

## PRO BAHN -Anmerkungen zur R 62 Pleinfeld - Gunzenhausen - Wassertrüdingen - Nördlingen

28.Okt. 2014

Bei der Sitzung des begleitenden Arbeitskreises zur Reaktivierung des Abschnitts Gunzenhausen - Wassertrüdingen am 23.10.14 wurden gute Fortschritte erzielt. Ein großes Manko ist allerdings, dass zur Inbetriebnahme wahrscheinlich alle drei Verknüpfungsbahnhöfe (Pleinfeld, Gunzenhausen und Nördlingen) nicht barrierefrei sein werden. Die meisten Fahrgäste werden beim Ein-, Aus- oder Umsteigen Treppen steigen müssen.

### 1) Anschlüsse in Pleinfeld

In Pleinfeld weigert sich die DB, wenigstens für Fahrgäste aus Nürnberg/Schwabach/Roth den Anschluss am gleichen Bahnsteig Richtung Gunzenhausen/Wassertrüdingen herzustellen. Das wäre aber die perfekte Form der Barrierefreiheit! Zudem könnte man die Umsteigezeit von 5 auf 3 Minuten verringern und die R62-Umlaufzeit zur Zugkreuzung in Langlau um 2 Minuten entspannen. Dadurch müsste Langlau wahrscheinlich nicht für schnellstmögliche Zugkreuzungen ausgebaut werden.



*Die aktuelle Umsteigesituation in Pleinfeld: Züge von Treuchtlingen nach Nürnberg halten auf Gleis 2 und Züge von Nürnberg nach Treuchtlingen auf Gleis 3 an einem gemeinsamen Bahnsteig.*

*Die kleineren Dieseltriebwagen von und nach Gunzenhausen halten am spartanisch eingerichteten Gleis 4 (im Bild rechts). Gleis 5 gegenüber wird nur selten genutzt.*

**PRO BAHN** schlägt vor, den Bahnsteig zwischen Gleis 4 und 5 zu renovieren. Dann können Züge nach Treuchtlingen auf Gleis 4 halten und Züge von/nach Gunzenhausen auf Gleis 5 am gemeinsamen Bahnsteig. Die Reisenden müssten dann nur noch halb so oft die Unterführung benutzen und die Umsteigezeit könnte wenigstens in einer Richtung auf 3 Minuten verringert werden.

**PRO BAHN** fragt daher, welche Zeitersparnis der Weichenumbau in Pleinfeld für schnelle Einfahrten von Norden nach Gleis 4 brächte und was er kosten würde. Das gleiche gilt für die Ausfahrt von Gleis 4 nach Süden. (Im Jahr 2010 wurde das für den S-Bahn-Ausbau an etlichen Stationen im Großraum Nürnberg so gemacht, um Fahrzeiten zu kürzen.)

Diese Kosten müssen möglichen Einsparungen in Langlau gegenübergestellt werden. Da schnelle Einfahrten in Pleinfeld nach Gleis 4 einige Vorteile brächten, wären nach unserer Auffassung sogar geringfügige Kostenmehrungen vertretbar:

Vorteil 1 wäre nämlich, dass man über 5% mehr Fahrgäste erwarten dürfte. (Umsteigen am gleichen Bahnsteig laut Standardisierter Bewertung 10 bis 20 % weniger Nachfrage, mit Bahnsteigwechsel 30 % weniger Nachfrage. Da man Richtung Nürnberg noch durch die Unterführung müsste, wäre ein Mittelwert zu erwarten.)

Vorteil 2 wäre, dass auch zu überholende Güterzüge am Einfahrsignal nicht auf 40 km/h bremsen müssten und die Strecke dadurch früher „freimachen“.

Vorteil 3 könnte beim „Verspätungsmanagement“ greifen, das die DB fordert: Züge Richtung Treuchtlingen/München könnten mit wenig Zeitverlust durch Gleis 4 geleitet werden. Daher könnten verspätete RB aus Wassertrüdingen/Gunzenhausen nach Gleis 3 fahren, um dort Anschluss am gleichen Bahnsteig zum „Ringzug“ nach Nürnberg auf Gleis 2 zu bieten. Dafür reichen 2 Minuten, was die von der DB angedrohte „Nullwartezeit“ in vielen Fällen vermeidet. Der Triebwagen der R62 könnte während des fast 40-minütigen Aufenthalts in Pleinfeld problemlos von Gleis 3 nach Gleis 5 umsetzen.

