

## REGIONALVERBAND HEILBRONN-FRANKEN

Verbandsversammlung

9. Dezember 2022 – öffentlich

Tagesordnungspunkt 8

Bearbeiter: Christof Krämer

VORLAGE:  
(PA/VV) 10/135a

Anlage: --

Vorgang:  
(PA) 10/135

### Deutschlandtakt

Schienerverkehr in der Region Heilbronn-Franken

#### Sachstand:

In der 5. Sitzung des Planungsausschusses am 18. März 2022 in Krautheim berichtete Dr. Felix Berschin von der Nahverkehrsberatung Südwest über den aktuellen Stand der Planungen zum Deutschlandtakt und seine Auswirkungen auf die Region Heilbronn-Franken. Aufgrund der Komplexität des Themas verzichtete der Planungsausschuss auf eine direkte Aussprache und bat die Verwaltung, das Thema mit den Erkenntnissen und der Formulierung einer Zielrichtung aufzuarbeiten. Die Verwaltung kommt mit der vorliegenden VORLAGE diesem Wunsch nach und stellt das Thema zugleich in den Gesamtzusammenhang weiterer wichtiger Entwicklungen im regionalen Schienenverkehr.

#### A: Deutschlandtakt

Dem gewählten Untertitel „Anspruch und Wirklichkeit“ seines Vortrags gemäß setzt sich Dr. Berschin insgesamt kritisch mit den Ergebnissen des Planungsvorhabens Deutschland-Takt auseinander. Er erläutert, dass zwischenzeitlich bereits der vierte Koalitionsvertrag auf Bundesebene das Thema zum Inhalt hat, die über ein Jahrzehnt dauernde Planung zwischenzeitlich aber zu einem breiten politischen Konsens geführt hat. Mittlerweile liegt der dritte Fahrplanentwurf vor. Grundlage für den Deutschland-Takt (D-Takt) ist das Prinzip des Integralen Taktfahrplans (ITF). Der Integrale Taktfahrplan zielt darauf ab, dass die Züge aus allen Richtungen zum selben Zeitpunkt an den Knotenpunkten ankommen und wieder abfahren. Die konsequente Anwendung dieses Systems im Fern- und Regionalverkehr führt zu entscheidenden Vorteilen: kurze und sichere Übergänge zwischen den einzelnen Zügen und Zuggattungen mit geringstmöglichen Wartezeiten sowie Infrastrukturausbau und -anpassungen nur dort und in dem Umfang, wie dies zur Einhaltung des Systems notwendig ist. Leitsatz für den Integralen Taktverkehr ist deshalb: „Nicht so schnell wie möglich, sondern so schnell wie nötig“. Laut der Initiatoren des D-Taktes ist nicht nur der Personenverkehr Gegenstand des Systems, sondern auch der Güterverkehr.

Der Integrale Taktverkehr bedingt nicht zwingend einen Mehrverkehr auf der Schiene, dennoch wurden in den vergangenen Jahren viele Initiativen begründet, die dies zum Ziel haben: So stellte die Deutsche Bahn im Jahr 2015 ein „Fernverkehrskonzept für Metropolen und Regionen“ vor, mit dem sie mit neuen IC-Linien insbesondere Zentren ohne Fernverkehrsanschluss in das Fernverkehrsnetz einbinden wollte. Darin wurde für 2028 auch eine neue Linie Stuttgart-Heilbronn-Würzburg-Bamberg avisiert. Das „Zukunftsbündnis Schiene“ (2018) verband mit der Einführung des D-Taktes eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr bis 2030 und der aktuelle Koalitionsvertrag auf Bundesebene formuliert, dass mehr Oberzentren an den Fernverkehr angebunden werden sollen.

Mit dem dritten Entwurf des Büros SMA zum D-Takt von Juni 2020 liegt auch eine Maßnahmenliste des Bundes und eine wirtschaftliche Gesamtbewertung des Büros Intraplan vor. Der aktuelle Entwurf des D-Takt-Konzepts erfüllt die Erwartungen für die Region Heilbronn-Franken nicht; außer dem Erhalt des bestehenden zweistündigen IC-Angebots Karlsruhe-Stuttgart-Crailsheim-Nürnberg gibt es keine neue Fernverkehrsverbindung für die Region, mithin für die Frankenbahn Stuttgart-Heilbronn-Würzburg. Da damit auch die konzeptionelle Verbindung Stuttgart-Heilbronn-Bamberg keinen Weg in das D-Takt-Konzept gefunden hat, kann laut Dr. Berschin davon ausgegangen werden, dass sie seitens der Deutschen Bahn nicht (mehr) ernsthaft verfolgt wird, zumal nach seiner Kenntnis der Vorschlag der Deutschen Bahn nie betriebswirtschaftlich hinterlegt worden war.

Dr. Berschin hinterfragt zudem kritisch Annahmen und Grundlagen in der Bewertung des D-Takt-Konzepts, so z.B. die weitgehende Ignorierung von Ost-West-Verkehren, die dazu führt, dass in einer durchgehenden Elektrifizierung der Hohenlohebahn zwischen Heilbronn und Schwäbisch Hall-Hessental keine nennenswerten Aufkommensveränderungen im Güterverkehr gesehen werden. Auch finden punktuelle Überlastungen, wie sie unter anderem bei Heilbronn und Bad Friedrichshall sowie im Raum Würzburg erkannt werden, keine weitere Berücksichtigung. Ohnehin sieht Dr. Berschin angesichts des Umfangs von Schieneninfrastrukturmaßnahmen kaum eine mittelfristige Realisierungschance: Die Maßnahmen im D-Takt-Konzept belaufen sich danach auf 39 Mrd. € und erhöhen den Bedarf im Bundesverkehrswegeplan auf ca. 70 Mrd. €, weitgehend berechnet nach dem Preisstand 2015. Realistisch ist nach seiner Einschätzung angesichts der zwischenzeitlich eingetretenen und weiterhin zu unterstellenden Preisentwicklung von einem Investitionsbedarf von mehr als 100 Mrd. € bis 2030 auszugehen. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ermittelte zusätzlich einen Bedarf von weiteren 30 Mrd. € für den Güterverkehr.

