



-Press

Informationsblatt der
Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V.

7. JAHRGANG

März/April 2006



IN DIESER AUSGABE

Vereinsnachrichten / Termine
Rund um die S-Bahn
Sonderfahrten mit ET 420 001
Impressum

Seite 2
Seite 3
Seite 7
Seite 8

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



Jahreshauptversammlung

Am Samstag, den 25.02.2006 fand im Lokal "Zum Meisterverein" die Jahreshauptversammlung statt. Auf dieser wurde nach 2 Jahren Amtszeit der Vorstand neu gewählt.

Die Ämter wurden folgendermaßen besetzt:



Der neue Vorstand

Foto: A. Hauptmann

Vorsitzender: Frank Schwabe

Stellv. Vorsitzender: Christian Hirschmann

Schriftführer: Klaus Figur

Schatzmeister: Michael Greger

Stellv. Schatzmeister: Gerhard Hauptmann

Beisitzer Publikationen und Studienfahrten: Stephanie Gottstein

Kassenprüfer: Tino Pooch, Tobias Windmüller, Martin Stocker

Wir wünschen der Vorstandsschaft eine erfolgreiche Amtszeit.

(gh/sg/ws)

Tarifwechsel zum 01.04.2006

Im Auftrag von DB Station und Service führt die IGS-Bahn dieses Jahr zum 01.04. auf den Außenbahnhöfen des Münchner S-Bahn-Netzes den Tausch der Tarifpläne durch. Hierfür werden wieder Freiwillige gesucht, die den Wechsel durchführen. Interessenten melden sich bitte bei Frank Schwabe.

(sg/gh/ws)

Termine:

03.04.2006	Stammtisch ab 17 Uhr im Meisterverein
29.04.2006	Sonderfahrt ET 420 001 "kleine Rundfahrt mit Werksbesichtigung Steinhausen"
08.05.2006	Stammtisch ab 17 Uhr im Meisterverein
13.05.2006	25 Jahre Eisenbahnfreunde Rosenheim e.V. mit IGS-Infozelt
14.05.2006	25 Jahre Eisenbahnfreunde Rosenheim e.V. mit IGS-Infozelt und Sonderfahrt ET 420 001





Die S-Bahn Salzburg

Entwicklung - Streckennetz - Fahrzeug - Zukunft

Die S-Bahn Salzburg wird durch die SLB und die ÖBB betrieben. Die Linien S1 / S11 führen nordwärts entlang der Salzach durch den Flachgau nach Lambrechtshausen und Trimmelkam. Diese Strecken werden bereits seit 16. Mai 1886 betrieben. Sie waren ein Teilstück eines grossen Lokalbahnnetzes das bis nach Bayern reichte. Im Stadtbereich wurden die Tramgleise mitbenutzt. Im Glauben an die autogerechte Stadt wurden die Innenstadtlinien und auch die Südbahn eingestellt. Die Nordstrecke sollte ebenfalls



Salzburg Lokalbahnhof im August 2003
Foto: Harald Amon

stillgelegt werden. Da die Stadt allerdings immer mehr im Verkehr erstickte und die Bevölkerung ein erhöhtes Umweltbewusstsein an den Tag legte, überdachte man die Situation und es entstand dabei der Plan einer Stadt- (U-) Bahn für die Landeshauptstadt. In einem ersten Schritt wurde der Lokalbahnhof in die zweite Tiefebene verlegt. Im Anschluss daran besteht nunmehr die Möglichkeit im Tunnel das Stadtzentrum rund um Mirabell- und Hanuschplatz zu erschließen. Ein moderner Fahrzeugpark, neue Haltepunkte, dichter Takt und die Einbindung in den Salzburger Verkehrsverbund haben die Attraktivität der nun S1 / S11 genannten Verbindung steigen lassen.

