

REGIONALVERBAND HEILBRONN-FRANKEN

Planungsausschuss

12. Mai 2017 – öffentlich Tagesordnungspunkt 1

Bearbeiter: Christof Krämer, Klaus Mandel

VORLAGE:
(PA) 9/63b

Anlage: 1

Vorgang:
(VV) 9/63,
(PA) 9/63a**Schielenkorridor Stuttgart – Heilbronn – Würzburg**

Der Planungsausschuss des Regionalverbands Heilbronn-Franken hat in seiner Sitzung am 03. März 2017 den Antrag der SPD-Fraktion zur Gründung einer Interessengemeinschaft Schienenkorridor Stuttgart – Heilbronn – Würzburg, die u.a. die Einbindung der Frankenbahn in das Fernverkehrsnetz zum Ziel hat, diskutiert.

Die Verwaltung wurde beauftragt, ein Positionspapier zu erarbeiten – der Entwurf ist als **Anlage** beigefügt – den Tagesordnungspunkt auf die Sitzung des Planungsausschusses am 12. Mai 2017 zu nehmen und zuvor zu einer Sitzung des Ältestenrates einzuladen.

Am 24. April 2017 hat sich der Ältestenrat in seiner Sitzung mit dem Thema befasst. Die Mitglieder des Ältestenrates stimmen darin überein, dass die Infrastruktur und das Verkehrsangebot auf der Schienenstrecke Stuttgart – Heilbronn – Würzburg als Teil des Grundnetzes des Transeuropäischen Verkehrsnetzes spürbar verbessert werden müssen.

Darüber hinaus ist dieser Schienenkorridor stärker in das Blickfeld der Öffentlichkeit zu rücken. Die unterschiedlichen Interessen entlang der Achse müssen gebündelt werden. Die Betrachtung darf sich dabei nicht allein auf den Fernverkehr konzentrieren, sondern muss den gesamten Verkehr auf dieser Infrastruktur umfassen. Dazu gehören neben einem Fernverkehr vor allem der Regionalverkehr mit seinem neuen Angebot ab dem Jahr 2019 und der Güterverkehr im Zu- und Ablauf der Wirtschaftsräume Heilbronn und Stuttgart. Zudem ist es erforderlich, alle wichtigen Akteure zusammenzubringen und die Politik stärker einzubinden.

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss stellt fest, dass die Infrastruktur und das Verkehrsangebot auf der Schienenstrecke Stuttgart – Heilbronn – Würzburg (Frankenbahn) spürbar verbessert und die Thematik stärker in der Öffentlichkeit positioniert werden müssen. Zudem sind die verschiedenen Interessen entlang dieser Achse zu bündeln und die Politik auf allen Ebenen intensiver in die Aktivitäten einzubinden.

REGIONALVERBAND HEILBRONN-FRANKEN

Positionspapier zur Gründung einer Interessengemeinschaft Schienenkorridor Stuttgart - Heilbronn - Würzburg

Entwurf – Stand: 25.04.2017

Der Planungsausschuss des Regionalverbands Heilbronn-Franken hat in seiner Sitzung am 03. März 2017 den Antrag der SPD-Fraktion zur Gründung einer Interessengemeinschaft Schienenkorridor Stuttgart – Heilbronn - Würzburg, die u.a. die Einbindung der Frankenbahn in das Fernverkehrsnetz zum Ziel hat, diskutiert.

Die Verwaltung wurde beauftragt, ein Positionspapier zu erarbeiten, den Tagesordnungspunkt auf die Sitzung des Planungsausschusses am 12. Mai 2017 zu nehmen und zuvor zu einer Sitzung des Ältestenrates einzuladen.

Dabei ist aus Sicht der Verwaltung die Frage eines Schienenfernverkehrs auf der Frankenbahn als Teil des Gesamtsystems Schiene, also mit den Aspekten Nahverkehr und Güterverkehr zu sehen, denn letztendlich findet der gesamte Verkehr trotz unterschiedlicher Zuständigkeiten und Besteller auf derselben Infrastruktur statt.

Ebenfalls am 3. März 2017 beauftragte der Planungsausschuss die Verwaltung, einen Entwurf eines Positionspapiers zur Europäischen Metropolregion Stuttgart zu erarbeiten und zur Diskussion im Ältestenrat vorzulegen.