Aus seiner Sicht sollte die Region angesichts dieser Rahmenbedingungen das (politische) Ziel einer Einbindung in den bundesweiten Fernverkehr prüfen und überdenken, welchen effektiven Mehrwert die Raumschaft auch unter Berücksichtigung einer ‚langsamen‘ Infrastruktur dadurch erhalten würde. Dr. Berschin ist der Auffassung, dass der Schwerpunkt stärker auf die Verbesserung des Regionalverkehrs und die Optimierung seiner Anbindung in den umliegenden Fernverkehrsknoten gelegt werden sollte. So hält er z.B. die Neigetechnik nach wie vor für ein probates Instrument zur Beschleunigung von Verkehren und regt an, mit einem zu initiierenden Interessensbündnis von Neigetechnikbetreibern und Neigetechnikinteressierten mehr Gewicht gegenüber Planung und Wirtschaft zu erreichen. Er spricht sich weiterhin aus für

- eine klare Taktstrategie in allen Systemen des Öffentlichen Verkehrs und die Vermeidung einzelner dem widersprechender Lösungen aus,
- eine klare Definition von Zielfahrzeiten zu den Fernverkehrsknoten und damit eine optimierte Verknüpfung gemäß ITF-/D-Takt in diesen Knoten,
- die Sicherung der Anfahrbarkeit des künftig mit ETCS (European Train Control System) aufgerüsteten Hbf. Stuttgart mit konventionellen Zügen,
- die Elektrifizierung der Hohenlohebahn im Abschnitt Öhringen-Schwäbisch-Hall-Hessental,
- die Schaffung einer Verbindungskurve Nord (Übergang von der Frankenbahn auf die Hohenlohebahn von/nach Norden) in Heilbronn für künftigen Schienengüterverkehr,
- die Auflösung des Engpassproblems Heilbronn-Bad Friedrichshall.

Aus Sicht der Verwaltung werden damit wichtige Themen für die nächsten Jahre angesprochen. Nicht zu vergessen ist die Engpasssituation bei Möckmühl-Züttlingen, die sich aufgrund des eingleisigen Abschnitts negativ auf die Betriebsqualität auswirkt. Die Umsetzung eines im aktuellen Koalitionsvertrag für Baden-Württemberg vereinbarten flächendeckenden 30-Minuten-Taktes im Schienenpersonenverkehr (in ländlichen Räumen) erfordert neben einer zügigen Anpassung der Infrastruktur insbesondere auch die Realisierung einer hohen Betriebsqualität, großer Pünktlichkeit und hohen Zuverlässigkeit im Betrieb, um dieses Ziel zu erreichen und die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs in naher Zukunft so zu steigern, dass er zu einer ernsthaften und akzeptierten Alternative für den Verkehr auf der Straße werden kann.

Zusätzliche Herausforderungen ergeben sich aus der Tatsache, dass der Schienenpersonenverkehr sich die Schieneninfrastruktur mit dem Schienengüterverkehr teilt. Auch der Schienengüterverkehr ist in den vergangenen Jahren gewachsen und soll gemäß Koalitionsvertrag im Bund seinen Marktanteil bis 2030 von 18 auf 25 % steigern. Berücksichtigt man zudem, dass laut aktueller Ankündigung der Deutschen Bahn und des Bundes mit dem Konzept „Hochleistungsnetz“ bis 2030 acht bundesweit wichtige Korridore für den Schienenverkehr bevorzugt saniert werden sollen, ist davon auszugehen, dass Projekte, für die absehbar dann keine Mittel mehr zur Verfügung stehen, zurückgestellt werden. Nach bisherigen Erfahrungen ist davon auszugehen, dass die Region nicht zu den prioritären Räumen gehört. Dennoch erscheint ein vorausschauend und schrittweises Vorgehen - ggfs. auch mit Blick auf den nächsten Bundesverkehrswegeplan - sinnvoll, was jedoch nur gemeinsam mit Land und Bund möglich erscheint.

#### B: Schienen-Einzelvorhaben/-projekte in der Region

In der Region sind verschiedene Projekte und Studien zum Schienenverkehr in Arbeit. Dabei stehen vor allem Machbarkeitsstudien zu möglichen Reaktivierungen von Schienenstrecken, aber auch Verbesserungen der Situation auf bestehenden Strecken im Vordergrund.

- Frankenbahn: Machbarkeitsstudie, Fernverkehr, Verlängerung Probetrieb Osterburken – Lauda,
- Reaktivierung Heilbronn – Marbach,
- Reaktivierung Zabergäubahn Lauffen a.N. – Zaberfeld,
- Krebsbachtalbahn Neckarbischofsheim – Obergimpern – Hüffenhardt/Bad Rappenau
- Zweigleisiger Ausbau zwischen Leingarten-West und Schwaigern auf der Strecke Heilbronn - Karlsruhe
- Tauberbahn (Machbarkeitsstudie S-Bahn Mainfranken der BEG)
- Elektrifizierung Hohenlohebahn/Reaktivierung Kochertalbahn Waldenburg – Künzelsau (Machbarkeitsstudien)
- Murrbahn/IG Schienenkorridor Stuttgart – Nürnberg,
- Reaktivierung Blaufelden – Langenburg
- S-Bahn Nürnberg – Crailsheim

#### Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme