



Gegenüberstellung

Initiative „Pro Tauberbahn“
Alternatives Fahrplankonzept zu Netz 11 2.0

27.11.2023 | Websiteauftritt Westfrankenbahn



Gegenüberstellung

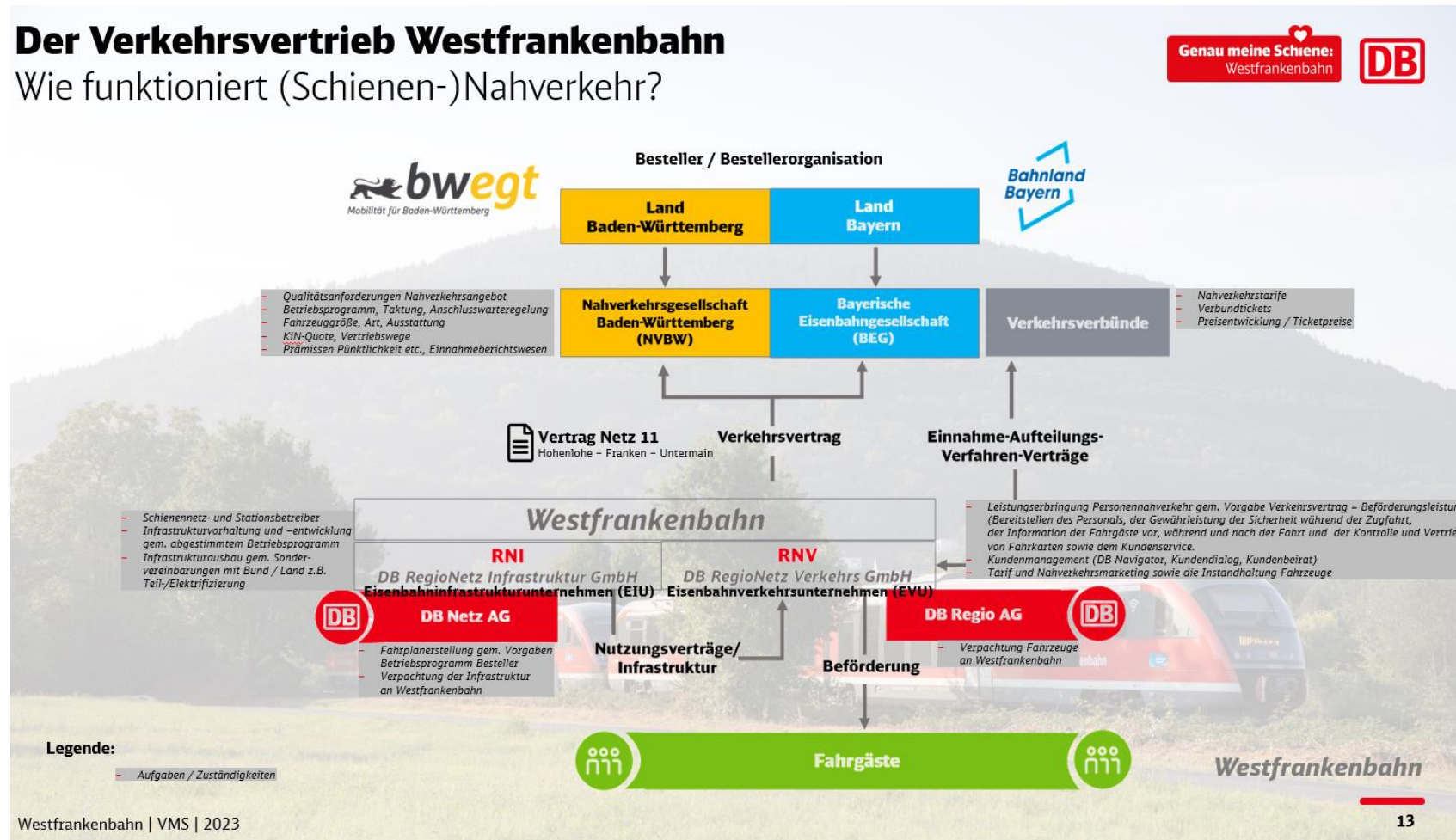
Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Vorbemerkung: Aufgabenverteilung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Verkehrsvertrieb Westfrankenbahn

Wie funktioniert (Schienen-)Nahverkehr?



Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) funktioniert nach dem sogenannten **"Besteller-Ersteller-Prinzip"**. Das heißt, dass das Land BW (mit der Landesnahverkehrsgesellschaft, NVBW) gemeinsam mit dem Freistaat Bayern (mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, BEG) als Aufgabenträger (SPNV-Aufgabenträger) die Verkehre bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU, Hier: Westfrankenbahn) nach wettbewerblich bestellt.

Diese EVU wiederum erbringen ihre Leistungen in Eigenregie – und zwar im Rahmen von entsprechenden Verkehrsverträgen auf der vom Infrastrukturbetreiber (EIU) (DB Netz AG, Hier: DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Westfrankenbahn) gegen Entgelt (Trassenentgelt/Stationsnutzungsentgelt) zur Verfügung gestellten Infrastruktur. Die Infrastruktur im regionalen Bereich gehört zum Bestandsnetz (Ersatzerneuerung) und wird über Bundesmittel erhalten/modernisiert.

Die SPNV-Aufgabenträger planen, organisieren und finanzieren sämtliche Aktivitäten rund um den schienengebundenen Regionalverkehr in der Region.

Eine wichtige Aufgabe fällt hierbei den Verkehrsverbänden zu: Sie ermöglichen den Fahrgästen einen einfachen Zugang zum SPNV. Dafür gestalten sie einen einheitlichen Tarif, den alle Verkehrsunternehmen im Verbundraum anwenden. Die Fahrgeldeinnahmen verteilt der Verkehrsverbund nach einem festgelegten System an die Verkehrsunternehmen.

Finanziert wird der SPNV in Deutschland sowohl aus öffentlichen Mitteln als auch durch die Nutzerinnen und Nutzer, also über Fahrgeldeinnahmen. Allerdings reichen die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf nicht aus, um den öffentlichen Nahverkehr kostendeckend zu betreiben. Deshalb beteiligt sich die Bundesregierung an der Finanzierung.

Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Die Tauberbahn attraktiv machen

Kurzfassung

Die Verknüpfung der Tauberbahn mit dem Fernverkehr der Deutschen Bahn ist nicht ideal. In Lauda beträgt die Umsteigezeit in Richtung Stuttgart 23 Minuten, in Crailsheim Richtung Nürnberg 54 Minuten. Zudem ist die Betriebsqualität auf der Tauberbahn zwischen Crailsheim und Wertheim schon lange schlecht. Es kommt zu Verspätungen, Zugausfällen und Schienenersatzverkehr mit Bussen. Planmäßig vorgesehene Anschlüsse werden deshalb oft nicht erreicht.

Als Lösung der Probleme auf der Tauberbahn schlägt die Westfrankenbahn ein neues Fahrplankonzept vor, um die Fahrplanstabilität zu verbessern. Die Initiative Pro Tauberbahn sieht darin jedoch eher eine massive Verschlechterung als eine Verbesserung. Die Umsteigezeit in Crailsheim Richtung Hesselental und Heilbronn würde sich damit auf 24 Minuten verlängern. In Lauda würde der Regional-Express zum ICE-Bahnhof in Würzburg nicht mehr erreicht. Für Fernreisende z.B. nach Hamburg, Berlin oder Bremen würde sich die Gesamtreisezeit dadurch um 45 Minuten erhöhen.

Es geht besser. Mit den Vorschlägen der Initiative Pro Tauberbahn (pro-tauberbahn.de) können Verspätungen vermieden und zusätzliche Haltepunkte auf der Strecke eingerichtet werden, ohne die Anschlüsse in Lauda und Crailsheim zu verschlechtern. Dazu müssten unter anderem zwei Streckenabschnitte zweigleisig ausgebaut werden, um keine Zeit mehr zu verlieren, weil auf den Kreuzungsbahnhöfen auf den Gegenzug gewartet werden muss. Mit einem neuen Haltepunkt in Satteldorf kann zudem ein Anschluss in Richtung Nürnberg hergestellt werden. Des Weiteren wird großer Wert auf Stabilisierungsfaktoren und Anschlusssicherheit gelegt.

Die Menschen in den Kreisen Main-Tauber und Schwäbisch Hall benötigen zur Sicherung ihrer Mobilität und für die Verkehrswende ein attraktives Zugangebot. Die Infrastruktur muss so ausgebaut werden, dass ein Halbstundentakt möglich wird und Güterverkehr auf die Bahn verlagert werden kann. Die dafür nötigen Investitionen in die Infrastruktur werden voraussichtlich aber nur möglich, wenn die Strecke im Rahmen eines Pilotprojekts des Landes Baden-Württemberg von der Deutschen Bahn an eine Landesinfrastrukturgesellschaft übertragen wird. Mit dieser kann regional und zielorientiert nach den Belangen der Region investiert werden. Die Initiative Pro Tauberbahn bittet um Unterstützung für ihr Konzept und ist gerne zu Gesprächen bereit.

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>

Stand: Nov. 2023

Anmerkung der Westfrankenbahn

Bewertung Kurzfassung Seite 1/2



Beide Konzepte ob Initiative Pro Tauberbahn oder neues Fahrplankonzept Netz 11 2.0 der Westfrankenbahn haben **dasselbe Ziel** = Verbesserung der Qualität im SPNV. Hierbei sollen mit den Lösungsansätzen ein robuster Fahrplan, bessere Pünktlichkeit, sichere Anschlüsse **im Gesamtnetz**, aber nicht nur im Taubergebiet erreicht werden.