Die beiden beauftragten Positionspapiere stehen aus mehreren Gründen in einem inhaltlichen Zusammenhang, denn die Schieneninfrastruktur und die darauf laufenden Verkehre sind wie die gesamte Verkehrsinfrastruktur vielfach nicht nur aus dem Blickwinkel der Region Heilbronn-Franken, sondern in einem größeren räumlichen Zusammenhang zu betrachten. Es gibt darüber hinaus gerade im Güterverkehr vielfältige Verflechtungsbeziehungen zwischen Schienenstrecken und Binnenwasserstraßen.

Letztlich zählen Mobilität und Verkehrsinfrastruktur zu den wichtigsten Standortfaktoren der Region Heilbronn-Franken und der Metropolregion und können damit Grundlage für eine potentielle Zusammenarbeit innerhalb der Europäischen Metropolregion Stuttgart sein.

Erst wenn konkrete Themen und Aufgaben in der Metropolregion erledigt werden, sollte die Diskussion über Strukturen und Organisationsformen folgen.

1. Rahmenbedingungen - Die Frankenbahn in der Planung

Die Frankenbahn zählt laut EU-Kommission zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V). Im TEN-Netz sollen vorrangig Engpässe beseitigt, Infrastruktur modernisiert und grenzüberschreitende Verkehre verbessert werden. Das TEN-Konzept ist in zwei Ebenen

gegliedert: Das „Kernnetz“ mit beschleunigter Umsetzung bis 2030 und das „Grundnetz“ mit Zielhorizont 2050. Die Frankenbahn gehört zum Grundnetz.

Im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die Frankenbahn trotz Anmeldung von Infrastrukturmaßnahmen (u.a. Engpassbeseitigung bei Züttlingen) durch das Land Baden-Württemberg und den Regionalverband Heilbronn-Franken nicht enthalten. Der Bund lehnt Infrastrukturmaßnahmen auf Strecken, die „künftig nicht bzw. kaum durch Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr genutzt werden“, ab und verweist die Verantwortung dafür an die Länder (siehe unten Ziff. 5).

Der Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 beinhaltet zur Weiterentwicklung der Infrastruktur im Land den Plansatz, dass der Schienenverkehr auf der zum transeuropäischen Netz gehörenden Schienenstrecke Stuttgart - Heilbronn - Würzburg angemessen ausgestaltet werden soll.

Der Regionalplan Heilbronn-Franken 2020 schlägt die langfristige direkte Einbindung der Region bzw. des Oberzentrums Heilbronn in den innerdeutschen Schienenfernverkehr vor.

Im Entwurf des neuen Regionalverkehrsplans der Region Stuttgart (Entwurf 12/ 2016) findet die Frankenbahn als durchgängige Verbindung zwischen Oberzentren keine Erwähnung; entsprechend gibt es auch keinen Hinweis auf eine Fernverkehrsfunktion.

Mit der Konzeption „Mehr Bahnen für Metropolen und Regionen“ hat die Deutsche Bahn AG im Jahr 2015 eine Fernverkehrsoffensive für Deutschland angekündigt. Die Konzeption sieht eine neue IC-Linie auf der Relation Stuttgart - Heilbronn - Würzburg - Bamberg mit Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz vor. Für die Aufnahme eines 2-Std.-Taktes wird das Jahr 2028 genannt. Erste Erfahrungen mit anderen Projekten zeigen, dass die Deutsche Bahn nicht mehr ausschließlich auf eigenwirtschaftlichen Betrieb setzt, sondern vermehrt Integrationsmodelle, d.h. die finanzielle Beteiligung der Länder, bevorzugt.

2. Verkehr auf der Frankenbahn

Ab 2019 werden die Verkehre Stuttgart - Heilbronn - Würzburg, Stuttgart - Osterburken und Stuttgart - Bad Friedrichshall - Mannheim jeweils einen konsequenten 1-Std.-Takt zwischen 5.00 Uhr und 24.00 Uhr erhalten. Die neuen Leistungen werden von den Unternehmen Abellio und GoAhead erbracht. Die Westfrankenbahn wird einzelne Züge zwischen Osterburken und Lauda und von Würzburg über Lauda nach Bad Mergentheim fahren.

Auf der Frankenbahn verkehrt die Stadtbahn Heilbronn. Im Trassenabschnitt Heilbronn/Neckarsulm - Bad Friedrichshall erfolgt eine Trassenmitbenutzung der DB-Gleise.

Bei einer evtl. Erweiterung der Stadtbahn laut Stadtbahnkonzept in das Zabertal erfolgt auch eine Mitnutzung der DB-Gleise im Abschnitt Heilbronn - Lauffen a.N.

Derzeit verkehrt auf der Frankenbahn kein Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).