## 2) Der Kreuzungsbahnhof Langlau (Technik)

**PRO BAHN** meint, dass durch die unter 1) beschriebenen Änderungen in Pleinfeld für Langlau ein „normaler Kreuzungsbahnhof“ für maximal 2 Millionen Euro genügt, wie es sie in Deutschland in großer Anzahl gibt.

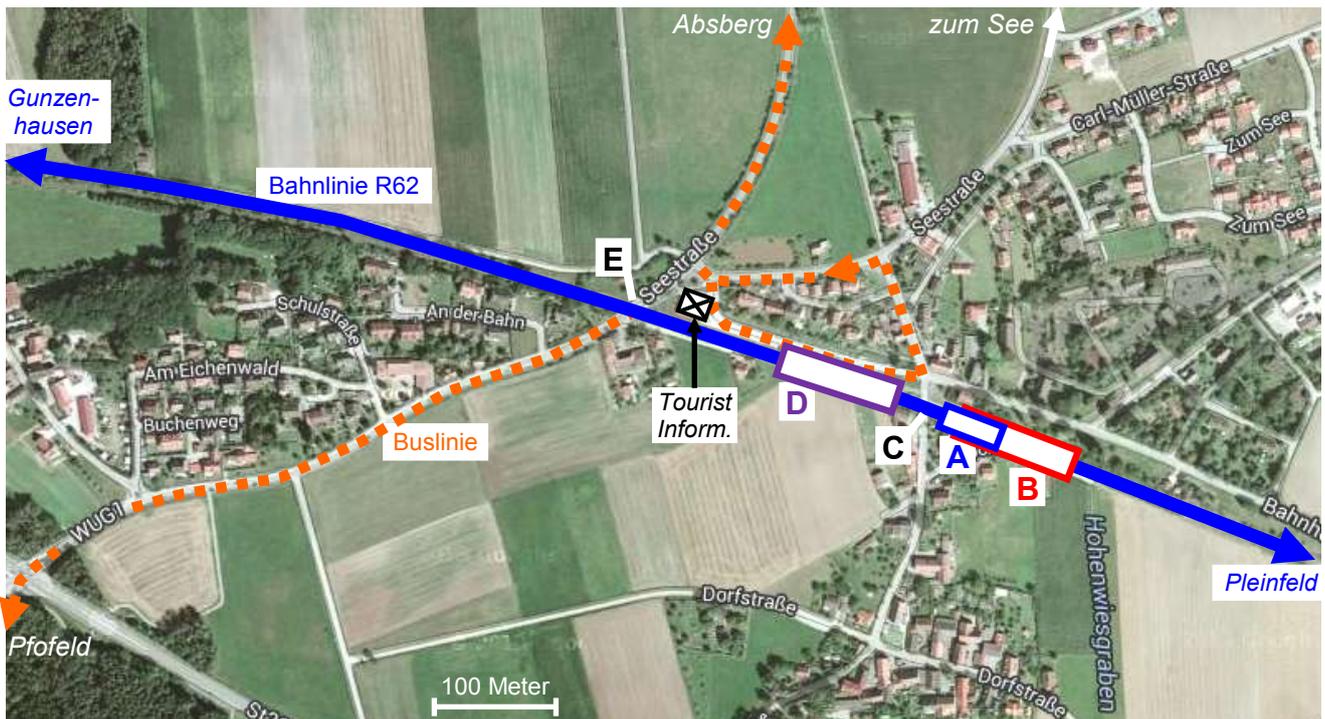
So weit sich die von DB Netz und DB StuS vorgelegten Zahlen dadurch nicht erledigen, bitten wir um Klarstellungen zu folgenden Angaben:

- Wie kommt DB StuS zu dem sehr teuren Preis von 5.000 Euro pro Meter Bahnsteig ohne Gleis und technische Einrichtungen? (Mittelwert 900.000 Euro : 180 Bahnsteigmeter.)
- Plant DB Netz tatsächlich den Rückfall ins letzte Jahrhundert mit vier Stellwerken, die für eine Zugfahrt Pleinfeld - Wassertrüdingen zuständig sind? (Pleinfeld, Zirndorf für Langlau, Gunzenhausen und die Bayernbahn für Wassertrüdingen.) Wie lange soll die 500.000 Euro kostende Fernsteuerung für Langlau aus Zirndorf erfolgen? Unseres Wissens ist schon seit längerem geplant, die mechanische Stellwerkstechnik in Zirndorf samt Fahrdienstleiter um- bzw. abzubauen?
- Wäre es nicht sinnvoller, den Zugleitbetrieb für die Zweigstrecke auszuschreiben, damit \*ein\* Zugleiter Übersicht über das Betriebsgeschehen außerhalb der Bahnhöfe Pleinfeld und Gunzenhausen bekommt? Wahrscheinlich kostet das zusammen weniger als die von der DB veranschlagten 500.000 Euro.

### 3) Der Kreuzungsbahnhof Langlau (Lage)

DB Netz plant, den heute schon ungünstigen Halteplatz in Langlau noch weiter nach Osten zu verlegen und damit die Fußwege zu den meisten Wohngebieten zu verlängern. Einen neuen Halteplatz weiter westlich lehnt DB Netz ab, weil dadurch die Signaltechnik für die Bahnübergänge teurer würde.

**PRO BAHN** meint, dass eine Lage etwa 200 Meter weiter westlich zwischen den Bahnübergängen (Bü) Seestraße und Dorfstraße so viele Vorteile bietet, dass diese Variante vergleichend untersucht werden sollte. Zumal dort schon bis 1997 zwei Gleise lagen und seither keine Gebäude oder ähnliche Hindernisse neu gebaut wurden. Große technische Probleme sind daher nicht zu erwarten.



*A = Realer Halteplatz, B = von DB geplanter neuer Platz, C = Bahnübergang Dorfstraße (km 47,25), D = von PRO BAHN gewünschter neuer Platz, E = Bahnübergang Seestraße (km 47,0).*

- Für fast alle Fahrgäste verkürzt sich der Fußweg um 200 Meter bzw. 0,3 Minuten (bei den üblichen 4 km/h). Auch die Tourist Information ist schneller erreichbar.
- Nördlich der Bahnlinie ist ein 200 Meter langer und 20 Meter breiter Geländestreifen (von der Tourist-Info bis zum Bü Dorfstraße) unbebaut. Teilweise wird er heute schon als Parkplatz genutzt, weitere „Park & Ride“-Plätze und andere nachfragesteigernde Einrichtungen sind möglich.
- Die gleichzeitigen Zuganschlüsse in beide Richtungen machen den Bahnhof Langlau für Busanschlüsse wesentlich attraktiver als heute. Die Busse können entweder direkt am nördlichen Außenbahnsteig oder direkt am Zugang zum Mittelbahnsteig halten.

Auch an dem von **PRO BAHN** vorgeschlagenen Platz sind die von der DB angedachten Außen- oder Mittelbahnsteige möglich. Bei den Außenbahnsteigen verkürzt sich der Fußweg zur Dorfstraße, weil beide Zugänge direkt neben dem Gleis entstehen können.



*Blick nach Westen auf den Triebwagen 642 112 im Bahnhof Langlau am 15.8.07. Rechts das Empfangsgebäude in km 47,3 und im Hintergrund der Bahnübergang Dorfstraße in km 47,25.*



*Blick nach Osten auf den Triebwagen 628 418 in Langlau am 17.10.97. Am linken Bildrand wurde gerade das Empfangsgebäude renoviert, daneben der Bahnübergang Dorfstraße in km 47,25. Das linke Gleis wurde zur Jahrtausendwende abgebaut. PRO BAHN schlägt vor, dieses wieder anzulegen und an dieser Stelle die neuen Bahnsteige zu errichten. (Alle Bilder von Jörg Schäfer)*

#### **4) Zuganschlüsse in Nördlingen**

Wenn die *Hesselbergbahn* nach Nördlingen durchfährt, sollte natürlich auch dort wenigstens in einer Richtung für Anschlüsse am gleichen Bahnsteig gesorgt werden.

Die Voraussetzungen dafür sind gut, z.B. könnten die RB nach Donauwörth am „Hausbahnsteig“ von Gleis 1 halten, die RB nach Aalen auf Gleis 2 und die RB von und nach Pleinfeld auf Gleis 3 am gleichen Bahnsteig gegenüber.