



PRO BAHN-Vorschläge für die R 62 Pleinfeld - Gunzenhausen - Wassertrüdingen - Nördlingen

6. Jan. 2014

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr, Infrastruktur und Technologie (STMWIVT) gab 2011 eine Fahrgastprognose für die Bahnlinie Gunzenhausen - Nördlingen in Auftrag, um abzuschätzen, ob sich die Reaktivierung im Personenverkehr lohnt. Im Sommer 2012 stellte der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) die Ergebnisse vor, nämlich 910 Personen*) für Gunzenhausen - Wassertrüdingen und etwa 800 Personen*) für Wassertrüdingen - Nördlingen. Da beide unter dem vom STMWIVT festgelegten Mindestwert von 1.000 Personen*) liegen, wurde die Reaktivierung nicht weiter verfolgt.

In der Region stieß vor allem auf Kritik, dass für die Verlängerung der in Betrieb befindlichen R 62 Pleinfeld - Gunzenhausen nach Nördlingen weitestgehend ein „status quo“ angenommen wurde. Weder nachhaltige Verbesserungen an der Strecke selbst noch an den Anschlusslinien in Pleinfeld, Gunzenhausen und Nördlingen wurden untersucht. Das VGN-Gutachten nennt lapidar „Widerstände im Netz“ als wesentliche Negativfaktoren, die dazu führen, dass das vorhandene Reisendenpotenzial in der Region nur zu einem geringen Teil für die „Hesselbergbahn“ gewonnen werden könnte.

In der Tat wäre der Fahrplan, den die Firma *mailänder-consult* errechnete, für den Fahrgastverband **PRO BAHN** nicht akzeptabel: In Nördlingen gäbe es beim Umsteigen in der Haupt-Nachfragerichtung Gunzenhausen - Donauwörth Wartezeiten von bis zu 54 Minuten! Und die ebenfalls wichtige Verbindung (Nürnberg -) Pleinfeld - Wassertrüdingen wird mit Standzeiten von 8 bis 14 Minuten in Gunzenhausen belastet.

Die anhaltende Kritik aus der Region veranlasste das STMWIVT zu einer weiteren Potenzialanalyse. Und siehe da: „In den Jahren 2009 bis 2012 entwickelten sich die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen im Einzugsbereich der Strecke positiver als in der Prognose für 2020 bisher angenommen. Aus diesem Grund liegt die Strecke Gunzenhausen - Wassertrüdingen mit 980 Personen*) über dem ursprünglichen Wert. Da das Ergebnis jedoch weiterhin unter dem geforderten Schwellenwert von 1.000 Personen*) liegt, bestellt der Freistaat Bayern keine Zugleistungen. Bei weiterhin positiver Entwicklung der Region ist jedoch zu einem späteren Zeitpunkt eine erneute Überprüfung der Prognosewerte möglich.“

Der VGN untersucht derzeit ergänzend weitere Verbesserungspotenziale. Leider ist zu befürchten, dass die Belange der Reisenden dabei wieder ungenügend berücksichtigt werden. **PRO BAHN** möchte daher auf einige wesentliche Aspekte hinweisen, die mit vergleichsweise geringem Aufwand eine große Nutzenmehrung brächten.

*) Zur leichteren Lesbarkeit wird der offizielle Begriff „Personen-km pro km Betriebslänge“ verkürzt.

Wesentliche „Widerstände im Netz“ sind die Umsteigezwänge in Pleinfeld und Gunzenhausen. Die Deutsche Bahn AG zeigt leider kaum Interesse an „Flügelungen“, bei denen mehrere Triebwagen z.B. von Nürnberg nach Pleinfeld gemeinsam fahren, dort getrennt werden und dann separat Treuchtlingen und Gunzenhausen ansteuern (→ Kapitel 6).

Bei der in Betrieb befindlichen R 62 Pleinfeld - Gunzenhausen werden die Anschlüsse leider nicht einmal am gleichen Bahnsteig angeboten. Die Fahrgäste müssen beim Umsteigen immer Treppen steigen und durch die Unterführung gehen. Bei der R 62-Verlängerung sollte das unbedingt geändert werden – in den Standardisierten Bewertungen werden dadurch 10 bis 20 % mehr Fahrgäste prognostiziert!



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. Obwohl niemand in den Zug umsteigt, der in die Gegenrichtung fährt!

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.

In Gunzenhausen hat jeder planmäßige Zug seinen eigenen Bahnsteig: Züge von und nach Pleinfeld halten am rechten Bahnsteig auf Gleis 1, nach Ansbach am mittleren Bahnsteig auf Gleis 3 und nach Treuchtlingen am linken Bahnsteig auf Gleis 4.

Behindertengerecht ist bislang nur das Gleis 1, zu den beiden anderen Bahnsteigen führen nur Treppen. Einen Aufzug wird man nur zu einem Bahnsteig bauen, und daher wird es über kurz oder lang eine Neuordnung geben. Dabei müssen auch die Belange der verlängerten R 62 berücksichtigt werden, ohne ihr alle Kosten anzulasten (→ Kapitel 2).



***Raten Sie mal:** Welcher Bahnhof verursacht im offiziellen Konzept die höchsten Kosten für die Verlängerung der R 62? Oettingen, wo sich regelmäßig Züge ausweichen sollen und man neue Bahnsteige, Zuwege, Beleuchtung, Wetterschutz und Bahnsteigmöblierung braucht? Nein, der ist mit 426.000 € recht günstig kalkuliert. Den Löwenanteil verschlingt Gunzenhausen, das zwar schon die notwendigen Bahnsteige mit all diesem Zubehör hat. Die Deutsche Bahn AG verlangt aber 600.000 € für den Einbau von 2 Weichen, damit die Züge von Pleinfeld wieder nach Gleis 2 fahren können. Kein Wunder, dass dieser Konzern jedes Jahr stolz einen Gewinn präsentieren kann...*

1) Der Fahrplan R 62 Pleinfeld - Gunzenhausen - Wassertrüd. - Nördlingen

PRO BAHN wünscht sich einen „schlanken“ Fahrplan für die R 62, damit die Züge ohne lange Unterwegsaufenthalte in 65 bis 67 Minuten von Pleinfeld nach Nördlingen kommen. Drei Triebwagen können dann effektiv den Stundentakt auf der Gesamtstrecke bewältigen.

Elementare Voraussetzung dafür ist der „Integrale Taktknoten“ in Nördlingen (→ Kapitel 3). Er gibt dem Fahrplan der R 62 so viel Spielraum, dass mit den drei zusätzlichen Stationen Frickenfelden (1.000 Einwohner plus Gunzenhausener Osten), Unterwurmbach (1.000 Einw.) und Hainsfarth (1.500 Einw.) zusätzliches Potenzial erschlossen werden kann.

8.39 9.14	9.37 10.12	10.39 11.14	11.37 12.12	ab an	Nürnberg Hbf Pleinfeld	an ab	11.20 10.45	12.17 11.41	13.20 12.45	14.17 13.41	
PRO BAHN - Vorschlag								PRO BAHN - Vorschlag			
9.17	10.17	11.17	12.17	ab	km Pleinfeld	an	10.37	11.37	12.37	13.37	
9.21	10.21	11.21	12.21		4,0 Ramsberg	↑	10.32	11.32	12.32	13.32	
26/27	26/27	26/27	26/27	↓	9,0 Langlau	↑	25/28	25/28	25/28	25/28	
9.32	10.32	11.32	12.32	↓	15,0 Frickenfelden	↑	10.20	11.20	12.20	13.20	
9.34	10.34	11.34	12.34	an	16,8 Gunzenhausen	ab	10.18	11.18	12.18	13.18	
8.54	9.54	10.54	11.54	ab	Ansbach	an	10.58	11.58	12.58	13.58	
9.12	10.12	11.12	12.12	an	Gunzenhausen	ab	10.38	11.38	12.38	13.38	
9.36	10.36	11.36	12.36	ab	16,8 Gunzenhausen	an	10.16	11.16	12.16	13.16	
9.40	10.40	11.40	12.40		19,5 Unterwurmbach	↑	10.12	11.12	12.12	13.12	
9.45	10.45	11.45	12.45		24,8 Cronheim	↑	10.07	11.07	12.07	13.07	
9.49	10.49	11.49	12.49		27,8 Unterschwaningen	↑	10.03	11.03	12.03	13.03	
54/59	54/57	54/57	54/57		31,4 Wassertrüdingen		57/58	57/58	57/58	57/58	
10.03	11.03	12.03	13.03		35,5 Auhausen		9.52	10.52	11.52	12.52	
10.09	11.09	12.09	13.09		41,8 Hainsfarth		9.46	10.46	11.46	12.46	
10.12	11.12	12.12	13.12	↓	43,2 Oettingen	↑	9.43	10.43	11.43	12.43	
10.17	11.17	12.17	13.17	↓	48,7 Dürrenzimmern	↑	9.38	10.38	11.38	12.38	
10.24	11.24	12.24	13.24	an	56,2 Nördlingen	ab	9.32	10.32	11.32	12.32	
10.29	11.29	12.29	13.29	ab	Nördlingen	an	9.28	10.28	11.28	12.28	
10.54	11.54	12.54	13.54	an	Donauwörth	ab	9.03	10.03	11.03	12.03	
10.32	11.32	12.32	13.32	ab	Nördlingen	an	9.24	10.24	11.24	12.24	
11.16	12.16	13.16	14.16	an	Aalen	ab	8.40	9.40	10.40	11.40	