Der Güterverkehr auf der Frankenbahn verbindet die Wirtschaftsräume Stuttgart und Heilbronn vor allem mit dem Norden Deutschlands, ab Bad Friedrichshall entweder durch das Neckartal nach Mannheim oder weiter über die Frankenbahn nach Würzburg.

In einem Gutachten zum „Schienengüterverkehr in der Region Heilbronn-Franken“ kommt Prof. Dr. Bernecker zu dem Ergebnis, dass sich der Schienengüterverkehr in der Region Heilbronn-Franken räumlich in Heilbronn konzentriert. Der Neckarhafen mit seiner trimodalen Funktion stellt eine Drehscheibe für den regionalen Schienengüterverkehr dar, auch wenn sich der Güterumschlag der Binnenschifffahrt im Hafen seit 1992 auf ca. 3 Mio. Tonnen halbiert hat.

3. **Infrastruktur**

Als durchgängig elektrifizierte Schienenstrecke weist die Frankenbahn im Abschnitt Möckmühl - Züttlingen einen eingleisigen Abschnitt als Kriegsfolgeschaden auf. Dieser Abschnitt wird bisher in Fachgutachten nicht als der entscheidende Engpass der Frankenbahn eingeschätzt, stellt aber bei wachsendem Verkehrsangebot im Personen- und Güterverkehr und mit Blick auf einen zusätzlichen Fernverkehr einen potentiellen Flaschenhals für die Zukunft dar.

Der 150 Jahre alte Wittighäuser Tunnel bildet einen weiteren Engpass der Frankenbahn, da er nicht das erforderliche Profil für den heutigen Güterverkehr aufweist. Etwa 75% aller Güterzüge in Nord-Süd-Richtung müssen planmäßig das Gegengleis nutzen, um den Tunnel passieren zu können. Dazu werden sie über 11 km auf dem Gegengleis geführt, das währenddessen nicht für den übrigen Verkehr zur Verfügung steht. Zudem darf der Tunnel nur mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h befahren werden, was zu zusätzlichem Zeitaufwand führt. Im Rahmen der von DB-Netze geplanten grundhaften Sanierung des Tunnels ist aktuell bis Ende 2019 auch eine Aufweitung des Profils vorgesehen, die den Engpass beseitigen soll.

Einen weiteren Engpass stellt die Situation bei Audi in Neckarsulm dar. Die Anbindung der Werksgleise erfolgt über eine einzelne Weiche, die den Zugbetrieb nur über das Gleis im Gegenverkehr zulässt. Zwischen Audi und Bad Friedrichshall ist das Gleis für den Nord-Süd-Verkehr während des Zugbetriebs für das Audi-Werk für sonstige Verkehre nicht befahrbar.

4. **Interessen - Ziele – Akteure - Organisationen**

Die Interessen und Aktivitäten der Gebietskörperschaften fokussieren sich bisher überwiegend auf den Personenverkehr; der Güterverkehr spielt dabei eine untergeordnete Rolle, obwohl er für die Auslastung und Kapazitäten der Infrastruktur von großer Bedeutung ist.

Stadt und Region Stuttgart haben über die Strecke Mannheim - Stuttgart einen Anschluss an den Hochgeschwindigkeitsverkehr (ICE) und zusätzliche IC-Verbindungen. Gleiches gilt für Stadt und Region Würzburg über die Schnellfahrstrecke Würzburg - Hannover.

Der Raum Heilbronn ist in den letzten Jahrzehnten sowohl infrastrukturell wie auch beim Fernverkehrsangebot in die immer weiter werdenden Maschen zwischen den deutschen Fernverkehrsknoten geraten.

Das Interesse an einem Fernverkehr auf der Frankenbahn wird derzeit nur von der Region Heilbronn-Franken formuliert

Dies geschieht vor dem Hintergrund, dass es in der Region Heilbronn-Franken ein politisches Agreement gibt, dass Landrat Detlef Piepenburg im Rahmen des Pakt Zukunft die Funktion des Paten für die Frankenbahn und Landrat Gerhard Bauer die Funktion des Paten für die Murrbahn innehaben.

Landrat Piepenburg hat im Rahmen des „Runden Tisches Frankenbahn“ die Gespräche, Untersuchungen und Vereinbarungen zur Verbesserungen auf der Frankenbahn koordiniert. Der Landkreis Heilbronn beteiligt sich darüber hinaus finanziell zusammen mit den betroffenen Gemeinden an den vereinbarten Infrastrukturmaßnahmen an den Bahnhöfen Möckmühl und Züttlingen.

