

**HEILBRONN-FRANKEN 2020**  
**ARBEITSKREIS „VERKEHRSINFRASTRUKTUR“**  
**PROJEKTGRUPPE SCHIENENVERKEHR**

- Empfehlungen -

## Zukunft Schienenverkehr

Der Schienenpersonenverkehr in der Region Heilbronn-Franken ist unverzichtbarer Bestandteil des Mobilitätsangebots und muß weiterhin wichtiger Träger des innerregionalen und interregionalen Verkehrs bleiben. Um die Mobilitätsbedürfnisse auch künftig sichern zu können, ist die Schieneninfrastruktur zu sichern und weiter zu verbessern sowie das Verkehrsangebot als umweltfreundliche Alternative in vielen Bereichen weiter zu entwickeln und attraktiver zu gestalten.

### 1. Netzinfrastruktur

Die Schieneninfrastruktur in der Region Heilbronn-Franken ist seit Aufbau des Netzes vorwiegend im vorletzten Jahrhundert in ihrem Trassenverlauf weitgehend unverändert geblieben.

Maßgebliche Infrastrukturverbesserungen beschränken sich auf Elektrifizierungen der Strecken Heilbronn – Stuttgart, Heilbronn – Heidelberg/Mannheim, Heilbronn – Würzburg, die Murrbahn bzw. im Zuge der Realisierung der Stadtbahn auf die Strecken Karlsruhe/Eppingen – Heilbronn – Öhringen-Cappel und später Bad Rappenau – Bad Friedrichshall. Die Neckartalstrecke Heilbronn – Mannheim wurde neigetechnikauglich modernisiert.

Streckenstilllegungen sind in der Region auf Nebenbahnen – häufig Stichbahnen – begrenzt geblieben wie die Jagstalbahn, die Kochertalbahn, die Zabertalbahn und die Strecken Waldenburg – Künzelsau/Forchtenberg, Blaufelden – Langenburg, Weikersheim – Creglingen. Das regionale Grundnetz ist erhalten geblieben.

Die Schienentrassen orientieren sich entstehungsbedingt an der Topographie. Entsprechend verlaufen sie bevorzugt in den kurvenreichen Tallagen. Daraus resultieren insgesamt langsame Fahrzeiten und im Vergleich zum Individualverkehr schlechtere Erreichbarkeiten.

Empfehlungen:

- Die Schieneninfrastruktur in der Region soll langfristig gesichert und modernisiert werden sowie bestehende bzw. zu erwartende Langsamfahrstellen zügig beseitigt werden.
- Die durchgehende Zweigleisigkeit auf der Strecke Heilbronn – Würzburg zwischen Möckmühl und Möckmühl-Züttlingen soll baldmöglichst wiederhergestellt werden, um die Engpasssituation zu beenden.
- Der eingleisige Streckenabschnitt auf der Murrbahn zwischen Schwäbisch Hall-Hessental und Backnang soll zur Beseitigung des Engpasses baldmöglichst zweigleisig ausgebaut werden.
- Die künftige Elektrifizierungslücke auf der Strecke Heilbronn – Schwäbisch Hall-Hessental zwischen Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental soll zur Vermeidung von Dieselmotoren unter dem Stromnetz geschlossen werden.
- Das langfristige Ziel eines Einsatzes der Neigetechnik auf kurvenreichen Strecken soll beibehalten werden, da diese zur Beschleunigung des Schienenverkehrs nach wie vor die günstigste Möglichkeit darstellt (Infrastrukturanpassungen). Dies setzt jedoch einsatztaugliche Fahrzeuge voraus.
- Die angestrebte Elektrifizierung der Elsenzalbahn zwischen Eppingen und Sinsheim im Zuge der Erweiterung des S-Bahn-Netzes Rhein-Neckar wird begrüßt. Im Sinne der Vernetzung ist die Elektrifizierung der Teilstrecke Bad Friedrichshall – Bad Rappenau – Sinsheim und Verknüpfung mit der Stadtbahn Heilbronn möglichst zeitgleich anzustreben.