Die ÖBB will nun den Landeshauptstädten einen dichten Vororttakt anbieten. Nach der 1962 entstandenen Wiener Schnellbahn, wurde 2003 in Salzburg eine S-Bahn auf den vorhandenen Schienenstrecken eingerichtet. Neubau und Verlegungen von Haltepunkten und Bahnhöfen gehen einher mit dem Ausbau der Streckentrassen. Die Neutrassierung im Bereich des Verschiebebahnhofes Gnigl ist bereits in Betrieb. Das grösste Bauprojekt der ÖBB im Land Salzburg ist allerdings der mehrgleisige Ausbau der Strecke nach Freilassing. Auf diesem Abschnitt entstehen alleine vier neue Zustiegsstellen. Besonders der neue Haltepunkt Taxham wird sich zum Knotenpunkt im Salzburger Westen entwickeln. Gerade zur EM 2008 ist von hier der Fußmarsch zum Stadion nicht mehr weit. Die ÖBB möchte auch den Salzburger Hauptbahnhof umbauen, um einen durchgehenden Verkehr vom Osten (Flachgau) und Süden (Tennengau und Pongau) nach Bayern zu ermöglichen.

Die Durchbindung der S-Bahn nach Berchtesgaden



Salzburg - Gnigl im August 2005
Foto: Harald Ammon

Rund um die S-Bahn



ist hierbei der logischste Schritt. Eine Einbindung in den Citytunnel der S1 ist allerdings erst mit Mehrsystemfahrzeugen möglich.

Zum Einsatz kommen bei der SLB Fahrzeug vom Typ Lokalbahn. Die ÖBB setzten Fahrzeuge der Baureihe 4023 ein. Der 4023 ist eine elektrische Version des Talents.

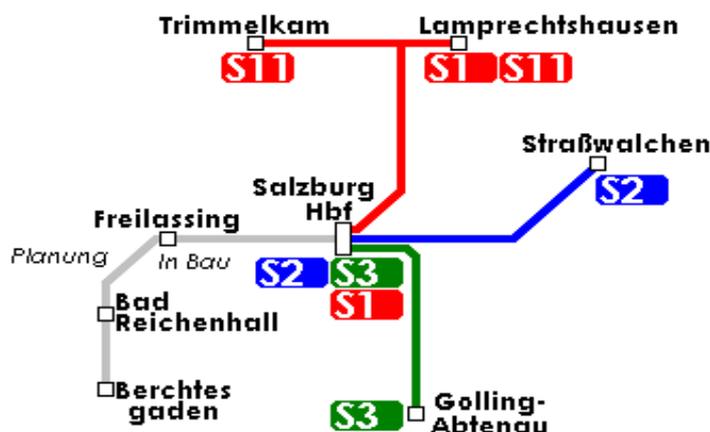
Durch Gründung des Salzburger Verkehrsverbundes ist es nun auch Möglich im Land Salzburg und im angrenzenden Bayern mit einem Fahrschein alle S-Bahnen, O-Busse, Stadtbusse und Regionalbusse zu benutzen.



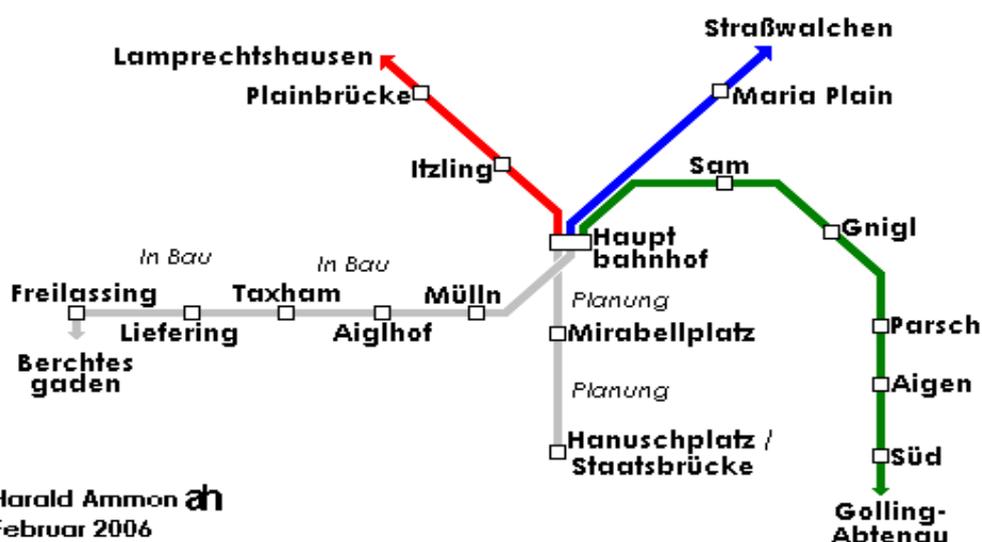
Salzburg Hauptbahnhof im Oktober 2004
Foto: Harald Ammon

