



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

📅 24.05.2022

SCHIENE

Frankenbahn endlich ausbauen: BW und Bayern appellieren an Bund



stock.adobe.com/ Nadia nb

Die Frankenbahn zwischen Stuttgart und Würzburg ist nicht durchgängig zweigleisig und es fehlt an Haltepunkten für den Nahverkehr. Eine neue Studie zeigt auf, welche Ausbaumaßnahmen notwendig wären, damit diese wichtige Nord-Süd-Verbindung für den Personen-, aber auch für den Güterverkehr attraktiver wird. Baden-Württemberg und Bayern appellieren an den für Bundesschienenwege zuständigen Bund, entsprechend aktiv zu werden.

Durch den Ausbau könnten die Fahrzeiten verkürzt und die Pünktlichkeit im regionalen Bahnverkehr deutlich verbessert werden. Für Fahrzeitgewinne wären einzelne Begradigungen und Überhöhungsanpassungen auf der Strecke erforderlich. Bestehende Haltepunkte, die teils nur für eine Richtung bestehen, müssten ausgebaut und in Neckarsulm müsste ein Verbindungsgleis hergestellt werden. Um schließlich in einem weiteren Schritt den 30-Minuten-Takt auch auf der Frankenbahn

einzuführen, wie dies der Koalitionsvertrag für ganz Baden-Württemberg bis 2030 vorsieht, müsste dafür auch der eingleisige Engpass zwischen Züttlingen und Möckmühl durch einen Ausbau auf zwei Gleise beseitigt werden.

Minister Hermann: Frankenbahn ausbauen und digitalisieren

Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann MdL sagte: „Die Frankenbahn ist eine der wichtigsten Nord-Süd-Achsen in Süddeutschland. Nach dem Bau der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim wurde sie jahrzehntelang vernachlässigt. Sie ist jedoch Teil des europäischen TEN-V-Kernnetzes und wird sowohl durch den Personen- als auch den Güterverkehr enorm beansprucht. Die Ergebnisse aus der Studie zeigen, wo es den dringendsten Ausbaubedarf gibt. Nun ist der Bund als Eigentümer am Zug, der eine grundgesetzliche Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur hat. Die geplante Digitalisierung der Schiene in Deutschland muss auch auf der Frankenbahn mit ihren noch veralteten Stellwerken kommen.“

Bayerns Verkehrsminister Bernreiter: Für eine zukunftsfähige Schiene

Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter sagte: „Wir wollen eine zukunftsfähige Schieneninfrastruktur zwischen den beiden Bahländern Baden-Württemberg und Bayern. Die Verbesserungen dürfen sich aber nicht nur auf die Achse zwischen den beiden Landeshauptstädten beschränken. Umso wichtiger ist die Machbarkeitsstudie zur Frankenbahn, die einmal mehr zeigt, dass es oft die vielen kleineren Ausbaumaßnahmen sind, mit denen man eine Bahnstrecke zügig attraktiver machen kann. Damit diese Maßnahmen aber eine Finanzierungsperspektive erhalten, muss der Bund nun auch umgehend das im Koalitionsvertrag angekündigte Programm ‘Schnelle Kapazitätserweiterung’ auf den Weg bringen.“

Das Land Baden-Württemberg hatte im Jahr 2020 eine Untersuchung in Auftrag gegeben, um zu klären, welche Verbesserungen vor allem bei der Pünktlichkeit und welche Kapazitätsausweitungen auf der Frankenbahn möglich und welche Infrastrukturausbauten dafür sinnvoll und vordringlich sind. Begleitet wurde die Studie von einem Arbeitskreis, dem der Gutachter und die landeseigene Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) sowie Vertreter des Verkehrsministeriums, die an der nördlichen Frankenbahn liegenden Landkreise Heilbronn, Neckar-Odenwald-Kreis, Main-Tauber-Kreis, die Stadt Heilbronn und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) angehörten.

Inhalt der Untersuchung: Möglichkeiten des Infrastrukturausbaus und Optimierung von Fahrplänen

Die Studie wurde von der NVBW ausgeschrieben und zwischen Januar und Februar 2022 durch ein Konsortium aus der Rail Management Consultants International GmbH und der Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH erstellt. Das Konsortium untersuchte und bewertete die Möglichkeiten des Infrastrukturausbaus und der Optimierung von Fahrplänen. Der Fokus der Untersuchung lag auf dem nördlichen Abschnitt zwischen Heilbronn und Würzburg.

Die Planungsaufgabe war komplex: Die Fahrplanlage des Regionalexpresses RE 8 wird durch Fernverkehrsanschlüsse in Würzburg und Stuttgart sowie durch die Anschlüsse in Osterburken und Lauda bestimmt. Besonderes Augenmerk legten die Gutachter daher auch auf den Knoten Lauda. Hier sind gute Übergänge zwischen Frankenbahn und Tauberbahn mit den Städten Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim eine besondere Herausforderung. Darüber hinaus haben die Gutachter auch untersucht, welche Fahrzeitgewinne durch punktuelle Begradigungen der Strecke entstehen könnten.