Die Anschlusszeiten in Pleinfeld und Gunzenhausen wurden unverändert aus dem VGN-Fahrplan 2014 übernommen.

Die Begegnungen der Züge in Wassertrüdingen sind ideal für Busanschlüsse in die Region.

Der DB-Fahrplan zwischen Nördlingen und Donauwörth muss angepasst werden.

Grün hervorgehoben sind die 3 zusätzlichen Stationen und blau hervorgehoben die Zugkreuzungen. Aus Platzgründen stehen dabei nur die Minutenzahlen, 24 / 27 bedeutet z.B., dass die RB zur Minute 24 ankommt und zur Minute 27 abfährt. Die Stundenzzeit ergibt sich aus den Fahrzeiten darüber und darunter.

- Sehr gut klappt bei diesem **PRO BAHN** - Vorschlag der wichtige Anschluss in Pleinfeld von Nürnberg nach Gunzenhausen, Wassertrüdingen und Nördlingen. Die Reisezeiten sind attraktiv und lassen erwarten, dass viele Fahrgäste über weite Strecken vom PKW in den Zug umsteigen. (Von Nürnberg nach Nördlingen sind es immerhin rund 100 km!)
- Der Anschluss von Weißenburg nach Gunzenhausen wäre mit den Zeiten des aktuellen VGN-Fahrplans schlecht. Allerdings sind ab 2016 Verbesserungen versprochen, da der neue „Ringzug West“ montags bis freitags ganztägig im Halbstundentakt zwischen Nürnberg, Pleinfeld und Treuchtlingen fahren wird. Der Halbstundentakt am Wochenende wurde nur als Option ausgeschrieben – diese müsste spätestens bei der Verlängerung der R 62 nach Nördlingen eingelöst werden, um auch samstags und sonntags gute Anschlüsse anzubieten.
- In Gunzenhausen sind die Anschlüsse von Pleinfeld nach Ansbach (mit 4 Minuten Übergangszeit) besser als die wichtigere Verbindung von Ansbach nach Wassertrüdingen und Nördlingen (mit

22 bzw. 24 Minuten Übergangszeit). Die Fahrplanzwänge der R8 in Würzburg, Ansbach und Treuchtlingen lassen für die stündlichen Regionalbahnen leider keine anderen Zeitlagen zu.

Wesentliche Verbesserungen können nur zusätzliche Züge bringen. **PRO BAHN** fordert schon seit zehn Jahren eine *Inter-Regio-* oder *Regional-Express-Linie* Würzburg - Ansbach - Augsburg für bessere Verbindungen nach Schwaben und Westfranken. Mit den Fahrzeiten des einzigen vergleichbaren Zugpaars im aktuellen Fahrplan ergäben sich in Gunzenhausen sehr attraktive Anschlüsse:

<i>IC 2083 von Hamburg</i>		<i>IC 2082 v. Berchtesg.</i>	
Würzburg Hbf	11.22	Treuchtlingen	12.48
Steinach	11.56	→ Anschluss	13.16
Ansbach	12.17	von Nördlingen	
Gunzenhausen	12.32	Gunzenhausen	12.32
→ Anschluss	12.36	Ansbach	12.17
nach Nördlingen		Steinach	11.56
Treuchtlingen	12.48	Würzburg Hbf	11.22
<i>nach Berchtesgaden</i>		<i>nach Hamburg</i>	

- In Nördlingen gäbe es beim **PRO BAHN** - Vorschlag einen „Integralen Taktknoten“, dessen wesentliches Merkmal kurze Umsteigezeiten in alle Richtungen sind. Das bezieht sich nicht nur auf Züge, sondern auch ergänzende Buslinien: Ein Bus, der zur Minute 35 am bahnhofsvorplatz abfährt, kann nämlich Anschlussreisende von den Zügen aus Aalen, Gunzenhausen und Nördlingen aufnehmen.

2) Kreuzungsbahnhöfe für die eingleisigen Bahnlínien

Die Bahnlínien Pleinfeld - Gunzenhausen - Nördlingen und (Aalen -) Goldshöfe - Nördlingen - Donauwörth sind eingleisig und die Züge benutzen in beiden Fahrtrichtungen dasselbe Gleis. Unterwegs weichen sie sich in Bahnhöfen aus, was „Zugkreuzung“ genannt wird.

Zwischen Goldshöfe und Donauwörth haben die Bahnhöfe Lauchheim, Bopfingen, Nördlingen, Möttingen, Harburg und Wörnitzstein mindestens zwei Gleise, so dass sich dort Züge kreuzen können. Planmäßig ist das im Jahresfahrplan 2014 tagsüber in Bopfingen und Möttingen der Fall, bei Verspätungen werden die Zugkreuzungen in einen Nachbarbahnhof verschoben.

Zwischen Pleinfeld und Nördlingen hatten Langláu, Gunzenhausen, Cronheim, Wassertrüdingen, Auhausen und Oettingen mindestens zwei Gleise. Planmäßige Zugkreuzungen gab es bis 1985 (als Gunzenhausen - Nördlingen stillgelegt wurde) noch in Wassertrüdingen und Oettingen. Dort liegen die Ausweichgleise heute noch, allerdings sind sie signaltechnisch nicht mehr so gesichert, dass sie von Personenzügen problemlos benutzt werden können. In den anderen Bahnhöfen wurden die Ausweichgleise meist mitsamt der schmalen Bahnsteige abgebaut.

Die Firma *mailänder-consult* plant Zugkreuzungen in Gunzenhausen, Wassertrüdingen und Oettingen. Die Ausbaurkosten schätzt sie auf 600.000, 216.000 und 400.000 Euro. Erstaunlich dabei ist, dass Gunzenhausen als einziger Bahnhof mit regelmäßigem Zugverkehr am meisten kosten soll, obwohl er nur zwei zusätzliche Weichen braucht. Er ist aber auch der einzige Bahnhof in Verantwortung der „Netz AG“, einer Tochter der Deutschen Bahn AG. Und diese muss sich häufig den Vorwurf gefallen lassen, dass sie sehr teuer plant und baut.

Beim Fahrplanentwurf von **PRO BAHN** gibt es Zugkreuzungen in Wassertrüdingen und Langláu. Der Umbau von Wassertrüdingen entspricht den Annahmen von *mailänder-consult* für 216.000 Euro. In Langláu ist das Planum für das Ausweichgleis noch vorhanden, es sollte daher nicht aufwändiger werden als in Oettingen (400.000 Euro). Allerdings ist in Langláu DB Netz der Bauherr, was eine Verdoppelung befürchten lässt.



Links: Blick nach Süden auf Wassertrüdingen am 6.6.10. Das Werk der Firma Schwarzkopf fertigt täglich einen Güterzug ab. In der Mitte die beiden Streckengleise, die auch von Personenzügen genutzt werden. Und rechts das Empfangsgebäude, das die Stadt 2012 kaufte.

Unten: Langlau am 15.8.07. Links ein Dieseltriebwagen als RB von Gunzenhausen nach Pleinfeld und rechts das freie Planum des abgebauten Ausweichgleises.



Der auf Seite 2 beschriebene Einbau einer Weichenverbindung in Gunzenhausen wäre zwar wünschenswert, um den Fahrgästen beim Umsteigen kurze Fußwege zu bieten. Er ist für die R 62 aber keine 600.000 Euro wert. **PRO BAHN** schlägt daher als Alternative vor, dass die R 62 auf dem Weg nach Pleinfeld und halbstündlich versetzt auf dem Weg nach Nördlingen auf Gleis 1 hält. Als Trost für den weiteren Fußweg zu den Zügen der R 8 brauchen die Fahrgäste dann Richtung Stadt und zu den Bussen am Bahnhofsvorplatz keine Treppen steigen.

Vielleicht kommt man dennoch (z.B. beim behindertengerechten Einbau von Aufzügen) zu dem Schluss kommen, dass die Gleise effektiver belegt werden sollten. Dann müssen die Kosten aber besser kalkuliert und im wesentlichen der R8 angelastet werden, die bislang zwei Mittelbahnsteige für nur einen Personenzug pro Stunde und Richtung benötigt.

3) Der Fahrplan der DB-Strecke 995 Aalen - Nördlingen - Donauwörth

Auf der „Riesbahn“ (DB-Strecke 995) verkehren tagsüber Regionalbahnen (RB) im Stundentakt zwischen den „Integralen Taktknoten“ in Aalen (Minute 30) und Donauwörth (Minute 00). Fahrplantechnisch wäre eine Fahrzeit von rund 80 Minuten ideal – da die RB die 68,6 km aber in 65 Minuten schaffen, müssen sie eine Viertelstunde „verbummeln“. Bei der Fahrt nach Osten kommen sie „zu früh“ in Donauwörth an, was für die umsteigenden Fahrgäste lange Wartezeiten zur Folge hat. Bei der Fahrt nach Westen gibt es lange Aufenthalte in Nördlingen (13 Minuten) und Bopfingen (5 Minuten).

So lange keine anderen Anschlüsse darunter leiden, kann man mit dieser Lösung leben. Immerhin gibt es viele Zeitpuffer, um Verspätungen anderer Züge in Aalen und Donauwörth zu kompensieren. Mit der R 62 käme allerdings ein wesentlicher Faktor hinzu, der (bei guten Anschlüssen in Nördlingen) der „Riesbahn“ viele neue Fahrgäste zuführt. Da das mit dem aktuellen Fahrplan nicht funktioniert, muss er angepasst werden. Die folgende Tabelle zeigt die Minimallösung, die sich auf den bayerischen Abschnitt beschränkt und daher von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft allein verantwortet werden kann.

Ein „Integraler Taktknoten“ in Nördlingen zur Minute 30 wird erreicht, wenn die RB in beiden Richtungen dort 15 Minuten warten. Nach Westen gibt es keine Eile, so dass sogar der neue Haltepunkt Baldingen eingerichtet werden könnte. Von ihm profitieren nicht nur die fast 2.000 Einwohner des gleichnamigen Stadtteils, sondern auch Nördlingens nördliche Innenstadt. Nach Osten wird es hingegen schwierig, (zu allen Tageszeiten) alle fünf Zwischenstationen zu bedienen und auch alle Anschlüsse in Donauwörth zu erreichen.

Am leichtesten geht das, wenn (wie im Fahrplan dargestellt) Ebermergen und Wörnitzstein nur noch abwechselnd bedient werden. Bessere Lösungen werden in Kapitel 4 skizziert und mögliche Fahrplananpassungen zwischen Aalen und Nördlingen in Kapitel 5.

9.22 10.05 10.25	10.22 11.05 11.25	11.22 12.05 12.25		9.22 10.05 10.25	10.22 11.05 11.25	11.22 12.05 12.25	ab ab an	Stuttgart Hbf Schwäb.Gmünd Aalen	an an ab	11.37 10.53 10.35	12.37 11.53 11.35	13.37 12.53 12.35		11.37 10.53 10.35	12.37 11.53 11.35	13.37 12.53 12.35
realer Fahrplan Mo-Fr tagsüber				PRO BAHN Vorschlag			Fahrplanauszug			realer Fahrplan Mo-Fr tagsüber				PRO BAHN Vorschlag		
10.35	11.35	12.35		10.35	11.35	12.35	ab	0,0 Aalen	an	10.26	11.26	12.26		10.26	11.26	12.26
10.38	11.38	12.38		10.38	11.38	12.38		2,0 Wasseralfingen		10.23	11.23	12.23		10.23	11.23	12.23
10.42	11.42	12.42		10.42	11.42	12.42		6,7 Goldshöfe		10.19	11.19	12.19		10.19	11.19	12.19
10.46	11.46	12.46		10.46	11.46	12.46		11,7 Westhausen		10.15	11.15	12.15		10.15	11.15	12.15
10.50	11.50	12.50		10.50	11.50	12.50		16,0 Lauchheim		10.11	11.11	12.11		10.11	11.11	12.11
10.57	11.57	12.57		10.57	11.57	12.57		23,7 Aufhausen (Württ)		10.04	11.04	12.04		10.04	11.04	12.04
00/01	00/01	00/01		00/01	00/01	00/01		27,0 Bopfingen		56/01	56/01	56/01		56/01	56/01	56/01
11.05	12.05	13.05		11.05	12.05	13.05		31,4 Trochtelfingen		9.52	10.52	11.52		9.52	10.52	11.52
11.08	12.08	13.08		11.08	12.08	13.08		34,3 Pflaumloch		9.49	10.49	11.49		9.49	10.49	11.49
				11.11	12.11	13.11		37,3 Baldingen [neu]						9.46	10.46	11.46
11.13	12.13	13.13		11.14	12.14	13.14	an	39,3 Nördlingen	ab	9.44	10.44	11.44		9.43	10.43	11.43
11.14	12.14	13.14		11.29	12.29	13.29	ab	48,2 Möttingen	an	9.31	10.31	11.31		9.28	10.28	11.28
21/24	21/24	21/24		11.35	12.35	13.35		52,5 Hoppingen		23/24	23/24	23/24		9.21	10.21	11.21
11.28	12.28	13.28		11.39	12.39	13.39		57,7 Harburg (Schwab)		9.19	10.19	11.19		9.17	10.17	11.17
11.33	12.33	13.33		11.44	12.44	13.44		60,3 Ebermergen		9.15	10.15	11.15		9.12	10.12	11.12
11.36	12.36	13.36		11.47		13.47		63,2 Wörnitzstein		9.12	10.12	11.12			10.09	
11.39	12.39	13.39			12.49			68,6 Donauwörth	an	9.09	10.09	11.09		9.07		11.07
11.44	12.44	13.44		11.54	12.54	13.54	an		ab	9.04	10.04	11.04		9.03	10.03	11.03
11.58	12.58	13.58		11.58	12.58	13.58	ab	Donauwörth	an	8.54	9.59	10.56		8.54	9.59	10.56
12.29	13.29	14.32		12.29	13.29	14.32	an	Augsburg Hbf	ab	8.28	9.23	10.28		8.28	9.23	10.28
11.58	12.49	13.58		11.58	13.00	13.58	ab	Donauwörth	an	8.54	9.56	10.54		8.54	9.56	10.54
12.20	13.08	14.20		12.20	13.20	14.20	an	Treuchtlingen	ab	8.34	9.35	10.34		8.34	9.35	10.34

4) Detailbetrachtung zur DB-Strecke 995 Nördlingen - Donauwörth

PRO BAHN wünscht, dass RB die „Integralen Taktknoten“ in Nördlingen (Minute 30) und Donauwörth (Minute 00) verbinden. Da sich die RE Nürnberg - Augsburg und Augsburg - Nürnberg in Donauwörth nicht exakt zur Minute 58 begegnen, muss die „Riesbahn“ schon zur Minute 54 ankommen und kann frühestens zur Minute 03 abfahren. Daraus ergibt sich eine maximale Reisezeit von 25 Minuten auf der eingleisigen Strecke nach Nördlingen, wo sich die Züge ausweichen müssen.

Obwohl die elektrischen Triebwagen der Baureihe 440 gut beschleunigen ist es fraglich, ob sie (zu allen Tageszeiten) alle 5 Zwischenstationen in befriedigender Qualität bedienen können: Wenn die Fahrzeitreserven zu knapp bemessen sind, drohen sich Verspätungen aufzuschaukeln, was letztlich zu verpassten Anschlüssen führt. Nach PRO BAHN-Berechnungen fehlt etwa 1 Minute für die üblichen 7% Fahrzeitreserve. Das entspricht dem Zeitaufwand für eine Haltestelle, weshalb der Fahrplanvorschlag in Punkt 2 nur abwechselnde Halte für Ebermergen (800 Einwohner) und Wörnitzstein (800 Einwohner) enthält.

Um auch für diese beiden Orte den wünschenswerten Stundentakt zu erreichen sieht **PRO BAHN** folgende alternative Möglichkeiten:

- Ziel eines „Integralen Taktfahrplans“ muss es sein, dass die RE Nürnberg - Augsburg und Augsburg - Nürnberg in Donauwörth gleichzeitig von Minute 58 bis Minute 00 halten. Die „Riesbahn“ müsste dann erst zur Minute 55 ankommen und könnte schon zur Minute 02 abfahren, was eine zusätzliche Station erlaubt.
- Außerhalb des Berufsverkehrs ist zu beobachten, dass in Hoppingen, Ebermergen und Wörnitzstein bei einzelnen Zügen überhaupt keine Fahrgäste ein- und aussteigen. Wenn man diese Stationen als „Bedarfshalte“ kennzeichnet, muss der Zug nur das Tempo drosseln und kann ggf. ohne anzuhalt weiterfahren. Wahrscheinlich wäre das bei mindestens einem der drei Bedarfshalte so und die „magische Minute“ gewonnen.



Der südliche Weichenbereich in Nördlingen am 14.6.09: Das rechte Gleis muss neu gebaut werden, damit zwei Züge gleichzeitig fahren können.

- In Nördlingen liegen östlich der Bahnsteige über 1 km weit zwei oder mehr Gleise nebeneinander. Sie sind aber wegen der Lage der Signale und Weichen nur zum Teil nutzbar. Man kann sie zu einem „Begegnungsabschnitt“ ausbauen, in dem sich die Züge während der Fahrt ausweichen. Der lange Aufenthalt in Nördlingen ließe sich dann zugunsten eines zusätzlichen Stopps um 1 Minute verkürzen.
- Im Berufsverkehr pendeln heute schon zusätzliche Züge zwischen Donauwörth und Nördlingen. Diese sind nicht an die „Integralen Taktknoten“ gebunden, können daher länger als 25 Minuten brauchen und überall halten. Die „normalen RB“ von Aalen nach Donauwörth können dann in Ebermergen und Wörnitzstein durchfahren, um die längeren Aufenthalte zu kompensieren, die sich im Berufsverkehr durch großen Fahrgastandrang an den anderen Stationen ergeben.

5) Detailbetrachtung zur DB-Strecke 995 Aalen - Nördlingen

PRO BAHN wünscht, dass RB die RB sich zur Minute 30 in Nördlingen zu einem „Integralen Taktknoten“ treffen. Die viertelstündige Wartezeit in beiden Richtungen erscheint als „notwendiges Übel“ akzeptabel, weil dort viele Fahrgäste ein- aus- oder umsteigen.

Im Tagesverlauf ergeben sich Möglichkeiten, die Wartezeiten der Nachfrage entsprechend zu verschieben und dadurch für viele Fahrgäste die Reisezeiten zu verkürzen.

- Vormittags wollen viele Fahrgäste zur Arbeit oder für Besorgungen „in die Großstadt“. Wenn die RB nach Donauwörth 15 Minuten in Bopfingen wartet, verkürzen sich die Reisezeiten von Bopfingen, Trochtelfingen und Pflaumloch nach Donauwörth, Augsburg und München entsprechend.
- Nachmittags wollen viele Fahrgäste von der Arbeit oder von Besorgungen zurück nach Hause. Wenn die RB nach Aalen nur 2 statt 16 Minuten in Nördlingen wartet, verkürzen sich die Reisezeiten für Pflaumloch, Trochtelfingen und Bopfingen entsprechend:

PRO BAHN Vor-schlag von 1.			Anpassung vormittags			Fahrplanauszug			PRO BAHN Vor-schlag von 1.			Anpassung nachmittags		
8.35	9.35	10.35	8.35	9.35	10.35	ab 0,0	Aalen	an	15.26	16.26	17.26	15.26	16.26	17.26
00/01	00/01	00/01	00/14	00/14	00/14	27,0	Bopfingen	↑	56/01	56/01	56/01	43/01	43/01	43/01
9.05	10.05	11.05	9.18	10.18	11.18	31,4	Trochtelfingen	↑	14.52	15.52	16.52	14.39	15.39	16.39
9.08	10.08	11.08	9.21	10.21	11.21	34,3	Pflaumloch	↑	14.49	15.49	16.49	14.36	15.36	16.36
			9.24	10.24	11.24	37,3	Baldingen	↑				14.33	15.33	16.33
9.13	10.13	11.13	9.27	10.27	11.27	an	Nördlingen	ab	14.44	15.44	16.44	14.30	15.30	16.30
9.29	10.29	11.29	9.29	10.29	11.29	ab	Nördlingen	an	14.28	15.28	16.28	14.28	15.28	16.28
9.35	10.35	11.35	9.35	10.35	11.35	48,2	Möttingen	↑	14.21	15.21	16.21	14.21	15.21	16.21
9.39	10.39	11.39	9.39	10.39	11.39	52,5	Hoppingen	↑	14.17	15.17	16.17	14.17	15.17	16.17
9.44	10.44	11.44	9.44	10.44	11.44	57,7	Harburg (Schwab)	↑	14.12	15.12	16.12	14.12	15.12	16.12
9.47		11.47	9.47		11.47	60,3	Ebermergen	↑	14.09		16.09	14.09		16.09
	10.49			10.49		63,2	Wörnitzstein	↑		15.07			15.07	
9.54	10.54	11.54	9.54	10.54	11.54	an	Donauwörth	ab	14.03	15.03	16.03	14.03	15.03	16.03

Von vielen Menschen im Einzugsbereich der „Riesbahn“ werden die Eilzüge vermisst, die früher mit wenigen Zwischenstopps Aalen und Donauwörth in weniger als einer Stunde verbanden.

Das neue Fahrplangerüst böte gute Voraussetzungen, diese Tradition wenigstens mit einzelnen RE wiederzubeleben, die in Aalen IC-Anschluss nach Stuttgart hätten:

12.22 13.05 13.25	13.22 14.05 14.25	14.07 14.40 14.55	14.22 15.05 15.25	ab Stuttgart Hbf ab Schwäb.Gmünd an Aalen	an an ab	11.37 10.53 10.35	11.53 11.18 11.03	12.37 11.53 11.35	13.37 12.53 12.35
"zusätzlicher RE"						"zusätzlicher RE"			
13.35	14.35	15.00	15.35	ab Aalen	an	10.26	10.58	11.26	12.26
13.38	14.38		15.38	Wasseralfingen	↑	10.23		11.23	12.23
13.42	14.42		15.42	Goldshöfe		10.19		11.19	12.19
13.46	14.46		15.46	Westhausen		10.15		11.15	12.15
13.50	14.50	15.10	15.50	Lauchheim		10.11	10.47	11.11	12.11
13.57	14.57		15.57	Aufhausen (Württ)		10.04		11.04	12.04
00/01	00/01	15.18	00/01	Bopfingen		56/01	10.39	56/01	56/01
14.05	15.05		16.05	Trochtelfingen		9.52		10.52	11.52
14.08	15.08		16.08	Pflaumloch		9.49		10.49	11.49
14.13	15.13	15.27	16.13	Nördlingen	ab	9.44	10.30	10.44	11.44
14.29	an	15.29	16.29	ab	an	9.28	10.28	ab	11.28
14.49			16.49	Wormsstein		9.07			11.07
14.54		15.54	16.54	an Donauwörth	ab	9.03	10.03		11.03

6) „Flügelungen“ in Pleinfeld und Nördlingen

Das fahrplanmäßige Aufteilen eines Zuges in zwei Teile, die auf verschiedenen Strecken weiterfahren, wird als „Flügeln“ bezeichnet. Hauptvorteile sind eine bessere Auslastung des Fahrzeugmaterials und weniger Umsteigezwänge für die Fahrgäste. Im Großraum Nürnberg wird vor allem im „Nordostkorridor“ Richtung Hof und Bayreuth geflügelt.

Bei der R 62 bieten sich Flügelungen vor allem in Pleinfeld an, weil kaum Jemand dort sein Ziel hat und fast 100 % der Fahrgäste in der R6 umsteigen. Deren Auslastung nimmt wiederum mit der Entfernung nach Nürnberg kontinuierlich ab: Wenn bei der Abfahrt in Nürnberg noch alle Plätze besetzt sind, wird in Pleinfeld meist schon ein Drittel davon frei. Der RE fährt aber mit unveränderter Länge weiter über Treuchtlingen nach Augsburg. Durch das Abhängen des hinteren Zugteils in Pleinfeld spart man daher Fahrzeugmaterial und Energie. Wenn der abgehängte Zugteil über Gunzenhausen nach Nördlingen weiterfährt, können die Fahrgäste darin sitzen bleiben und müssen nicht umsteigen.

In Nördlingen erscheint das Flügeln nicht so wichtig: Die große Kreisstadt ist für mehr Fahrgäste Ausgangspunkt oder Ziel ihrer Reise, und die Züge von Donauwörth nach Aalen sind nicht so ungleichmäßig ausgelastet wie auf der R6.

An beiden Endpunkten besteht das Problem, dass die Hauptstrecken elektrifiziert sind, die R 62 zwischen Pleinfeld und Nördlingen aber nicht. Daher können keine baugleichen Triebwagen eingesetzt werden. Es gibt zwar Fahrzeugtypen (wie zum Beispiel den „AGC“ von Bombardier) mit alternativem elektrischen Antrieb und Dieselmotor – regelmäßige Flügelungen werden damit aber noch nicht durchgeführt. Da die Deutsche Bahn ohnehin wenig Interesse am Flügeln zeigt, ist nicht zu erwarten, dass sie dies für die R 62 forciert.

Andererseits könnte genau darin die Chance der R 62 bestehen: Ähnliche Problemlagen gibt es häufig in Deutschland, und ein namhafter Hersteller von Schienenfahrzeugen in Erlangen könnte Interesse an einer Referenzstrecke zeigen. (Aus ähnlichem Interesse wurde die Nürnberger U-Bahn-Linie 2 in der fahrerlosen Variante erbaut.) Wichtig für die R 62 ist nur, dass ihr die Mehrkosten eines innovativen Systems nicht angelastet werden.

Jörg Schäfer schoss alle Fotos. Weitere Aufnahmen von den Strecken „KBS 912 Pleinfeld - Gunzenhausen“ und „ex-KBS 883 Gunzenhausen - Nördlingen“ gibt es im Internet bei www.bahnbilder.de.