(ha)

Netzschema S-Bahn Salzburg 2006



Netzschema S-Bahn Stadtbereich Salzburg





Neue Fahrzeuge für NRW: der ET 422

78 vierteilige Triebzüge der Baureihe 422 hat die Bahn jetzt bei dem Herstellerkonsortium Bombardier und Alstom bestellt.

Die elektrischen Triebzüge der Baureihe 422, die zwischen 2008 und 2012 ausgeliefert werden, sind für den Einsatz im S-Bahnnetz Rhein-Ruhr bestimmt. Ab 2008 werden sie zunächst auf den Strecken S7 (Solingen-Düsseldorf) und S9 (Haltern-Bottrop-Essen-Wuppertal) ältere Fahrzeuge wie z.B. den ET 420 ersetzen.

Bei dem ET 422 handelt es sich um eine Weiterentwicklung des ET 423. Verbessert wurde vor allem der Reisendenkomfort durch ergonomisch optimierte Sitze und eine angenehmere, indirekte Beleuchtung des Fahrgastraumes. Technisch ist das Fahrzeug mit einem komplett neuen Bremssystem sowie Magnetschienenbremse ausgestattet. Wie bereits die Vorgängerbaureihe gehört auch der ET 422 zur neuen Generation elektrischer Triebzüge.

Die Leichtbauweise der Fahrzeuge sowie Bremsenergieerückspeisung und Nutzung der Abwärme zum Heizen machen die Fahrzeuge zum Energiesparer. Die 140 km/h schnellen Züge bieten den Fahrgästen 192 Sitzplätze in geräumigen Mehrzweckabteilen, Klimaanlage, optimierte Schwenkschiebetüren für den raschen Fahrgastwechsel sowie eine Einstiegshilfe für mobilitätseingeschränkte Reisende. Ein visuelles und akustisches Fahrgastinformationssystem mit Notrufsprechstellen in den Einstiegsbereichen sorgen für zusätzlichen Komfort und mehr Sicherheit. Das Gliederzugkonzept ermöglicht es den Fahrgästen, den Zug durchgängig zu begehen.

(DB/gh)



Designstudie des ET422; Zeichnung: Gerhard Hauptmann

Neues S-Bahnwerk in Frankfurt/Main eröffnet

Am 2. März 2006 wurde von Charlott Lutterbeck und Dr. Klaus Vornhusen die neue Werkstatt der Frankfurter S-Bahn im ehemaligen Postbahnhof eröffnet und die ersten sieben S-Bahnen konnten in ihr "neues Zuhause" einfahren.

Auf den ersten Blick könnte in dem ehemaligen Postbahnhof auch eine Sportstätte entstanden sein: Rote und gelbe Bahnen überziehen den sonst grünen Boden der 20.000 Quadratmeter großen, lichten Halle und an der Stirnseite stehen große blaue Gerüste, wie überdimensionale Sportgeräte, die auf ihre Athleten zu warten scheinen. Größer könnte die Veränderung kaum sein, die der ehemalige Frankfurter Postbahnhof erlebt hat. Im November 2004 hatten die Bauarbeiten

Rund um die S-Bahn



begonnen, die dem beim Frankfurter Hauptbahnhof liegenden Gebäude wieder neues Leben einhauchten.

Damals ging in dem verlassenen Postbahnhof „die Post ab“. Die Halle wurde komplett entkernt. Auf 20.000 Quadratmetern Fläche wurden 1.250 Tonnen Stahl verbaut und 13 Kilometer Versorgungsleitungen in 5.400 m Leitungsgraben verlegt.

