

Fahrplanwechsel am 15.12.2019 im Bereich des Mittleren Schwarzwalds

von Frank-D. Paßlick, Biberach/Baden

Seit 21 Jahren hat der Ortenaukreis seine "eigene" Eisenbahn

Unter dem Markenzeichen OSB fahren die Regio-Shuttle der SWEG (seit dem 01.01.2018 *Südwestdeutschen Landesverkehrsgesellschaft AG*) bereits seit dem 24. Mai 1998 sehr erfolgreich auf den Schienen durch die Ortenau, dem größten Flächenkreis in Baden-Württemberg. Fünf Jahre nach der Geburtsstunde der Ortenau-S-Bahn waren nicht nur nahezu alle Bahnstrecken im Landkreis erobert, seit dem 15. Juni 2003 ist auch der lang ersehnte Schritt über die Landesgrenze in die Europastadt Strasbourg gelungen. Und am 12.12.2004 übernimmt die SWEG den SPNV im oberen Kinzigtal von DB Regio. Seither fahren die OSB-Triebwagen nach Schiltach, und damit durch einen Ausläufer des Landkreises Rottweil, und von dort weiter bis nach Freudenstadt in den gleichnamigen Landkreis.

Nur geringe Fahrplanänderungen in den letzten 15 Jahren

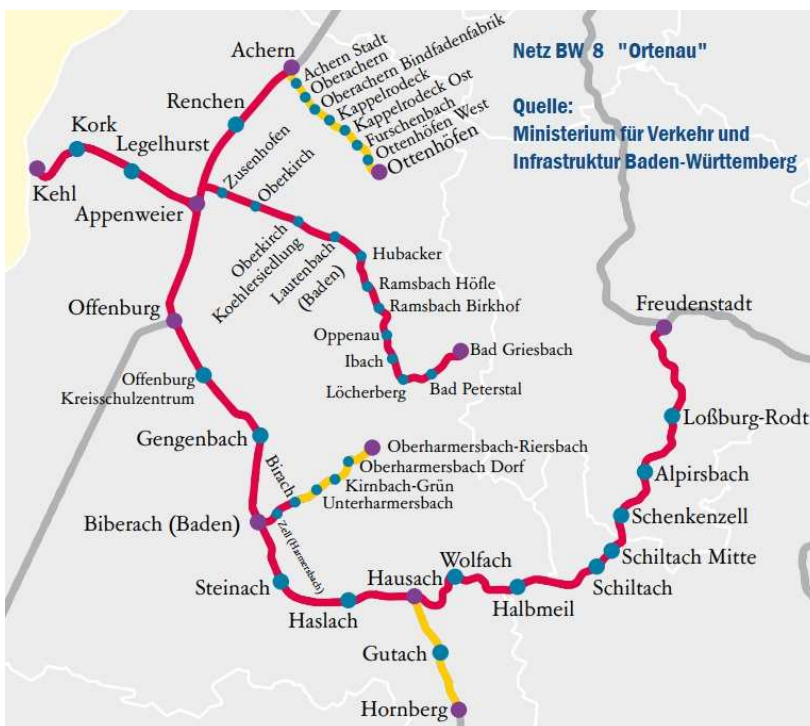
Wie auch auf den kurzen Stichstrecken der SWEG im Acher- und Harmersbachtal, wird die OSB immer wieder für ihre Pünktlichkeit gelobt. Zuverlässigkeit und ein stabiler Fahrplan über viele Jahre bindet Fahrgäste. Kritik gibt es allenfalls für die "sehr gute Auslastung" mancher Züge, in denen die Personen auf den Stehplätzen oft mehr Tuchfühlung als gewünscht "genießen" können.

Das System Eisenbahn ist nur attraktiv bei guter Vernetzung

An den Verknüpfungspunkten im Streckennetz muss es sinnvolle Übergänge in Züge anderer Linien geben. Beispielhaft sei hier Freudenstadt Hbf als Mittelpunkt des so genannten Freudenstädter Sterns beschrieben. Ein Strahl des Sterns ist das Kinzigtal über Hausach nach Offenburg und weiter ins Renchtal (Netz BW 8, http://www.schiene-regional.de/fs_str21-osb-kreisverkehr.htm). ein zweiter Strahl ist die Linie durch das Murgtal hinunter nach Rastatt und Karlsruhe (Netz BW 7a/b), und schließlich, als dritter Strahl, die alte Gäubahn von Freudenstadt über Hochdorf nach Eutingen im Gäu und weiter über Stuttgart bis Crailsheim (Netz BW 3b "Gäu-Murr").

Den Fahrgast interessiert die Anschlusssicherheit, wie steht es damit?

Kurios ist der Zwei-Minuten-Übergang in Freudenstadt. Ja - dort man kann nicht nur innerhalb von zwei Minuten zwischen zwei Linien umsteigen, dies ist auch noch einer der verlässlichsten Übergänge im ganzen Land. Der Zug von Hochdorf fährt ein, die Türen öffnen sich, fünf Schritte über den schmalen Bahnsteig und hinein in die OSB-Triebwagen. Ab geht's. - **Aber nur bis zum 14. Dezember!**



Warum wird der Fahrplan geändert?

Die Bahnstrecke zwischen Eutingen im Gäu und Freudenstadt war im zweiten Halbjahr 2019 wochenlang gesperrt. In dieser Zeit wurden, neben den Erneuerungen von Oberbau und Gleisen, zwei Haltepunkte, Eutingen Nord und Dornstetten-Aach, neu gebaut, sowie der bestehende Haltepunkt Dornstetten verlegt – durchaus sinnvolle Maßnahmen. Diese haben allerdings erhebliche Auswirkungen auf die Fahrpläne bis weit in den Ortenaukreis hinein. Dies wurde aber offensichtlich bei der Planung nicht bedacht

Quelle MVI BW 2018

Kleine Ursache – große Wirkung?

Die oben genannten Züge des Gäu-Murr-Netzes haben ab Freudenstadt noch einen weiten Weg vor sich. In Eutingen (Gäu) dürfen sie gerade mal eine Minute später als bisher eintreffen. In Gegenrichtung ist der Fahrplan ebenso eng. Die Fahrzeit verlängert sich aber, wegen der zusätzlichen Halte an den neuen Bahnsteigen, um vier Minuten. Ohne Fahrplanänderungen im Kinzigtal sehen die Umsteigenden in Freudenstadt nur noch die Schlusslichter der Anschlusszüge – und das in beide Richtungen.

Und warum wartet die OSB nicht drei, vier Minuten lang in Freudenstadt?

An beiden "Enden" ihrer langen Fahrt zwischen Freudenstadt und Bad Griesbach im Renchtal liegen eingleisige Strecken mit jeweils nur zwei Kreuzungspunkten für Gegenzüge. Im oberen Kinzigtal sind dies Alpirsbach und Schiltach. Wartet die OSB in Freudenstadt drei oder vier Minuten, erreicht der Gegenzug den Freudenstädter Stern ebenfalls um drei bis vier Minuten später – der Anschlusszug ist dann weg! Es bleibt damit nur als Lösung, die Kreuzung nach Schiltach zu verlegen (Minute 25 bis 30, in beide Richtungen um 2 min versetzt). Es gäbe natürlich auch noch eine andere Lösung: Ausbau einer Zweispurinsel an fahrplantechnisch geeigneter Stelle, wo sich die beiden gegenläufigen Züge fahrend begegnen könnten. Als Beispiel kann auf die Murgtalbahn zwischen Kuppenheim und Gaggenau verwiesen werden. Aber solche Überlegungen sind im Augenblick nicht hilfreich, da ihre Umsetzung, abgesehen von hohen Kosten, im schwierigen Gelände sehr lang dauern würde.

Wie sehen denn die Folgen für den Reisenden aus?

Eine allgemeine Aussage kann dazu gibt es nicht, denn es sind eine große Vielzahl von Relationen zu betrachten. Allein in Offenburg gibt es 146 Übergangs-Relationen. Nehmen wir mal als Beispiel die Fahrt an einem Werktag **von Dornstetten** (dem "Auslöser" der Fahrplanänderungen) **nach Kehl** und vergleichen die Fahrpläne 2019 und 2020 miteinander. Das Fahrplanjahr 2020 beginnt am 15.12.2019 und endet am 12.12.2020, ein "kleiner" Fahrplanwechsel findet am 14.06.2020 statt.

Fahrplan		2019		2020	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Dornstetten	ab	10:35	ab	10:34	Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH
Freudenstadt Hbf	an	10:41	an	10:43	Übergang 2019: 2 min / 2020: 17 min
Freudenstadt Hbf	ab	10:43	ab	11:00	Südwestdeutsche Landesverkehrs AG
Alpirsbach	an	10:59	an	11:16	Unterwegshalt
Steinach (Baden)	ab	11:36	ab	11:56	Unterwegshalt
Offenburg	an	11:55	an	12:14	Übergang 2019: 40 min / 2020: 21 min
Offenburg	ab	12:35	ab	12:35	Südwestdeutsche Landesverkehrs AG
Kehl	an	12:53	an	12:53	Fahrzeit 2019: 2h18 / 2020: 2h19

Aus der Tabelle kann herausgelesen werden, dass es für die Relation Dornstetten – Kehl praktische keine Änderung der Gesamtfahrzeit gibt. Werden aber Teilstrecken betrachtet, z. B. Dornstetten – Loßburg, so verlängert sich die Reisezeit auf der relativ kurzen Distanz um 15 min durch den längeren Übergang in Freudenstadt Hbf. Zwischen Loßburg und dem Industriegebiet in Dornstetten gibt es ein gut ausgebautes Straßennetz. Trotzdem war die stündliche Bahnverbindung mit einer Gesamtfahrzeit von 14 min in beide Richtungen attraktiv – besonders im Winter (Höhenlage ca. 700m üNN). Aber die Fahrzeitverlängerung auf 29 (RE) / 31 (S8) Minuten ist für Pendler auf dieser kurzen Distanz nicht mehr sinnvoll. Dies gilt natürlich auch für alle andern Abfahrtsorte im oberen Kinzigtal, Alpirsbach, Schenkenzell usw. Je näher man in Richtung Hausach kommt, wird die Anzahl betroffener Fahrgäste bezüglich der Veränderung im Knoten Offenburg zunehmen.

Begleiten wir aber zunächst noch einmal den Bahnfahrenden von Dornstetten nach Kehl. Dessen Reisezeit verändert sich nur minimal, denn der ursprüngliche Übergang von 40 Minuten in Offenburg verkürzt sich auf 21 Minuten. Auch der Zustiegende in Steinach freut sich, denn seine Fahrdauer nach Kehl verkürzt sich um 20 Minuten!

Und zurück geht es natürlich ebenso?

Rückfahrt von Kehl nach Dornstetten

Nein, Die Rückfahrt nach Dornstetten zeigt ein vollständig anderes Bild. Im "alten" Fahrplan 2019 sind die Übergangszeiten in Offenburg (12 min) und Freudenstadt (2) sehr günstig, die Gesamtreisezeit beträgt nur 111 min.

Fahrplan		2019		2020	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Kehl	ab	15:33:	ab	15:33	Südwestdeutsche Landesverkehrs-AG
Offenburg	an	15:52	an	15:52	Übergang 2019: 12 min / 2020: 51 min
Offenburg	ab	16:04	ab	16:41	Südwestdeutsche Landesverkehrs AG
Steinach (Baden)	an	16:22	an	17:00	Unterwegshalt
Alpirsbach	ab	17:00	ab	17:40	Unterwegshalt
Freudenstadt Hbf	an	17:16	an	17:56	Übergang 2019: 2 min / 2020: 17 min
Freudenstadt Hbf	ab	17:18	ab	18:13	Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH
Dornstetten	an	17:24	an	18:23	Fahrzeit 2019: 1h51 / 2020: 2h50

Im Fahrplan 2020 fallen dagegen in Offenburg 51 min Aufenthalt und in Freudenstadt Hbf nochmals 17 min an. Die Gesamtreisezeit summiert sich auf 2 Stunden 50 min. Sinnvolle Taktfahrpläne haben in der Regel mindestens stündlich nahezu gleiche Reisezeiten in beide Richtungen. Hier verlängert sich die Fahrt um 59 min – falls man nicht einen der wenigen Zwischentaktzüge zwischen Kehl und Offenburg nutzen kann (29 statt 59 min).

Für Fahrgäste, die nicht ins obere Kinzigtal fahren möchten, gibt es ein schnelles Angebot bis Hausach. Die Rückfahrt von Kehl nach Steinach (Baden) hat im Plan 2020 einen 7-min-Übergang in Offenburg und damit eine gute Verbindung, obwohl die Fahrt in der Schwarzwaldbahn zunächst am Ziel vorbeiführt:

Kehl	ab 15:33	Südwestdeutsche Landesverkehrs AG
Offenburg	an 15:52	Umsteigezeit 7 Min.
Offenburg	ab 15:59	RE Richtung: Konstanz (Schwarzwaldbahn)
Haslach	an 16:15	Umsteigezeit 7 Min. (zurück nach Steinach)
Haslach	ab 16:22	Südwestdeutsche Landesverkehrs AG
Steinach (Baden)	an 16:25	Fahrtdauer 52 min.

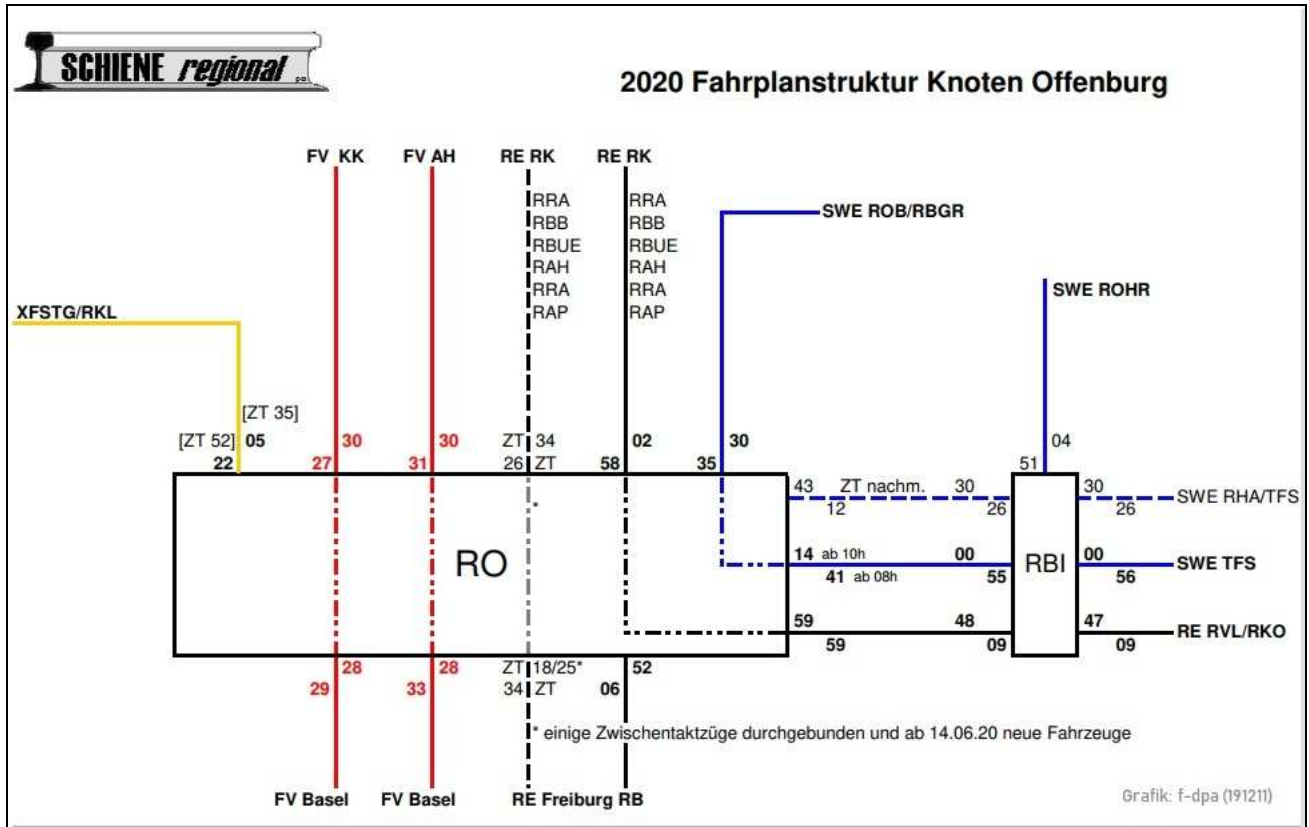
Das ist aber alles recht kompliziert – auch für den Fahrgast! Gibt es denn Linien mit übersichtlicheren Fahrplänen?

Die Ausführungen über ein Fahrtbeispiel aus hunderten zeigen, dass eine pauschale Aussage zum neuen Fahrplan für die Region, etwa "gut" oder "schlecht," nicht möglich ist. Wenden wir uns mal dem Fahrplan-Knoten Offenburg zu – einem "Stern" mit acht Strahlen: (1) Fernverkehr Köln, Hamburg, Berlin, (2) Fernverkehr Freiburg / Schweiz; (3) Regionalverkehr Karlsruhe, (4) Regionalverkehr Freiburg-Basel, (5) Regionalverkehr Renchtal, (6) Regionalverkehr Freudenstadt, (7) Regionalverkehr Konstanz und (8) Regionalverkehr Kehl – Strasbourg.

Vereinfacht gesagt gibt es bisher einen Fahrplanknoten des Regionalverkehrs zur vollen Stunde, sowie des Fernverkehrs zur halben Stunde. Etwa zur vollen Stunde stehen dann die Regionalzüge aus allen Richtungen an Bahnsteigen in Offenburg und die Unterführungen sind voll von Umsteigewilligen. Nur die OSB ins Renchtal musste als erster Zug die Bahnsteigkante an Gleis sieben, auf der Fahrt von Freudenstadt ins Renchtal für den Gegenzug aus Bad Griesbach, räumen. Anschließend verlassen die beiden Schwarzwaldbahnzüge in Richtung Konstanz und Karlsruhe den Bahnhof und dann auch der Zug nach Freiburg. Das entspricht in etwa den Vorstellungen eines Fahrplans im Deutschland-Takt. Allerdings gehört dazu auch noch der Fernverkehr, dessen Züge sich in Offenburg überwiegend zur halben Stunde an den Bahnsteigen einfänden. Die Übergänge zwischen Fern- und Nahverkehr sind im "alten" Fahrplan mit etwa 30-minütigen Wartezeiten verbunden. Ja, es gibt in den HVZ einige Zwischentakt-Züge, mit denen auch gute Übergänge zum und vom FV hergestellt werden.

Der Fahrplan 2020 enthält für den Konten Offenburg einige Verbesserungen mit Halbierung der Übergangszeiten, die aber leider auch erhebliche Härten in anderen Relationen zur Folge haben.

Mit welcher Übergangszeit muss ich ab 15.12.in Offenburg rechnen?



Die grafische Darstellung der Fahrplanstruktur im Bf Offenburg schafft hierzu Übersicht

Aus Richtung Freudenstadt (TFS) mit der SWE (OSB) kommt der Taktzug mit dem durchgezogenen, blauen Strich zur Minute 14 in Offenburg an. Die Ankunftszeit findet man immer nah am Rahmen, hier am Kasten RO (Offenburg). Die Abfahrtszeiten der Züge stehen in etwas weiterem Abstand zur Rahmenlinie. Der Regionalexpress nach Karlsruhe im Grundtakt (durchgezogene schwarze Linie (RE nach RK) verlässt Offenburg zur Minute 2. Das ist ein richtig schlechter Anschluss mit einer Übergangszeit von 48 min.

Abfahrt nach:	Offenburg Minute														
	Kehl / Strasbourg	Karlsruhe FV KK	Karlsruhe FV AH	Karlsruhe RE	Karlsruhe ZT *	Renchtal	RHA / Freudenstadt	Hausach ZT	Hornberg / Gutach	Villingen / Konst.	Freiburg FV KK	Freiburg FV AH	Freiburg RE	Freiburg RB	
Offenburg	05	30	30	02	34	30	41	12	41	59	29	33	06	35	
Ankunft von:															
Kehl / Strasbourg	22	X	08	08	40	12	08	19	50	19	37	07	11	44	13
Karlsruhe FV KK	27	38	X	X	X	07	03	14	45	14	32	X	X	39	08
Karlsruhe FV AH	31	34	59	X	X	03	59	10	41	10	28	X	X	35	04
Karlsruhe RE	58	07	32	32	X	X	32	43	14	43	01	31	35	08	37
Karlsruhe ZT	26	39	04	04	X	X	X	15	X	15	33	03	07	40	09
Renchtal	35	30	55	55	27	X	X	06	37	06	24	54	58	31	00
RHA / Freudenstadt	14	51	16	16	48	20	16	X	X	X	X	15	19	52	21
Hausach ZT	43	22	47	47	19	51	47	X	X	X	X	46	50	23	52
Hornberg / Gutach	14	51	16	16	48	20	16	X	X	X	X	15	19	52	21
Villingen / Konst.	59	06	31	31	03	35	31	X	X	X	X	30	34	07	36
Freiburg FV KK	28	37	X	X	34	06	02	13	44	13	31	X	X	X	07
Freiburg FV AH	28	37	X	X	34	06	02	13	44	13	31	X	X	X	07
Freiburg RE *	18	47	12	12	44	16	12	23	54	23	41	X	X	X	X
Freiburg RB	52	13	38	38	10	42	38	49	20	49	07	37	41	X	X

Lesen von links (woher komme ich?) nach oben (wohin möchte ich?)

Legende Übergangszeiten: ab min **30** ab min **15** bis 14 min **05** unter 5 min **03** Anschluss Gegenrichtung (auch weiterfahrender Zug)

Wer sich für die 146 Übergangszeiten für einigermaßen sinnvolle Übergänge in Offenburg interessiert, dem kann die Tabellenkalkulation in der oben stehenden Matrix die Rechenarbeit abnehmen. Die ausge-x-ten Felder betreffen wenig sinnvolle Relationen. Lesen von links (woher?) nach rechts in die Spalte der Destination.

In beiden grafischen Darstellungen sind * zu finden. Diese weisen auf das neue Betriebskonzept im Rheintal hin, dass zum Teil ab 14.06.2020 gefahren wird. Der anfangs geschilderte Umstieg von der OSB aus dem Kinzigtal auf die Zwischentakt-Züge nach Karlsruhe (gestrichelte Linie RE RK) sieht dann wesentlich besser aus. Die geplanten Verdichter zum Halbstunden-Takt verlassen Offenburg zur Minute 34. Durchgehend realisiert wird er allerdings vsl. aber erst ab 2025, wenn der Rastatter Tunnel endlich in Betrieb gegangen ist. Bereits ab 14.06.2020 werden allerdings die neuen Desiro HC-Triebzüge aus dem Übergangsvertrag Netz 4 / Los 9 von Basel bis Karlsruhe in den Fahrplanlagen der bisherigen Zwischentaktzüge durchgebunden – ein erster Schritt eines lang ersehnten Wunsches wird so erfüllt.

Grundsätzlich muss an dieser Stelle eingeschränkt werden, dass die Strukturpläne regelmäßige Verkehre "werktags tagsüber" abbilden. In den HVZ, ganz besonders am frühen Vormittag mit starkem Fahrgastaufkommen von Schülern und Berufstätigen, gelten teilweise stark abweichende Fahrpläne, die an Unterrichtszeiten usw. angepasst sind.

Können wir jetzt mal zu den grundsätzlichen Aussagen über den neuen Fahrplan kommen?

Die Matrix der Übergangszeiten habe ich für die Knoten Offenburg und Hausach jeweils für den alten und den neuen Fahrplan zusammengestellt. Legt man sie nebeneinander und schaut sich die Muster der Hintergrundfarben an (weiß – gut, gelb – nicht mehr gut, rot – ganz schlecht), dann ist die jeweilige Farbhäufigkeit in beiden Fahrplänen nahezu identisch, aber die Anordnung verändert sich erheblich. Besonders im unteren Kinzigtal, wo die Fahrgastzahlen relativ hoch sind, wird der neue Fahrplan manchem Stammkunden schwer zusetzen.

In Richtung Offenburg fuhr die OSB vor der Schwarzwaldbahn her und erreichte zur Minute 55, pünktlich zum 0-Knoten, alle Regionalzüge Richtung Karlsruhe, Freiburg und Kehl. Außerdem konnte der Fahrgast ohne Umstieg ins Renchtal fahren. Nun kommt der Reisende aus Freudenstadt / Hausach zur Minute 14 in Offenburg an, wenn alle Nahverkehrszüge den Bahnhof verlassen haben. Dafür verkürzt sich aber die Übergangszeit auf den Fernverkehr um etwa 20 min. Von Steinach nach Achern wird unattraktiv, nach Dortmund dafür besser. Ich wage die Aussage, dass die spätere Abfahrt für eine erhebliche Überzahl an Fahrgästen nachteilig ist. Eine Verbesserung der Situation wird es voraussichtlich erst ab 2025 geben, wenn im Rheintal durchgehend ein Halbstunden-Takt im Regionalverkehr realisiert ist.

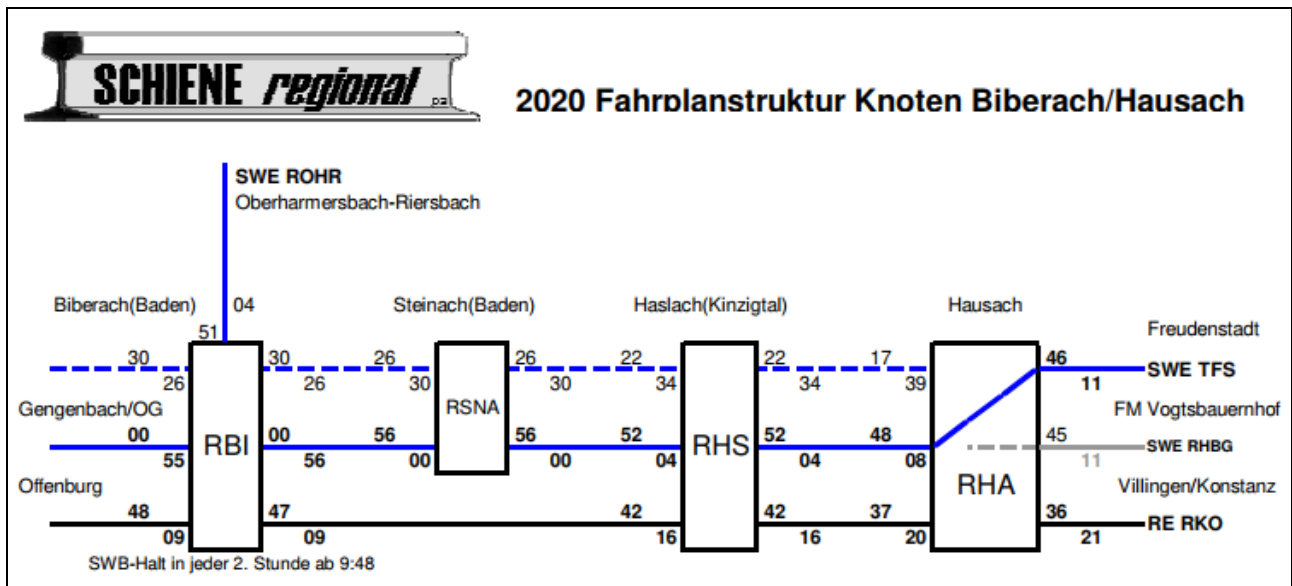
In Gegenrichtung erkennen wir ein ähnliches Trauerspiel für das Kinzigtal. Bisher kommt die Schwarzwaldbahn aus Karlsruhe zur Minute 56 in Offenburg an und fährt 59 weiter nach Konstanz. Die OSB folgt ihr fünf Minuten später und übernimmt die Feinverteilung der Fahrgäste. Im neuen Plan ab 15.12.2019 fährt die Schwarzwaldbahn zur gleichen Zeit ab, die OSB ist aber bereits zur Minute 41 abgefahren. Die Übergangszeit für den Reisenden erhöht sich von 8 auf 43 Minuten. Auch hier können einige wenige Zwischentakt-Züge werktags die Situation verbessern, aber das Problem nicht lösen.

Das klingt nicht gut!

Für Touristen aus Steinach wird die Fahrt an den Bodensee und zurück attraktiver. Auch der neu entstandene 0-Knoten in Biberach (Baden) ermöglicht den Umstieg zwischen allen drei Richtungen (Kinzigtal (1) Offenburg und (2) Hausach, (3) Harmersbachtal. In Hausach gab es über viele Jahre ein "Totschlag-Argument" gegen ÖPNV: die Relation Freudenstadt – Schiltach – Hornberg – Triberg – Villingen – Bodensee war in beide Richtungen gleich schlecht: Aus dem einfahrenden Zug in den Bf Hausach konnte man jeweils den ausfahrenden "Anschlusszug" beobachten.

Aus dem unten stehenden Fahrplan-Strukturplan Hausach kann entnommen werden, dass sich die Übergangszeiten in beide Richtungen von 59 auf 35 min verkürzt haben. Es steht dann aber bereits der Triebwagen nach Hornberg über den Halt Freilichtmuseum Vogtsbauernhof am Bahnsteig. Vielleicht ändert der Tourist dann seinen Reiseplan, verzichtet auf die Triberger Wasserfälle und fährt nach 25 min Übergangszeit zum Museum? – Dieser Zusammenhang offenbart das nächste Problem. Wenn die Schwarzwaldbahn aus Karlsruhe in Hausach eintrifft, ist der stündliche Pendler (SWE RHGB, Abfahrt 11) zum Museum gerade neun Minuten abgefahren.

Die Fahrplanauskunft über das DB-Portal lässt den Fahrgast daher zunächst nach Hornberg weiterfahren, um von dort mit kurzem Übergang im Pendler wieder zurück zur Haltestelle Freilichtmuseum gebracht zu werden. Zurück geht es übrigens ebenso – die Aussicht vom Hornberger Bahnhof ist aber auch besonders schön!



Das wesentliche Problem der Fahrplanstruktur im Kinzigtal wird im Knoten Hausach und den Unterwegsstationen Richtung Offenburg nochmal besonders deutlich. Die Hauptreisrichtung aus dem oberen Kinzigtal geht über den Knoten Offenburg nach Karlsruhe oder Freiburg. Ankunft aus Richtung Freudenstadt Minute 46, Abfahrt Richtung Karlsruhe /U Offenburg – Freiburg in Minute 37. Übergangszeit 49 min! In Gegenrichtung Ankunft Minute 20, Weiterfahrt Minute 11. Übergangszeit 51 min!

Bisher waren diese Anschlüsse in den beschriebenen Vorzugsrichtungen mit hohem Fahrgastaufkommen nahezu ideal, und zwar in beide Richtungen. Aber insgesamt bedarf der Fahrplan unbedingt einer Überarbeitung. Härten im Berufsverkehr werden wahrscheinlich bald durch Nachbestellung von Zugleistungen beseitigt. Mehr wird aber nicht "drin" sein.

Im Ortenaukreis wurden 2018 immerhin 37,5 Mio Fahrgast-Fahrten durchgeführt – viele davon werden Nachteile aus dem neuen Fahrplan ertragen müssen. Und es werden auch viele davon zum MIV (Motorisierter Individualverkehr) zurückkehren. - Als Folge neuer Haltepunkte!

Auf der Homepage der Gemeinde Dornstetten wird dagegen noch nicht einmal auf die Einweihung der beiden neuen Bahnsteige im Ort hingewiesen, was die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu Stationsfesten und freier Fahrt auf der Gäubahn am Tag des Fahrplanwechsels feiern! Sehr verwunderlich! (Seitenaufruf mehrfach zwischen Mitte November und 15.12.2019)

<https://www.dornstetten.de>

Achtung Gleich notieren!

Online - Erfassung Zählerstand Wasser 2019

Auch in diesem Jahr haben Sie die Möglichkeit, Ihren Zählerstand online zu erfassen.

Aktuelles Aus dem Stadtleben

Winterpause im Hallenbad

Repair-Café geht mit Weihnachtsangebot in den Jahresendspurt


Bilder der Eröffnung der Dezembergalerie

Bekanntgaben Rathaus & Gemeinderat


Öffnungszeiten Rathaus und Ortschaftsverwaltungen über Weihnachten und Neujahr

Stellenausschreibung Landschaftsgärtner/in oder Gärtner/in


Dienstag, 17.12., 18:00 Uhr Gemeinderatssitzung




Dornstetten besuchen
Dornstetten, Sehenswertes, Unterkünfte, Gastronomie



Leben in Dornstetten
Vereine, Soziales, Informatives, Bildung, Bauplätze




Verwaltung und Gemeinderat
Anschrift, Ansprechpartner, Was erledige ich wo?



Arbeiten und Einkaufen
Handel, Handwerk, Branchenübersicht

11. Dezember 2019 3°C regnerisch Suchbegriff eingeben



Startseite > Rathaus > Suche

Suche

Zu Ihrem Suchbegriff "**Haltepunkt**" konnte leider kein Eintrag gefunden werden.

Kommentar

1971 warb die Deutsche Bundesbahn für schnelle Züge 1. Klasse mit dem Slogan "Deutschland im Zweistunden-Takt". 1979 wurde ein weiterer Schritt zu einem Taktsystem der Fernzüge gemacht. Mit "Jede Stunde – Jede Klasse" wurde nun auch die große Mehrheit der Bahnnutzer angesprochen. Das damalige IC79-System gibt, mit den Korrespondenz-Knoten wie Mannheim, bis heute den Grundtakt des Fernverkehrsangebots vor. Bis 2030 soll der Deutschland-Takt realisiert werden, bei dem an Orten wie Offenburg zwischen Nah- und Fernverkehr zeitnah umgestiegen werden kann. Wie bei der grünen Welle auf der Straßen müssen Knoten-Abstand und die Fahrzeit zwischen den Knoten so zusammenpassen, dass sich Gegenzüge jeweils in den Knotenpunkten begegnen: In der Regel zur vollen oder zur halben Stunde.

Maßnahmen, wie die Inbetriebnahme zweier Haltepunkte, wodurch sich die Fahrzeit zwischen zwei Knoten verlängert, müssten daher mit einer Beschleunigung der Fahrt einhergehen. Das kann geschehen durch Streckenausbau, neue Signaltechnik oder spurtstarke Fahrzeuge. Die hemdsärmliche Genehmigung zweier Haltepunkte ohne begleitende Maßnahmen führt, wie in diesem Fall im Ortenaukreis und in Freudenstadt, zu erheblichen, zum großen Teil auch ungünstigen Fahrplanänderungen. Ein Vergleich der erwarteten Fahrgastzahlen ergibt ein sehr vorsichtig geschätztes Verhältnis von 100 betroffenen Fahrgästen im Ortenaukreis pro Bahnnutzer an den neuen Haltepunkten im Gäu.

Frank-D. Paßlick

© 2019 f-dpa

