

## Anhang

### A Annahmen und Berechnungen bezüglich Fahrgastzuwächsen

Tabelle 29 zeigt die angenommenen Fahrgastzuwächse, auf Grundlage derer die erforderlichen Beförderungskapazitäten ermittelt wurden:

<b>Streckennummer, Abschnittsbezeichnung (um Brno im Uhrzeigersinn)</b>	<b>Angenommene Steigerung der Inanspruchnahme in Personen pro Werktag und Richtung</b>	<b>Begründung</b>	
260 Brno hl.n. - Blansko	+1500	Etwas geringere Schätzung als im Generel dopravy, Annahme weiterer Suburbanisierung und Verdichtung des Vorortverkehrs	
260 Blansko – Doubravice nad Svitavou	+1000	Steigerung aufgrund der Schleife Boskovice oder einer anderen Lösung zur schnelleren und umsteigefreien Verbindung Brno - Boskovice	
260 Doubravice nad Svitavou – Letovice (Česká Třebová)	+/-0	Das Generel dopravy geht in diesem Abschnitt zwar noch von einem mäßigen Zuwachs aus, KORDIS führt jedoch den Einfluss der zukünftigen Schnellstraße R43 an	
262 Skalice n.S. (oder Lhota-Rapotina) – Boskovice	+1000	Etwas geringere Schätzung als im Generel dopravy	
262 Boskovice – Č.Třebová	Einstellung	Die ungünstigen Lagen der meisten Stationen bewirken eine sehr geringe Inanspruchnahme	
300 Brno - Chrlice	5400*	Annahme einer völlig neuen Lösung des Regionalverkehrs auf dieser Strecke. *: Kein erwarteter Zuwachs, sondern die gesamte angenommene Fahrgastfrequenz, Schätzung um etwas geringer, als im Generel dopravy	
300 Chrlice – Sokolnice	4900*		
300 Sokolnice – Újezd u Brna	3400*		
300 Újezd u Brna – Hostěrádky-Rešov	3160*		
300 Hostěrádky – Rešov – Zbýšov	2930*		
300 Zbýšov – Křenovice horní	2830*		
300 Křenovice dolní - Rousínov	2900*		
300 Rousínov – Luleč	2200*		
300 Luleč – Vyškov n.M.	1900*		
300 Vyškov n.M. - Nezamyslice	500*		
300 Nezamyslice - Přerov	+/-0		
340 Brno – Blažovice	+5000*		Schätzung um etwas geringer als im Generel dopravy
340 Blažovice – Křenovice dolní	+2500		
340 Křenovice – Slavkov u.B.	+3500		
340 Slavkov u Brna – Bučovice	+2400		
340 Bučovice – Nesovice	+1600		
340 Nesovice – Nemořice	+850		
340 Nemořice – Kyjov	+450		
340 Kyjov – Veselí n.M.	+500		
340 Veselí – Uherské Hradiště	+250	gemäß Generel dopravy	
342 Bzenec – Moravský Písek	Einstellung		Wird nach Errichtung der Kreuzungsstation Bzenec-křížení überflüssig
250 Brno – Rajhrad	+3500	Schätzung etwas höher als im Generel dopravy,	

250 Rajhrad – Hrušovany u.B.	+2300	andernfalls würden die Zahlen für die Strecken Šakvice – Hustopeče, Židlochovice – Hrušovany u Brna und Šakvice – Hrušovany u Brna - Brno nicht korrespondieren, Annahme weiterer Suburbanisierung und Verdichtung des Vorortverkehrs, Reaktivierung der Strecke Hrušovany u Brna - Židlochovice
250 Hrušovany u Brna - Šakvice	+700	Größerer Zuwachs als im Generel dopravy, sonst würden die Zahlen für die Abschnitte Šakvice – Hustopeče und Šakvice – Brno nicht korrespondieren
250 Šakvice – Břeclav	+100	Gemäß Generel dopravy
25x Hrušovany u Brna - Židlochovice	+1500	Geringer, als im Generel dopravy, sonst würden die Fahrgastzahlen Židlochovice – Hrušovany u.B. und Hrušovany u.B. – Brno nicht korrespondieren
253 Vranovice – Pohořelice	Einstellung	Die ungünstige Lage des Bahnhofs in Pohořelice und kürzere Fahrzeiten per Autobus über die Schnellstraße bewirken eine sehr geringe Inanspruchnahme
254 Šakvice – Hustopeče	+880	Gemäß Generel dopravy
255 Zaječí – Čejč	+100	Gemäß Generel dopravy
255 Zaječí – Mutěnice	+400 - 500	Siehe Strecken im Gebiet Hodonín-Dubňany-Kyjov (am Ende der Tabelle)
240 Brno hl.n. – Střelice	+1400	Etwas geringere Schätzung, als im Generel dopravy (bis zur Gebietsgrenze), Annahme weiterer Suburbanisierung und Verdichtung des Vorortverkehrs. Anmerkung: Nur Züge der Strecke 240 auf ihrem gemeinsamen Abschnitt mit der Strecke 244
240 Střelice – Zastávka u.B.	+1200	
240 Zastávka u.B. – Náměšť nad Oslavou	+600	
240 Náměšť nad Oslavou – Třebíč	+500	
240 Třebíč – Jihlava	+/-0	
244 Brno hl.n. – Střelice	+1500	Etwas geringere Schätzung als im Generel dopravy, Annahme weiterer Suburbanisierung und Verdichtung des Vorortverkehrs. Anmerkung: Nur Züge der Strecke 244 auf ihrem gemeinsamen Abschnitt mit der Strecke 240
244 Střelice – Moravské Bránice	+1300	Etwas höhere Schätzung als im Generel dopravy wegen der Annahme eines höheren Fahrgaststroms von den Abschnitten südlich von Moravský Krumlov (siehe dort)
244 Moravské Bránice – Moravský Krumlov	+750	
244 Moravský Krumlov – Bohutice	+450	Im Generel dopravy wird erwähnt, dass eine Elektrifizierung bis Miroslav 600 zusätzliche Fahrgäste bringen könnte, was jedoch die Kosten der Elektrifizierung nicht rechtfertigen würde. Die Fahrzeitsimulationen zeigen jedoch, dass eine ähnliche Verbesserung auch mit modernen Dieselfahrzeugen erreicht werden kann (siehe 5.2.1.3).
244 Bohutice - Miroslav	+400	
244 Miroslav – Hrušovany n.J.	+200	
244 Moravské Bránice – Ivančice	+400	Etwas geringere Schätzung als im Generel dopravy, direkte und besserer Verbindungen nach Brno
244 Ivančice – Oslavany	Einstellung	Ungünstige Lage des Bahnhofs in Oslavany, bessere Verbindung per Autobus nach Tetčice zum Umstieg auf die Strecke 240.
245 Hrušovany n.J.- Hevlín	+100	Gemäß SZDC mit der Annahme der Wiedererrichtung des Eisenbahngrenzübergangs nach Laa / Thaya
246 Břeclav – Valtice	+200	Gemäß Generel dopravy
246 Valtice – Mikulov	+100	

Anhang

246 Mikulov – Novosedly	+50	
246 Novosedly – Hrušovany nad Jevišovkou	+20	
246 Hrušovany nad Jevišovkou – Hodonice	+70	
246 Hodonice – Znojmo	+250	
241 Znojmo – Šumná	+80	Gemäß Generel dopravy (bis zur Gebietsgrenze)
241 Šumná – Moravské Budějovice	+50	
241 Moravské Budějovice - Okříšky	+20	
248 Znojmo – Retz	+100	Gemäß Generel dopravy
250 Brno hl.n. – Kuřím	+1200	Etwas geringere Schätzung als im Generel dopravy, Annahme weiterer Suburbanisierung und Verdichtung des Vorortverkehrs
250 Kuřím – Čebín	+800	
250 Čebín – Tišnov	+500	
250 Tišnov – Níhov	+100	
250 Níhov – Havlíčkův Brod	+/-0	
251 Tišnov – Žďár n.S.	+300	Etwas geringere Schätzung als im Generel dopravy
250 Kúty – Břeclav	+/-0	Gemäß Generel dopravy
330 Hodonín - Břeclav	+400	Gemäß Generel dopravy
330 Přerov - Hodonín	+200	Etwas geringere Schätzung als im Generel dopravy
247 Břeclav – Lednice	Nur Touristikverkehr	
343 Hodonín – Strážnice	+300	Etwas geringere Schätzung als im Generel dopravy
343 Strážnice – Veselí n.M.	+100	
344 Veselí n.M. – Velká n.V.	+300	Gemäß Generel dopravy
344 Velká n.V. - Vrbovce	+20	
255 neu: Hodonín – Dubňany	1000*	Absolute Zahlen, gültig nur für das Szenario einer Umlegung der Strecke Hodonín – Čejč über Dubňany und der Reaktivierung der Strecke Dubňany – Kyjov, im anderen Szenario wird die Strecke eingestellt. Die möglichen Fahrgastzahlen im Falle besserer fußläufiger Erreichbarkeit, kürzerer Fahrzeiten und einer Durchbindung über die Strecke 330 bis Břeclav wurden gemäß den Prognosen über Belastungen und Fahrgastströme im öffentlichen Verkehr für das Jahr 2030 abgeschätzt. Es wurde angenommen, dass fast alle Fahrgäste auf den Relationen (Fahrgastströme) Hodonín – Dubňany, Mutěnice – Dubňany und Kyjov – Dubňany und ca. die Hälfte des Stroms Hodonín – Kyjov auf die Eisenbahn wechseln, außerdem ein kleinerer Anteil von Fahrgästen auf anderen Relationen, welche durch dieses Gebiet führen (Anteil der Fahrgastfrequenzen der entsprechenden Autobuslinien, welche durch andere als die oben angeführten Fahrgastströme bedingt sind)
255 neu: Dubňany - Mutěnice	600*	
255 neu: Mutěnice - Čejč	500*	
257 neu: Dubňany – Kyjov	500*	

Tabelle 29: Angenommene Zuwächse der Fahrgastzahlen auf den Streckenabschnitten des Südmährischen Kreises und einigen Streckenabschnitten der benachbarten Kreise.

## B Detaillierte Beschreibung der Methodik zur Bestimmung der Tagesganglinien

### B.I Fahrgästekzählungen an ausgewählten Bahnhöfen

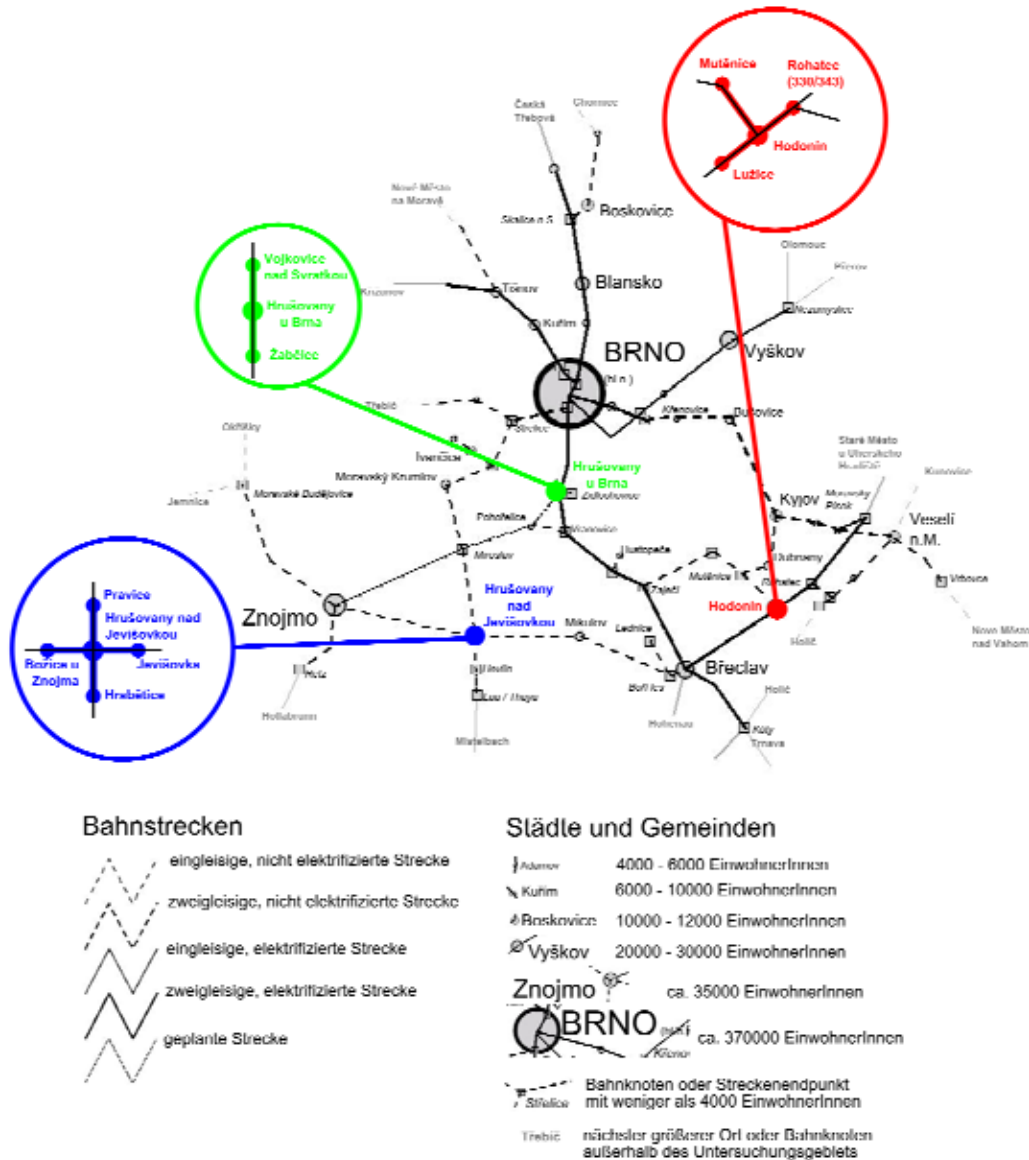


Abbildung 149: Für die Fahrgästekzählungen zur Bestimmung von Tagesganglinien ausgewählte Bahnhöfe und anliegende Streckenabschnitte (farbig unterlegt)

Als Beispiele für die Fahrgästekzählungen und die Berechnung der Tagesganglinien wurden ausgewählt (siehe auch Abbildung 149):

- Der Bahnhof **Hodonín**, somit die Streckenabschnitte Hodonín – Lužice, Hodonín – Rohatec (Fahrten auf der Strecke 330 in Richtung Přeřov und retour), Hodonín – Rohatec (Fahrten auf der Strecke 343 in Richtung Veselý nad Moravou und retour) und Hodonín – Zaječů. Die Zählung wurde vom 18.5.2006, 10.30 bis zum 19.5.2006, 10.30 durchgeführt. Hodonín wurde als Beispiel

eines Gebiets außerhalb des Stadt-Umlands von Brno (eher zu weit für tägliches Pendeln) gewählt, welches eher industriell geprägt und mäßig urbanisiert ist, Zentren sind die mittelgroßen Städte Hodonín und Břeclav sowie die Kleinstädte Veselí nad Moravou und Kyjov. In Hodonín wurden auch Schnellzugsfahrgäste gezählt, welche von Bedeutung für den Regionalverkehr sind und in das Konzept des Regionalverkehrs integriert werden sollten, nicht gezählt wurden hingegen die Fahrgäste des einzigen Nachtzugs auf dieser Strecke.