„Wir haben hier 35 Millionen Euro für den Neubau investiert“, erklärt Charlott Lutterbeck, „über 130 Mitarbeiter werden in der modernen Werkstatt ihren Arbeitsplatz finden“.

Demnächst werden hier Sitze, Türen, Scheiben und die Elektrik der S-Bahnen aus dem gesamten Rhein-Main-Gebiet repariert. 172 Fahrzeuge werden künftig hier regelmäßig gewartet. Auch Achsen und Fahrmotoren können getauscht werden, Bremsen werden überprüft und bei Bedarf werden Flachstellen an Radsätzen beseitigt.

Die S-Bahn-Werkstatt verfügt über neun variabel

nutzbare Hallengleise im vorderen und fünf im hinteren Teil der Halle. Auf sieben Gleisen in der vorderen Halle können einfache Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden, auf einem Gleis sollen mittels einer mobilen Unterflurradsatzdrehmaschine Fahrzeugachsen nachprofiliert werden. Auf den vier hinteren Gleisen wurden Unterflurhebeanlagen installiert, die zum Tausch von Fahrwerken und für alle anderen Arbeiten unter dem Fahrzeug ganze Züge komplett heben können. Ein weiteres Gleis wurde mit einem 75 Meter langen Gleisabschnitt für Fahrzeugvermessung ausgestattet.



Gerade einmal zwei Wochen in Betrieb war 423 392, als er am 27.4.2004 im Werk Griesheim abgelichtet wurde. Foto: G.Hauptmann



Zum Jubiläum „25 Jahre S-Bahn Rhein-Main“ am 31.5.2003 gesellte sich 420 001 zu seinen Kollegen vor der Griesheimer Werkshalle. Foto: G.Hauptmann

2004 hatte die Bahn das Gebäude erworben, um dort die geplante neue S-Bahn-Werkstatt einzurichten. Einschränkungen bei den Instandhaltungskapazitäten im bestehenden Werk Griesheim hatten den Bau einer neuen Werkstatt notwendig gemacht, in der Effizienz und Produktivität der Instandhaltungsarbeiten deutlich höher sind. Der Instandhaltungsbedarf ist in den vergangenen Jahren durch die Erweiterung des S-Bahn-Netzes, insbesondere Inbetriebnahme der Rodgau-Strecke (S1 und S2) und der Riedstrecke nach Goddelau (S7) gestiegen. „Stießen wir in der alten Werkstatt bei der täglichen Instandhaltung von 30 Fahrzeugen bereits an unsere Leistungsgrenze, können wir in unseren neuen täglich mehr als 50 Fahrzeuge instand setzen“, erläutert Hans-Hugo Schnöring, Leiter der S-Bahn Rhein/Main.

Der neue Standort zeichnet sich durch seine unmittelbare Nähe zum Frankfurter Hauptbahnhof aus. Von der Werkstatt aus können die S-Bahnen schneller wieder in den Einsatz gelangen.

(DB/gh)



Sonderfahrten mit ET 420 001

Nach langen Planungen steht nun das Sonderfahrtenprogramm mit dem Museumszug ET 420 001 fest. Die S-Bahn München veranstaltet in Zusammenarbeit mit der Interessengemeinschaft S-Bahn München e.V. von April bis Oktober 2006 einmal im Monat eine Sonderfahrt mit dem ersten Triebzug der Baureihe ET 420 zu attraktiven Zielen in und um München. Alle Sonderfahrten können ab Anfang April über die Homepage der S-Bahn München unter <http://www.s-bahn-muenchen.de/et420001> gebucht werden.

Tour 1: "Kleine Rundfahrt mit Werk Steinhausen"

Die erste Sonderfahrt führt 420 001 am Samstag, den 29. April 2006 rund um München. Abfahrt ist am Ostbahnhof. Die Route führt über Daglfing - Nordring - Laim - Südring - Ostbahnhof zum Werk Steinhausen. Dort haben die Fahrgäste die Möglichkeit, das S-Bahnwerk Steinhausen zu besichtigen. Anschließend geht es wieder zurück zum Ostbahnhof, wo die Fahrt nach etwa 2 1/2 Stunden und 40 km Streckenlänge zu Ende geht.