Es ist bisher politischer Konsens, dass die Frankenbahn (wie auch die Strecke Heilbronn - Mannheim) als ‚Ersatz‘ für den fehlenden Fernverkehr gateway-Funktionen übernimmt, das bedeutet, schnelle und regelmäßige Verbindungen zum Fernverkehrsknoten Würzburg mit optimierten Übergängen.

Im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau 2019 in Heilbronn wurde das Thema Anbindung der Stadt Heilbronn an den Fernverkehr über die Frankenbahn federführend von der Stadt Heilbronn verfolgt. Als Ergebnis der Gespräche mit der Deutschen Bahn AG soll für den Zeitraum der BUGA ein IC über Stuttgart hinaus bis Heilbronn verlängert werden.

Einzelne Gemeinden entlang der Frankenbahn äußern sich vorzugsweise aufgrund lokaler Problemlagen (Zughalte, Bahnsteige, etc.). Der Main-Tauber-Kreis hat sich im Vorfeld der SPNV-Ausschreibungen des Landes mit einer Resolution zur Stärkung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) an das Land Baden-Württemberg gewandt und ist auch finanziell in Vorleistung getreten.

Unter der gemeinsamen Überschrift „Interessengemeinschaft Frankenbahn Würzburg - Heilbronn (IGF KBS 780)“ ist im nördlichen Abschnitt der Frankenbahn (Würzburg - Lauda) ein Kommunalen Arbeitskreis KBS 780 Würzburg-Lauda tätig, der vor allem für die Qualitätsverbesserung des RB-Verkehrs, der Infrastruktur (z.B. Reaktivierung und Bau von Haltepunkten) und des Fahrzeugmaterials eintritt, sowie die Arbeitsgemeinschaft Frankenbahn, die vor allem den RE-Verkehr im Abschnitt Osterburken - Lauda im Blick hat.

Im mittleren Teil der Frankenbahn gibt es die Initiative 780 Frankenbahn, die von Bürgern gegründet und von Organisationen wie dem Deutschen Gewerkschaftsbund, dem Verkehrsclub Deutschland und Kommunalpolitikern unterstützt wird. Wesentliche Forderungen der Initiative betreffen eine Verdichtung des Zugangebots, besseres Fahrzeugmaterial und die Verkürzung der Fahrzeiten im SPNV durch infrastrukturelle Maßnahmen. Räumlich konzentriert sich die Initiative vor allem auf den Großraum Heilbronn/Landkreis Heilbronn und angrenzende Gemeinden.

5. Handlungsempfehlungen

Infrastruktur

Der Zustand der Schieneninfrastruktur droht zu einem Standortnachteil für die Region Heilbronn-Franken zu werden, denn sie wird der Bedeutung der Region, die rund 9% des baden-württembergische BIP erwirtschaftet, nicht gerecht. Vor allem dann, wenn ab 2019 der erweiterte Fahrplan beim Regionalexpress gefahren wird und sich die verladende Wirtschaft zusätzliche Trassen sichern will.

Während beim Wittighäuser Tunnel eine bauliche Lösung zur Aufweitung des Tunnelprofils angekündigt bzw. eingeleitet ist, gibt es keine Signale für den zweigleisigen Ausbau der Frankenbahn im Bereich Möckmühl – Züttlingen.

Der Bund sieht sich laut Schreiben an den Verbandsvorsitzenden (Eingang 30.01.2017) nicht in der Verantwortung, da es sich um eine Maßnahme des Schienenpersonennahverkehrs handle, die nach Kenntnis des BMVI derzeit außerhalb des Bedarfsplans aufgrund einer Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB Netz AG umgesetzt werde.

Dagegen antwortet der Landesverkehrsminister mit Schreiben vom 16. März 2017, dass es im Aufgabenbereich des Bundes liege, für den Bau und die Erhaltung der Bundesverkehrswege (inkl. der Bundesschienenwege) Sorge zu tragen (vgl. Art 87 e GG) und die Möglichkeiten der Einflussnahme der Landesregierung gering seien. Die gegenüber dem Regionalverband Heilbronn-Franken getätigte Aussage des Bundes, dass das Land Baden-Württemberg zusammen mit der DB Netz AG die Herstellung der Zweigleisigkeit veranlasst habe bzw. diese Maßnahme plane, entspreche nicht den Tatsachen. Eine zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB Netz AG geschlossene Vereinbarung sehe lediglich kleinere netzseitige Maßnahmen an den Bahnstationen Möckmühl und Züttlingen vor. Darüber hinaus, insbesondere im Hinblick auf einen zweigleisigen Ausbau, seien aufgrund der Zuständigkeit des Bundes keine vom Land veranlassten weiteren Maßnahmen vorgesehen.