- Der Bahnhof **Hrušovany nad Jevišovkou**, somit die Streckenabschnitte Hrušovany nad Jevišovkou – Pravice, Hrušovany nad Jevišovkou – Jevišovka, Hrušovany nad Jevišovkou – Hrabětice und Hrušovany nad Jevišovkou – Božice u Znojma. Gezählt wurde am 12.6.2006 von 16.30 bis Betriebsschluss um 22.57, am 13.6.2006 von 6.30 bis 7.15 und von 8.30 bis 16.30 und am 14.6.2006 von Betriebsbeginn um 3.56 bis 6.30 und von 7.15 bis 8.30. Hrušovany nad Jevišovkou wurde als Beispiel eines Gebiets außerhalb des Stadt-Umlands von Brno (eher zu weit für tägliches Pendeln) gewählt, welches eher landwirtschaftlich und von einer geringen Bevölkerungsdichte geprägt ist.
- Der Bahnhof **Hrušovany u Brna**, somit die Streckenabschnitte Hrušovany u Brna – Žabčice und Hrušovany u Brna – Vojkovice nad Svratkou. Die Zählung wurde vom 20.6.2006, 18.20 bis zum 21.6.2006, 18.20 durchgeführt. Hrušovany u Brna wurde als Beispiel für eine typische Umlandgemeinde von Brno ausgewählt, wo die Fahrten nach Brno zur Arbeit, Ausbildung, Einkauf etc. dominieren. In Hrušovany u Brna wurden keine Schnellzugsfahrgäste gezählt.

In allen Bahnhöfen wurde die Fahrgastzahl jedes an Werktagen verkehrenden Zuges gezählt, d.h. die Zähldauer deckte in jedem Bahnhof die ganze Betriebszeit ab. Alle Zählungen fanden zwischen Montag Nachmittag und Freitag vormittag statt. Die Fahrgäste wurden folgendermaßen gezählt:

- Geringe Fahrgastzahlen (bis ca. 30-50 Personen) wurden direkt gezählt.
- Im Falle längerer Züge mit höherer Auslastung wurde der Besetzungsgrad der einzelnen Anteile oder Sitzgruppen beobachtet, danach die durchschnittliche Sitzplatzauslastung des ganzen Zugs geschätzt und dieser Anteil besetzter Sitzplätze mit der Anzahl an Sitzplätzen pro Waggon und der Anzahl an Waggons multipliziert.
- Im Fall von Zügen, die im jeweiligen Bahnhof ankommen, zwecks Ein- und Ausstieg halten und wieder abfahren, wurde wie folgt vorgegangen:
  1. vor dem Anhalten des Zuges Zählung der wartenden und zum Zug strebenden Fahrgäste
  2. nach dem Anhalten des Zuges Zählung der aussteigenden Fahrgäste (Beobachtung aller Türen von der Bahnsteigkante auf Höhe der Zugspitze aus oder Zählung der vom Zug zu den Bahnhofsausgängen strömenden Fahrgäste)
  3. nach dem Ende des Fahrgastwechsels Zählung der Fahrgäste im Zug (dem im Bahnhof stehenden Zug entlanggehend oder neben dem ausfahrenden Zug am Bahnsteig stehend)
- Im Fall von Zügen, die im jeweiligen Bahnhof enden oder beginnen, Zählung der Personen im ankommenden bzw. abfahrenden Zug oder der Anzahl zum oder vom Zug kommender Personen
- Im Falle durchfahrender Züge (insgesamt 5 Züge im Bahnhof Hrušovany u Brna) wurde aus größerer Entfernung (3 Gleise) der Besetzungsgrad geschätzt.

Kinder wurden als vollwertige Fahrgäste gezählt, Mitarbeiter von ČD in Uniform wurden nicht gezählt. Sämtliche Zählungen wurden vom Verfasser selbst durchgeführt, der jedoch in Einzelfällen Fahrgäste, Mitarbeiter oder andere anwesende Personen über ihren Eindruck von der Auslastung eines Zuges fragen musste.

## B.II Berechnung der Tagesganglinien

Für jene Abschnitte, auf denen Fahrgäste gezählt wurden, wurde danach für jede Fahrtrichtung eine Tagesganglinie berechnet. Anders als bei einer Zählung im Individualverkehr oder bei in kurzen Intervallen verkehrendem öffentlichen Verkehr handelt es sich beim Eisenbahnvorort- und regionalverkehr (in der Regel Halbstunden- bis Zweistundentakt) nicht um kontinuierlichen Verkehr. Daher würde es zu keinen brauchbaren Ergebnissen führen, einfach die Fahrgastzahlen in den einzelnen Stunden des Tages zusammenzuzählen – im Falle eines Zweistundentakts würde dies bedeuten, dass in jeder zweiten Stunde keine Verkehrsnachfrage bestünde. Um plausible Tagesganglinien zu erzielen,

welche nicht zu sehr von der konkreten Fahrplanlage der einzelnen Züge<sup>a</sup> und durch andere Fehlerquellen beeinflusst ist, wurde folgende Berechnungsmethode gewählt:

1. Die gesamte Anzahl an Fahrgästen pro 24 Stunden wurde mit der durchschnittlichen Anzahl an Fahrgästen an Werktagen (Montag bis Freitag) am jeweiligen Abschnitt in den Zügen der jeweiligen Kategorie<sup>525</sup> verglichen. Die Angaben über die Fahrgastfrequenzen der einzelnen Streckenabschnitte aus offiziellen Quellen<sup>526</sup> lagen überwiegend in einer Bandbreite von 90% bis 130% jener Fahrgastzahlen, die im Rahmen dieser Arbeit gezählt wurden, in einem Fall waren die offiziellen Zahlen um 52% bis 58% höher, in einem Fall um 20% niedriger, als vom Verfasser gezählt. Im weiteren wurden nur relative Tagesganglinien errechnet, die Absolutzahlen an Fahrgästen pro 24 Stunden wurden aus den offiziellen Quellen übernommen.
2. Für jeden Zug wurde ein durchschnittliches Intervall berechnet, d.h. die halbe Zeit zwischen der vorangegangenen und der nachfolgenden Abfahrt bzw. Ankunft in bzw. aus der selben Richtung.
3. Die Fahrgastanzahl des einzelnen Zuges wurde durch die Anzahl an Fahrgästen in 24 Stunden (nach der Zählung des Verfassers) und durch das durchschnittliche Intervall in Stunden geteilt. Die Dimension dieses Werts ist der innerhalb einer Stunde fahrende Anteil aller Fahrgäste des Tages.
4. Dieser Indikator, der hiermit für die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der einzelnen Züge bekannt ist, wurde in fünfminütigen Intervallen über den ganzen Tag interpoliert, wobei für den Betriebsbeginn angenommen wurde, dass die Verkehrsnachfrage um die Zeitspanne zwischen den letzten zwei Zügen nach dem letzten Zug endet, es wurde also ein fiktiver letzter Zug mit null Fahrgästen gebildet. (Umgekehrte Vorgangsweise für den Betriebsbeginn).
5. Um etwas gleichmäßigere und glaubwürdigere Tagesganglinien zu erzielen, welche weniger durch Zufallselemente und die genaue Fahrplanlage der einzelnen Züge bestimmt ist, wurde ein gleitender Durchschnitt im Intervall von einer Stunde gebildet, also die Summe von 13 Fünfminutenintervallen dividiert durch 13.
6. In einigen Fällen wurden weiters spezifische Fehlerquellen ausgeschlossen, welche unrealistische Tagesganglinien, beispielsweise vielfache Spitzen und Sättel oder unglaublich hohe Spitzen (bis 40% der Fahrgäste eines Tages in einer Stunde) ergeben hätten. Konkret ging es um folgende Abschnitte und Korrekturen:
  - Von Hodonín führen die Strecken 330 (Břeclav – Přešov) und 343 (Hodonín – Veselí nad Moravou) gemeinsam bis zum Bahnhof Rohatec. Die meisten Verbindungen zwischen Hodonín und Veselí werden umsteigefrei als direkte Züge Hodonín – Rohatec – Veselí geführt und können so als verschiedene Strecken betrachtet werden, vier Züge pro Tag und Richtung beginnen bzw. enden jedoch in Rohatec und die Fahrgäste müssen nach und von Hodonín umsteigen. Daher musste anhand der gesamten Fahrgastfrequenzen der Strecken 330 und 343 jener Anteil der Fahrgäste der entsprechenden Züge der Strecke 330 abgeschätzt werden, die vermutlich in Rohatec über die Strecke 343 weiterfahren.
  - Auf der Strecke 330 Břeclav – Hodonín – Přešov verkehren auch Schnellzüge, welche zwischen Břeclav und Hodonín überwiegend, nördlich von Hodonín zur Hälfte für regionale Fahrten genützt werden<sup>527</sup>. Für den restlichen Teil der Fahrgäste kann jedoch aufgrund der weiteren Entfernung, der längeren Fahrzeit und anderer Fahrtzwecke eine andere Tagesganglinie gelten als für den Regionalverkehr. Außerdem sind die Schnellzüge für jene Fahrgäste, welche zwischen Bahnhöfen fahren, in denen die Schnellzüge halten, aufgrund der kürzeren Fahrzeit attraktiver als die Regionalzüge und für längere Fahrten ist die Benützung von Regionalzügen oft sinnlos. Daher bewirkt ohne Korrektur jeder Schnellzug in

---

<sup>a</sup> Qualität und Umfang des Angebots an öffentlichem Verkehr beeinflussen naturgemäß die Tagesganglinien der Inanspruchnahme der Züge: Wenn keine Züge verkehren, können keine Fahrgäste fahren. Im Falle eines konsequenten Stundentakts ist beispielsweise eine gleichmäßigere Tagesganglinie zu erwarten als bei einem Fahrplan, der sich mit langen Vormittagsintervallen und frühem Betriebsschluss am Abend hauptsächlich an Wegen zur Arbeit und Ausbildung und retour orientiert. Wenn beispielsweise zwischen 9 und 12 Uhr kein Zug verkehrt, ist deshalb nicht zu erwarten, dass alle Fahrgäste, welche um 10 oder 11 Uhr fahren wollten, wirklich um eine Stunde später oder früher fahren – zumindest einige von ihnen werden eher ein anderes Verkehrsmittel wählen oder die Fahrt überhaupt unterlassen. Die errechneten Tagesganglinien können daher nicht die zeitliche Verteilung der primären Verkehrsnachfrage repräsentieren, sondern die Tagesganglinien jener Verkehrsbedürfnisse, welche beim derzeitigen Fahrplan tatsächlich mit dem Verkehrsmittel Bahn befriedigt werden. Die Aufteilung der Fahrgastzahl des einzelnen Zuges auf die (halbe) Zeit zwischen dem vorangegangenen und dem nachfolgenden Zug soll lediglich den Unterschied zwischen der Zeitlage des Verkehrsbedürfnisses (optimale, gewünschte Abfahrts- bzw. Ankunftszeit des einzelnen Fahrgasts) und der tatsächlichen Fahrplanlage des Zugs berücksichtigen.

der Tagesganglinie eine Spitze und jeder Regionalzug dazwischen einen Sattel. Um diesen Fehler auszuschließen, wurden eigene Tagesganglinien für Regionalzüge und für Schnellzüge errechnet und danach deren Durchschnitt gebildet. (mit Berücksichtigung der Anteile der jeweiligen Zugskategorie an der gesamten Fahrgastfrequenz der jeweiligen Streckenabschnitte).

- Im Streckenabschnitt Hrušovany nad Jevišovkou – Božice u Znojma wurde das zugehörige Intervall eines Zuges mit außergewöhnlich gutem Anschluss in Richtung Brno zu Lasten des vorangegangenen und des nachfolgenden Zuges verlängert.
- Im Abschnitt Pravice – Hrušovany nad Jevišovkou wurde eine Schülergruppe (Schulflug), welche „zufällig“ mit einem bestimmten Zug gefahren ist (und dadurch dessen Fahrgastzahl vervielfacht hat), auf insgesamt fünf Züge aufgeteilt.
- Im Abschnitt Hrabětice – Hrušovany nad Jevišovkou wurde das zugehörige Intervall eines Zuges mit außergewöhnlich schlechten Anschlüssen in alle Richtungen zu Lasten des vorangegangenen und des nachfolgenden Zuges verkürzt.
- Ungefähr jeder zweite Zug, welcher von Vranovice über Hrušovany u Brna nach Brno fährt, beginnt in Vranovice, die restlichen Züge in Břeclav und umgekehrt.<sup>a</sup> Naturgemäß sind in den Zügen von und nach Břeclav mehr Fahrgäste als in jenen Zügen, die nur von und nach Vranovice fahren, denn die Fahrgäste von den Stationen zwischen Vranovice und Břeclav können letztere nicht benutzen. Ohne Korrektur hätte jeder Zug von und nach Břeclav eine Spitze und jeder Zug von und nach Vranovice einen Sattel bewirkt. Daher wurden eigene Tagesganglinien für Fahrten nur von und nach Vranovice und für Fahrten über Vranovice hinaus berechnet. Danach wurde der Anteil der Fahrten aus und nach Vranovice und näher liegenden Gemeinden iterativ abgeschätzt, die plausibelste Form nahm die Tagesganglinie bei der Annahme an, dass 70% der Fahrgäste des Abschnitts Hrušovany u Brna – Žabčice und 60% der Fahrgäste am Abschnitt Hrušovany u Brna – Vojkovice ihren Ursprung bzw. ihr Ziel südöstlich von Vranovice haben.

Abgesehen von diesen drei Bahnhöfen und 10 Streckenabschnitten, wo der Verfasser Tagesganglinien gezählt und berechnet hat, findet sich auf den Internetseiten der Firma Cityplan<sup>528</sup> eine grafische Darstellung der Tagesganglinie der Fahrgastzahlen des gesamten öffentlichen Verkehrs nach und aus Brno, die jedoch möglicherweise eher auf einem Verkehrsnachfragemodell als auf Zählungen beruht. Aus dieser Grafik wurden die Anteile der einzelnen Stunden händisch herausgemessen und gleichfalls interpoliert und der gleitende Durchschnitt gebildet. Diese Tagesganglinie unterscheidet sich jedoch erheblich vom Ergebnis der Zählung im Abschnitt Hrušovany u Brna – Vojkovice nad Svratkou, in dem Sinne, dass die Fahrgastzahl der Züge auf der Relation Hrušovany u Brna – Brno morgens in Richtung Brno fällt, was höchst unwahrscheinlich ist. Ein möglicher Grund dafür könnte sein, dass in einigen Umlandgemeinden von Brno, insbesondere im Süden oder Südosten, große Handels-, teilweise auch industrielle Zonen liegen, was tatsächlich Spitzen in der Gegenrichtung bewirken könnte, allerdings nur auf einzelnen Linien und überwiegend im Autobusverkehr. Auf Bahnstrecken ist eine solche Charakteristik teilweise auf der Strecke 250 bei Modřice möglich, in Zukunft im Fall von Streckenausbauten und verbessertem Vorortverkehr auch auf den Strecken 300 und 340 am südöstlichen Stadtrand von Brno.