Fahrpreis pro Person: 8 €

Tour 2: "Kleine Rundfahrt mit Starnberger See"

Am Samstag, den 12. August 2006 startet die Tour 2. Auch bei dieser Fahrt geht es am Ostbahnhof los. Bei dieser Fahrt geht es via Südring und Pasing nach Starnberg. Dort angekommen, geht es per etwa einstündiger Schifffahrt nach Tutzing weiter, wo 420 001 auf seine Fahrgäste wartet. Die Rückfahrt führt sodann über Pasing - Nordring - Daglfing zum Ostbahnhof, der nach etwa 4 Stunden Gesamtfahrzeit und ca. 110 km Reiseweg erreicht wird.



Foto: Bayerische Seenschifffahrt

Fahrpreis pro Person: 16 €

Tour 3: "Kleine Rundfahrt mit Ammersee"

Die kleine Rundfahrt zum Ammersee mit ET 420 001 startet am Samstag, den 1. Juli 2006 sowie nochmals am Samstag, den 9. September 2006. Abfahrt ist wie immer am Ostbahnhof. Unsere Fahrt führt über die Strecke nach Herrsching über Daglfing

Sonderfahrten



Foto: Bayerische Seenschifffahrt

Nordring und Laim Rangierbahnhof. In Herrsching angekommen geht es dort mit einer kleinen Rundfahrt mit dem Schiff auf dem Ammersee weiter, die ungefähr 75 Minuten dauern wird. Im Anschluss geht die Fahrt wieder zurück über den Südring zum Ostbahnhof, der nach etwa 107 km Streckenlänge und 5 stündiger Gesamtfahrtzeit erreicht wird.

Fahrpreis pro Person: 18 €

Tour 4: "Transport und Technik"

An den beiden Samstagen, 3. Juni 2006 und 21. Oktober 2006, geht die Rundfahrt vom Ostbahnhof über Deisenhofen zur Großhesseloher Brücke, die langsam überquert wird, um genügend Fotos machen zu können. Weiter über Solln - Pasing nach Malching bzw. Mammendorf. Hier wird ein Fotohalt eingelegt, um die Züge auf der parallel verlaufenden Schnellfahrstrecke fotografieren zu können. Im Anschluß wird es über Olching zum Rangierbahnhof München Nord gehen, wo sich die Möglichkeit bietet, den



Ablaufbetrieb für ungefähr eine halbe Stunde zu besichtigen. Von dort fahren wir weiter über Feldmoching zum Flughafen München. Am Flughafen wird eine ca. 50 minütige Vorfeldrundfahrt mit dem Bus geboten. Da es sich hierbei um einen Sicherheitsbereich des Flughafens handelt, **bitte**

Ausweise nicht vergessen. Nach Beendigung dieser Busrundfahrt wird 420 001 die Fahrgäste zurück zum Ostbahnhof über Johanneskirchen bringen. Diese Fahrt hat eine Streckenlänge von 151 km und dauert etwa 5 Stunden.

Fahrpreis pro Person: 19 €

(gh)

Alle Preisangaben und Fahrtzeiten ohne Gewähr

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: Wolfgang Schmid(ws), Stephanie Gottstein (sg), Gerhard Hauptmann(gh)
freie Mitarbeiter dieser Ausgabe: Harald Ammon (ha) Quellenangabe: DB-Pressestelle (DB)

V.i.s.d.P.: Frank Schwabe (fs)

Titelbild: Die neugewählten Vorstände bzw. Kassenprüfer der IGS (v.l.n.r.): Tino Pooch, Tobias Windmüller, Gerhard Hauptmann, Klaus Figur, Frank Schwabe, Stephanie Gottstein, Michael Greger und Christian Hirschmann.

Foto: Alexander Hauptmann

Fotos: soweit nicht anders gekennzeichnet: Gerhard Hauptmann