nr. 2473070. Namentlich gekennzeichnete Artikel/Fotos unterliegen dem Urheberrecht und dürfen nur nach vorheriger, schriftlicher Genehmigung, sowie unter Nennung des Namens für andere Medien (print und/oder elektron.) verwendet werden. Kommentare beinhalten die Meinung des Verfassers und nicht der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V.

Redaktion: Andreas Eigl (ae), Harald Ammon (ah), Dirk Mattner (dm), Gerhard Hauptmann (gh). V.i.s.d.P.: Frank Schwabe (fs)

Fotos von den Messfahrten: Andreas Eigl, Frank Schwabe

Änderungen wie Anschrift bei Wohnungswechsel, E-Mail, Telefonnummer oder Bankdaten sind dem Vorstand bitte unverzüglich mitzuteilen!!