Angesichts der unterschiedlichen Positionen von Bund und Land erscheint es auch sinnvoll zu klären, wie die Finanzierung eines zweigleisigen Ausbaus erfolgt; aus dem Bundeshaushalt oder aus dem Haushalt der DB Netz AG. Entscheidend dafür ist die juristische Frage, ob es sich um einen Neubau oder um eine Reparaturmaßnahme handelt.

Aufgrund der Linienführung der Frankenbahn ist eine wesentliche Erhöhung der Geschwindigkeiten auch beim Einsatz von Fernverkehrsmaterial nicht zu erwarten. Welche Chancen eine Ertüchtigung der Strecke für Neigetechnik mit sich bringen würde, müsste untersucht werden. Damit verbunden wäre auch die Frage nach geeignetem Zugmaterial.

Bei der Gesamtbetrachtung der Frankenbahn ist auch der Güterverkehr mit einzubeziehen. Hier plädiert Prof. Dr. Bernecker aufgrund der engen Verflechtungen dafür, zur Weiterentwicklung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasser den mittleren Neckarraum mit Stuttgart und Plochingen in die Überlegungen einzubeziehen.

Verkehrsangebot

Ausgangspunkt ist der ab 2019 geltende Fahrplan mit stündlichen Regionalexpresszügen (RE) und neuem Wagenmaterial und der Konsens in der Region über die Gatewayfunktion der Frankenbahn, die ab 2019 in einer neuen Qualität erfüllt wird.

Die Region braucht ein gemeinsames Verständnis über Schienen-Fernverkehr auf der Frankenbahn. Das kann aus Sicht der Verwaltung nur ein zusätzliches Angebot sein, das in längere Zugläufe eingebunden ist z.B. Basel/Zürich – Stuttgart – Heilbronn – Würzburg – Hannover/Hamburg/Berlin, da die Frankenbahn mit einer Länge von 180 km realistischer Weise keine eigene Fernverkehrslinie sein kann.

Dazu sind auch Optionen zu prüfen, die sich aus der Weiterentwicklung der Deutschland-Takt-Initiative ergeben könnten. Kerngedanke des Deutschlandtakts ist bisher ein Gesamtkonzept für den Fern – und Nahverkehr, unter Berücksichtigung von Trassen, die für den Güterverkehr freigehalten werden und kurzfristig von Speditionen gebucht werden können.

Eine Fernverkehrslinie über Heilbronn ist in den Ansätzen des Deutschlandtakts bisher nicht enthalten.

Unabhängig von der Frage Fernverkehr/Nahverkehr sollte das Thema Erreichbarkeit nicht aus dem Fokus geraten, denn die Qualität der Erreichbarkeit ergibt sich gerade aus der optimierten Verknüpfung von Fern- und Nahverkehr.

Dem Regionalverband sind keine Fahrgastzahlen und Reiseziele der Zugreisenden in der Region zugänglich. Da Fernverkehr eigenwirtschaftlich gefahren wird, wird die Frage des Fahrgastpotentials aus der Region Heilbronn-Franken bzw. der Metropolregion Stuttgart bei den weiteren Diskussionen wohl einen breiten Raum einnehmen.

Fakt ist, dass bei einer Vielzahl bedeutender Wirtschaftsunternehmen der Region die Bahn als Verkehrsmittel gar nicht wahrgenommen wird.

Organisationsstruktur

Angesichts der Tatsache, dass beim Schienenverkehr zersplitterte Zuständigkeiten und Interessen vorherrschen, die Etablierung eines Schienenfernverkehrs auf der Frankenbahn aber nur in einem gegenseitig integrierten System zwischen Fern-, Nah- und Güterverkehr gelingen kann, muss die Region gegenüber Bundes-Politik und Bahn mit einer Stimme sprechen. Nur wenn es der regionalen Wirtschaft, den Kommunen und der Regional- und Landespolitik gelingt, ein Kooperationsmodell zu entwickeln, besteht überhaupt eine Chance.

Der Pakt Zukunft und die dabei vereinbarte Aufgabenteilung kommen der Anforderung an ein Kooperationsmodell sehr nahe.

Von daher ist zu diskutieren, welchen Mehrwert eine Interessengemeinschaft bieten kann, ob sich evtl. die Weiterentwicklung des Pakt Zukunft Modells um weitere Akteure und

Themen anbietet und wie gegebenenfalls eine inhaltliche und personelle Abstimmung gelingen kann.

Die Einrichtung eines Fernverkehrs braucht Mitstreiter über die Region Heilbronn-Franken hinaus. Hier bietet sich die Metropolregion an, wobei deren Interesse an einer funktionierenden Schieneninfrastruktur bereits heute, wo es um die Zuverlässigkeit der RE-Verkehre (gerade auch im Zulauf auf Stuttgart) und die Sicherung der Mobilität eines großen Teils der Bevölkerung geht, deutlich höher sein müsste.

Ohne Zweifel ist das Land in der Frage des Schienenverkehrs ein wichtiger Kooperationspartner, gerade auch, um die regionale Position gegenüber dem Bund zu unterstützen.

Neben dem Schienenverkehr bildet auch die Zukunft der Bundeswasserstraße Neckar ein lohnendes Kooperationsfeld für die Metropolregion, wobei die Frage eines gemeinsamen Masterplans Schiene – Wasser ernsthaft angesprochen werden sollte und beim Neckar auch eine Erweiterung des Akteurskreises um die Region Rhein-Neckar zu überlegen ist.

Wenn die (metropolitane) Kooperation bei Schiene und Neckar gelingt, könnte eine belastbare Grundlage für weitere Themen wie Wissenschaft und Bildung oder Tourismus und Marketing geschaffen sein.

Anhang

Frankenbahn: Daten – Fakten – Hintergründe

Die Frankenbahn verbindet drei Oberzentren (Stuttgart, Heilbronn, Würzburg), drei Mittelzentren (Neckarsulm, Ludwigsburg, Bietigheim-Bissingen) und fünf Unterzentren (Lauffen a.N., Bad Friedrichshall, Möckmühl, Osterburken/ Adelsheim, [Boxberg] und Lauda-Königshofen) direkt miteinander.

Die Frankenbahn zwischen Stuttgart und Würzburg ist 180 km lang, davon verlaufen mit etwa 99 km 55% der Strecke in der Region Heilbronn-Franken; 36 km (= 20%) in der Region Stuttgart, 26 km (= 14,5 %) in der Region Würzburg und 19 km (= 10,5%) in der Region Rhein-Neckar.

Personenverkehr

In Heilbronn erfolgt die Verknüpfung mit der Kraichgaubahn Karlsruhe - Eppingen - Heilbronn, auf der heute ausschließlich die Stadtbahn Heilbronn verkehrt.

Die Verknüpfung mit der Hohenlohebahn Crailsheim - Schwäbisch Hall - Heilbronn erfolgt ebenfalls in Heilbronn. Es verkehren Züge des SPNV Heilbronn - Crailsheim und die Stadtbahn Heilbronn bis Öhringen, vereinzelt auch Güterverkehr.

Die Neckartalbahn von Mannheim/Heidelberg ist in Bad Friedrichshall angebunden. Es verkehren der SPNV Mannheim - Heilbronn, die Stadtbahn Heilbronn bis Mosbach sowie Güterverkehr.

Die Elsenzalbahn hat ihren Knoten mit der Frankenbahn ebenfalls in Bad Friedrichshall. Hier verkehren die Züge Mannheim/Heidelberg - Heilbronn des SPNV und die Stadtbahn Heilbronn bis Sinsheim.

In Osterburken (Neckar-Odenwald-Kreis) liegt der Knoten mit der Strecke Mannheim/Heidelberg - Mosbach - Osterburken, der von der S-Bahn Rhein-Neckar bedient wird.

Die Tauberbahn Aschaffenburg/Wertheim - Tauberbischofsheim - Bad Mergentheim Crailsheim ist in Lauda (Lauda-Königshofen) mit der Frankenbahn verknüpft. Auf ihr verkehren Züge des SPNV.

Güterverkehr

In Heilbronn erfolgt die Verknüpfung mit der Heilbronner Hafen- und Industriebahn, die über ein eigenes Netz mit 23 km Streckenlänge und derzeit etwa 20 bedienten Anschließen verfügt.

Über die Hafenbahn erfolgt zudem die Anbindung des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt mit dem Hafen Heilbronn und dem Containerterminal Heilbronn.

Die Anbindung einzelner Unternehmen erfolgt über Gleisanschlüsse/private Gleisanlagen wie bei AUDI in Neckarsulm (z.B. für Ganzzüge).