## 2. Fahrzeuge/Wagenmaterial

Im Rahmen der Regionalisierung des Schienenverkehrs hat sich das eingesetzte Equipment auf der Schiene nicht zuletzt durch finanzielles Engagement des Landes deutlich verbessert.

Im regionalen Netz kommen die sogenannten „Silberlinge“ nicht mehr zum Einsatz, sind jedoch teilweise durch re-designte Wagen ersetzt worden. Ansonsten finden vor allem die im Regionalverkehr üblichen Triebzüge VT 628 sowie lokbespannte Doppelstockzüge Einsatz. Neu ist der elektrische Triebzug ET 425, der auf der Strecke Heilbronn – Mannheim verkehrt sowie die Stadtbahn von Karlsruhe nach Heilbronn.

Planungen des Landes zufolge soll bei künftigen Ausschreibungen für Betriebsleistungen nicht mehr die Anschaffung bzw. der Einsatz neuer Fahrzeuge Bedingung sein. Es kann dann auch gebrauchtes Equipment verwendet werden, das auf dem Markt organisiert wird.

Der Konkurrent zur Schiene ist der Pkw, der individuell überwiegend günstigere Reisezeiten und häufig den höheren Komfort bietet. Oberstes Ziel muß es daher im Schienenverkehr neben günstigem Zeit- und Preisfaktor sein, den Komfort so zu steigern, daß sich der Kunde für den Zug entscheidet.

Empfehlungen:

- Die Neigetechnik stellt nach wie vor grundsätzlich die günstigste Möglichkeit der Beschleunigung von Schienenverkehr auf kurvenreichen Strecken dar. Sie sollte von der Industrie, den Bahnen und dem Land für den Einsatz auf elektrifizierten Strecken weiterverfolgt und einsatztauglich weiterentwickelt werden.
- Die noch im Einsatz befindlichen re-designten Wagen entsprechen nicht mehr den Anforderungen an moderne Schienenverkehrsmittel. Sie sollten baldmöglichst ersetzt werden.
- Die Ausstattung auch neuester Fahrzeuge (z.B. ET 425) ist nicht immer optimal. Detailverbesserungen wie komfortablere Sitze, Armlehnen, Gepäckunterbringungsmöglichkeiten etc. sollten ebenso angestrebt werden wie auch optische Aufwertungen im Außendesign.
- Im Sinne einer Komfortverbesserung sind vermehrt klimatisierte Züge einzusetzen. Sie stellen bislang noch die Ausnahme dar.
- Die Kommunikation zwischen Personal und Fahrgästen kann verbessert werden z.B. durch konsequenteren und ausreichenden Einsatz von Anzeigen/Laufbändern im Zug. Diese können nicht nur über den nächsten Halt/Bahnhof informieren, sondern auch für schnelle Informationen über Verspätungen, Anschlusszüge etc. genutzt werden.
- Der geplante Einsatz von Gebrauchtwagenmaterial im Rahmen von Streckenausschreibungen ist generell akzeptabel, sofern damit eine Verbesserung gegenüber dem aktuellen Stand eintritt.
- Im Sinne der Konkurrenzfähigkeit zum Pkw sollte aus Kundensicht die Kapazität der Fahrzeuge so bemessen sein, daß Sitzplätze möglichst für alle Reisenden vorhanden sind, z.B. bei der Zulaufstrecke Schwäbisch Hall-Hessental – Stuttgart.

## 3. Betrieb/Organisation und Angebot

Der Integrale Taktfahrplan im Schienenverkehr ist in der Region weitgehend flächendeckend umgesetzt. Mit einem Taktangebot zwischen 2 Stunden (plus Verdichtungen) im Ländlichen Raum z.B. auf der Tauberbahn und 30 Minuten zwischen den Oberzentren Heilbronn und Stuttgart wird eine leicht merkbare Fahrplansystematik angeboten.

Die Einführung von Sprinterzügen, also beschleunigten Verbindungen mit erheblich reduzierter Zahl an Halten, hat sich auf der Verbindung Heilbronn - Stuttgart bewährt. Zwischen Heilbronn und Karlsruhe läuft derzeit der Versuch mit der Stadtbahn.