### B.III Detailergebnisse der Tagesganglinien - Zählung

#### B.III.a Abweichung der gesamten Fahrgastzahlen von den ČD-Ergebnissen

Tabelle 30 zeigt die Abweichung der vom Verfasser erhobenen Fahrgastzahlen von den Zählergebnissen, die ČD zur Verfügung gestellt hat:

Abschnitt (von – bis)	Anzahl Fahrgäste an Werktagen gemäß ČD-Zählung durch selbst gezählte Fahrgastzahl
Lužice – Hodonín	137%
Hodonín – Lužice	129%
Rohatec z.(330) - Hodonín	114%
Hodonín – Rohatec z. (330)	122%
Mutěnice – Hodonín	108%

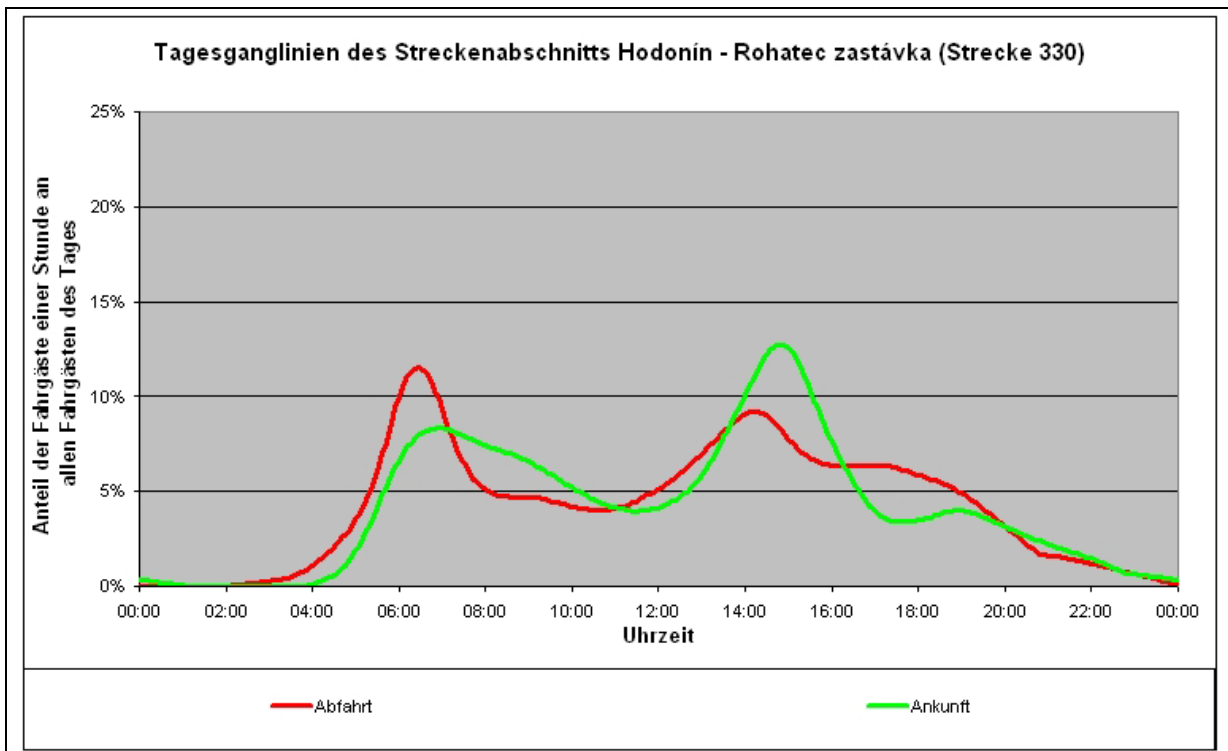
<sup>a</sup> Mit Ausnahme eines Zugs von und nach Zaječř

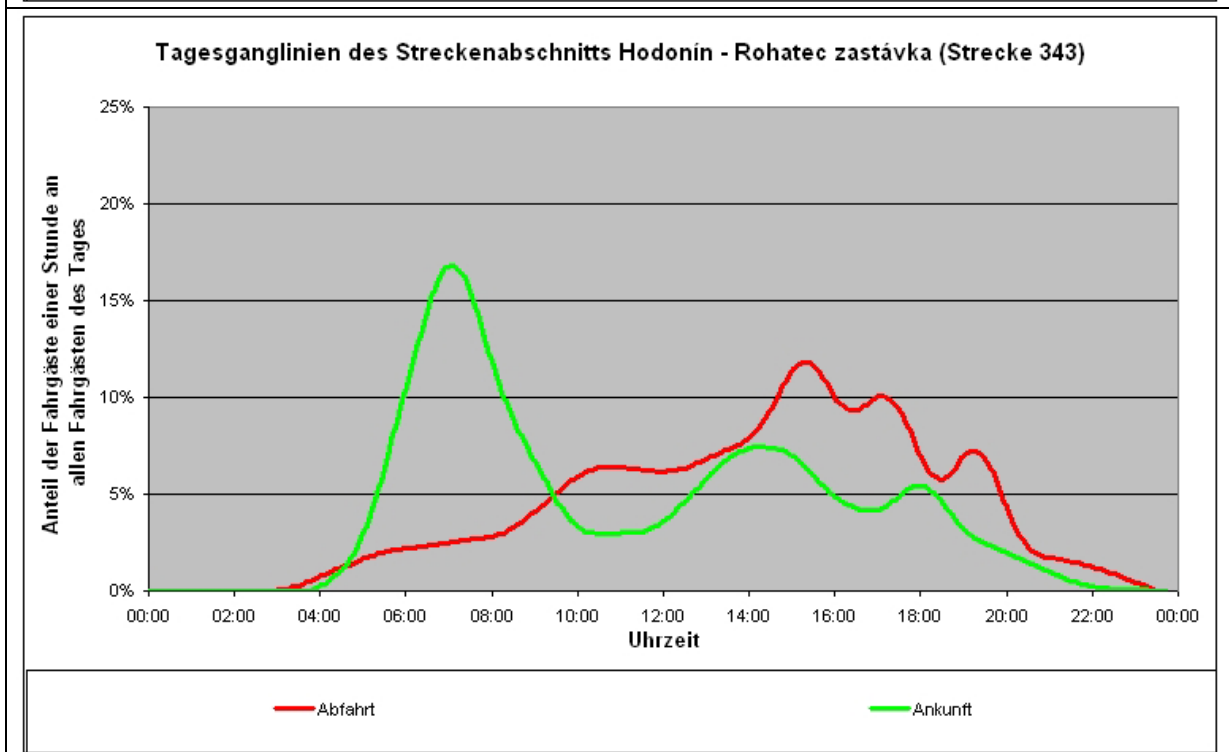
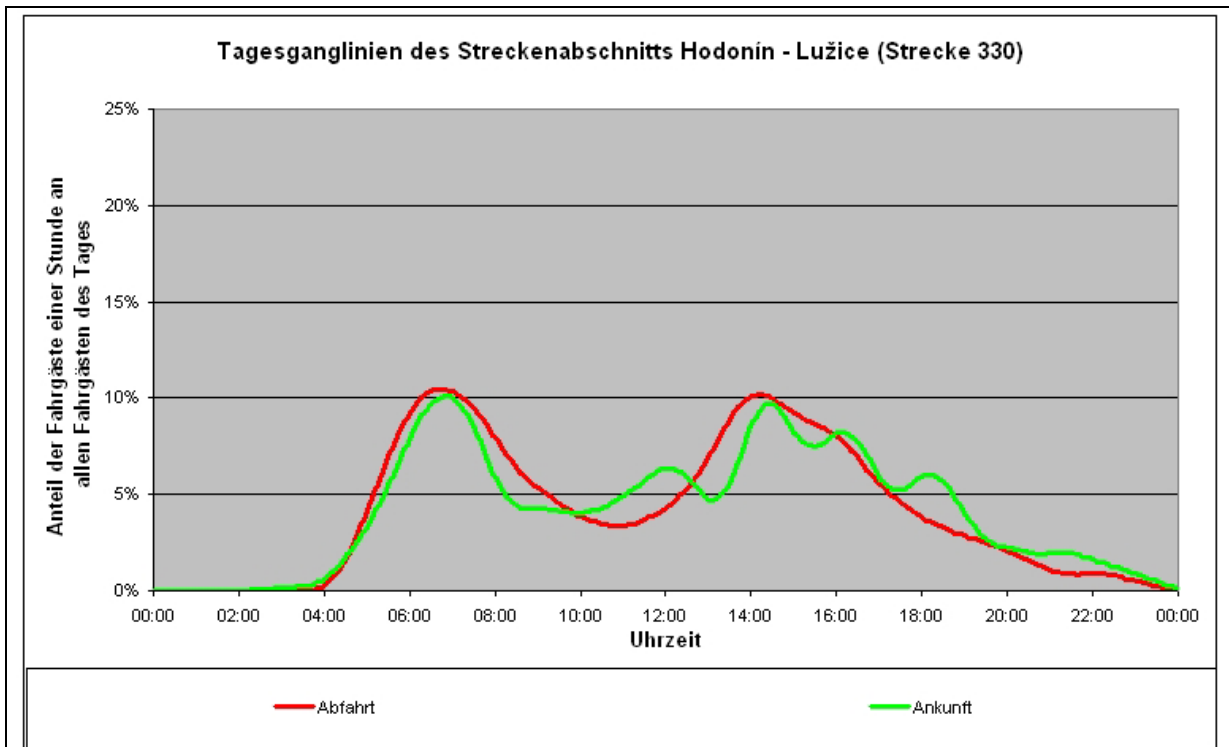
Hodonín – Mutěnice	119%
Rohatec z. (343) – Hodonín	152%
Hodonín – Rohatec z. (343)	158%
Pravice – Hrušovany nad Jevišovkou	101%
Hrušovany nad Jevišovkou – Pravice	117%
Božice u Znojma – Hrušovany nad Jevišovkou	109%
Hrušovany nad Jevišovkou – Božice u Znojma	98%
Jevišovka – Hrušovany nad Jevišovkou	119%
Hrušovany nad Jevišovkou – Jevišovka	101%
Hrabětice – Hrušovany nad Jevišovkou	123%
Hrušovany nad Jevišovkou – Hrabětice	123%
Žabčice – Hrušovany u Brna	82%
Hrušovany u Brna – Žabčice	117%
Vojkovice nad Svatkou – Hrušovany u Brna	113%
Hrušovany u Brna – Vojkovice nad Svatkou	82%

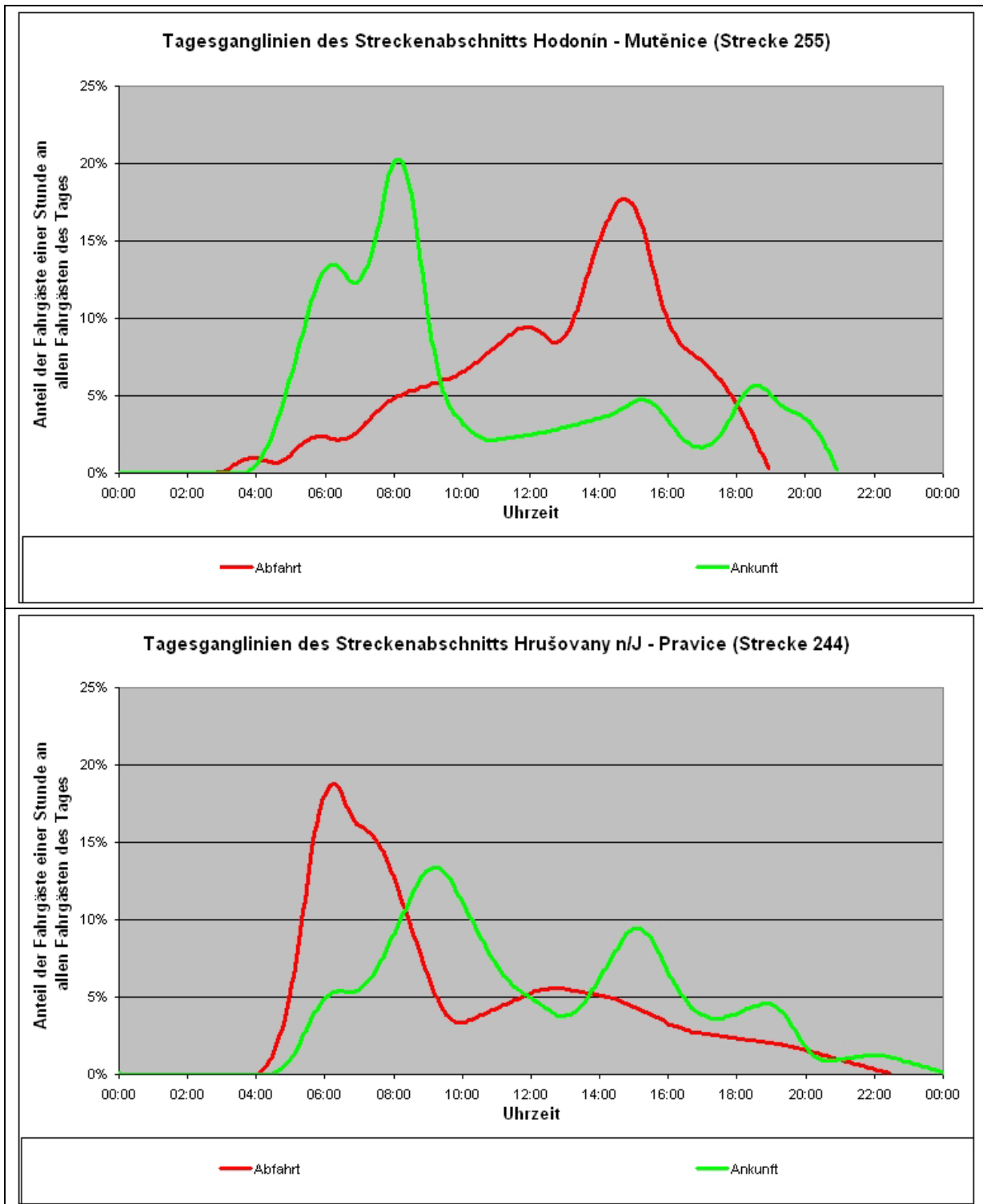
Tabelle 30: Vergleich der vom Verfasser selbst erhobenen Fahrgastzahlen mit den von České dráhy erhaltenen Daten<sup>529</sup>.