→ **alter Wissens-/ früherer Arbeitsstand vom Netz 11 2.0:**

Die Konzeptunterlage der Initiative vergleicht das Fahrplankonzept Netz 11 2.0 mit einem frühen Arbeitsstand, der weder freigegeben noch mit den Gebietskörperschaften abgestimmt ist. Lediglich der Schülerverkehr und der Grundtakt waren zu dem Arbeitsstand bekannt.

Verstärkerzüge Tauberbischofsheim – Bad Mergentheim wurden im späteren Arbeitsstand im ½h Takt wieder eingeführt, sowie eine weitere Variante „Anschlussoptimierte Lösung Lauda“ im Variantenfächer erarbeitet

„Neuer Stand!“

Umsteigezeit Lauda → Ri. Stuttgart/TO auf RE 8 angepasst statt 23 min auf **nun 11 min**

Umsteigezeit Lauda → Ri. Osterburken (TO) auf RB85 angepasst statt 54 min auf **nun 24 min**

→ **Die Vorschläge im Konzeptpapier der Initiative Pro Tauberbahn sind ausschließlich langfristige Maßnahmen** mit mittlerem/großem Infrastrukturausbau (8-10 Jahre), aber natürlich **untersuchenswert** (in Abhängigkeit vom Zielkonzept des Landes Baden-Württemberg / Deutschlandtakt / BEMU-Konzept BW / Elektrifizierung Maintalbahn).

→ **kurzfristige Lösungsansätze der Initiative wurden im sogenannten Übergangsfahrplan** vorgestellt und von uns analysiert – siehe ab Seite 22

→ **Halbstundentakt:** Bestellung der Taktichte obliegt dem Land Baden-Württemberg als Besteller von Schienenpersonennahverkehrsleistung (siehe Aufgabenverteilung SPNV)

→ Wenn eine solche Bestellung in einem **zukünftigen Betriebsprogramm** vorliegt (ist aktuell bis 12/2031 nicht bestellt), kann eine Infrastrukturentwicklung/-ausbau erfolgen (ein Übertrag der Infrastruktur auf eine Landesinfrastrukturgesellschaft löst das Problem auch nicht)

Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Segen oder Fluch?

Das neue Fahrplankonzept für die Tauberbahn

Auf der Tauberbahn zwischen Crailsheim und Wertheim ist es in den letzten Jahren zu massiven Beeinträchtigungen gekommen. Die Fahrgäste mussten viele Verspätungen, Zugausfälle und Schienenersatzverkehre mit Bussen ertragen. Zumindest kurzfristig ist kein Ende der Probleme in Sicht. Gründe dafür sind eine veraltete Infrastruktur und ein Mangel an Personal.

Die Westfrankenbahn, die sowohl für die Infrastruktur, als auch für den Betrieb auf dieser Strecke verantwortlich ist, schlägt nun ein neues Fahrplankonzept für die Tauberbahn vor. Es ist Teil eines [Maßnahmenpakets](#) zur Lösung der Probleme, das das Land, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH (NVBW) und die Landkreise Miltenberg, Main-Tauber und Schwäbisch Hall im Februar 2023 mit der Westfrankenbahn vereinbart haben. Das neue Fahrplankonzept sieht gegenüber dem bisherigen Fahrplan auf der [Kursbuchstrecke 782](#) zwischen Crailsheim und Miltenberg eine um 8 Minuten längere Gesamtfahrzeit vor und will mit diesem Puffer mehr Fahrplanstabilität erreichen. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten an den Haltepunkten verschieben sich im Bereich zwischen 8 und 20 Minuten. Als Vorteile nennt die Westfrankenbahn, an den bisher nicht im Stundentakt bedienten Haltepunkten Edelfingen, Distelhausen und Dittigheim im Stundentakt halten zu können. Außerdem soll es möglich werden, einen neuen Haltepunkt am Solymar in Bad Mergentheim einzurichten. In Crailsheim würden die bisher knapp verpassten Züge nach Nürnberg erreicht. Doch womit werden diese Verbesserungen erkauft?

Legende:

- Zustimmung / übereinstimmende Meinung
- Hinweis / Klarstellung / Erläuterung
- Konträre Meinung / Gegenposition

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>

Stand: Nov. 2023

Anmerkung der Westfrankenbahn

Bewertung Kurzfassung Seite 2/2



→ Hintergrund für **Betriebsqualität**:

- a) Der aktuelle Fahrplan Netz 11 (seit 12/2019) ist **kein robuster Fahrplan** (fehlende Pufferzeiten im Fahrplan)
- . zu geringe Haltezeiten [0,3/0,5 teils 0,1 min statt mind. 0,7 min je Zughalt]
 - . keine Fahrstraßenbilde- und Pufferzeiten in Bahnhöfen im aktuellen Fahrplan abgebildet
- Folge Anschlussverluste, Verspätungsaufbau und Übertragung auf Gegenzug

- b) störanfällige Infrastruktur → Modernisierungskonzept Tauberbahn
→ Folge Anschlussverluste, Verspätungsaufbau und Übertragung auf Gegenzug



→ Hintergrund **Personalverfügbarkeit**:

- Regional stark ausgeprägter demografischer Wandel im ländlichen Raum sowie der allgemeine Fachkräftemangel sind bei den Berufsgruppen Triebfahrzeugführer und noch stärker beim Zugverkehrssteuerer/Fahrdienstleiter ausgeprägt und führen zu Nachbesetzungsengpässen. Fehlende Rationalisierung der Altstellwerke in den letzten Jahrzehnten erschwert die Situation.
→ Personalverfügbarkeit ist unabhängig eines Fahrplankonzepts und ein eigenständiges Ziel



→ **Vorteile des neuen Fahrplankonzepts Netz 11 2.0**

- Halte- und Fahrstraßenbildezeiten sind vollständig in der Fahrplanerstellung abgebildet. Eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) testiert dem neuen Fahrplankonzept Netz 11 2.0 eine „wirtschaftlich-optimale“ hohe Betriebsqualität. Störungen aus der Infrastruktur oder erhöhtem Fahrgastwechsel / Fahrradverkehr können erstmalig effektiv durch Pufferzeiten abgebaut werden und damit Anschlüsse erreicht werden bzw. eine Übertragung auf den Gegenzug findet nicht statt. Stündliche Bedienung der Haltepunkte Edelfingen, Dittigheim und Distelhausen (sowie zukünftig Bad Mergentheim Solymar) sind nur ein positiver Nebeneffekt.



Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Die Initiative Pro Tauberbahn sieht in dem neuen Fahrplankonzept folgende Nachteile für die Region Hohenlohe-Franken:

- Der RE 87 auf der [Kursbuchstrecke 782](#) von Crailsheim nach Wertheim kommt bisher in Lauda zur Minute 46 an und fährt zur Minute 52 weiter nach Wertheim. Zukünftig sollen diese Züge in Lauda zur Minute 58 ankommen und zur Minute 00 weiterfahren. Damit verkürzt sich zwar die 23-minütige Umsteigezeit zum RE 8 nach Stuttgart um 11 Minuten. Das ist auf dem Bahnhof ein Vorteil, da er keinen geschlossenen und beheizten Warteraum mehr hat. Der RE 8 nach Würzburg, der zur Minute 50 abfährt, wird dadurch jedoch verpasst. Der RE 8 ist für alle Reisenden wichtig, die den ICE-Knoten zur Minute 30 in Würzburg erreichen wollen, um zum Beispiel nach Berlin, Bremen oder Hamburg zu fahren. Vom Verlust ihres Anschlusses zur Minute 30 in Würzburg betroffen wären auch Nutzende der Regionalexpress-Züge in den Raum Nürnberg, Bamberg, Rhein-Main und Treuchtlingen. Für Fernreisende verlängert sich die Gesamtreisezeit durch die vorgesehene Fahrplanänderung um ca. 45 Minuten! Dies macht das Bahnfahren unattraktiv. Fernreisende werden allenfalls noch, sofern das möglich ist, mit dem Auto nach Lauda fahren, um von dort mit dem RE 8 ihre Anschlusszüge in Würzburg zu erreichen. Der RE 87 verliert dadurch Fahrgäste. Besonders kritisch ist der verlorene Anschluss in Lauda für die Kur- und Tourismusstadt Bad Mergentheim, deren Gäste sich schon heute über eine schlechte Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln beklagen. Diese Klagen dürften mit dem neuen Fahrplankonzept noch zunehmen.
- Verpasst werden mit dem RE 87 aus Crailsheim in Lauda auch die Anschlüsse zur – aus dem Probe- in den Regelbetrieb überführten – RB 85 nach Osterburken, die zur Minute 52 in Lauda abfährt und von den beiden Landkreisen Main-Tauber und Neckar-Odenwald stark subventioniert wird. Auch sie wird durch das neue Fahrplankonzept Fahrgäste verlieren.
- Der RE 87 aus Wertheim kommt nach dem neuen Fahrplankonzept zwar um 12 Minuten früher in Lauda an. Das stellt jedoch keine Verbesserung gegenüber dem status quo dar, denn der für Fernreisende wichtige Anschluss zum RE 8 nach Würzburg bleibt ebenso unerreichbar wie die RB 85 nach Osterburken. ²

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Anmerkung der Westfrankenbahn



→ alter Wissens-/ früherer Arbeitsstand vom Netz 11 2.0:

Die Konzeptunterlage der Initiative vergleicht das Fahrplankonzept Netz 11 2.0 mit einem frühen Arbeitsstand, der weder freigegeben noch mit den Gebietskörperschaften abgestimmt ist. Lediglich der Schülerverkehr und der Grundtakt waren zu dem Arbeitsstand bekannt.

Link zu den Lösungsvarianten Knoten Crailsheim:

<https://www.westfrankenbahn.de/fahrplan/neuesfahrplankonzept>

Neuer Stand!



Fernverkehr (FV)

- Lauda – Richtung Würzburg: Einige deutschlandweite Relationen über Würzburg verbessern sich mit RB 85, einige verschlechtern sich → Teilweise anschlussoptimierte HVZ-Verstärkerzüge als Lösung möglich (siehe Lösungsvarianten)
- Lauda – Richtung Stuttgart: Anschlüsse an den baden-württembergischen Ballungsraum (Stuttgart, Ludwigsburg, Karlsruhe, Heidelberg, Heilbronn, Mühlacker, Mannheim, Freiburg usw.) verbessern sich deutlich
- Crailsheim: Erstmals attraktiver Anschluss nach Nürnberg; geringe Verlängerung Richtung Aalen (Verbesserung ab 12/2025 mit IRE 6)



Nahverkehr (NV)

- Lauda – Richtung Würzburg: Wechsel der Anschlussbeziehung von RE auf RB bei den Relationen von und nach Nürnberg/Bamberg. Richtung Treuchtlingen: Verbesserung der Anschlussbeziehung, da bereits heute auf RB85 und ICE abgestimmt. Teilweise anschlussoptimierte HVZ-Verstärkerzüge als Verbesserungsvarianten möglich (siehe Lösungsvarianten)
- Lauda – Richtung Osterburken: Osterburken wird neu deutlich schneller mit RE 8 erreicht. Relation Osterburken – Lauda ist heute schon trotz Anschluss an Tauberbahn sehr schwach nachgefragt (sogar Finanzierungszuschuss durch Gemeinden nötig!)
- Wertheim – Richtung Würzburg: Busdirektverbindung schon heute deutlich attraktiver als Bahnverbindung aufgrund der Geographie (30 min schneller als Reise über Lauda)

Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

- In Crailsheim soll der RE 87 künftig zur Minute 14 statt zur Minute 26 ankommen. Dadurch verlängert sich die Umsteigezeit zum RE 80 ([Kursbuchstrecke 783](#), Hohenlohebahn) nach Schwäbisch Hall-Hessental und Heilbronn um 12 auf dann 24 Minuten. Diese lange Umsteigezeit macht die Verbindung für Berufspendler unattraktiv. Es wird zu Fahrgastverlusten kommen.
- Standardmäßig bietet das Buchungssystem der Deutschen Bahn stets die schnellsten Verbindungen an. Reisen z.B. aus dem Raum Ulm nach Würzburg werden dann nicht mehr über die Tauberbahn angeboten, sondern über Ansbach oder über die Frankenbahn. Dadurch verliert die Tauberbahn Kunden.
- Die Verschiebung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten an allen Bahnhöfen und Haltepunkten der Tauberbahn hat Folgen für die Nahverkehrsplanung der Landkreise. Die Busverkehre müssen an die neuen Zeiten angepasst werden, was zu erheblichen Schwierigkeiten führen wird.
- Ebenso betroffen sind die Schulen, die ihre Zeiten an die veränderten Fahrpläne anpassen müssen.

Nach Ansicht der Initiative Pro Tauberbahn ist das geplante neue Fahrplankonzept mit vielen schwerwiegenden Nachteilen verbunden, möglicherweise sogar existenzbedrohend für die Tauberbahn, so dass es keinesfalls umgesetzt werden sollte.

Die Initiative Pro Tauberbahn setzt sich für einen verkehrswendetauglichen, verlässlichen und pünktlichen Zugverkehr auf der KBS 782 ein. Sie ist der Meinung, dass mit ihren Vorschlägen Fahrplanstabilität, der Anschluss zum Fernverkehr in Würzburg und zur RB 85 nach Osterburken, die Bedienung aller Haltepunkte im Stundentakt und die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte erreicht werden können. Durch entsprechende Investitionen in die Infrastruktur sollen auf der Strecke ein Halbstundentakt sowie Güterverkehr möglich werden.

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Anmerkung der Westfrankenbahn



→ Crailsheim – Richtung Schwäbisch Hall: Verlängerungen nach Schwäbisch Hall um 10 min sind die Folge des neuen Fahrplankonzeptes Netz 11 2.0, hier bestehen jedoch folgende gemeinsam zu diskutierende Lösungsmöglichkeiten: RE 80-Anpassung, zweistündlich Beibehaltung Kreuzung in Schrozberg → siehe Lösungsvarianten für den Knoten Crailsheim auf Webseite

Fahrgastzählung erforderlich: Seit 2016 geringes Umsteigerpotential. Nutzen eines sehr guten Fernverkehrsanschlusses an Nürnberg überwiegt ggü. der Verschlechterung.



→ Buchungssystem – schnellste Verbindung Relation Ulm – Würzburg: Irrelevant, da heute schon alle Verbindungsauskünfte Umstiege in München, Stuttgart oder Donauwörth präferieren, auch reine Suchen nur mit dem Nahverkehr!



→ Busverkehre

Ja, die Nahverkehrsplanung der Landkreise muss an die neuen Zeiten angepasst werden.

Bestehende Schülerzüge (fahrgastreichstes Aufkommen) konnten erfolgreich in das neue Betriebskonzept migriert werden. Es entstehen Änderungen nur im Minutenbereich. Schüler und Schulzeiten sind vom neuen Fahrplankonzept nicht betroffen.

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Zukunftskonzept der Initiative Pro Tauberbahn

Ziele:

- Die Tauberbahn soll verkehrswendetauglich werden.
- Pünktlichkeit, Stabilität, Zuverlässigkeit sowie zügiges Vorankommen mit verlässlichen Anschlüssen sind Voraussetzungen für die Attraktivität der Bahn und die Grundlage für die Verkehrswende.
- Die Tauberbahn soll von Pendlern, Schülern und Touristen, insbesondere auch von Radtouristen, einfach und gerne genutzt werden.

Bislang ergänzen sich der RE Aschaffenburg-Crailsheim und die RE/RB-Linie Wertheim-Crailsheim auf der Tauberbahn zum Ein-Stunden-Takt. In Lauda sind diese Züge mit der Frankenbahn Stuttgart-Würzburg verknüpft. Ein weiterer RB-Verkehr zwischen Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim verdichtet den Verkehr zum Halbstunden-Takt. Die RB-Linie Würzburg-Osterburken ist mit kurzen Umsteigezeiten in Lauda auf den Verkehr der Tauberbahn abgestimmt. In Miltenberg besteht in der Regel Anschluss zur Madonnenlandbahn nach Seckach.



Anmerkung der Westfrankenbahn



Beide Konzepte haben dasselbe Ziel = robuster Fahrplan, bessere Pünktlichkeit, sichere Anschlüsse **im Gesamtnetz.**



Bislang ergänzen sich der RE Aschaffenburg-Crailsheim und die RE/RB-Linie Wertheim-Crailsheim auf der Tauberbahn zum Stundentakt. In Lauda sind diese Züge mit der Frankenbahn Stuttgart/Würzburg verknüpft.

→ korrekt

Ein weiterer RB-Verkehr zwischen Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim verdichtet den Verkehr zum Halbstundentakt.



→ falsch, die bestehenden HVZ-RB fahren anchlussoptimiert, nicht im Halbstundentakt

Die RB-Linie Würzburg-Osterburken ist mit kurzen Umsteigezeiten in Lauda auf den Verkehr der Tauberbahn abgestimmt.



→ falsch, gilt nur für RB 85 im Bereich Lauda – Osterburken. Die RB 85 im Bereich Lauda – Würzburg erreicht im aktuellen Betriebskonzept nur die HVZ-Verstärker Tauberbischofsheim – Bad Mergentheim



In Miltenberg besteht in der Regel Anschluss zur Madonnenlandbahn nach Seckach.

→ nur teilweise korrekt aufgrund derzeit nicht vorhandenem Taktverkehr

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>

Stand: Nov. 2023

Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Zukunftskonzept der Initiative Pro Tauberbahn

In Crailsheim bestehen gute Anschlüsse mit kurzer Übergangszeit in Richtung Hessental, Heilbronn und Stuttgart, sowie an den IC nach Stuttgart/Karlsruhe. Etwas länger sind die Umsteigezeiten in Richtung Aalen/Ulm mit etwa 20 Minuten. Anschlüsse in Richtung Ansbach/Nürnberg herzustellen zählt ebenso zu den Zielen, wie die Bedienung aller Haltepunkte, sowie die Schaffung weiterer.

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Anmerkung der Westfrankenbahn



In Crailsheim bestehen gute Anschlüsse mit kurzer Übergangszeit in Richtung Hessental, Heilbronn und Stuttgart, sowie an den IC nach Stuttgart/Karlsruhe. Etwas länger sind die Umsteigezeiten in Richtung Aalen/Ulm mit etwa 20 Minuten.

→ korrekt

Anschlüsse in Richtung Ansbach/Nürnberg herzustellen zählt ebenso zu den Zielen, wie die Bedienung aller Haltepunkte, sowie die Schaffung weiterer.



→ Alle Anschlussrichtungen sind im Knoten Crailsheim aufgrund der Knotenstruktur nicht optimierbar – entweder gute Anschlüsse nach Schwäbisch Hall oder Nürnberg.



Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Zukunftskonzept der Initiative Pro Tauberbahn

Ziele:

Des Weiteren muss die Tauberbahn für einen entstehenden Güterverkehr ertüchtigt werden.

Die Verdichtung auf einen Halbstunden-Takt, wie sie die Pläne der Landesregierung zur Verkehrswende vorsehen, ist zu berücksichtigen.

Insgesamt bedeutet das, dass das vorhandene Fahrplangefüge beibehalten werden sollte. Es ist aber erforderlich die Fahrplanstabilität zu erhöhen, um Störeinflüsse abfedern zu können. Diese tauchen in der Praxis unvermeidbar auf, werden aber bisher in den Planungen nicht berücksichtigt. Die Automatisierung der Stellwerke soll zudem dazu führen, dass weniger Streckenpersonal benötigt wird und die aktuellen Personalengpässe entfallen.

Erforderliche infrastrukturelle Maßnahmen:

1. Vollautomatisierung sämtlicher Stellwerke
2. Rot am See als Zugkreuzungsbahnhof ausbauen
3. Satteldorf als betrieblichen Zugkreuzungsbahnhof beibehalten
4. Neubau eines Haltepunktes Satteldorf als Umsteigepunkt Richtung Ansbach



Anmerkung der Westfrankenbahn



→ korrekt, Güterverkehr ist aber heute schon im südlichen Teil der Tauberbahn möglich und benötigt einen Kreuzungsbahnhof Blaufelden ausgelegt auf den Güterverkehr



Die Verdichtung auf einen Halbstunden-Takt, wie sie die Pläne der Landesregierung zur Verkehrswende vorsehen, ist zu berücksichtigen.

→ Seitens des Landes Baden-Württemberg ist aktuell kein Halbstundentakt bzw. eine Ausweitung des Verkehrs erwünscht

→ politische Aufgabe der Initiative und der Lokalpolitik

→ Westfrankenbahn steht neuen Kreuzungsbahnhöfen für mehr Verkehr positiv gegenüber



1. Die Umstellung aller Bahnhöfe (inklusive Blaufelden, Satteldorf, Madonnenlandbahn usw.) auf ESTW-R mit Zuglenkung ist bereits geplant. Es werden keine Bahnhöfe zurückgebaut und Blaufelden ab 2027 wieder zum Bahnhof aufgewertet. Herabstufungen zu Haltepunkten sind nur temporär für den Umfang der Baumaßnahme.



2. Rot am See wird aktuell als Kreuzungsbahnhof mit ESTW-R modernisiert.



3. Satteldorf bleibt als Betriebsbahnhof mit ESTW-R für Zugkreuzungen erhalten. Der Umbau ist 2026 geplant. Die Verkehrsstation von Satteldorf soll aufgrund des extrem niedrigen Fahrgastpotentials (~ 50 Nutzer pro Tag) an eine attraktivere Lage verlegt werden.



4. Siehe Punkt 3. Die Lage des Haltepunktes Satteldorf ist diskutierbar. Ob eine Lage in der Ortsmitte oder an der Streckenverknüpfung sinnvoller ist, entscheidet das Betriebsprogramm, die Kosten-Nutzen-Abwägung und die ingenieurtechnische Machbarkeit.

Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Erforderliche infrastrukturelle Maßnahmen:

5. Zweigleisiger Ausbau der Tauberbahn um Markelsheim und um Schrozberg

Der grundlegende Unterschied dieses Vorschlags zu den bisherigen Planungen besteht darin, dass man von statischen zu flexiblen Zugkreuzungen übergeht. Die bisherigen Wartezeiten an den Kreuzungsbahnhöfen auf die Gegenzüge werden dadurch in Pufferzeiten umgewandelt, bzw. schaffen die Möglichkeit, weitere Haltepunkte, wie z.B. Vorbachzimmern oder Bad Mergentheim-Solymar einzurichten. Der Güterverkehr benötigt in manchen Bahnhöfen ein zusätzliches „Drittes“ Gleis, um zumindest Zugkreuzungen und Überholungen zu ermöglichen, ganz abgesehen von möglichen Anschlussgleisen für Firmen und Rangiermöglichkeiten.



Anmerkung der Westfrankenbahn

- ✓ 5. Zweigleisige Ausbauten und neue Kreuzungsbahnhöfe werden langfristig (8 – 10 Jahre) verfolgt
 - Lage der zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeiten richtet sich nach dem neuen, langfristigen Betriebskonzept mit BEMU-Fahrzeugen, nicht nach dem aktuellen Fahrplan
- ! → Güterverkehr benötigt nur dort ein drittes Gleis, wo Kreuzungen und Überholungen gleichzeitig mit SPNV-Taktkreuzung stattfindet (beide Bahnsteiggleise belegt) oder Rangierarbeiten getätigt werden
- Festlegung auf bestimmte Abschnitte und neue Gleise erst nach Fertigstellung der Betriebsprogrammstudie für den Verkehr mit BEMU-Fahrzeugen
- ✗ → Anschlussgleise für den lokalen Güterverkehr sind private Infrastruktur der Unternehmen, die Westfrankenbahn ist nur für die Anschlussweiche verantwortlich
- ✓ → Zusätzliche Gleise für den lokalen Güterverkehr werden unabhängig des zukünftigen Betriebsprogramms in Blaufelden benötigt und geplant

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>

Stand: Nov. 2023

Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Erforderliche infrastrukturelle Maßnahmen:

5. Zweigleisiger Ausbau der Tauberbahn um Markelsheim und um Schrozberg

Der grundlegende Unterschied dieses Vorschlags zu den bisherigen Planungen besteht darin, dass man von statischen zu flexiblen Zugkreuzungen übergeht. Die bisherigen Wartezeiten an den Kreuzungsbahnhöfen auf die Gegenzüge werden dadurch in Pufferzeiten umgewandelt, bzw. schaffen die Möglichkeit, weitere Haltepunkte, wie z.B. Vorbachzimmern oder Bad Mergentheim-Solymar einzurichten. Der Güterverkehr benötigt in manchen Bahnhöfen ein zusätzliches „Drittes“ Gleis, um zumindest Zugkreuzungen und Überholungen zu ermöglichen, ganz abgesehen von möglichen Anschlussgleisen für Firmen und Rangiermöglichkeiten.

6. Erhöhung der Streckengeschwindigkeit in bestimmten Abschnitten auf 120 km/h.

Anmerkung der Westfrankenbahn



Erläuterung zum Begriff „flexible Kreuzungen“:

„Flexible Kreuzungen“, sog. „Luftkreuzungen“ sind seit dem Eisenbahnunfall von Warngau (1975) verboten. Auch auf zweigleisigen Abschnitten sind die Begegnungspunkte statisch und verschieben sich nur in der Praxis durch Verfrühungen und Verspätungen zur Soll-Lage. Der Begegnungspunkt kann sich je nach Trassenlage ändern.

Zudem liegt hier ein fachlicher Fehler vor:

Die Pufferzeit existiert ebenfalls bei „fliegenden“ Begegnungen auf zweigleisigen Abschnitten. Diese Pufferzeit ist mit zwei Minuten sogar höher als bei „stehenden“ Kreuzungen in Bahnhöfen, da eine behinderungsfreie Fahrt gewährleistet sein muss. Zweigleisige Abschnitte sind deswegen länger als nur für die reine Begegnung erforderlich.

Gemeint ist zudem wohl, die Wartezeit über der Mindesthaltezeit hinaus für die Bedienung weitere Halte zu nutzen.



6. Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf bis zu 120 km/h und die damit verbundene Heraufstufung zur Hauptbahn wird von der Westfrankenbahn abschnittsbezogen mit Gleis- und Brückenerneuerungen ab 2026 angestrebt. Bis dato hat die Westfrankenbahn über 6,1 Mio. € in Geschwindigkeitserhöhungen investiert, welche das aktuelle Betriebsprogramm nicht signifikant stabilisieren konnten.



Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Erforderliche infrastrukturelle Maßnahmen:

7. Ausbau Königshofen und Gleiswechselbetrieb
Wiederherstellung des Gleiswechselbetriebes im Abschnitt Lauda-Königshofen.
Einbau der Weichen von Gleis 3 in Richtung Bad Mergentheim.
→ gleichzeitige Einfahrten nach Lauda möglich
→ gleichzeitige Ausfahrten aus Lauda möglich
→ Dadurch weitere Erhöhung der Pufferzeit um ca. 3 Minuten

Zusätzliche Nutzung für RB-Verkehr Würzburg-Osterburken, sowie für Umsteiger in/aus Richtung Bad Mergentheim.
8. In Crailsheim einen weiteren Bahnsteig (Westseite) erstellen.
Die Bahnhof-Westseite in Crailsheim sollte ausschließlich für die Tauberbahn verwendet werden. So können Wartezeiten am Einfahr- oder Ausfahrtsignal aufgrund des Kreuzens mit anderen Zügen im Bahnhofsvorfeld vermieden werden.
9. Die Bahnsteige sind zu ertüchtigen, wenn andere Fahrzeuge eingesetzt werden.
Neue Fahrzeuge sind länger und haben andere Einstiegshöhen. Alle Bahnsteige müssen dafür auf 170 Meter verlängert und ihre Höhe an die neuen Fahrzeuge angepasst werden.
10. Anerkennung von Nahverkehrs-Tickets (z.B. D-Ticket) im IC zwischen Crailsheim und Aalen.
Damit können Reisende mit einem Nahverkehrs-Ticket in 2½ Stunden nach Ulm und in 3½ Stunden nach Friedrichshafen kommen. Ohne diese Maßnahme muss ein Fernverkehrs-Ticket gelöst oder eine um 90 bis 120 Minuten längere Reisezeit in Kauf genommen werden.



Anmerkung der Westfrankenbahn

7. Wiederherstellung des ehem. Gleis 1, des Bahnsteigs am Gleis 3 in Königshofen und Einrichtung Gleiswechselbetrieb ist wünschenswert
→ Infrastruktur der DB Netz und DB Station & Service
→ Realisierung erst nach Neubau der Stellwerke in Lauda, Königshofen und Boxberg möglich, da ein Umbauverbot besteht
→ Umsteiger in/aus Richtung Bad Mergentheim verbleiben weiterhin in Lauda
8. Eine zusätzliche Bahnsteigkante zur Trennung der Verkehre in Crailsheim ist wünschenswert
→ Infrastruktur der DB Netz und DB Station & Service
9. Die benötigte Bahnsteiglänge – aktuell 100 m – richtet sich nach dem Einsatz von Regelfahrzeugen im Fahrplan
→ aktuelle Bahnsteiglänge resultiert aus Länge einer Desiro-Doppeltraktion (2 x 42 m)
→ keine Verlängerung/Vorhaltung für Sonderzugverkehre erlaubt und finanzierbar
→ Verlängerung aller Bahnsteige auf 140 m ist aufgrund des Einsatzes von BEMU (Doppeltraktion vsl. 2 x 65 m) geplant
→ Verlängerung der Bahnsteige auf 170 m ist durch den Regelbetrieb langfristig weder erforderlich noch finanzierbar
10. Eine Anerkennung des D-Tickets im IC ist Aufgabe der NVBW und DB Fernverkehr.

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Erforderliche infrastrukturelle Maßnahmen:

11. Beschleunigung der Ein- und Aussteigevorgänge (Fahrräder).
Eine einfache Möglichkeit, um diese Vorgänge, insbesondere beim Einstieg zu beschleunigen, wäre Bodenmarkierungen am Bahnsteig anzubringen, die dafür sorgen, dass sich Radfahrer richtig positionieren können. Zudem der Hinweis auf Abnahme der Gepäcktaschen. Das würde den Fahrgastwechsel enorm beschleunigen.
12. Betriebswerkstatt ggf. in Bad Mergentheim einrichten.
Der Grund für lange nicht reparierte Defekte an den Fahrzeugen ist die zu weit entfernte Werkstatt in Schöllkrippen. Es sollte eine Werkstatt vor Ort eingerichtet werden.
13. Reaktivierung der Nebenbahn Blaufelden-Langenburg
14. Teilweise Elektrifizierung
Zum Betrieb von batterieelektrischen Fahrzeugen sind Abschnitte mit Oberleitung erforderlich, um Ladevorgänge zu ermöglichen.



Anmerkung der Westfrankenbahn

Erforderliche infrastrukturelle Maßnahmen

11. Pilot-Bodenmarkierungen kann gemeinsam mit VCD und Initiative in Wertheim oder Weikersheim getestet werden. Automatische Ansagen und Durchlaufertext im Fahrgastinformationssystem in der Fahrradsaison mit Hinweis auf Abnahme der Gepäcktaschen zw. Aufruf verteilen am Bahnsteig wurde erfolgreich pilotiert. Kann 2024 umgesetzt werden.
12. muss/kann* vom Land BW bei nächster Ausschreibung ab 12/2031 berücksichtigt werden Standortuntersuchung im Main-Tauber-Gebiet für Werkstatt erfolgt bereits durch die NVBW.
13. muss/kann* Gebietskörperschaft umsetzen. Im Bahnhof Blaufelden ist planerisch die signaltechnische Anbindung der zu reaktivierenden Strecke berücksichtigt.
14. muss/kann* vom Land BW bei nächster Ausschreibung ab 12/2031 berücksichtigt werden. KickOff zum Projektstart Infrastruktur-Projekt Teil-Elektrifizierung und Ausbau Maintalbahn Süd und Tauberbahn hat am 20.10.2023 im VM BW stattgefunden.
15. (siehe Punkt 5) Benötigte Anschlussgleise für den lokalen Güterverkehr sind private Infrastruktur der Unternehmen, die Westfrankenbahn stellt nur den Anschluss zum öffentlichen Schienennetz sicher.

Die Westfrankenbahn steht für mehr Güterverkehr positiv gegenüber und ist im regelmäßigen Austausch mit dem „Güterverkehrskümmerer“ der NVBW. Die Gleisnutzlängen und Fahrmöglichkeiten werden bei zukünftigen Bahnhofsmmodernisierungen für Güterzüge optimiert (Blaufelden, Satteldorf, Markelsheim, Bad Mergentheim, Niederstetten). Zudem hat sich die Westfrankenbahn dazu entschieden, keine Flächen für zukünftige Gleisanlagen mehr zu verkaufen.

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Erforderliche betriebliche Maßnahmen:



1. Einsatz von Fahrzeugen, die für Radtransport geeignet sind
2. Einsatz von spurtstarken batterieelektrischen Fahrzeugen
3. Sicherstellung der Instandsetzung der Fahrzeuge durch Werkstatt vor Ort

Organisatorische Maßnahmen:


1. Gesetzliche Regelung verabschieden, die die Ziele, wie den Halbstunden-Takt, festschreibt und damit die Grundlage zur Finanzierung bildet.
2. Herauslösung der Tauberbahn aus dem Netz des Bundes und in eine Landesbahn umwandeln. Verwaltet wird die Strecke von einer landeseigenen Infrastrukturgesellschaft. Dies sollte bei allen nur im Regionalverkehr betriebenen Strecken erfolgen. Ebenso gehören hierzu die zu reaktivierenden Bahnen.
3. Pilotprojekt „Tauberbahn“ starten.
4. Bei nichtbundeseigenen Bahnen erfolgt die Aufsicht durch das Land selbst.

Anmerkung der Westfrankenbahn

Erforderliche betriebliche Maßnahmen

1.  muss/kann* vom Land BW bei nächster Ausschreibung ab 12/2031 berücksichtigt werden.
2.  muss/kann* vom Land BW bei nächster Ausschreibung ab 12/2031 berücksichtigt werden. Gem. SteFans-Gutachten ist die Madaonnenlandbahn, südliche Maintalbahn und Tauber-/Hohenlohebahn nach Elektrifizierung der Maintalbahn für BEMU (spurtstarke batterieelektrische Fahrzeuge) vorgesehen. Infrastrukturmaßnahme Teilelektrifizierung auf ca. 41km Länge, Dauer ca. 8-9 Jahre ab Projektstart
3. muss/kann* vom Land BW bei nächster Ausschreibung ab 12/2031 berücksichtigt werden. Standortuntersuchung im Main-Tauber-Gebiet für Werkstatt erfolgt bereits durch die NVBW.

Organisatorische Maßnahmen

1. muss vom Land BW bei nächster Ausschreibung ab 12/2031 berücksichtigt werden.
2.  Strecke gehört zu den Bundeseigenen Bahnen und es bedarf somit einer Gesetzesänderung. Alle Lösungsvorschläge/Infrastrukturausbauten könnte bei LuFV8.7/GVFG-Finanzierung das Land auch so bei der Infrastruktur der Westfrankenbahn beauftragen (siehe Elektrifizierung/ BEMU-Konzept)
3. (siehe Punkt 2)
4. Die Landeseisenbahnaufsicht kann die Aufsicht auch an das Eisenbahnbundesamt abgeben, womit sich die Aufsichtsbehörde nicht ändern würde (hoher bürokratischer Verwaltungsakt).

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>

Stand: Nov. 2023

Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Erforderliche betriebliche Maßnahmen:

1. Einsatz von Fahrzeugen, die für Radtransport geeignet sind
2. Einsatz von spurtstarken batterieelektrischen Fahrzeugen
3. Sicherstellung der Instandsetzung der Fahrzeuge durch Werkstatt vor Ort

Organisatorische Maßnahmen:

1. Gesetzliche Regelung verabschieden, die die Ziele, wie den Halbstunden-Takt, festschreibt und damit die Grundlage zur Finanzierung bildet.
2. Herauslösung der Tauberbahn aus dem Netz des Bundes und in eine Landesbahn umwandeln. Verwaltet wird die Strecke von einer landeseigenen Infrastrukturgesellschaft. Dies sollte bei allen nur im Regionalverkehr betriebenen Strecken erfolgen. Ebenso gehören hierzu die zu reaktivierenden Bahnen.
3. Pilotprojekt „Tauberbahn“ starten.
4. Bei nichtbundeseigenen Bahnen erfolgt die Aufsicht durch das Land selbst.

Vorteile der neuen Organisation:

1. Das Land hat es selbst in der Hand, welche Maßnahmen umgesetzt werden.
2. Beschleunigung sämtlicher Maßnahmen.
3. Planungssicherheit, auch für beauftragte Firmen.
4. Kosteneinsparung durch Ausschreibung, Rationalisierung und Langfristverträgen mit Planungsbüros und Baufirmen.
5. Schwerpunkte können durch das Land frei gewählt werden.
6. Das Land entscheidet selbst, wo und wann die vom Bund zugewiesenen Mittel verwendet werden.
7. Einzelmaßnahmen können zusammengefasst und am Stück umgesetzt werden.
8. Baumaßnahmen sind nicht mehr an Verkehrsbestellungen gekoppelt und von Interessen der DB AG, bzw. des Bundes abhängig. Denn dort liegen die Prioritäten bei den Hauptbahnen und dem Fernverkehr.



Anmerkung der Westfrankenbahn

Vorteile der neuen Organisation

1. Bereits heute bestimmt das Land die Priorisierung und den Umfang von Infrastrukturmaßnahmen und steht dazu im halbjährlichen Austausch mit den Infrastrukturunternehmen
2. Die Westfrankenbahn priorisiert bereits eine zeitnahe Umsetzung aller Infrastrukturmaßnahmen, wobei der Verzug der Maßnahmen nicht an finanziellen Mitteln scheitert. Verzögerungen beruhen auf dem massiven deutschlandweiten (europaweiten) Fachkräftemangel auf allen Ebenen von Infrastrukturprojekten (Verwaltung, Planung, Baufirmen, Bauüberwachung, Abnahme). Auch eine Landesorganisation ist von diesen Problemen nicht befreit.
3. (siehe Punkt 2) Die Verzögerungen in Baumaßnahmen beruhen auf dem massiven Mangel der Ressource Mensch auf allen Ebenen, nicht auf einer fehlenden Planungssicherheit der beauftragten Firmen (Auftragsbücher sich bei Planern, Baufirmen, Abnahmeprüfern usw. voll, Kannibalisierung im Fachkräftemarkt).
4. Kann von der Westfrankenbahn nicht eingeschätzt bzw. bewertet werden.
5. (siehe Punkt 1)
6. (siehe Punkt 1)
7. (siehe Punkt 2) Ein Fachkräftemangel verhindert oft die Kopplung von Projekten.
8. (siehe Punkt 1) Das Netz der Westfrankenbahn umfasst ausnahmslos Strecken mit lokaler Bedeutung und ohne Fernverkehr.

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Alternativen zum Fahrplankonzept 2.0

Priorität 1:
Betriebsabläufe optimieren und aktuellen Fahrplan beibehalten




Priorität 2:
Auf der aktuellen Infrastruktur Übergangsfahrplan fahren

Priorität 3:
Infrastrukturausbau gemäß Zukunftskonzept von Pro Tauberbahn



Anmerkung der Westfrankenbahn

Alternativen zum Fahrplankonzept 2.0

-  1. Eine Optimierung der Betriebsabläufe nach der Forderung der Initiative ist nur bedingt umsetzbar und wird den aktuellen Fahrplan unter den aktuellen Bedingungen nicht ausreichend stabilisieren. Beispielsweise geht eine Erhöhung der Mindesthaltezeit zulasten der Pufferzeit in den Kreuzungsbahnhöfen (nur Verschiebung des Problems).
-  2. Bis zur Fertigstellung notwendiger Infrastrukturmaßnahmen für das BEMU-Netz soll ein Übergangsfahrplan gefahren werden. Vorschlag der Westfrankenbahn: Netz 11 2.0
-  3. Das Zukunftskonzept von „Pro Tauberbahn“ steht im Gegensatz zu einem völlig neuen Betriebskonzept für den Zeitpunkt nach dem Vertragsende 12/2031. Durch den Einsatz von BEMU sind ganzheitlich neue Betriebskonzepte denkbar, welche fahrdynamisch nicht mit Dieselfahrzeugen erreicht werden können. Generell ist ein weiterer Infrastrukturausbau wünschenswert.

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Westfrankenbahn

Initiative Pro Tauberbahn






Betriebsabläufe optimieren 1

1. Fahrzeuge sind in kurzen Intervallen und vollständig zu warten. Fahrzeugreserve vorhalten.
2. Ausfahren der Schiebetritte nach Schweizer Vorbild beschleunigen.
3. Stärkeres Beschleunigen und späteres Bremsen.
4. Auf den Bahnsteigen Positionen der Einstiegstüren markieren. Das führt zu einem schnelleren Fahrgastwechsel.
4. Bahnsteigmarkierungen für Radfahrer anbringen und mit dem Hinweis zur Abnahme der Gepäcktaschen versehen.
5. In den Bahnhöfen die Hauptgleise verwenden.



Anmerkung der Westfrankenbahn

Betriebsabläufe optimieren 1

-  1. Wartung erfolgt nach gesetzlichen Fristen. Verkehrsvertragliche Reserven werden vorgehalten. Lange Werkstatthanbindung von/nach Schöllkrippen führt zu Erschwernissen.
-  2. Beschleunigung des Ein- und Ausfahrens von Schiebetritten ist wünschenswert, aber technisch bei der Baureihe nicht weiter optimierbar (aktuell je 6 Sekunden).
-  3. Ein Eingriff bzw. eine Weisung für späteres Bremsen ist aus sicherheitstechnischen Gründen nicht vertretbar und praktisch nicht durchführbar (längerer Bremsweg bei schlechter Witterung usw.). Stärkeres Beschleunigen ist nur mit neuen, spurtstärkeren Fahrzeugen möglich. Ein robuster Fahrplan besitzt ausreichend Zeitreserven (in Form von prozentualen Regelzuschlägen), um Beschleunigungs- und Bremsvorgänge realistisch abzubilden und Umwelthemmnisse, wie schlechte Sicht oder Nässe/Laub abzufangen.
-  4. Pilot-Bodenmarkierungen kann gemeinsam mit VCD und Initiative in Wertheim oder Weikersheim getestet werden. Automatische Ansagen und Durchlaufertext im Fahrgastinformationssystem in der Fahrradsaison mit Hinweis auf Abnahme der Gepäcktaschen zw. Aufruf verteilen am Bahnsteig wurde 2022 erfolgreich pilotiert. Kann 2024 umgesetzt werden. (analog Punkt 5)
-  5. Im Regelfall wird immer das durchgehende Hauptgleis für Zugfahrten verwendet, wenn keine Zugkreuzungen stattfinden. In den Bahnhöfen Stadtprozelten und Bad Mergentheim kann/wird nicht das durchgehende Hauptgleis aufgrund der Reisendenüberwege verwendet. Durch den Neubau eines ESTW-R in Bad Mergentheim (2028) soll der wärterbediente Reisendenüberweg durch eine automatische Schranke ersetzt werden, wodurch Züge das durchgehende Hauptgleis 2 wieder sinnvoll nutzen können.

Initiative Pro Tauberbahn






Betriebsabläufe optimieren 2

1. In Crailsheim die Einfahrt der Tauberbahn auf Gleis 1 priorisieren.
2. Den Personalwechsel (insbesondere in MGH) zügig durchführen oder wieder nach Lauda zurückverlagern.
3. Die Bahnhofsgleise in Bad Mergentheim nicht mehr als Abstellanlage verwenden.
4. Den Bahnübergang in Tauberbischofsheim wieder so steuern, dass er nicht mehr in der Zugkreuzung öffnet und dadurch Verspätungen verursacht.
5. Im Stellwerk Lauda – aus Richtung Tauberbischofsheim – kann grundsätzlich immer eine schnelle Einfahrt auf Gleis 1 geben werden. Meist wird nur die langsamere Hp2 verwendet.



Anmerkung der Westfrankenbahn

Betriebsabläufe optimieren 2

-  1. Betriebliche Trennung der Verkehre in Crailsheim ist wünschenswert.
-  2. Der Personalwechsel ist nicht nach Lauda verlegbar, da dort keine Einsatzstelle für Triebfahrzeuge mehr existiert. Eine Haltezeit von 2 Minuten in Bad Mergentheim für den erhöhten Fahrgast- und Personalwechsel wird mit dem Fahrplankonzept Netz 11 2.0 eingeführt.
-  3. Für die Abstellung der Fahrzeuge ist mit dem Neubau des ESTW-R die Errichtung mindestens eines neuen Nebengleises geplant, um Fahrzeuge nicht in Hauptgleisen abstellen zu müssen. Ein Umbau der mechanischen Stellwerksanlagen ist für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des ESTW-R Bad Mergentheim (ca. 11/2028) technisch nicht realisierbar.
-  4. Die Öffnung des Bahnübergangs zwischen der Ein- und Ausfahrt von Zügen während einer Zugkreuzung ist aufgrund gesetzlicher Änderungen erforderlich. Dies resultiert aus der hohen Schrankenschließzeit der Anlage, wenn diese während der Zugkreuzung geschlossen bleiben würde. Eine Umgehung dieser Handlung ist zwischenzeitlich technisch ausgeschlossen.
-  5. Für eine Einfahrt mit Streckengeschwindigkeit steht der „lange“ Durchrutschweg hinter dem Ausfahrtsignal P1 aus betrieblichen Gründen nicht zur Verfügung, da dieser in das durchgehende Streckengleis der Frankenbahn einläuft. Durch die gleichzeitige Einfahrt des RE 8 bzw. RB85 aus Richtung Würzburg ist der Durchrutschweg über die Weiche 23 blockiert (Weiche 24 zudem als Flankenschutzweiche in „gerader“ Stellung), weswegen nur eine Einfahrt mit 40 km/h und ein „kurzer“ Durchrutschweg eingestellt werden kann. Wünschenswert wäre eine Optimierung der Durchrutschwege im Bahnhof Lauda, welche aber aufgrund des Umbauverbots des Stellwerks nicht durchgeführt werden kann.

Initiative Pro Tauberbahn






Betriebsabläufe optimieren 3

1. In Satteldorf wird per Wecker ermittelt, wann ein Zug aus Richtung Wallhausen kommt. Fährt der Triebfahrzeugführer bemüht, dann bleibt das Einfahrsignal geschlossen und die Mühe war vergebens.
2. Dienstpläne umstrukturieren und Gastfahrten herausnehmen. Durch andere Einteilungen wäre mehr Arbeitszeit verfügbar.
3. Die Infrastruktur regelmäßig warten. Bahnübergangsstörungen vermeiden, Weichen schmieren, Vegetationspflege durchführen, um den Verkehr nicht einstellen oder verlangsamen zu müssen.
4. Übergänge zwischen alter und neuer Technik optimieren.
5. Den Bahnhof in Königshofen ertüchtigen

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Anmerkung der Westfrankenbahn

Betriebsabläufe optimieren 3

-  1. Ein zeitnahes Schließen der Schranken des Bahnübergangs im Bahnhof Satteldorf und das daraus resultierende rechtzeitige Stellen der Einfahrt für eine behinderungsfreie Fahrt wird angestrebt.
Mit der Modernisierung des Bahnhofs Satteldorf im Jahr 2026 und der geplanten Auflassung des Bahnübergangs (BÜ) mitsamt Ersatzweg wird dieses Problem vollständig behoben bzw. Alternativ die technische Erneuerung des BÜ mit Einbindung in das elektronische Stellwerk.
-  2. Die Tauberbahn lässt sich aktuell nur aus dem Bereich Miltenberg oder Heilbronn mit Fahrpersonal ausstatten (keine Recruitingfolge zwischen Lauda und Crailsheim).
-  3. Die Infrastruktur der Westfrankenbahn wird regelmäßig und proaktiv gewartet und instandgehalten. Aufgrund des Alters einiger Bahnübergangs- und Stellwerksanlagen sind infrastrukturelle Störungen allerdings unvermeidlich. Der Ersatz der störanfälligen Altanlagen wird daher bereits jetzt priorisiert und ist teilweise schon erfolgt (z.B. BÜ Elpersheim).
-  4. Übergänge zwischen alter und neuer Technik sollen nicht nur optimiert, sondern durch die Modernisierung aller Gewerke vollständig entfallen (z.B. Neubau Zentralblock Blaufelden)
-  5. Die Einrichtung von Gleiswechselbetrieb (GWB) im Abschnitt Lauda – Königshofen (– Boxb.), ebenso der Aufbau des ehem. Gleis 1 in Königshofen mit Bahnsteigkante ist seitens der Westfrankenbahn erwünscht (Infrastrukturbetreiber DB Netz und der DB Station & Service). Die Umsetzung kann allerdings erst nach dem Neubau der Stellwerke in Lauda, Königshofen und Boxburg geschehen, da diese mit einem Umbauverbot belegt sind. Eine Erneuerung der Stellwerke ist aktuell nicht absehbar. Eine vollständige Trennung der Verkehre von Tauber- und Frankenbahn durch Überwerfungsbauwerke – wie im Frankenbahngutachten gefordert – erscheint aufgrund der Topographie, Zwangspunkte und des Kosten-Nutzen-Verhältnis unwahrscheinlich.

Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn


Vorteile gegenüber Fahrplankonzept 2.0

1. Mit der aktuellen Infrastruktur möglich
2. Alle Haltepunkte werden mindestens stündlich bedient.
3. Die Taktzugkreuzungsbahnhöfe verbleiben in Schrozberg und Markelsheim.
4. Die bisherigen Anschlüsse werden in Crailsheim erreicht.
5. In Lauda besteht stündlich Anschluss nach Würzburg, mit dem RE 8 zweistündlich.
6. In Lauda besteht stündlich Anschluss in Richtung Stuttgart. Anschlüsse an die RB 85 bestehen in Lauda und teilweise in Königshofen.



Anmerkung der Westfrankenbahn

Vorteile gegenüber Fahrplankonzept Netz 11 2.0

1.  Auch das Netz 11 2.0 der Westfrankenbahn ist mit der aktuellen Infrastruktur möglich. Somit ergibt sich in diesem Punkt kein Vorteil des Vorschlags der Initiative „Pro Tauberbahn“ gegenüber dem Netz 11 2.0
2. Auch im Netz 11 2.0 der Westfrankenbahn werden alle Halte zwischen Miltenberg und Crailsheim stündlich bedient. Somit ergibt sich in diesem Punkt kein Vorteil des Vorschlags der Initiative „Pro Tauberbahn“ gegenüber dem Netz 11 2.0
3. Schrozberg, Markelsheim und Tauberbischofsheim eignen sich nur bedingt aufgrund der großen Bahnübergangsanlagen als Taktkreuzungsbahnhöfe. Da die Bahnübergänge zwischen der Ein- und Ausfahrt der Züge geöffnet werden müssen, binden diese erhöhten Zeitbedarfe der Schranken die Reservezeiten für den Verspätungsabbau. Das Netz 11 2.0 setzt auf Taktkreuzungen in Gamburg, Lauda, Weikersheim und Rot am See, welche allesamt keine oder nur Fußgängerüberwege besitzen. Somit hat das Netz 11 2.0 hier einen Vorteil gegenüber dem Vorschlag der Initiative „Pro Tauberbahn“.
4. Auch im Netz 11 2.0 werden alle Anschlüsse in Crailsheim weiterhin erreicht, jedoch verlängern sich die Anschlüsse von und nach Schwäbisch Hall und Aalen im Vergleich zum jetzigen Betriebskonzept um 10 Minuten. Für das Netz 11 2.0 stehen Lösungsmöglichkeiten dafür zur Auswahl (alternierender Takt ab Schrozberg, Anpassung RE 80 usw.).
5. Auch im Netz 11 2.0 werden Anschlüsse an den RE 8 von und nach Würzburg weiterhin durch die HVZ-Verstärkerlinie der RB 88 erreicht. Der RE 87 und die RB 85 von und nach Würzburg sind stündlich aufeinander abgestimmt. Somit ergibt sich in diesem Punkt kein Vorteil des Vorschlags der Initiative „Pro Tauberbahn“ gegenüber dem Netz 11 2.0

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Vorteile gegenüber Fahrplankonzept 2.0

1. Mit der aktuellen Infrastruktur möglich
2. Alle Haltepunkte werden mindestens stündlich bedient.
3. Die Taktzugkreuzungsbahnhöfe verbleiben in Schrozberg und Markelsheim.
4. Die bisherigen Anschlüsse werden in Crailsheim erreicht.
5. In Lauda besteht stündlich Anschluss nach Würzburg, mit dem RE 8 zweistündlich.
6. In Lauda besteht stündlich Anschluss in Richtung Stuttgart. Anschlüsse an die RB 85 bestehen in Lauda und teilweise in Königshofen.



Anmerkung der Westfrankenbahn

Vorteile gegenüber Fahrplankonzept Netz 11 2.0

- ⊗ 6. Im Netz 11 2.0 ist der stündliche RE 87 mit einer Umsteigezeit von 11 Minuten an den RE 8 von und nach Stuttgart angebunden. Somit ergibt sich in diesem Punkt kein Vorteil des Vorschlags der Initiative „Pro Tauberbahn“ gegenüber dem Netz 11 2.0

In Königshofen kann mit dem Betriebskonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“ kein Anschluss an die RB 85 hergestellt werden, solange die dazugehörigen Bahnsteiganlagen fehlen und das Stellwerk in Lauda nicht erneuert wird (neue INA-Ausrüstung notwendig, aber durch Umbauverbot des Stellwerks nicht möglich). Im Netz 11 2.0 können anschlussoptimierte Züge der RB 88 in Lauda den Anschluss an die RB 85 in Richtung Osterburken sicherstellen. Somit ergibt sich in diesem Punkt kein Vorteil des Vorschlags der Initiative „Pro Tauberbahn“ gegenüber dem Netz 11 2.0

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Westfrankenbahn

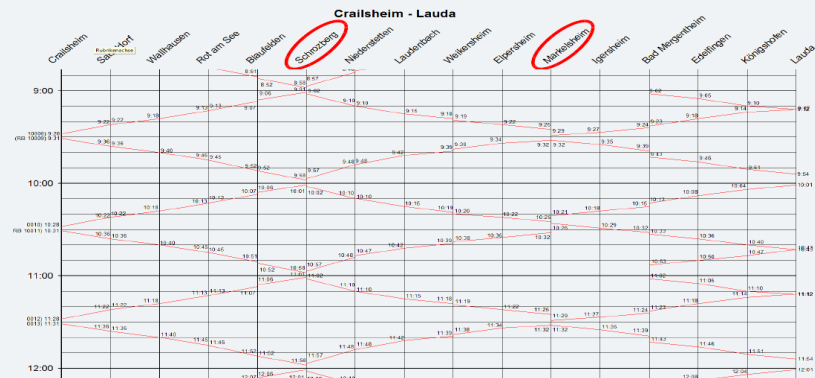
Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Auszug „Übergangslösung der Initiative Pro-Tauberbahn“



Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Anmerkung der Westfrankenbahn

Gegenfragen für Robustheitsprüfung zum Fahrplan „Übergangslösung der Initiative Pro Tauberbahn“

1. Welches Fahrzeug mit welchen Bremsen und Bremsleistung wurde verwendet?
2. Welches Geschwindigkeitsband wurde hinterlegt?
3. Worauf beruht die fahrdynamische Berechnung? Welche Software wurde verwendet?
4. Wurden verringerte Geschwindigkeiten bei nicht durchgehenden Hauptgleisen beachtet?
5. Welche Mindesthaltezeiten wurden bei der Trassenfindung unterstellt? Mind. 0,7 min?
6. Sind Fahrstraßenbilde- und Fahrstraßenauflösezeiten, unter der Beachtung von hauptsignalabhängigen Bahnübergangsanlagen (BÜ), in die Berechnung der Sperrzeitentreppe miteingeflossen? Wurde das Öffnen der BÜ bei Kreuzungen bedacht?
7. Wurden Mindestpufferzeiten für Kreuzungen bei der Konstruktion der Trassen eingehalten?
8. Sind betriebliche Vorgaben beachtet worden? (z.B. in Markelsheim zwei Minuten Mindestzeitabstand zwischen den Einfahrten oder Nutzung des Gleis 1 in Bad Mergentheim)
9. Kann der zukünftige Haltepunkt Bad Mergentheim Solymar stündlich bedient werden?
10. Ist eine zweistündliche Standzeit von 11 Minuten in Markelsheim für Binnenreisende vertretbar? (Reisezeit Igersheim – Elpersheim 18 min)
11. Wurde die Konfliktfreiheit für den Abschnitt Königshofen – Lauda geprüft?
12. Ist das Betriebskonzept konfliktfrei erstellbar (BPS) **und** auch störungsrobust (EBWU)?
13. Wie erfolgt die Finanzierung und Bereitstellung des zusätzlichen Fahrzeugs plus Personal, welches aufgrund der überschlagenen Wende in Crailsheim benötigt wird (Mindestwendezeit für Kurzwende wird unterschritten)?
14. Wie wird der Abschnitt Lauda – Tauberbischofsheim stabilisiert?
15. Wie wird der Abschnitt Miltenberg – Obernburg-Elsfeld stabilisiert?

Westfrankenbahn

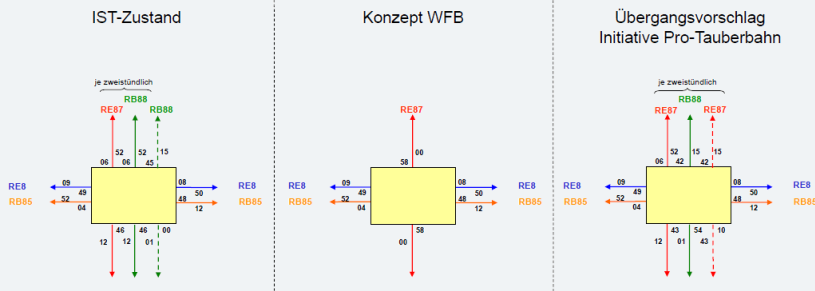
Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Knoten Lauda



Anmerkung der Westfrankenbahn

Knoten Lauda

❌ → **Konzept WFB** = Sachstand veraltet, Verstärkerzüge der RB 88 fehlen in der Linientaktgrafik

⚠️ → **Übergangsvorschlag der Initiative:**

- ggf. Bahnsteigbelegung kritisch
- Nur zweistündliche Verbindung von Bad Mergentheim – Crailsheim nach Würzburg, da bei RE 87 (gestrichelt) Mindestumsteigezeit unterschritten wird. Verstärker RB 88 und RE 87 (gestrichelt) haben keinen Anschluss aus Bad Mergentheim nach Würzburg.
- Von Tauberbischofsheim nach Würzburg stündliche (teilw. halbstündliche) Verbindung
- Erweiterung des unattraktiveren „Stolpertakts“ von Wertheim bis nach Markelsheim
- Anschlussverbindung priorisiert Tauberbischofsheim vor Bad Mergentheim
- Langer Anschluss nach Osterburken wird priorisiert
- Kein praktikabler Anschluss von und nach Würzburg (Fernverkehr) mit dem RE 8, weder an RE 87 (nur 4 min Umsteigezeit = Mindestumsteigezeit, aktuell nur zu 50 % erreichbar) noch RB 88

Fazit: Unpaarige Verkehre mit unklarer Priorisierung der Anschlussverbindungen. Der „Stolpertakt“ (kein fester Stundentakt) senkt die Attraktivität des Binnenverkehrs entlang der Tauberbahn in den stark nachgefragten Abschnitten zwischen Tauberbischofsheim und Weikersheim.

Link zu den Lösungsvarianten Knoten Lauda:

<https://www.westfrankenbahn.de/fahrplan/neuesfahrplankonzept>



Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

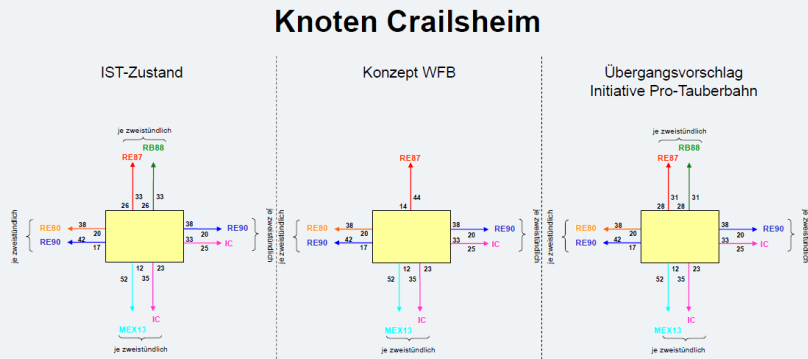
Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn



Anmerkung der Westfrankenbahn

Knoten Crailsheim

- ⚠ → Keine Änderung zum Ausgangskonzept, bis auf eine Verbesserung der Anschlüsse von und nach Schwäbisch Hall, mit sehr geringem Fahrgastpotential
- ⊗ → Weiterhin kein Anschluss an Nürnberg und Ansbach. Ob eine von der Initiative „Pro Tauberbahn“ vorgeschlagene „Verbindungsstation“ in Satteldorf überhaupt funktioniert, muss aufgrund der hohen Wege und der daraus resultierenden hohen Umsteigezeit (wird im Fahrplan berücksichtigt) bezweifelt werden. Eine Infrastrukturmaßnahme „Neubau Verbindungsstation Satteldorf“ ließe sich nur mittelfristig realisieren (ca. 3-5 Jahre)
- ⊗ → Die Mindestwendezeit in Crailsheim reicht nicht mehr für eine Kurzwende aus, was den Mehrbedarf eines (oder zwei) Fahrzeuge plus Personal für eine überschlagende Wende bedeutet.



Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Link zu den Lösungsvarianten Knoten Crailsheim:

<https://www.westfrankenbahn.de/fahrplan/neuesfahrplankonzept>



Westfrankenbahn

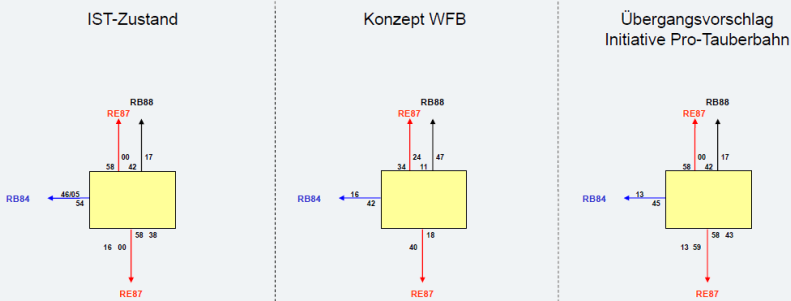
Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Knoten Miltenberg



Anmerkung der Westfrankenbahn

Knoten Miltenberg

- ⊗ → Weiterhin kein glatter Stundentakt im Abschnitt Miltenberg – Wertheim, sondern ein unattraktiverer „Stolpertakt“
- Ggf. ist die Lage des RE 87 nicht kompatibel zum Betriebskonzept der Elektrifizierung der Maintalbahn
- Haltezeit von einer Minute (RE 87 von Aschaffenburg nach Crailsheim) ist zu gering

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Westfrankenbahn

Gegenüberstellung

Alternatives Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“



Initiative Pro Tauberbahn

Tauberbahn-Übergangskonzept der Initiative Pro-Tauberbahn

Alternativer Fahrplan (Auszug) (Aschaffenburg-Crailsheim)






Ziel:

1. **Bedienung aller Halte**
2. **Gewährleistung der Anschlüsse**
3. **Stabil fahrbar**
4. **Basierend auf Daten des VT628**
5. **Verdichtung MGH-Wertheim**

Quelle: <https://pro-tauberbahn.de/tauberbahn.html>
Stand: Nov. 2023

Anmerkung der Westfrankenbahn

Ziele des alternativen Fahrplans (Übergangskonzept Initiative Pro Tauberbahn)

1.  Bedienung aller Halte → Ziele Netz 11 2.0 und Initiative „Pro Tauberbahn“ stimmen überein
→ Wurden die aktuellen Fahrplanparameter (Mindesthaltezeiten von 0,7 min und Fahrstraßenbildezeiten) für einen robusten Fahrplan berücksichtigt?
→ Prüfung / Nachrechnung mit Fahrplanprogramm erforderlich
2.  In Lauda werden mit dem alternativen Übergangskonzept der Initiative weiterhin Anschlussverluste stattfinden, da von und nach Würzburg weiterhin keine Reserven über der Mindestübergangszeit vorhanden sind. Bereits Verspätungen von einer Minute machen den Anschluss nicht erreichbar! Im Einzelfall wurde die Mindestübergangszeit mit zwei Minuten stark unterschritten.
3.  Es wurde kein Nachweis (BPS und EBWU) erbracht, dass das Fahrplankonzept der Initiative „Pro Tauberbahn“ stabil und robust fahrbar ist. Das Fehlen von wichtigen eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Grundlagen, wie den Sperrzeiten im Fahrplan indiziert, dass der alternative Fahrplan analog zum jetzigen Betriebskonzept „auf dem Papier“ funktioniert, in der Praxis sich aber nur unwesentliche oder geringfügige Verbesserung einstellen.
4.  Der VT 628 ist bei der Westfrankenbahn nicht mehr im Einsatz und kann nicht als Referenzfahrzeug verwendet werden. Zwar beschleunigt der aktuell eingesetzte VT 642 besser, jedoch verlängert sich die Haltezeit bei diesem Fahrzeug durch die verbaute Spaltüberbrückung um je 0,2 Minuten. Diese Zeitwerte müssen in die Fahrplanerstellung zwingend genau einfließen.
5.  Ziele des Netz 11 2.0 und der Initiative „Pro Tauberbahn“ stimmen überein.

Westfrankenbahn

