

Fischer Wolfgang

Von: Wolfgang Fischer [wf@wrfm.de]
Gesendet: Mittwoch, 22. April 2009 11:26
An: Fischer Wolfgang
Betreff: [Fwd: Fahrplankonzept für Ostwürttemberg]

Anlagen: knoten_aalen.pdf



knoten_aalen.pdf

----- Ursprüngliche Nachricht -----
Betreff: Fahrplankonzept für Ostwürttemberg
Von: "Wolfgang Fischer" <wf@wrfm.de>
Datum: Mo, 2.02.2009, 16:25
An: schnaitmann@nvbw.de
Cc: starke@nvbw.de

Sehr geehrter Herr Schnaitmann,

ein halbes Jahr lang muss man 2009 auf Teilstrecken zwischen Schorndorf und Aalen den SEV benutzen. Als Folge davon gibt es umfangreiche Fahrplanänderungen auch auf Strecken, welche nicht unmittelbar von den Bauarbeiten betroffen sind, z.B. zwischen Aalen und Crailsheim. So wird vorübergehend die Plankreuzung der zwischen Ulm und Crailsheim verkehrenden Regionalbahnen verlegt von Jagstzell nach Ellwangen. Dadurch gibt es verkürzte Umsteigezeiten in Crailsheim. Als Folge davon wird die Fahrdauer von Ellwangen in Richtung Nürnberg oder Heilbronn immerhin um 12 Minuten verkürzt.

Man kann jetzt die Überlegung anstellen, ob diese Verbesserung nicht zur Dauereinrichtung gemacht werden kann. Das derzeitige Fahrplankonzept für den Raum Ostwürttemberg besteht in der derzeitigen Struktur bereits seit mehr als zehn Jahren. Seither ist viel Geld vor allem in den Ausbau der Brenzbahn gesteckt worden, verbunden mit monatelangem Schienenersatzverkehr. Auch stehen neuere Fahrzeuge bereits im Einsatz (VT 612) bzw. kurz vor der Einführung, z.B. die unter dem Namen Fugger-Express vermarkteten Triebzüge vom Typ Lirex <http://de.wikipedia.org/wiki/Alstom_Coradia_LIREX> , welche auch auf der Riesbahn Donauwörth - Nördlingen - Aalen zum Einsatz kommen sollen. Es ist zu erwarten, dass gegenüber Lokzügen kürzere Fahrzeiten erzielt werden können wegen besserem Beschleunigungsvermögen und Niederflureinstieg, verbunden mit verkürztem Fahrgastwechsel, sowie der angekündigten Durchbindung von Augsburg mit Flügellung in Donauwörth nach Treuchtlingen und Aalen.

Regelmäßige Benutzer der Riesbahn werden durch die langen Standzeiten (11 Minuten in Nördlingen, kurz darauf schon wieder 5 Minuten in Bopfingen) doch ziemlich genervt. Von der Ammerseebahn (Augsburg - Geltendorf - Weilheim /Obb.) heißt es z.B. bei Wikipedia <<http://de.wikipedia.org/wiki/Ammerseebahn>> :

Durch teilweise lange Aufenthalte an den Kreuzungsbahnhöfen und einen alternierenden Takt war die Ammerseebahn in der Vergangenheit eher wenig attraktiv. Dies änderte sich ab dem 14. Dezember 2008 mit einem neuen, strafferen Fahrplankonzept.

Ein strafferes Fahrplankonzept sollte man auch auf der Riesbahn (nach Donauwörth) und auf der Oberen Jagstbahn (nach Crailsheim) einführen. Meine Überlegungen dazu sehen Sie im Dateianhang (knoten_aalen.pdf).

Obere Jagstbahn / Brenzbahn, Strecke Crailsheim - Ulm:
Die stündlichen Regionalbahnen zwischen Ulm und Ellwangen werden um eine halbe Stunde verschoben. Die Kreuzungsbahnhöfe bleiben unverändert.
Zugkreuzungen finden u.a. statt in Aalen zur vollen Stunde und in Heidenheim zur

Minute 30. Zwischen Crailsheim und Ellwangen wird gefahren wie im 2.Quartal 2009, jedoch nur zweistündlich, mit Zugkreuzung in Ellwangen zur vollen geraden Stunde. Von dort weiter als IRE nach Ulm; Aalen wird zur Minute 10, Heidenheim zur Minute 30 erreicht. In Heidenheim wird die Regionalbahn Ellwangen - Ulm überholt, mit Kreuzung und Übergangsmöglichkeit zur entgegenkommenden Regionalbahn am selben Bahnsteig. Ziele im Nahbereich von Heidenheim können durch Rückfahrt schneller erreicht werden, als wenn man auf die nächste Regionalbahn wartet (z.B. Crailsheim - Königsbronn oder Herbrechtingen - Ulm jeweils über Heidenheim). Und von Königsbronn nach Ulm geht es auch schneller, wenn man in Heidenheim von der Regionalbahn zum IRE umsteigen kann.

Remsbahn Aalen - Stuttgart:

Dort lässt sich wenig optimieren. In Aalen Abfahrt der RE-Züge nach Stuttgart zur Minute 13, Ankunft entsprechend zur Minute 47. Durch Triebwageneinsatz (BR 426) wird die Fahrzeit zwischen Aalen und Stuttgart um zwei Minuten reduziert. In Stuttgart erfolgt Durchbindung zur Gäubahn in der bisherigen (oder geringfügig späteren) Fahrplanlage, d.h. Stuttgart ab zur Minute 18 Richtung Horb. Dadurch werden die Fahrzeiten in der Relation Aalen - Horb um 40 Minuten verkürzt. Auch wird der RE nach Tübingen erreicht, der bisher - bei Stundentakt - in Bad Cannstatt knapp verpasst wurde; Zeitersparnis in der Relation Ellwangen - Tübingen: 48 Minuten!

Wochentags (Mo - Fr) wird auf der Remsbahn bereits ein Halbstundentakt angeboten. Im Fahrplanvorschlag verkehrt zumindest einer der beiden Verstärkerzüge (im Zwei-Stunden-Intervall) durch Auslassung von Halten im Abschnitt Schorndorf - Aalen zum IRE beschleunigt und erreicht dadurch in Aalen den IRE um 14:12 nach Ulm.

Riesbahn Donauwörth - Nördlingen - Aalen:

Diese Strecke zeichnet sich aus durch eine sehr betuliche Reisegeschwindigkeit, obwohl es sich um eine elektrifizierte Hauptbahn handelt, die auf weiten Strecken ansehnliche Geschwindigkeiten erlaubt (bis zu 130 km/h). Derzeit vergehen zwischen Ankunft (aus Augsburg) in Donauwörth und der Abfahrt in Bopfingen mehr als eine Stunde, bei 42 km Entfernung! - Vorschlag: Die Zugkreuzung zur geraden Stunde wird verlegt von Bopfingen nach Goldshöfe, d.h. die 62 km (ab Donauwörth) müssten in einer knappen Stunde zurückgelegt werden. Mit geeigneten Fahrzeugen scheint dies realisierbar. Bei dem unter der Woche gefahrenen Stundentakt findet die Zugkreuzung zur Minute 30 in Nördlingen statt, die nächste Zugkreuzung in Goldshöfe (evtl. Reaktivierung von Gleis 1R), im Fahrplanentwurf auf dem zweigleisigen Abschnitt südlich davon. Durch Einrichtung von Bedarfshaltestellen (mit Haltewunschtaaste im Zug) erhöht man die Fahrplanstabilität.

Als Zubringer zum Intercity (Abfahrt zur ungeraden Stunde in Aalen) verkehren die nur wochentags (Mo - Fr) verkehrenden Züge beschleunigt, unter Auslassung von wenig nachgefragten Halten. Der IC nach Nürnberg wird allerdings nicht erreicht. Dazu müsste der RE aus Stuttgart (Aalen an 14:47) anstelle der Regionalbahn aus Ulm (Aalen ab 15:02) nach Ellwangen verlängert werden. Dort würde man, aus Richtung Nördlingen kommend, mit Umsteigen in Goldshöfe den IC in Richtung Nürnberg erreichen. Dies setzt allerdings einen zweigleisigen Ausbau zwischen Goldshöfe und Ellwangen voraus, da der IC aus Nürnberg entgegenkommt.