Ergebnis: Ausbau der Frankenbahn zwingend erforderlich

Insgesamt können für den Planungshorizont im Jahr 2030 die Fahrzeiten durch Anpassungen der Infrastruktur um einige Minuten verkürzt werden. Die Fahrzeitgewinne können als Verspätungspuffer im Fahrplan vorgesehen werden bzw. ermöglichen zusätzliche Halte auf der Tauberbahn.

Außerdem ergab die Studie, dass ein zweigleisiger Ausbau zwischen Möckmühl und Züttlingen sich einerseits positiv auf die Betriebsqualität auswirken würde. Für die Umsetzung des im Koalitionsvertrag vereinbarten, flächendeckenden 30-Minuten-Taktes in Baden-Württemberg ist der Ausbau der Frankenbahn in diesem Abschnitt zwingend erforderlich.

Der die Studie begleitende Arbeitskreis wird in den kommenden Wochen weiterarbeiten, um gemeinsam mit der DB Netz AG die Prioritäten der untersuchten Maßnahmen vertieft zu präzisieren und die weitere Vorgehensweise im Detail zu klären.

Im Anschluss daran werden das Land Baden-Württemberg und Landrat Norbert Heuser (Heilbronn) als kommunaler Koordinator für die Frankenbahn gemeinsam zu einem Termin einladen, bei dem sich auch die Gemeinden entlang der Strecke und Verbände oder Initiativen beteiligen können. Ein erstes derartiges Treffen hatte am 18. Januar 2019 in Osterburken unter dem Titel „Zukunftskommission Frankenbahn“ stattgefunden.

Der vollständige Ergebnisbericht der Machbarkeitsstudie steht hier:

<http://nvbw.de/machbarkeitsstudie-frankenbahn>

Statements zur Frankenbahn

Volker M. Heepen, Geschäftsführer der NVBW:



„Die Gutachter haben herausgearbeitet, wo die Schwachpunkte auf der Frankenbahn liegen und wie mit kleineren Maßnahmen Verbesserungen in den nächsten Jahren erreicht werden können, die bei den Fahrgästen ankommen. Hier arbeiten wir eng mit den Landkreisen in der Region zusammen, dafür bin ich sehr dankbar. Um die Fahrzeiten sehr deutlich zu verkürzen, müssten laut der Studie allerdings einige Abschnitte sogar völlig neu trassiert werden. Das würde große Chancen bieten, dauert aber Jahrzehnte und ist ein echter Kraftakt, der nur mit dem Bund zu schaffen ist.“

Norbert Heuser, Landrat des Landkreises Heilbronn:



„Für die Menschen im Landkreis Heilbronn ist das Erreichen der Fernverkehrsknoten in Würzburg und Stuttgart über die Frankenbahn mit das Wichtigste im Schienenverkehr. Mit den Ergebnissen der Studie haben wir eine belastbare Grundlage um zielgerichtet entlang der Prioritäten die nächsten Schritte zu tun. Die Verbesserung der Streckeninfrastruktur ist überfällig. Nun müssen sich Bund und Land zur Priorisierung, zu Zeitplänen und zur Finanzierung äußern. Ich bin gerne bereit, weiterhin als Koordinator die Federführung für die kommunale Seite wahrzunehmen.“

Christoph Schauder, Landrat des Main-Tauber-Kreises:



„Ich danke dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und allen beteiligten Partnern für die hervorragende Zusammenarbeit bei der Erstellung der Studie, ebenso den Gutachtern. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zeigen, dass bereits zeitnah infrastrukturelle Verbesserungen zur Stabilisierung der Fahrpläne auf der Frankenbahn möglich sind. Die Vorschläge der Gutachter für die kurzfristigen Maßnahmen sollten daher rasch umgesetzt werden. Auch die Vorschläge der Gutachter für Infrastrukturmaßnahmen, mit denen eine Verbesserung der Anschlusssituation in Lauda zur Tauberbahn sowie eine Fahrplanstabilisierung auf der Tauberbahn erreicht werden können, müssen jetzt geprüft und baldmöglichst realisiert werden.“

Dr. Achim Brötzel, Landrat des Neckar-Odenwald-Kreises:



„Einmal mehr zeigt es sich, wie komplex das Thema Schiene ist. Die Ergebnisse sind auf der einen Seite zwar in gewisser Weise ernüchternd, belegen andererseits aber doch auch ganz deutlich, dass in die Infrastruktur einfach deutlich zu wenig investiert worden ist. Für eine Hauptstrecke ist das im Grunde ein Armutszeugnis. Wenn wir die Mobilitätswende schaffen wollen, ist es deshalb jetzt im wahrsten Sinne des Wortes höchste Eisenbahn, dass sich alle Verantwortlichen gemeinsam und mit Nachdruck für die Frankenbahn einsetzen. Die Grundlagen dafür sind durch die Machbarkeitsstudie geschaffen. Wichtig für den Neckar-Odenwald-Kreis ist zudem, dass alle Verkehre auf der Strecke auch auf der Basis des vom Land selbst gesetzten Standards stattfinden. Deswegen setzen wir uns auch weiterhin intensiv dafür ein, dass das Land den Probebetrieb zwischen Osterburken und Lauda in einen Regelbetrieb überführt.“

Link dieser Seite:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/frankenbahn-endlich-ausbauen-bw-und-bayern-appellieren-an-bund>