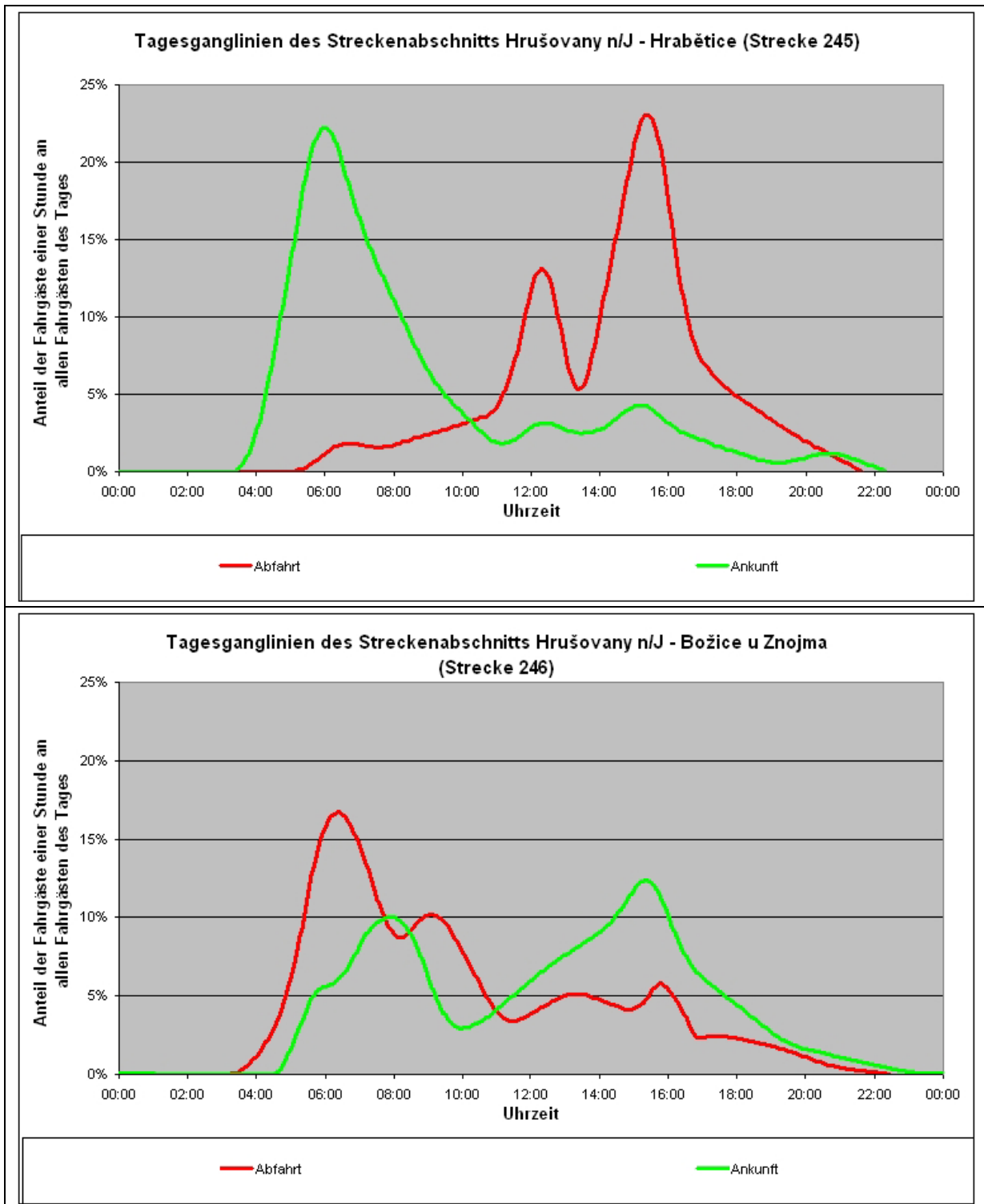
**B.III.b Tagesgangliniendiagramme für die einzelnen Streckenabschnitte, für die die Zählungen durchgeführt wurden**

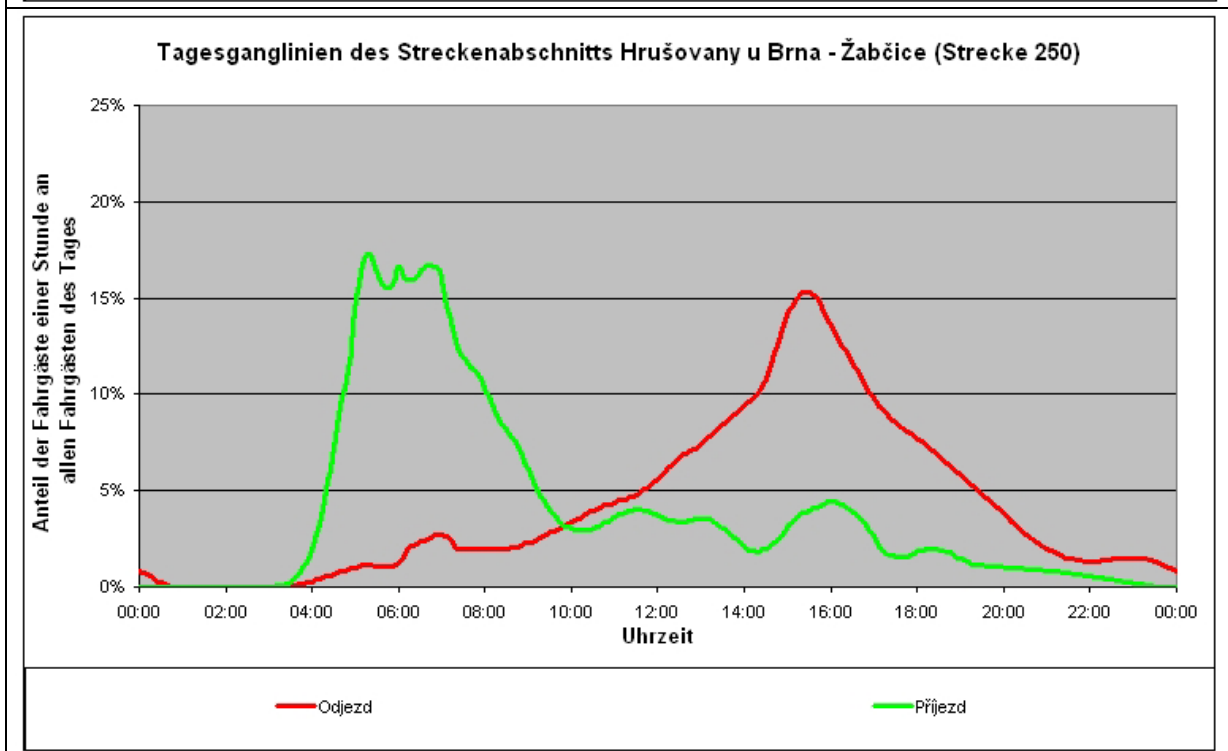
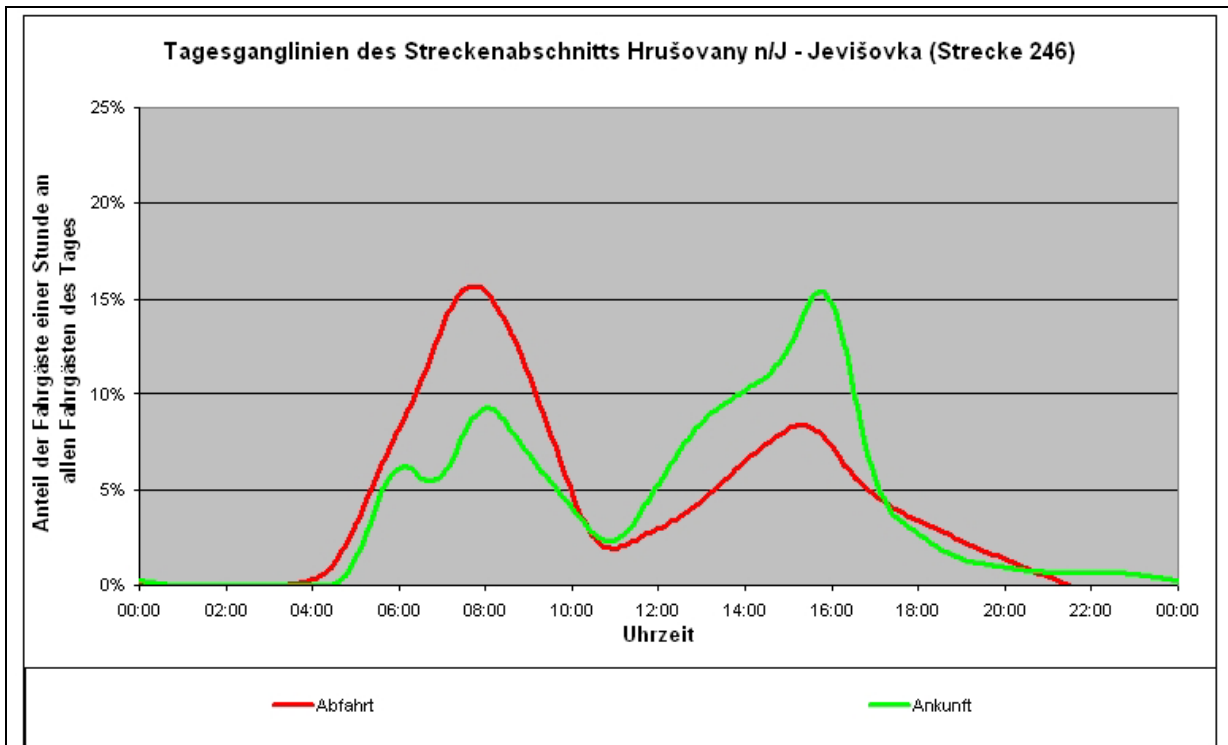
Die in Abbildung 150 dargestellten Tagesganglinien sind als gleitender Durchschnitt mit einer Bandbreite von einer Stunde berechnet: Ein Wert von y Fahrgästen um x Uhr bedeutet, dass wenn jeweils um x-1 Uhr, um x Uhr und um x+1 Uhr ein Zug verkehrt, mit dem Zug um x Uhr y Fahrgäste fahren. „Abfahrt“ und „Ankunft“ ist jeweils vom Zählbahnhof aus gesehen, das sind Hodonín, Hrušovany nad Jevišovkou und Hrušovany u Brna.

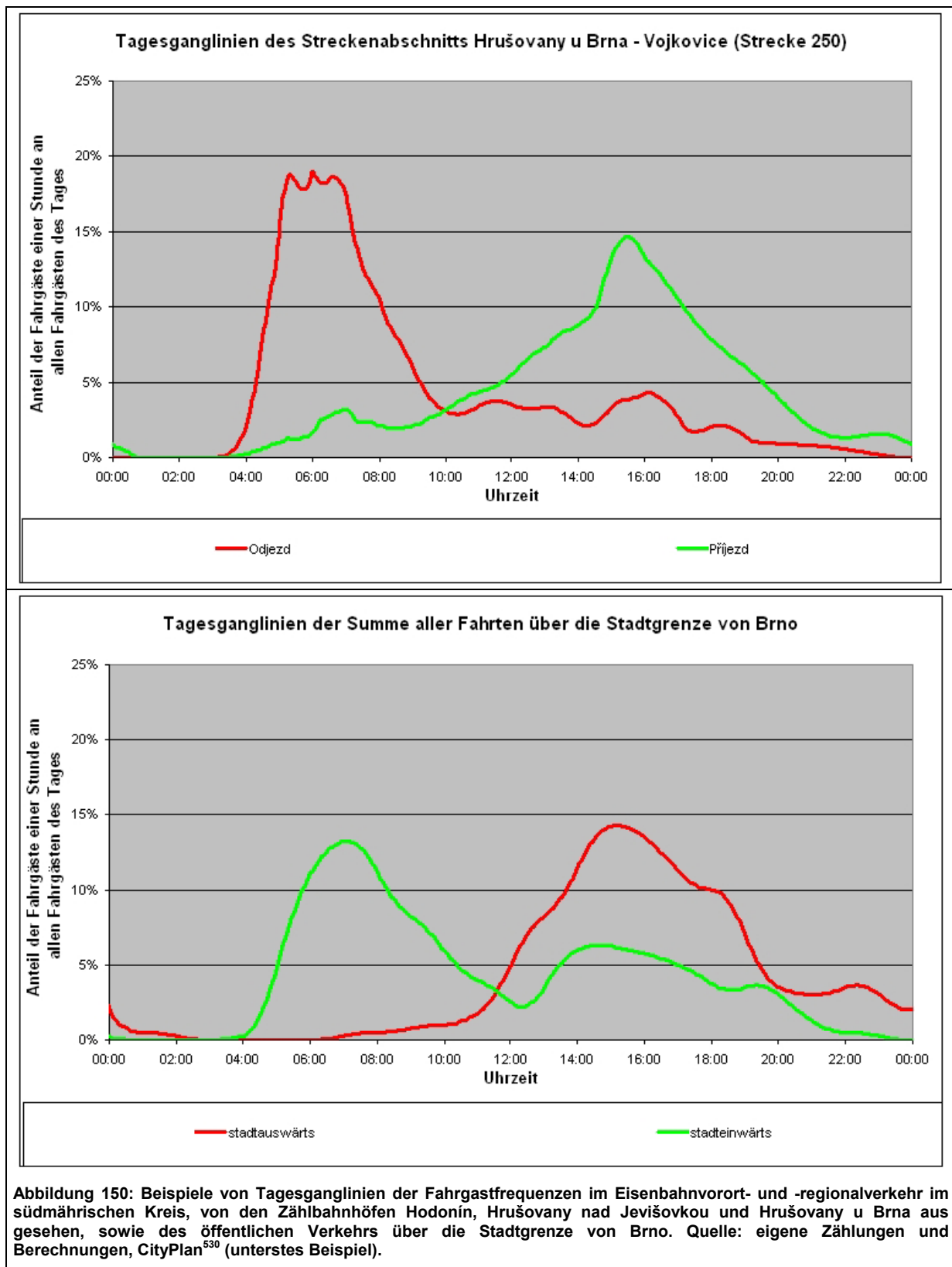












#### B.IV Extrapolation der Tagesganglinien auf das gesamte Gebiet des Südmährischen Kreises

Um die erforderlichen Kapazitäten der einzelnen Züge abschätzen zu können, wurden die errechneten Tagesganglinien auf alle Streckenabschnitte des Südmährischen Kreises und auf jene Abschnitte in den benachbarten Kreisen, auf welche Züge des Regionalverkehrs aus Südmähren weiterfahren, extrapoliert.

Für die Extrapolation wurde abgeschätzt, welcher der 11 Streckenabschnitte, für die Tagesganglinien zur Verfügung stehen, in welcher Fahrtrichtung im Sinne von Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie Qualität von Infrastruktur und Zugangebot dem jeweiligen Streckenabschnitt am ähnlichsten ist<sup>531</sup>. Zu diesem Zweck wurden für jeden Streckenabschnitt bis zu drei Beispiele von Tagesganglinien zusammengerechnet, deren Anteile kontinuierlich von Station zu Station geändert wurden.

Die Endergebnisse der Extrapolation der relativen Tagesganglinien wurden mit der Schätzung der zukünftigen Fahrgastfrequenz des jeweiligen Streckenabschnitts multipliziert und somit errechnet, wo und wann vermutlich welche Kapazitäten notwendig sein werden.

#### B.IV.a Als Beispiel herangezogene Tagesganglinien und ihre Anteile für die einzelnen Streckenabschnitte

Strecke 260 Brno - Česká Třebová und retour						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Brno Hlavní nádraží	Vojkovice - Hrušovany u.B.	70%	Brno-Město - Brno-Venkov	30%		
Brno-Židenice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Bílovice nad Svitavou	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Babice nad Svitavou	Vojkovice - Hrušovany u.B.	90%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	10%		
Adamov	Vojkovice - Hrušovany u.B.	80%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	20%		
Adamov zastávka	Vojkovice - Hrušovany u.B.	70%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	30%		
Blansko	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	10%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	10%
Blansko město	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	20%		
Dolní Lhota	Hrušovany u.B. - Žabčice	90%	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	10%		
Rájec-Jestřebí	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Doubravice nad Svitavou	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Skalice nad Svitavou	Hrušovany u.B. - Žabčice	95%	Pravice - Hrušovany n.J.	5%		
Svitávka	Hrušovany u.B. - Žabčice	90%	Pravice - Hrušovany n.J.	10%		
Zboněk	Hrušovany u.B. - Žabčice	85%	Pravice - Hrušovany n.J.	15%		
Letovice zastávka	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%		
Letovice	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%		
Rozhraní	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%		

Moravská Chrastová	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%		
Březová nad Svitavou	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%		
Dlouhá	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%		
Hradec nad Svitavou	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%		
Svitavy-Lány	Hrušovany u.B. - Žabčice	76%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	4%
Svitavy	Hrušovany u.B. - Žabčice	72%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	8%
Svitavy-Lačnov	Hrušovany u.B. - Žabčice	68%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	12%
Opatov	Hrušovany u.B. - Žabčice	64%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	16%
Semanín	Hrušovany u.B. - Žabčice	60%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	20%
Česká Třebová						

**Strecke 262 Skalice nad Svitavou - Boskovice und retour**

Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Skalice nad Svitavou	Hrušovany u.B. - Žabčice	70%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	10%
Boskovice						

**Strecke 300 Brno - Přerov und retour**

Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Brno Hlavní nádraží	Brno-Město - Brno- Venkov	60%	Vojkovice - Hrušovany u.B.	40%		
Chrlice	Brno-Město - Brno- Venkov	40%	Vojkovice - Hrušovany u.B.	60%		
Sokolnice	Brno-Město - Brno- Venkov	20%	Vojkovice - Hrušovany u.B.	80%		
Újezd u Brna	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Hostěrádky-Rešov	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Zbýšov	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Křenovice horní nádraží	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Holubice	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Velešovice	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				

Rousínov	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Komořany u Vyškova	Hrušovany u.B. - Žabčice	90%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	10%		
Luleč	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	20%		
Vyškov na Moravě	Hrušovany u.B. - Žabčice	70%	Hodonín - Lužice	25%	Pravice - Hrušovany n.J.	5%
Hoštice-Heroltice	Hrušovany u.B. - Žabčice	60%	Hodonín - Lužice	30%	Pravice - Hrušovany n.J.	10%
Ivanovice na Hané	Hrušovany u.B. - Žabčice	50%	Hodonín - Lužice	35%	Pravice - Hrušovany n.J.	15%
Chvalkovice na Hané	Hrušovany u.B. - Žabčice	40%	Hodonín - Lužice	40%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%
Nezamyslice	Hrušovany u.B. - Žabčice	30%	Lužice - Hodonín	45%	Pravice - Hrušovany n.J.	25%
Němčice nad Hanou	Hrušovany u.B. - Žabčice	20%	Lužice - Hodonín	50%	Pravice - Hrušovany n.J.	30%
Měrovice nad Hanou	Hrušovany u.B. - Žabčice	10%	Lužice - Hodonín	55%	Pravice - Hrušovany n.J.	35%
Kojetín	Pravice - Hrušovany n.J.	40%	Lužice - Hodonín	60%		
Chropyně	Pravice - Hrušovany n.J.	35%	Lužice - Hodonín	65%		
Věžky	Pravice - Hrušovany n.J.	30%	Lužice - Hodonín	70%		
Přerov						

Strecke 340 Brno - Úherské Hradiště und retour						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Brno Hlavní nádraží	Brno-Město - Brno-Venkov	42%	Vojkovice - Hrušovany u.B.	58%		
Brno-Černovice	Brno-Město - Brno-Venkov	28%	Vojkovice - Hrušovany u.B.	72%		
Brno-Slatina	Brno-Město - Brno-Venkov	14%	Vojkovice - Hrušovany u.B.	86%		
Šlapanice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Ponětovice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Blažovice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Křenovice dolní nádraží	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Slavkov u Brna	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Křižanovice	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Marefy	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				

Anhang

Bučovice	Hrušovany u.B. - Žabčice	90%	Pravice - Hrušovany n.J.	10%		
Nevojice	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%		
Nesovice	Hrušovany u.B. - Žabčice	70%	Pravice - Hrušovany n.J.	30%		
Brankovice	Hrušovany u.B. - Žabčice	55%	Pravice - Hrušovany n.J.	30%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	15%
Nemotice	Hrušovany u.B. - Žabčice	45%	Pravice - Hrušovany n.J.	25%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	30%
Jestřabice	Hrušovany u.B. - Žabčice	35%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	45%
Bohuslavice u Kyjova	Hrušovany u.B. - Žabčice	25%	Pravice - Hrušovany n.J.	15%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	60%
Kyjov	Hodonín - Rohatec (343)	50%	Rohatec - Hodonín (343)	10%	Hodonín - Lužice	40%
Kyjov zastávka	Hodonín - Rohatec (343)	40%	Rohatec - Hodonín (343)	20%	Hodonín - Lužice	40%
Vlkoš	Hodonín - Rohatec (343)	30%	Rohatec - Hodonín (343)	30%	Hodonín - Lužice	40%
Vracov	Hodonín - Rohatec (343)	20%	Rohatec - Hodonín (343)	40%	Hodonín - Lužice	40%
Bzenec	Hodonín - Rohatec (343)	10%	Rohatec - Hodonín (343)	50%	Hodonín - Lužice	40%
Veselí nad Moravou	Hodonín - Rohatec (343)	50%			Hodonín - Lužice	50%
Uherský Ostroh	Hodonín - Rohatec (343)	50%			Hodonín - Lužice	50%
Ostrožská Nová Ves	Hodonín - Rohatec (343)	50%			Hodonín - Lužice	50%
Ostrožská Nová Ves lázně	Hodonín - Rohatec (343)	50%			Hodonín - Lužice	50%
Kunovice zastávka	Hodonín - Rohatec (343)	50%			Hodonín - Lužice	50%
Uherské Hradiště						

Strecke 250 Brno - Břeclav und retour						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Brno Hlavní nádraží	Vojkovice - Hrušovany u.B.	60%	Brno-Město - Brno-Venkov	40%		
Brno-Horní Heršpice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	70%	Brno-Město - Brno-Venkov	30%		
Modřice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	80%	Brno-Město - Brno-Venkov	20%		
Popovice u Rajhradu	Vojkovice - Hrušovany u.B.	90%	Brno-Město - Brno-Venkov	10%		
Rajhrad	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%	Brno-Město - Brno-Venkov			

Vojkovice nad Svatkou	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Hrušovany u.B.	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Žabčice	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Vranovice	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Pouzdrány	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Popice	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Šakvice	Hrušovany u.B. - Žabčice	82%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	12%	Rohatec - Hodonín (343)	6%
Zaječí	Hrušovany u.B. - Žabčice	64%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	24%	Rohatec - Hodonín (343)	12%
Rakvice	Hrušovany u.B. - Žabčice	46%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	36%	Rohatec - Hodonín (343)	18%
Podivín	Hrušovany u.B. - Žabčice	28%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	48%	Rohatec - Hodonín (343)	24%
Ladná	Hrušovany u.B. - Žabčice	10%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	60%	Rohatec - Hodonín (343)	30%
Břeclav						

**Strecke 254 Šakvice - Hustopeče und retour**

Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Šakvice	Hrušovany u.B. - Žabčice	75%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	15%	Rohatec - Hodonín (343)	10%
Hustopeče u Brna						

**Strecke 255 Zaječí - Hodonín/Dubňany und retour**

Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Zaječí	Hrušovany u.B. - Žabčice	45%	Hodonín - Rohatec (343)	40%	Pravice - Hrušovany n.J.	15%
Velké Pavlovice	Hrušovany u.B. - Žabčice	40%	Hodonín - Rohatec (343)	40%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%
Velké Pavlovice zastávka	Hrušovany u.B. - Žabčice	35%	Hodonín - Rohatec (343)	40%	Pravice - Hrušovany n.J.	25%
Bořetice	Hrušovany u.B. - Žabčice	30%	Hodonín - Rohatec (343)	40%	Pravice - Hrušovany n.J.	30%
Kobylí na Moravě	Hrušovany u.B. - Žabčice	25%	Hodonín - Rohatec (343)	40%	Pravice - Hrušovany n.J.	35%
Brumovice	Hrušovany u.B. - Žabčice	20%	Hodonín - Mutěnice	15%	Pravice - Hrušovany n.J.	65%
Čejč	Mutěnice - Hodonín	50%			Rohatec - Hodonín (343)	50%

Mutěnice zastávka	Mutěnice - Hodonín	50%
Mutěnice	Mutěnice - Hodonín	50%
Dubňany / Hodonín		

Rohatec - Hodonín (343)	50%
Rohatec - Hodonín (343)	50%

Strecke 25x Hrušovany u.B. - Židlochovice und retour						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Hrušovany u.B.	Žabčice - Hrušovany u.B.	100%				
Židlochovice						

Strecke 240 Brno - Jihlava und retour						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Brno Hlavní nádraží	Brno-Město - Brno- Venkov	20%	Vojkovice - Hrušovany u.B.	80%		
Brno-Horní Heršpice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Troubsko	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Střelice dolní	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Střelice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Omice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Tetčice	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Rosice u Brna	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Zastávka u Brna	Hrušovany u.B. - Žabčice	86%	Pravice - Hrušovany n.J.	14%		
Vysoké Popovice	Hrušovany u.B. - Žabčice	72%	Pravice - Hrušovany n.J.	28%		
Rapotice	Hrušovany u.B. - Žabčice	58%	Pravice - Hrušovany n.J.	42%		
Kralice nad Oslavou	Hrušovany u.B. - Žabčice	44%	Pravice - Hrušovany n.J.	56%		
Náměšť nad Oslavou	Hrušovany u.B. - Žabčice	30%	Pravice - Hrušovany n.J.	70%		
Studenec	Hrušovany u.B. - Žabčice	16%	Pravice - Hrušovany n.J.	84%		
Vladislav zastávka	Hrušovany u.B. - Žabčice	5%	Pravice - Hrušovany n.J.	90%	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	5%
Třebíč	Pravice - Hrušovany n.J.	90%			Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	10%
Třebíč-Borovina	Pravice - Hrušovany n.J.	90%			Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	10%
Krahulov	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	20%	Pravice - Hrušovany n.J.	75%	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	5%
Okříšky	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	40%	Pravice - Hrušovany n.J.	60%		

Číčov	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	55%	Pravice - Hrušovany n.J.	45%		
Bransouze	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	70%	Pravice - Hrušovany n.J.	30%		
Dolní Smrčné	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	85%	Pravice - Hrušovany n.J.	15%		
Přímělkov	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	88%	Rohatec - Hodonín (330)	8%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	4%
Bitovčice	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	76%	Rohatec - Hodonín (330)	16%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	8%
Luka nad Jihlavou	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	64%	Rohatec - Hodonín (330)	24%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	12%
Malý Beranov Jihlava	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	52%	Rohatec - Hodonín (330)	32%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	16%

Strecke 244 Brno - Hrušovany n.J. und retour						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Brno Hlavní nádraží	Brno-Město - Brno- Venkov	20%	Vojkovice - Hrušovany u.B.	80%		
Brno-Horní Heršpice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Troubsko	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Střelice dolní	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Střelice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Radostice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Silůvky	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Moravské Bránice	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Budkovice	Hrušovany u.B. - Žabčice	89%	Pravice - Hrušovany n.J.	11%		
Moravský Krumlov	Hrušovany u.B. - Žabčice	78%	Pravice - Hrušovany n.J.	22%		
Rakšice	Hrušovany u.B. - Žabčice	67%	Pravice - Hrušovany n.J.	33%		
Bohutice	Hrušovany u.B. - Žabčice	56%	Pravice - Hrušovany n.J.	44%		
Našiměřice	Hrušovany u.B. - Žabčice	45%	Pravice - Hrušovany n.J.	55%		
Miroslav	Hrušovany u.B. - Žabčice	34%	Pravice - Hrušovany n.J.	66%		
Dolenice	Hrušovany u.B. - Žabčice	23%	Pravice - Hrušovany n.J.	77%		

Břežany	Hrušovany u.B. - Žabčice	12%	Pravice - Hrušovany n.J.	88%
Pravice	Pravice - Hrušovany n.J.	100%		
Hrušovany n.J.				

<b>Strecke 244 Moravské Bránice - Ivančice und retour</b>						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Moravské Bránice	Hrušovany u.B. - Žabčice	75%	Pravice - Hrušovany n.J.	25%		
Ivančice letovisko	Hrušovany u.B. - Žabčice	75%	Pravice - Hrušovany n.J.	25%		
Ivančice město	Hrušovany u.B. - Žabčice	75%	Pravice - Hrušovany n.J.	25%		
Ivančice						

<b>Strecke 245 Hrušovany n.J. - Hevlín und retour</b>						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Hrušovany n.J.	Hrušovany n.J. - Hrabětice	75%	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	25%		
Hrabětice	Hrušovany n.J. - Hrabětice	75%	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	25%		
Hevlín						

<b>Strecke 246 Břeclav - Znojmo und retour</b>						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Břeclav	Jevišovka - Hrušovany n.J.	55%	Hodonín - Rohatec (343)	30%	Hodonín - Mutěnice	15%
Boří les	Jevišovka - Hrušovany n.J.	64%	Hodonín - Rohatec (343)	24%	Hodonín - Mutěnice	12%
Valtice město	Jevišovka - Hrušovany n.J.	73%	Hodonín - Rohatec (343)	18%	Hodonín - Mutěnice	9%
Valtice	Jevišovka - Hrušovany n.J.	82%	Hodonín - Rohatec (343)	12%	Hodonín - Mutěnice	6%
Sedlec u Mikulova	Jevišovka - Hrušovany n.J.	91%	Hodonín - Rohatec (343)	6%	Hodonín - Mutěnice	3%
Mikulov na Moravě	Jevišovka - Hrušovany n.J.	100%				
Břeží	Jevišovka - Hrušovany n.J.	100%				
Dobré Pole	Jevišovka - Hrušovany n.J.	100%				
Novosedly	Jevišovka - Hrušovany n.J.	100%				
Jevišovka	Jevišovka - Hrušovany n.J.	100%				
Hrušovany n.J.	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	100%				
Božice u.Z.	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	100%				

Hodonice	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	85%	Mutěnice - Hodonín	10%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	5%
Dyje	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	70%	Mutěnice - Hodonín	20%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	10%
Znojmo						

Strecke 241 Znojmo - Okříšky und retour						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Znojmo	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	70%	Hodonín - Mutěnice	20%	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	10%
Citonice	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	85%	Hodonín - Mutěnice	10%	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	5%
Olbramkostel	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	100%				
Šumná	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	100%				
Grešlové Mýto	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	100%				
Blížkovice	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	100%				
Vesce	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	100%				
Moravské Budějovice	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	100%				
Jaroměřice nad Rokytnou	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	100%				
Šebkovice	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	100%				
Kojetice na Moravě	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	100%				
Stařeč	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	100%				
Hvězdoňovice	Božice u.Z. - Hrušovany n.J.	100%				
Okříšky						

Strecke 248 Znojmo - Šatov und retour						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Znojmo	Hodonín - Lužice	50%	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	50%		
Šatov	Hodonín - Lužice	50%	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	50%		
Šatov st.hr.						