Knoten Crailsheim:

verkürzte Übergangszeiten von der Nürnberger Strecke zur Oberen Jagstbahn, ansonsten keine Änderungen. Wünschenswert wäre allerdings, wegen Tarifproblemen die Züge der Tauberbahn um eine Stunde zu verschieben. Derzeit gibt es in der Relation Aalen - Lauda in Crailsheim zwischen Nahverkehrszügen eine Übergangszeit von knapp 80 Minuten!

Knoten Goldshöfe:

Zugkreuzung der Züge der Riesbahn zur vollen Stunde. Kurz vorher findet dort der Halt der Regionalbahn von Ellwangen nach Ulm statt, d.h.verkürzte Reisezeit in der Relation Ellwangen - Nördlingen.

Knoten Aalen:

Ankunft RE aus Stuttgart zur Minute 47, weiter nach Ellwangen vor der ungeraden Stunde mit IC nach Nürnberg (wie bisher, zur Minute 57), vor der geraden Stunde mit IRE nach Crailsheim (neu, zur Minute 49), bzw. mit Regionalbahn zur vollen Stunde. In Aalen besteht auch Anschluss zur Regionalbahn nach Donauwörth (- Augsburg), Aalen ab zur Minute 00 bzw. 52, sowie zur Regionalbahn nach Heidenheim. Symmetrisch dazu liegen die Anschlüsse in der Gegenrichtung.

Gleisbelegung in Aalen:

Dort wird es zur vollen ungeraden Stunde ziemlich eng. Das Problem lässt sich lösen, wenn man die auf der Brenz- und zukünftig auch auf der Riesbahn verkehrenden kurzen Züge (Triebwagen) wie z.B. in Ulm an derselben Bahnsteigkante halten lässt, z.B. Gleis 3 Nord und Süd. Der RE aus Stuttgart wendet in Aalen alternierend auf Gleis 2 oder 4. Vom und zum IRE Richtung Crailsheim gibt es knappe Übergänge, 2 Min. am selben Bahnsteig, 3 Minuten bei Bahnsteigwechsel. Der IC Richtung Nürnberg wird von Gleis 2 (dieses ist durch den RE besetzt) nach Gleis 4 verlegt. Dadurch ist dort am selben Bahnsteig ein knapper Übergang von der RB aus Ulm möglich, und bei der Ausfahrt werden die drei entgegenkommenden Züge (aus Ellwangen, Donauwörth und Nürnberg) nicht gekreuzt. Die Züge der Remsbahn aus Stuttgart sowie der Riesbahn aus Donauwörth bleiben bis zur Rückfahrt an demselben Bahnsteig stehen, an dem sie angekommen sind.

Dabei wird vorausgesetzt, dass in Aalen ohne Trassenkonflikte gleichzeitig aus Richtung Goldshöhe nach Gleis 3 eingefahren und aus Gleis 4 in Richtung Goldshöhe ausgefahren werden kann, sowie eine für einen IC ausreichende Bahnsteiglänge an Gleis 4.

Zusätzlicher Aufwand:

Zweistündlich eine zusätzliche Zugleistung (IRE) zwischen Aalen und Ellwangen, ausserdem fallen Stationsgebühren an für die zweistündlichen Halte der Riesbahn in Wasseralfingen und Hofen (b.Aalen). Gegebenenfalls können dafür dort die Halte der Regionalbahn nach Ellwangen entfallen (Umsteigen in Goldshöhe). Ausserdem müssen nach dem Konzept einige Halte an der Riesbahn entfallen, was zu einer Einsparung von Stationsgebühren führt. - Bezogen auf das gesamte Fahrplanangebot der von Aalen ausgehenden Strecken hält sich der zusätzliche Aufwand in bescheidenem Umfang und kann durch rationellere Fahrzeug- und Personaleinsatzpläne, vor allem aber durch die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen gegenfinanziert werden.

Anforderungen an die Infrastruktur:

- 1.) Auf dem Abschnitt Aalen - Goldshöhe ist es erforderlich, dass die Züge dort im Zwei-Minuten-Abstand verkehren können, ggfs. durch Einrichtung von zusätzlichen Blockstellen.
- 2.) Die Zugkreuzungen auf eingleisigen Strecken finden auf Bahnhöfen mit Bahnsteigunterführung statt (Heidenheim, Nördlingen), so dass gleichzeitige Zugeinfahrten möglich sein sollten. In Ellwangen ist der Bahnhof mit einem Mitarbeiter von DB Netz besetzt, welcher bei Zugeinfahrt auf Gleis 1 den höhengleichen Bahnsteigübergang absperrt. Mittelfristig sollte auch in Ellwangen die nicht ganz zeitgemäße http://de.wikipedia.org/wiki/Obere_Jagstbahn#Ausbau Bahnsteigsituation verbessert werden.
- 3.) Auch nach Ausbau der Brenzbahn liegt die IRE-Fahrzeit zwischen Ulm und Heidenheim noch knapp über den ITF-kompatiblen http://de.wikipedia.org/wiki/Taktfahrplan#Integraler_Taktfahrplan_.28ITF.29 30 Minuten (ITF = Integraler Taktfahrplan)

Vorteile des Fahrplangentwurfs:

- 1.) vor allem auf weite Strecken teilweise erhebliche Fahrzeiterparnis; rationeller Personal- und Fahrzeugeinsatz, z.B. von Donauwörth nach Stuttgart: im Fahrplanangebot: ab 14:04, an 16:38; Fahrplanvorschlag: ab 14:01, an 15:53; oder von Ellwangen nach Ulm mit IRE in 59 Minuten, auch am Samstag Abend und Sonntag Morgen, wenn der IC nicht (mehr) fährt, anstelle von 96 Minuten mit RE
- 2.) Stärkung des IC-Verkehrs durch Ausrichtung der Zubringerverkehre auf den IC-Knoten in Aalen
- 3.) in Bayern müssen "lediglich" die opulenten Fahrzeitreserven zugunsten knapperer Fahrzeiten gestrafft werden

Probleme:

Bei jeder Fahrplanänderung gibt es Gewinner und Verlierer:

- 1.) Wie bereits erwähnt können einige Haltepunkte an der Riesbahn nur noch zweistündlich bedient werden. Jagstzell z.B. wird jedoch derzeit auch nicht häufiger bedient.
- 2.) Teilweise gibt es im Nahbereich Verschlechterungen, z.B. zwischen Jagstzell und Schwabsberg, aber dabei dürfte es sich meist um wenig gefragte Relationen handeln. - Bei den in Ellwangen wendenden Regionalbahnen gibt es die Option, diese zu Zeiten des Berufs- und/oder Schülerverkehrs ohne Trassenkonflikte und ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz nach Jagstzell zu verlängern.
- 3.) Um 20 bis 30 Minuten längere Übergangszeiten vom RE zum Fernverkehr in Ulm und Stuttgart (Nullerknoten). Jedoch gibt es wochentags auf der Remsbahn zeitweise einen Halbstundentakt, außerdem zusätzlichen Nahverkehr im Nahbereich von Ulm, so dass dieses Problem relativiert wird. - Ideal wäre ein stündlicher IRE (wochentags)

zwischen Heidenheim und Ulm, was allerdings zusätzliche Zugleistungen erfordert und deshalb im Konzept nicht vorgesehen ist.

4.) Durch die Verschiebung des IRE um eine Stunde passt die Ankunftszeit in Ulm nicht zu den zweistündlichen schnellen Zügen nach Friedrichshafen - Basel und Tuttlingen - Freiburg

5.) Knappe Fahrzeiten und teilweise knappe Umsteigezeiten, mit Problemen für die Fahrplanstabilität. Aber gerade dies wird unter einem "straffen Fahrplankonzept" verstanden.

Da für die allermeisten Benutzer die Vorteile überwiegen, sollte man den vorgeschlagenen Fahrplan als Grundlage für schnellere Zugverbindungen in Ostwürttemberg auf seine Realisierbarkeit überprüfen.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Fischer
Seb.-Merkle-Str.6
73479 Ellwangen
(089) 6912381 (privat)
(089) 6088 3154 (Büro)