Die Einführung der Neigetechnik-Züge hat sich als technisch bedingter Fehlschlag erwiesen. Sie werden im Land nur noch partiell eingesetzt. Technische Weiterentwicklungen sind derzeit nicht erkennbar. Der Ersatz in Form des ET 425 zwischen Heilbronn und Mannheim sichert zwar die gewünschten Taktzeiten, kann aber die ursprünglich geplanten Zeitgewinne nicht einfahren.

Im Zuge der bundesweiten Einstellung des IR-Angebots durch die Deutsche Bahn ist die Region nahezu vollständig vom Schienenfernverkehr abgekoppelt. Dies führt zu zusätzlichen Erreichbarkeits-hemmnissen für den Fernverkehr aus und in die Region.

Als Rahmenbedingung für den regionalen Schienenverkehr ist der Verkehrsvertrag zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn zur Kenntnis zu nehmen. Er hat eine Laufzeit bis zum Jahr 2016. Der Vertrag enthält zwar Öffnungs- und Flexibilitätsklauseln, erleichtert aber nicht z.B. den Zugang Dritter zum Netz. Ausschreibungen werden künftig nur noch im Paket mehrerer Strecken durchgeführt.

Empfehlungen:

- Die Einbindung der Region in den Schienenfernverkehr sollte langfristiges Ziel bleiben. Vorrangig ist ein Fernverkehr zwischen Stuttgart – Heilbronn – Würzburg und auf der Murrbahn in der Relation Stuttgart – Schwäbisch Hall/Crailsheim – Nürnberg anzustreben. Fernverkehr sollte jedoch kürzere Fahrzeiten aufweisen als das RE-Angebot.
- Die Region und der Verdichtungsraum Heilbronn sind gegenwärtig mangels Schienenfernverkehrseinbindung auf optimale Verbindungen zu den Fernverkehrsknoten angewiesen. Der wechselnde Stundentakt nach Mannheim hat sich bewährt und muß auch im Zuge des Aufbaus der S-Bahn Rhein-Neckar und der Verknüpfung mit der Stadtbahn Heilbronn dauerhaft sichergestellt sein.
- Eine Beschleunigung der gateway-Verbindung Heilbronn – Mannheim (RE-Züge) ist nach wie vor wünschenswert und weiterhin anzustreben, weil sie neben Stuttgart einen wichtigen Zugang zum Schienenfernverkehrsnetz darstellt.
- Die geplante Verdichtung des Angebots auf der Strecke Heilbronn – Würzburg mit dem Einsatz neuer Doppelstockwagen auf einen 1-Stunden-Takt wird begrüßt.
- Fahrzeitgewinne aus dem zweigleisigen Lückenschluß bei Möckmühl auf der Strecke Heilbronn – Würzburg sollten der Entspannung am Fernverkehrsknoten Würzburg dienen.
- Langfristig ist eine weitere Beschleunigung zwischen Heilbronn und Würzburg z.B. durch Neigetchnik erforderlich, damit sie in die Knotensymmetrie passt.
- Für den Fernverkehrsanschluß ist eine optimierte Anpassung der Zu- und Abbringer im Fernverkehrsknoten Würzburg auch in den Tagesrandzeiten anzustreben.
- Das Betriebskonzept „Stuttgart 21“ sieht beschleunigte Durchmesserlinien von Heilbronn und Schwäbisch Hall nach Stuttgart/Flughafen Stuttgart vor. Die umsteigefreien Verbindungen sowie die realisierbaren Fahrzeitreduzierungen werden als wichtiger Vorteil für die Anbindung der Region an den nationalen und internationalen Luftverkehr und eine erhebliche Verbesserung der Erreichbarkeit der Region bewertet.
- Der Raum Bad Mergentheim/Weikersheim ist derzeit mit sechs umsteigefreien Verbindungen am Tag an das Oberzentrum Würzburg angebunden. Weitere Verbesserungen bei den Direktverbindungen werden insbesondere hinsichtlich der Funktion Bad Mergentheims als Kurstadt gewünscht.
- Ein Interesse privater Anbieter am Aufbau von Fernverkehrslinien oder der Übernahme einzelner Strecken in der Region ist aktuell nicht erkennbar. Es kann deshalb derzeit nicht empfohlen werden, eine Strategie in diese Richtung zu verfolgen.