Strecke 250 Brno - Žďár nad Sázavou und retour						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Brno Hlavní nádraží	Brno-Město - Brno-Venkov	40%	Vojkovice - Hrušovany u.B.	60%		
Brno-Židenice	Brno-Město - Brno-Venkov	40%	Vojkovice - Hrušovany u.B.	60%		
Brno-Královo Pole	Brno-Město - Brno-Venkov	20%	Vojkovice - Hrušovany u.B.	80%		
Brno-Řečkovice	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Česká	Vojkovice - Hrušovany u.B.	100%				
Kuřim	Vojkovice - Hrušovany u.B.	90%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	10%		
Čebín	Vojkovice - Hrušovany u.B.	80%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	20%		
Hradčany	Hrušovany u.B. - Žabčice	70%	Rohatec - Hodonín (330) (nur Regionalzüge)	30%		
Tišnov	Hrušovany u.B. - Žabčice	70%	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	30%		
Dolní Loučky	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	20%		
Říkonín	Hrušovany u.B. - Žabčice	90%	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	10%		
Níhov	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Vlkov u Tišnova	Hrušovany u.B. - Žabčice	100%				
Osová Bítýška	Hrušovany u.B. - Žabčice	95%	Pravice - Hrušovany n.J.	5%		
Ořechov	Hrušovany u.B. - Žabčice	90%	Pravice - Hrušovany n.J.	10%		
Křižanov	Hrušovany u.B. - Žabčice	85%	Pravice - Hrušovany n.J.	15%		
Sklené nad Oslavou	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%		
Laštovičky	Hrušovany u.B. - Žabčice	75%	Pravice - Hrušovany n.J.	25%		
Ostrov nad Oslavou	Hrušovany u.B. - Žabčice	70%	Pravice - Hrušovany n.J.	30%		
Žďár nad Sázavou						

Strecke 251 Tišnov - Žďár nad Sázavou und retour						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Tišnov	Hrušovany u.B. - Žabčice	80%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%		
Štěpánovice	Hrušovany u.B. - Žabčice	60%	Pravice - Hrušovany n.J.	40%		
Borač	Hrušovany u.B. - Žabčice	40%	Pravice - Hrušovany n.J.	60%		
Prudká zastávka	Hrušovany u.B. - Žabčice	20%	Pravice - Hrušovany n.J.	80%		
Doubravník	Pravice - Hrušovany n.J.	100%				
Nedvědice	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	20%	Pravice - Hrušovany n.J.	80%		
Věžná	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	40%	Pravice - Hrušovany n.J.	60%		
Rožná	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	60%	Pravice - Hrušovany n.J.	40%		
Bystřice nad Pernštejnem	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	80%	Pravice - Hrušovany n.J.	20%		
Rozsochy	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	100%				
Rovné-Divišov	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	100%				
Olešná na Moravě	Rohatec - Hodonín (343)	5%	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	90%	Mutěnice - Hodonín	5%
Nové Město na Moravě	Rohatec - Hodonín (343)	10%	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	80%	Mutěnice - Hodonín	10%
Nové Město na Moravě zastávka	Rohatec - Hodonín (343)	15%	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	70%	Mutěnice - Hodonín	15%
Radňovice	Rohatec - Hodonín (343)	20%	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	60%	Mutěnice - Hodonín	20%
Veselíčko	Rohatec - Hodonín (343)	25%	Hrušovany n.J. - Božice u.Z.	50%	Mutěnice - Hodonín	25%
Žďár nad Sázavou						

Strecke 330 Břeclav - Přerov und retour						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Břeclav	Hodonín - Lužice	100%				
Hrušky zastávka	Lužice - Hodonín	33%	Hodonín - Lužice	67%		
Moravská Nová Ves	Lužice - Hodonín	67%	Hodonín - Lužice	33%		
Lužice	Lužice - Hodonín	100%				
Hodonín	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Rohatec zastávka	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Rohatec	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Bzenec přívoz	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Moravský Písek	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Moravský Písek zastávka	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Nedakonice	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Kostelany nad Moravou	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Staré Město u Uher. Hradiště	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Huštěnovice	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Spytihněv	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Napajedla	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	32%	Hodonín - Rohatec (330)	63%	Rohatec - Hodonín (330)	5%
Otrokovice	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	30%	Hodonín - Rohatec (330)	60%	Rohatec - Hodonín (330)	10%
Tlumačov	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	28%	Hodonín - Rohatec (330)	57%	Rohatec - Hodonín (330)	15%
Záhlinice	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	27%	Hodonín - Rohatec (330)	53%	Rohatec - Hodonín (330)	20%

Hulín	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	25%	Hodonín - Rohatec (330)	50%	Rohatec - Hodonín (330)	25%
Břest	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	23%	Hodonín - Rohatec (330)	47%	Rohatec - Hodonín (330)	30%
Říkovice	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	22%	Hodonín - Rohatec (330)	43%	Rohatec - Hodonín (330)	35%
Horní Moštěnice	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	20%	Hodonín - Rohatec (330)	40%	Rohatec - Hodonín (330)	40%
Přerov						

#### Strecke 250 Břeclav - Kúty und retour

Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Břeclav	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Lanžhot	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Lanžhot st.hr.	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Brodské	Hodonín - Rohatec (330) (nur Regionalzüge)	33%	Hodonín - Rohatec (330)	67%		
Kúty						

#### Strecke 343 Hodonín - Veselí nad Moravou und retour

Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Hodonín	Hodonín - Rohatec (343)	100%				
Rohatec zastávka	Hodonín - Rohatec (343)	90%	Rohatec - Hodonín (343)	10%		
Rohatec	Hodonín - Rohatec (343)	80%	Rohatec - Hodonín (343)	20%		
Rohatec kolonie	Hodonín - Rohatec (343)	70%	Rohatec - Hodonín (343)	30%		
Sudoměřice nad Moravou	Hodonín - Rohatec (343)	60%	Rohatec - Hodonín (343)	40%		
Petrov u Strážnice	Hodonín - Rohatec (343)	50%	Rohatec - Hodonín (343)	50%		
Strážnice	Hodonín - Rohatec (343)	20%	Rohatec - Hodonín (343)	80%		
Vnorovy	Hodonín - Rohatec (343)	10%	Rohatec - Hodonín (343)	90%		
Veselí nad Moravou-Zarazice	Rohatec - Hodonín (343)	100%				
Veselí nad Moravou						

<b>Strecke 344 Veselí nad Moravou - Vrbovce und retour</b>						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Veselí nad Moravou	Hodonín - Rohatec (343)	100%				
Blatnice pod svatým Antonínkem	Hodonín - Rohatec (343)	92%	Hodonín - Mutěnice	8%		
Lipov	Hodonín - Rohatec (343)	84%	Hodonín - Mutěnice	16%		
Louka u Ostrohu	Hodonín - Rohatec (343)	76%	Hodonín - Mutěnice	24%		
Velká nad Veličkou	Hodonín - Rohatec (343)	68%	Hodonín - Mutěnice	32%		
Javorník nad Veličkou zastávka	Hodonín - Rohatec (343)	60%	Hodonín - Mutěnice	40%		
Velká nad Veličkou st.hr.						

<b>Strecke 255 Hodonín - Dubňany - Čejč</b>						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Hodonín	Hodonín - Mutěnice	34%	Hodonín - Rohatec (343)	33%	Hodonín - Lužice	33%
Dubňany	Hodonín - Mutěnice	34%	Hodonín - Rohatec (343)	33%	Hodonín - Lužice	33%
Mutěnice (neue Haltestelle)	Hodonín - Mutěnice	34%	Hodonín - Rohatec (343)	33%	Hodonín - Lužice	33%
Čejč						

<b>Strecke 257 Dubňany - Kyjov</b>						
Station	Tagesganglinie 1	Anteil	Tagesganglinie 2	Anteil	Tagesganglinie 3	Anteil
Dubňany	Mutěnice - Hodonín	34%	Rohatec - Hodonín (343)	33%	Lužice - Hodonín	33%
Svatobořice - Mistřín	Mutěnice - Hodonín	34%	Rohatec - Hodonín (343)	33%	Lužice - Hodonín	33%
Kyjov						

## C Abfahrts- und Ankunftszeiten an den benachbarten Knotenbahnhöfen

Die folgenden Tabellen zeigen Taktverkehrelemente in der Umgebung des Südmährischen Kreises. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten sind aus dem Fahrplan 2005/6 entnommen<sup>532</sup>, und stellen eine Zusammenfassung der häufigsten Abfahrts- und Ankunftsminuten in den einzelnen Richtungen dar. In einigen Fällen kann der Taktverkehr relativ streng eingehalten werden, es gibt aber auch Bahnhöfe und Richtungen, wo die Abfahrts- und Ankunftszeiten eher unregelmäßig sind und sich nur einige Zeitlagen mehrfach wiederholen.

- **Česká Třebová**

Abfahrten nach...	Ankünfte aus...
Brno – Schnellzüge: ca. xx.15, manchmal xx.30	Brno – Schnellzüge: ca. xx.40
Brno – Regionalzüge: gerade.18	Brno – Regionalzüge: ungerade.15-20
Praha - Schnellzüge: meistens zwischen xx.40 und xx.00	Praha – Schnellzüge: meistens zwischen xx.55 und xx.15
Praha - Regionalzüge: ca. xx.15	Praha – Regionalzüge: ca. xx.40 – xx.00
Olomouc – Schnellzüge: xx.02 – xx.08, manchmal xx.14	Olomouc – Schnellzüge: ca. xx.40 – xx.00
Olomouc – Regionalzüge: ca. gerade.18 (g.15-g.24)	Olomouc – Regionalzüge: ungerade.38-45
Moravská Třebová – Regionalzüge: gerade.10	Moravská Třebová – Regionalzüge: ungerade.25

Česká Třebová ist kein völlig symmetrischer Taktknoten, zwischen den Schnellzügen gibt es aber nur mäßige Anschlußwartezeiten, schlechter sind die Anschlüsse zwischen Schnellzügen und Regionalzügen und zwischen Regionalzügen untereinander. Daher sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schnellzüge von und nach Brno ähnlich wie heute etwa um xx.45 (Ankunft) und xx.15 (Abfahrt) zu erhalten. Diese Zeiten wären auch für Regionalzüge die besten, was derzeit nur für die Abfahrten zutrifft.

- **Olomouc**

Abfahrten nach...	Ankünfte aus...
Brno – Schnellzüge: ungerade.40	Brno – Schnellzüge: gerade.22
Brno – Regionalzüge: (gerade).00	Brno – Regionalzüge: (gerade).00
Přerov - Schnellzüge: gerade.09 (nach Ostrava) gerade.19 (Pendolino nach Ostrava) ungerade.30 (nach Přerov)	Přerov - Schnellzüge: ungerade.55 (aus Ostrava) gerade.47 (Pendolino aus Ostrava) gerade.28 (aus Přerov)
Přerov – Regionalzüge: ca. xx.10 (manchmal auch xx.35)	Přerov – Regionalzüge: ca. xx.45 (manchmal auch xx.15)
Česká Třebová – Schnellzüge: ungerade.55 (aus Ostrava) gerade.47 (Pendolino aus Ostrava) gerade.28 (aus Přerov)	Česká Třebová – Schnellzüge: gerade.09 (nach Ostrava) gerade.19 (Pendolino nach Ostrava) ungerade.30 (nach Přerov)
Česká Třebová – Regionalzüge: ca. xx.45	Česká Třebová – Regionalzüge: ca. xx.15
Šumperk – Regionalzüge: xx.30 (eher unregelmäßig)	Šumperk – Regionalzüge: xx.10 (eher unregelmäßig)
Opava – Schnellzüge: ca. xx.40	Opava – Schnellzüge: ca. xx.25
Opava – Regionalzüge: xx.40-xx.15, unregelmäßig	Opava – Regionalzüge: xx.15-xx.25, unregelmäßig

Derzeit haben die Regionalzüge aus und nach Richtung Brno in Olomouc in Richtung Ostrava (per Schnellzug) und in Richtung Přerov (per Regionalzug) gute Anschlüsse, was nur für die Relation Prostějov (und andere Haltestellen zwischen Olomouc und Nezamyslice) – Přerov/Ostrava von Nutzen ist, da Přerov und Ostrava aus Richtung Brno direkt erreichbar sind und die Haltestellen zwischen Přerov und Olomouc auch mit Umsteigen in Přerov. Schnellzüge von und nach Brno haben regelmäßig nur in Richtung Česká Třebová gute Anschlüsse (angesichts der direkten Verbindung Brno – Česká Třebová jedoch von begrenztem Nutzen), manchmal auch in die Richtungen Opava und Šumperk. Geografisch

am wichtigsten wären die Anschlüsse in die Richtungen Šumperk und Opava, auf diesen Strecken herrscht jedoch am wenigsten Taktverkehr. Im Falle von Flügelzügen Brno-Nezamyslice-Přerov/Olomouc mit Beibehaltung der Anschlüsse in Přerov (siehe Knoten Přerov) würden die Schnellzüge aus Brno in Olomouc etwa um (gerade).10-15 ankommen und um (ungerade).45-50 abfahren, das wäre um etwa 10 Minuten früher (Ankünfte) bzw. später (Abfahrten) als derzeit. Wenn sich die Fahrpläne auf den anderen Strecken nicht ändern, bedeutet das eine Verlängerung der Anschlußwartezeiten von etwa 10 Minuten, im Fall der Regionalzüge aus und nach Přerov ist mit einer Verschiebung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten um einige Minuten die Schaffung wesentlich besserer Anschlüsse als bisher denkbar.

- **Přerov**

Abfahrten nach...	Ankünfte aus...
Brno – Schnellzüge: gerade.02	Brno – Schnellzüge: ungerade.55
Brno – Regionalzüge: xx.10 – xx.30	Brno – Regionalzüge: (ungerade).33
Olomouc – Schnellzüge: gerade.04	Olomouc – Schnellzüge: ungerade.52
Olomouc – Regionalzüge: xx.44, manchmal xx.5-10	Olomouc – Regionalzüge: xx.5-20, manchmal xx.39-55
Ostrava – Schnellzüge: ungerade.58	Ostrava – Schnellzüge: ungerade.59
Ostrava – Regionalzüge: xx.03	Ostrava – Regionalzüge: xx.51
Břeclav – Schnellzüge: gerade.04	Břeclav – Schnellzüge: ungerade.50
Břeclav – Regionalzüge: xx.23	Břeclav – Regionalzüge: xx.39

Přerov ist derzeit einer der am besten funktionierenden Taktknoten in der Nachbarschaft des Südmährischen Kreises. Die Schnellzüge treffen hier perfekt zur vollen geraden Stunde zusammen, die Regionalzüge auf der Strecke nach und aus Ostrava ebenso, nach und aus Olomouc teilweise. Umsteigen auf Regionalzüge in die Richtungen Břeclav und Brno erfordert mäßige Wartezeiten (etwa 20 bis 25 Minuten). Die Fahrplanlagen der Schnellzüge nach Brno sollten unbedingt beibehalten werden, die Regionalzüge könnten etwas später ankommen und etwas früher abfahren.

- **Staré město u Uherského Hradiště**

Abfahrten nach...	Ankünfte aus...
Přerov – Schnellzüge: ungerade.17	Přerov – Schnellzüge: gerade.34
Přerov – Regionalzüge: xx.32	Přerov – Regionalzüge: xx.11
Břeclav – Schnellzüge: gerade.36	Břeclav – Schnellzüge: ungerade.15
Břeclav – Regionalzüge: (ungerade).13	Břeclav – Regionalzüge: (gerade).50
Uherský Brod – Regionalzüge: ca. xx.20-25, unregelmäßig	Uherský Brod – Regionalzüge: ca. xx.30,45 – unregelmäßig
Veselí n.M. – Regionalzüge: ca. xx.15-25, unregelmäßig	Veselí n.M. – Regionalzüge: xx.10,30, unregelmäßig

Der Verkehr auf den Strecken aus Staré Město über Uherské Hradiště weiter in Richtung Uherský Brod (-Bojkovice – Vlárský průmysk) und Veselí nad Moravou folgt nicht unbedingt dem Prinzip eines Taktfahrplans. Einzelne sich einige Male wiederholende Zeitlagen von Abfahrten und Ankünften stellen Anschlüsse an Regionalzüge von und nach Přerov und an Schnellzüge von und nach Břeclav dar. Besonders nach der Verdichtung und Beschleunigung auf der Strecke Hodonín – Veselí nad Moravou wäre es besser umgekehrt: Aus dem Gebiet Břeclav – Hodonín könnten die Fahrgäste eher über Veselí nad Moravou Richtung Kunovice fahren; die Anschlüsse in Staré Město brauchen daher eher die Regionalzüge für Fahrgäste von den Haltstellen zwischen Hodonín und Staré Město, aus Richtung Přerov wären hingegen Anschlüsse an Schnellzüge besser, um kürzere Reisezeiten nach Praha, Ostrava und Olomouc zu ermöglichen.