#### 4. Schnittstellen und Service

Die Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger zur Schiene sind wesentliches Element für die Attraktivität des Schienenverkehrs. Leichter Zugang und gute Orientierung können die Hemmschwelle zur Nutzung und Akzeptanz senken.

In den vergangenen Jahren wurden z.B. Park and Ride- (P+R) und Bike and Ride (B+R)-Anlagen an den Bahnhöfen und Haltepunkten ausgebaut.

Um den Umstieg vom Pkw zur Bahn zu erleichtern, sind auch für diese Klientel kundenfreundliche Lösungen anzustreben, bei denen es sich oftmals nur um kleine Maßnahmen handelt.

## Empfehlungen:

- Parkplätze für Bahnnutzer sollten im Umfeld des Bahnhofs eindeutig ausgeschildert sein (Wegweiser).
- Das Parkplatz-Angebot für Bahnnutzer ist ausreichend zu bemessen, eindeutig auszuweisen, möglichst in unmittelbarer Nähe zu Bahnhof/Bahnsteig anzulegen bzw. der Zugang zum Bahnhof einfach zu gestalten. Ein fester Untergrund kann als attraktivitätssteigernd gelten.
- Im Oberzentrum Heilbronn ist kostenpflichtiges Parken am Hauptbahnhof akzeptabel. Analog zu den Überlegungen der Projektgruppe wurden jüngst die Parkmöglichkeiten erheblich erweitert und befestigt. Eine Empfehlung der Arbeitsgruppe erfüllend ist jetzt auch Langzeitparken möglich und an den Kassenautomaten wählbar. Die Kassenautomaten am Bahnhof sollten jedoch entsprechend auch größere Münzen/Scheine (als max. 2,- €-Münzen) akzeptieren. Auch wenn bei Vorlage einer Fahrkarte pauschal 2,- € erstattet werden, wäre eine Reduzierung der Tagespauschale von derzeit 5,- € für Langzeitparker wünschenswert.
- Auf der homepage der Deutschen Bahn finden sich keine Hinweise auf Parkmöglichkeiten an Bahnhöfen. Da Fahrscheine heute bereits per Internet bestellt werden können, wäre auch die Ausgabe/Bezahlung von Parkscheinen per Internet eine kundenfreundliche Lösung.
- Für eine Vereinfachung des Zugangs und Reduzierung der Übergangszeiten wären auch Fahrkartenautomaten in den Zügen wünschenswert, um dem eiligen Kunden einen ordnungsgemäßen Fahrkartenkauf zu ermöglichen.
- Zu Serviceverbesserungen im Zug gehört auch ein Angebot an Verpflegung, also z.B. Getränke und Snackangebot im Automaten oder durch Personal. Dies gilt insbesondere für die Relationen zu den Fernverkehrsknoten, in denen Fernverkehrsreisende sitzen. Ein derartiges Angebot ist zwischenzeitlich auf den Verbindungen Stuttgart – Heilbronn – Würzburg und Heilbronn – Mannheim eingerichtet worden.
- Im Zuge von Rationalisierungen bei der Deutschen Bahn werden immer mehr Bahnhöfe bzw. Fahrkartenschalter geschlossen oder zeitweise nicht mehr besetzt. Damit sinkt die Attraktivität dieser Schnittstellen zusätzlich deutlich. Ziel sollte eine Stärkung der Bahnhöfe als Schnittstellen bzw. Visitenkarte der Stadt sein und sie entsprechend zu modernisieren und mit adäquaten Funktionen auszustatten. Die neu gestalteten Bahnhöfe z.B. in Heilbronn und Schwäbisch Hall-Hessental können hier als Beispiele gelten.
- Die Nutzung von Mobiltelefonen im Zug ist durch Funklöcher im Mobilfunknetz entlang der Schienenstrecken erheblich erschwert bzw. unmöglich. Der Ausbau des Funknetzes entlang von Schienenstrecken auch bei Regionalstrecken sollte deshalb verbessert werden.

August 2005