Die Verbindungen aus Kunovice über Bylnice nach Horní Lideč und Trenčianská Teplá haben eher geringere Bedeutung: Alle Verbindungen in die Slowakei sind mit Umsteigen in Vlárský průmysk verbunden, es gibt ihrer insgesamt 7 pro Tag und meistens müssen die Fahrgäste irgendwo zwischen Trenčín und Kunovice längere Zeit auf einen Anschluss warten. Die Züge der Strecke Bylnice – Horní Lideč haben manchmal Anschlüsse in Richtung Slowakei und manchmal in Richtung Brno, es ist aber keinerlei Takt zu erkennen. Abschließend ist festzustellen, dass die Optimierung der Anschlüsse im Gebiet Veselí nad Moravou – Kunovice – Staré Město zweifellos wichtiger ist und dass kein Taktsystem im Gebiet östlich davon existiert, das dadurch gestört werden könnte. Ähnlich ist die Situation am Grenzübergang Vrbovce, wo zehn Zugpaare täglich verkehren, großteils weder nach einem Takt noch mit guten Anschlüssen.

- **Kúty**

Abfahrten nach...	Ankünfte aus...
Břeclav – Schnellzüge: xx.25-xx.35	Břeclav – Schnellzüge: xx.13 – xx.17
Břeclav – Regionalzüge: xx.05-xx.10	Břeclav – Regionalzüge: xx.55 – xx.05
Bratislava – Schnellzüge: xx.20	Bratislava – Schnellzüge: xx.22 – xx.28
Bratislava – Regionalzüge: xx.00-10, manchmal xx.35	Bratislava – Regionalzüge: xx.40 – xx.50
Holíč – Regionalzüge: ca. xx.10, manchmal xx.35	Holíč – Regionalzüge: ca. xx.50 – xx.05
Trnava – Regionalzüge: ca. xx.05, manchmal xx.48 oder xx.18	Trnava – Regionalzüge: xx.55 – xx.15

Der Bahnknoten Kúty stellt in erster Linie einen symmetrischen Taktknoten der Regionalzüge in allen Richtungen ungefähr zur vollen Stunde dar, die Schnellzüge haben hingegen keine guten Anschlüsse. Die Einhaltung dieser Anschlüsse ist zwar wünschenswert, aufgrund der geografischen Isolierung des Zahorie (das Gebiet zwischen der March und den Kleinen Karpaten, mit der restlichen Slowakei nur durch zwei Bahnstrecken verbunden, welche beide in den dichten Vorortverkehr des Umlands von Bratislava münden) ist es aber denkbar, den gesamten Verkehr im Zahorie an Veränderungen in Kúty anzupassen. Nach dem Beitritt der Tschechischen und der Slowakischen Republik zum Schengener Abkommen ist damit zu rechnen, dass Schnellzüge in Zukunft in Kúty nicht mehr halten werden.

- **(Břeclav-) Bernhardsthal**

Die Regionalzüge aus Wien kommen um xx.52 in Břeclav an und fahren um xx.37 wieder ab, die Eilzüge zu den Stoßzeiten, welche überwiegend im österreichischen Bernhardsthal (10 km vor Břeclav) enden bzw. beginnen, könnten um xx.07 ankommen und um xx.13 abfahren. Die Regionalzüge Wiener Neustadt – Wien – Břeclav bilden zusammen mit den Zügen Wiener Neustadt – Wien – Retz (-Znojmo) einen Halbstundentakt beschleunigter Züge durch Wien und zwischen Wien und Wiener Neustadt. Mit kleineren Fahrplananpassungen an manchen Nebenstrecken wäre es möglich, die nördlichen Äste dieses Systems zu tauschen. Damit wäre in Břeclav auch eine Ankunft um xx.22 oder eine Abfahrt um xx.07 möglich, was einem symmetrischen Knoten zur vollen Stunde in Břeclav und zur halben Stunde in Znojmo oder umgekehrt ermöglichen würde.

- **(Hevlín-) Laa/Thaya**

Die Züge aus Wien erreichen die Endstation Laa/Thaya in der Regel um xx.30, zur selben Minute ist auch die planmäßige Abfahrt nach Wien. Auf der Strecke gibt es jedoch keinen konsequenten Takt, vormittags beträgt das Intervall zwei Stunden, einige Züge kommen oder fahren um xx.23 oder xx.35.

- **(Znojmo-) Retz**

Derzeit kommen die Züge aus Wien in Znojmo um xx.38 an und fahren um xx.52 wieder ab. Nach Abschluss der Ertüchtigung und Elektrifizierung der Strecke Znojmo – Retz ist durch den Einsatz elektrischer Fahrzeuge auf dieser Strecke so weit mit einer Fahrzeitverkürzung zu rechnen, dass die Züge vor xx.30 ankommen und nach xx.00 wieder abfahren, was die Bildung eines Taktknotens Znojmo zur vollen und eines Taktknotens Břeclav zur halben Stunde oder umgekehrt ermöglichen würde.

- **Jihlava**

Abfahrten nach...	Ankünfte aus...
Brno – Schnellzüge: gerade.37	Brno – Schnellzüge: ungerade.18
Brno – Regionalzüge: ungerade.30	Brno – Regionalzüge: gerade.22
Havlíčkův Brod – Schnellzüge: gerade.34 (2-3x täglich)	Havlíčkův Brod – Schnellzüge: ungerade.21 (2-3x täglich)
Havlíčkův Brod – Regionalzüge: ungerade.25	Havlíčkův Brod – Regionalzüge: gerade.34
Veselí n/L. – Schnellzüge: ungerade.24	Veselí n/L. – Schnellzüge: gerade.31
Veselí n/L. – Regionalzüge: gerade.50	Veselí n/L. – Regionalzüge: ungerade.20

- **Havlíčkův Brod**

Abfahrten nach...	Ankünfte aus...
Brno – Schnellzüge: gerade.03	Brno – Schnellzüge: ungerade.57
Brno – Regionalzüge: xx.25 (unregelmäßig)	Brno – Regionalzüge: xx.03-18 (unregelmäßig)
Praha – Schnellzüge: ungerade.59	Praha – Schnellzüge: gerade.00
Praha – Regionalzüge: xx.20	Praha – Regionalzüge ca. xx.15, manchmal

	xx.30-40
Jihlava – Schnellzüge: ca. ungerade.00 (2x tägl.)	Jihlava – Schnellzüge: ca. xx.22 (2x tägl.)
Jihlava – Regionalzüge: (gerade).02-15	Jihlava – Regionalzüge: ca. ungerade.55
Pardubice – Regionalzüge: ca. xx.10	Pardubice – Regionalzüge: ca. xx.55, manchmal xx.25

Die Strecken aus Brno, Praha und Pardubice bilden in Havlíčkův Brod einen nahezu perfekten symmetrischen Taktknoten um die gerade volle Stunde. In diese Fahrplanlagen reihen sich auch die Regionalzüge aus und nach Jihlava ein, die jedoch in Jihlava hauptsächlich Anschlüsse zu den Schnellzügen von und nach Brno haben. Mit Ausnahme eines Anschlusses (in Nord-Süd-Richtung) bzw. dreier Anschlüsse (in Süd-Nord-Richtung) in Okříšky von und nach Znojmo ist eine solche Relation allerdings geografisch wenig nützlich, da die Fahrzeit Havlíčkův Brod – Brno über Žďár nad Sázavou wesentlich kürzer ist. Zwischen Jihlava und Havlíčkův Brod verkehren nur drei bis vier Schnellzüge pro Tag, und jene Schnellzüge, die Taktanschlüsse in Jihlava haben, haben in Havlíčkův Brod ihre Abfahrt bzw. Ankunft genau zwischen den Taktzeiten. In Jihlava gibt es daher im Wesentlichen nur einige Male am Tag geografisch nützliche Anschlüsse, dafür aber regelmäßig geografisch eher unnütze Anschlüsse.

## D Fahrzeitsimulationen auf ausgewählten Streckenabschnitten

### D.1 Auswahl der Beispielstrecken, Zugattungen und Fahrzeuge

Auf ausgewählten Strecken bzw. –abschnitten im Südmährischen Kreis und seiner Umgebung wurden mittels des Programms „OpenTrack“<sup>533</sup> Fahrzeitsimulationen durchgeführt. Anlass dieser Simulationen war:

- auf den Streckenabschnitten:
  - Břeclav – Znojmo (*Streckenbündel Südwest*) und
  - Okříšky – Jihlava (*Streckenbündel Südwest*, nur Schnellzüge)  
erfordert die Realisierung des vorgeschlagenen regionsweiten Taktschemas eine erhebliche Fahrzeitverkürzung. Die Fahrzeitsimulation wurde durchgeführt, um festzustellen, ob eine solche Fahrzeitverkürzung mit dem Einsatz neuer Fahrzeuge im Rahmen der bestehenden Infrastruktur möglich ist bzw. welche Infrastrukturausbauten für die Realisierung des Taktfahrplans nötig sind.
- auf den Streckenabschnitten:
  - Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou (*Streckenbündel Südwest*)
  - Moravské Bránice – Oslavany (*Streckenbündel Südwest*)
  - Střelice – Okříšky (*Streckenbündel Südwest*, nur Schnellzüge)
  - Brno – Břeclav (*Streckenbündel Südost*, Schnellzüge mit Halt in allen Knotenbahnhöfen)
  - Břeclav – Moravský Písek (*Streckenbündel Břeclav – Hodonín*, Schnellzüge und Regionalzüge) und
  - Hodonín – Veselí nad Moravou (*Streckenbündel Břeclav – Hodonín*, über Rohatec oder aber über Holíč)  
sind für einige vom Verfasser erwogene Varianten des Taktfahrplans innerhalb eines Streckenbündels erhebliche Fahrzeitverkürzungen erforderlich. Die Fahrzeitsimulation wurde durchgeführt, um festzustellen, ob solche Fahrzeitverkürzungen mit dem Einsatz neuer Fahrzeuge auf der bestehenden Infrastruktur möglich sind bzw. welche Infrastrukturausbauten für die Realisierung des Taktfahrplans nötig sind.
- auf den Streckenabschnitten:
  - Okříšky – Jihlava (*Streckenbündel Südwest*, nur Schnellzüge)
  - Střelice – Okříšky (*Streckenbündel Südwest*, nur Schnellzüge)
  - Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou (*Streckenbündel Südwest*)
  - Brno-Slatina – Veselí nad Moravou (*Streckenbündel Nordost*)  
wurden die Fahrzeiten mit neuen und alten Elektro- und Dieselnaraturen verglichen, um festzustellen, ob eine ähnliche Fahrzeitverkürzung wie durch die Elektrifizierung (welche Generel dopravy<sup>534</sup> für diese und ähnliche Strecken im erwogen bzw. vorgeschlagen wird) auch durch den Einsatz moderner Dieselfahrzeuge erzielt werden kann.

- auf den Streckenabschnitten
  - Brno – Břeclav (*Streckenbündel Südost*) und
  - Břeclav – Moravský Písek (*Streckenbündel Břeclav – Hodonín*)wurden die Fahrzeiten verglichen, welche mit modernen Dieselfahrzeugen, elektrischen Fahrzeugen und durch aus elektrischen und Dieselfahrzeugen gebildeten gemischten Garnituren erreichbar sind. Die Fahrzeiten für Dieselfahrzeuge wurde nur für Regionalzüge simuliert (für den Fall direkter Regionalzüge von einer nicht elektrifizierten Nebenstrecke nach Brno), die Fahrzeiten mit Elektro- und Hybridgarnituren wurden sowohl für Regionalzüge als auch für Schnellzüge mit Halt in allen Knotenbahnhöfen simuliert (für den Fall der Führung von Flügelzügen).
- auf den Streckenabschnitten
  - Brno-Slatina – Veselí nad Moravou (*Streckenbündel Nordost*) und
  - Brno – Břeclav (*Streckenbündel Südost*)wurden die Fahrzeiten von überall haltenden Regionalzügen und überwiegend durchfahrenden Eil- oder Schnellzügen, beide mit modernen Garnituren geführt, verglichen.

## D.II Ausgangsdaten und Annahmen

Folgende Daten **über die Strecken** wurden verwendet:

- Längsneigungen<sup>535</sup>
- Exakte Streckenhöchstgeschwindigkeiten gemäß Streckenbeschreibungen<sup>536</sup>
- Lage der Bahnhöfe<sup>537</sup> und Haltestellen<sup>538</sup>

Damit der Umfang der Arbeit in machbaren Grenzen blieb, wurden weder die Bogenradien (im Sinne des Bogenwiderstandes) noch die Details von Bahnhöfen (wohl aber die gegebenenfalls gegenüber der freien Strecke geringere Durchfahrtsgeschwindigkeit) und Zugsicherungseinrichtungen berücksichtigt. Für die Fahrzeitsimulationen wurde jede Strecke als ein eingleisiger Streckenabschnitt mit einigen Haltestellen und einem Signal an jedem Streckenende angenommen.

In einigen Fällen wurden einige bereits im Generel dopravy<sup>539</sup> angestrebte Infrastrukturverbesserungen vorausgesetzt, wie etwa erhöhte Streckenhöchstgeschwindigkeiten, neue Haltestellen oder modernisierte Zugsicherungseinrichtungen und damit verbunden die Beseitigung von Geschwindigkeitseinschränkungen wegen Eisenbahnkreuzungen, der Sichtbarkeit von Signalen oder nicht gesicherten Weichen.

Von den **Triebfahrzeugen** war bekannt:

- Zugkraftdiagramme
- Fahrzeuggewicht
- Adhäsionsgewicht (Gewicht auf den angetriebenen Achsen)

Von **Waggons** wurden die Daten über ihr Gewicht und ihre Länge eingesetzt. Bei Waggons und Triebwagen wurde stets angenommen, dass alle Sitzplätze besetzt sind, in einigen Fällen musste das Gewicht der Fahrgäste und seine Verteilung auf Treib- und Laufachsen geschätzt werden. Wie auch im Verlauf der ganzen weiteren Arbeit wurde mit 80kg pro Fahrgast gerechnet. Dieses Gewicht und ebenso die Annahme, dass die Anzahl Fahrgäste gleich der Anzahl Sitzplätze ist, wurde auch bei der Berechnung der Infrastrukturbenutzungsentgelte gemäß Network-Statement verwendet<sup>540</sup>.

Von folgenden Fahrzeugen standen technische Daten zur Verfügung:

- Elektrische Dreisystemlokomotive Škoda 109 E<sup>541</sup>
- Elektrische Zweisystemlokomotive Siemens „Taurus“ in der Ausführung ÖBB 1116<sup>542</sup>
- Elektrische, nach Umbau zweisystemige Lokomotive ČD 363<sup>543</sup>
- Diesellokomotive Siemens „Herkules“ in der Ausführung ÖBB 2016<sup>544</sup>
- Diesellokomotive der Reihe ČD 750<sup>545</sup>
- Elektrischer Doppelstocktriebwagen ČKD 471<sup>546</sup>
- Zweiteilige Elektrogarnitur Siemens Desiro EMG 312 in der Ausführung für SŽ<sup>547</sup>
- Dreiteilige Elektrogarnitur Siemens Desiro EMG 312 in der Ausführung für SŽ<sup>548</sup>

## Anhang

- Dieseltriebwagen ČKD Dm12 in der Ausführung für VR<sup>549</sup>
- Zweiteilige Dieselnatur Siemans Desiro Classic in der Ausführung ÖBB 5022<sup>550</sup>
- Dieseltriebwagen der Reihe ČD 850<sup>551,552,553</sup>
- Dieselnatur Stadler GTW 2/6<sup>554</sup>

Diese Auswahl an Fahrzeugen war in erster Linie dadurch bedingt, dass die technischen Daten, besonders die Zugkraftcharakteristik, der Fahrzeuge anderer Hersteller im Internet nicht veröffentlicht sind und die Hersteller sie auch auf Anfrage nicht zur Verfügung stellten.

Länge und Gewicht des Zwischenwagens ČKD 071 und des Steuerwagens ČKD 971 wurden vom Hersteller bekannt gegeben, ansonsten wurde anhand einiger Beispiele<sup>555,556,557</sup> das Gewicht eines gewöhnlichen (vierachsigen, eingeschossigen) Waggons samt Fahrgästen mit 45t, das eines Doppelstockwaggons mit 57t angenommen. Die Länge aller Waggons wurde mit 24m angenommen.

Die **Dauer der Stationsaufenthalte** wurde anhand der derzeitigen Fahrgastzahlen der jeweiligen Stationen abgeschätzt<sup>558</sup>:

- Haltestellen mit weniger als ca. 20 Aus- und Einstiegen pro Tag und Richtung: 0 Sekunden (Bedarfhaltestelle)
- 20 – 70 Aus- und Einsteige pro Richtung: 10 Sekunden
- 70 – 120 Aus- und Einsteige pro Richtung: 20 Sekunden
- mehr als 120 Aus- und Einsteige pro Richtung: 30 Sekunden
- Knotenbahnhöfe, größere Städte: 60 Sekunden
- Bahnhöfe mit Zugkreuzungen auf eingleisigen Strecken, gegebenenfalls mit Bildung oder Teilung von Flügelzügen: 90 Sekunden (auf eingleisigen Strecken wurden jedoch ohnehin die Fahrzeiten zwischen möglichen Kreuzungsbahnhöfen extra berechnet).

Für die Simulation wurden die Adhäsionsbedingungen auf „normal“ (mittel) eingestellt, sonst wurden alle Standardeinstellungen des Programms OpenTrack herangezogen.

Zur Beurteilung der Machbarkeit des Taktschemas wurde mit einer zehnpromzentigen Fahrzeitreserve gerechnet. Diese Reserve enthält noch nicht die Umsteigezeiten an den Knotenbahnhöfen, welche nach der örtlichen Situation (Konfiguration der Gleise, Länge der Fußwege etc.) abgeschätzt wurden.

Zur Kontrolle der Plausibilität der Simulationsergebnisse wurden auf einigen Strecken Fahrzeitsimulationen mit den bestehenden Fahrzeugen auf der bestehenden Infrastruktur (ohne Verbesserungen gemäß Generel dopravy, ohne neue Haltestellen) durchgeführt und mit den Fahrzeiten gemäß aktuellem Fahrplan<sup>559</sup> verglichen (Tabelle 31):

Strecken-Nr.	Abschnitt	Zuggattung	eingesetzte Garnitur	Fahrzeit gemäß Simulation	Fahrzeit gemäß Fahrplan	Reserve
240	Střelice - Okříšky	Schnellzug	D-Lok 750 + 4 Waggons <sup>+</sup>	1:06:27	01:12:00 <sup>*</sup>	8%
240	Okříšky - Střelice	Schnellzug	D-Lok 750 + 4 Waggons <sup>+</sup>	1:04:44	01:11:00 <sup>*</sup>	10%
244	Hrušovany n.J. - Silůvky	Eilzug	D-TW ČD 850 + 2 Waggons <sup>+</sup>	0:51:59	0:53:00	2%
244	Silůvky - Hrušovany n.J.	Eilzug	D-TW ČD 850 + 2 Waggons <sup>#</sup>	0:47:27	0:53:00	12%
250	Breclav - Brno	Regionalzug	E-Lok 363 + 4 Waggons <sup>°</sup>	0:51:43	1:07:00	30%
250	Brno - Breclav	Regionalzug	E-Lok 363 + 4 Waggons <sup>°</sup>	0:51:31	1:07:00	30%
250	Vranovice - Brno	beschl. R.	E-Lok 363 + 4 Waggons <sup>°</sup>	0:15:52	0:19:00	20%
250	Brno - Vranovice	beschl. R.	E-Lok 363 + 4 Waggons <sup>°</sup>	0:14:38	0:15:00	3%
330	Břeclav - Hodonín	Regionalzug	E-Lok 363 + 4 Waggons <sup>°</sup>	0:16:39	0:19:00	14%
330	Hodonín - Moravský Písek	Regionalzug	E-Lok 363 + 4 Waggons <sup>°</sup>	0:14:10	0:18:00	27%
330	Moravský Písek - Hodonín	Regionalzug	E-Lok 363 + 4 Waggons <sup>°</sup>	0:14:18	0:18:00	26%
330	Hodonín - Břeclav	Regionalzug	E-Lok 363 + 4 Waggons <sup>°</sup>	0:16:28	0:21:00	28%
330	Břeclav - Hodonín	Schnellzug	E-Lok 363 + 4 Waggons <sup>°</sup>	0:13:05	0:13:00	-1%
330	Hodonín - Moravský Písek	Schnellzug	E-Lok 363 + 4 Waggons <sup>°</sup>	0:10:57	0:10:00	-9%
330	Moravský Písek - Hodonín	Schnellzug	E-Lok 363 + 4 Waggons <sup>°</sup>	0:10:59	0:11:00	0%
330	Hodonín - Břeclav	Schnellzug	E-Lok 363 + 4 Waggons <sup>°</sup>	0:12:52	0:14:00	9%
340	Slavkov - Kyjov	Regionalzug	D-TW ČD 850 + 2 Waggons <sup>^</sup>	0:44:04	0:48:00	9%
340	Kyjov - Slavkov	Regionalzug	D-TW ČD 850 + 2 Waggons <sup>^</sup>	0:45:31	0:50:00	10%
340	Kyjov - Veselí	Regionalzug	D-TW ČD 850 + 2 Waggons <sup>^</sup>	0:26:23	0:29:00	10%
340	Veselí - Kyjov	Regionalzug	D-TW ČD 850 + 2 Waggons <sup>^</sup>	0:27:31	0:28:00	2%
340	Slavkov - Kyjov	Schnellzug	D-Lok 750 + 4 Waggons <sup>+</sup>	0:32:20	0:37:00	14%
340	Kyjov - Slavkov	Schnellzug	D-Lok 750 + 4 Waggons <sup>+</sup>	0:34:07	0:39:00	14%
340	Kyjov - Veselí	Schnellzug	D-Lok 750 + 4 Waggons <sup>+</sup>	0:21:45	0:24:00	10%
340	Veselí - Kyjov	Schnellzug	D-Lok 750 + 4 Waggons <sup>+</sup>	0:22:22	0:24:00	7%

Tabelle 31: Vergleich der simulierten Fahrzeiten mit dem Fahrplan. Anmerkungen:

\*: Fahrzeit Brno hl.n. – Střelice geschätzt

+: Die angeführte Garnitur wurde vom Verfasser mit der angeführten Zuggattung auf dem angeführten Abschnitt gesichtet.

°: Eine ähnliche Garnitur wurde vom Verfasser mit der angeführten Zuggattung auf dem angeführten Abschnitt gesichtet.

#: Ein Foto der angeführten Garnitur mit der angeführten Zuggattung auf dem angeführten Abschnitt liegt vor<sup>560</sup>

^: Ein Foto der angeführten Garnitur mit einer ähnlichen Zuggattung auf dem angeführten Abschnitt liegt vor<sup>561</sup>

Der Durchschnittswert der Fahrzeitreserven in den oben angeführten Beispielen beträgt 12%, es sind allerdings einige unglaublich hohe Werte dabei, insbesondere auf den am besten ausgebauten Korridor-Strecken 250 und 330, wo auch keine besondere Reserve für Zugkreuzungen auf eingleisiger Strecke erforderlich ist. Der große Unterschied zwischen den Fahrzeiten gemäß Simulation und gemäß Fahrplan könnte durch einen Mangel an freien Zugtrassen, eine geringere Leistung oder Geschwindigkeit der eingesetzten Garnituren oder versäumte Anpassung der Fahrpläne an vergangene Infrastrukturverbesserungen bedingt sein. Ein weiterer möglicher Grund sind die längeren Haltestellenaufenthalte der alten Waggons mit schmalen und hohen Einstiegen, die bei kürzerer Fahrzeit zwischen den Halten umso stärker ins Gewicht fallen.

Ohne Berücksichtigung der Werte über 25% beträgt die durchschnittliche Fahrzeitreserve 9%.

Die angenommenen Stationsaufenthalte sind kürzer als vom Verfasser in der Realität beobachtet. Dabei ist aber zu bedenken dass die Fahrzeitreserven in der Regel in den Stationen verbracht werden und dass moderne Niederflurfahrzeuge mit breiten Türen einen schnelleren Fahrgastwechsel ermöglichen, als die

derzeit eingesetzten Fahrzeuge mit einigen Einstiegsstufen und schmalen, manchmal sogar nur händisch zu schließenden Türen.

### D.III Fahrzeitsimulationen für kritische Streckenabschnitte aus Sicht des integralen Taktfahrplans

Die erforderliche Fahrzeit von weniger als 30 Minuten per Schnellzug zwischen Okříšky und Jihlava ist der Simulation zufolge durchführbar; sowohl elektrische, als auch moderne Dieselnaraturen brauchen für diesen Abschnitt inklusive einer zehnpromzentigen Fahrzeitreserve 27 Minuten. Zwischen Znojmo und Břeclav hingegen ist es nicht möglich, auf der bestehenden Infrastruktur die angestrebte Kantenzzeit von weniger als 75 Minuten einzuhalten: Moderne Dieselfahrzeuge bräuchten nach den Ergebnissen der Simulation inklusive 10% Fahrzeitreserve 76-77 Minuten. Im Generel dopravy<sup>562</sup> wird jedoch die Modernisierung der Zugsicherungseinrichtungen, evtl. auch punktuelle Maßnahmen zur Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit, vorgeschlagen. Wenn alle Geschwindigkeitseinschränkungen, die durch das Zugsicherungssystem bedingt sind (in den Streckentabellen<sup>563</sup> mit Bahnübergängen, von Hauptsignalen unabhängigen Weichen oder der Sichtbarkeit von Signalen begründet) beseitigt werden, beträgt die Fahrzeit inklusive Reserve (10%) etwa 74 Minuten. Es bleibt jedoch das Problem, dass die Fahrzeit zwischen den Bahnhöfen Valtice und Hrušovany nad Jevišovkou, welche als Kreuzungsbahnhöfe vorgesehen sind, mit Reserve 32 bis 33 Minuten beträgt. Im Bahnhof Valtice gibt es einen ca. 350m langen zweigleisigen Abschnitt<sup>564</sup> vom Bahnhof nach Westen, östlich vom Bahnhof Hrušovany nad Jevišovkou liegt eine etwa 1 km lange, inkl. Streckengleis zwei- bis dreigleisige Ladestelle vor der Abzweigung der Anschlussbahn zur Zuckerfabrik, aus der mit einer neuen Weiche eine Ausweiche zur Verlegung von Zugkreuzungen im Verspätungsfall gebildet werden könnte<sup>565</sup>. Auch diese Verkürzung des eingleisigen Abschnitts bringt jedoch keine ausreichende Fahrzeitverkürzung, gemäß der Simulation würde der Dieseltriebwagen ČKD Dm12 diesen Abschnitt in 28 Minuten und 15 Sekunden zurücklegen, inkl. 10% Reserven sind das 31 Minuten. Ein weiteres Problem bei der Verlegung von Zugkreuzungen vom Bahnhof Hrušovany nad Jevišovkou zur Ausweiche bei der Ladestelle wäre, dass dadurch der ohnehin eher zu lange Abschnitt zwischen den potenziellen Taktknoten Střelice und Hrušovany nad Jevišovkou (siehe Kapitel 5.5 über das Streckenbündel Südwest) weiter verlängert würde: Inklusiv dem Abschnitt Hrušovany n.J. – Ausweiche würde die Fahrzeit Střelice – Hrušovany mit Reserve exakt eine Stunde betragen, das aber noch ohne Zeit zum Umsteigen. Die Zugkreuzung vom Bahnhof Valtice zu einer neu zu errichtenden Ausweiche Sedlec u Mikulova zu verlegen ist auch kein gangbarer Weg, denn damit kann in Břeclav der Anschluss zu den Schnellzügen nach Brno nicht eingehalten werden. Im Grunde bleiben drei mögliche Lösungen:

- Ein anderes Schema eines integralen Takts zu bilden wäre zwar möglich, aber unbefriedigend, denn dieses würde entweder andere Ausbauten erfordern oder unangemessene Wartezeiten oder künstlich verlängerte Fahrzeiten. Auch der derzeitige Fahrplan auf dieser Strecke ist charakterisiert von langen Haltezeiten auf den Kreuzungsbahnhöfen, der Unvollkommenheit des Taktknotens Hrušovany nad Jevišovkou und viel längeren Fahrzeiten als von der Streckenhöchstgeschwindigkeit her möglich wäre. Auch die schwächste Garnitur in der Simulation, ein Dieseltriebwagen der Reihe ČD 850 mit zwei 45 t schweren Wagen könnte die bestehende Strecke Znojmo – Břeclav inklusive Reserven in etwa 85 Minuten zurücklegen, die tatsächlichen Fahrzeiten mit der stärkeren Garnitur ČD 842 + leichte Beiwagen betragen in Richtung Břeclav jedoch in der Regel 92 – 96 Minuten, in Richtung Znojmo oft sogar 104 Minuten.
- Eine weitere Möglichkeit wäre die Kombination der oben erwähnten Ausweiche bei der Zuckerfabrik in Hrušovany nad Jevišovkou mit einer Verlängerung des zweigleisigen Abschnitts westlich des Bahnhofs Valtice und punktuellen Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung im Abschnitt Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou, evtl. auch Břeclav-Valtice.
- Vermutlich weniger aufwändig wäre hingegen eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit zwischen Hrušovany nad Jevišovkou und Valtice. Im Falle der Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von minimal 40 auf 100 km/h zwischen beiden Stationen (auf allen Abschnitten außer einem fehlenden oder ungenügenden Übergangsbogen westlich von Mikulov und einem Gleisbogen mit 470m Radius östlich von Novosedly<sup>566</sup>) kann auch ohne zusätzliche Ausweiche eine Fahrzeit von 29 Minuten inklusive Reserve zwischen diesen zwei Kreuzungsbahnhöfen eingehalten werden, um die Anschlüsse in Břeclav und Hrušovany nicht zu gefährden.

Auch wenn die Infrastrukturmaßnahmen, die für die dritte Lösung erforderlich sind, im Generel dopravy nicht ausdrücklich angeführt sind, wurde die Durchführbarkeit dieser Maßnahmen für die weitere Arbeit als gegeben angenommen.