

# Übersicht über die Auswirkungen der Konzepte S21 und K21 auf die Frankenbahn Heilbronn – Würzburg

## Stuttgart 21

Die **RE-Linie Würzburg – Heilbronn – Stuttgart** sollen stündlich fahren und von Stuttgart Hbf weiter über Stuttgart Flughafen und die Neubaustrecke nach Ulm fahren. Die in der S21-Propaganda beworbene Verlängerung nach Friedrichshafen ist nur als „Option“ vorgesehen. Fahrzeit und zeitliche Lage zwischen Würzburg und Heilbronn bleiben unverändert, ebenso die heutigen Probleme: Schlechte Anschlüsse in Lauda in den Verbindungen Heilbronn <-> Bad Mergentheim und Würzburg <-> Tauberbischofsheim, extrem knappe und damit häufig gefährdete Anschlüsse in Osterburken zur S-Bahn und fehlende Anschlüsse zu anderen Zügen in Heilbronn.

Eine neue stündlich fahrende **RB-Linie Osterburken – Heilbronn – Stuttgart – Plochingen Tübingen** bietet endlich ein vertaktetes RB-Angebot zwischen Osterburken und Heilbronn. Die Durchbindung nach Tübingen ist wegen der vielen Unterwegshalte wenig attraktiv (Fahrzeit Osterburken – Tübingen 2½ Std.)

Zwischen Heilbronn und Stuttgart Hbf verkürzt sich die Fahrzeit beim RE um 3 Minuten und bei der RB um 5 Minuten. Vor allem die Verkürzung bei der RB findet hauptsächlich im Streckenabschnitt Heilbronn – Bietigheim statt und ist dem Einsatz spurtstärkerer moderner Züge zu verdanken.

In welchem Ausmaß in der **Verkehrsspitze** zusätzliche Züge wie heute (zwischen 7 und 8 Uhr kommen nicht 3 sondern 5 Züge von Heilbronn in Stuttgart an) das Angebot verdichten können, hängt davon ab, zu welchen Zusatzinvestitionen DB und Land bereit sind. Die Schlichtung hat gezeigt, dass der geplante 8gleisige Tunnelbahnhof nicht in der Lage sein wird, zwischen 7 und 8 Uhr das heutige Angebot mit vielen Zusatzzügen zu verkraften.

Stuttgart 21 wird die **Pünktlichkeit** verschlechtern, denn in dem zu kleinen Bahnhof müssen alle Gleise in dichten Abständen belegt werden, so dass ein Zug seine Verspätung auf mehrere andere Züge überträgt. Anschlüsse für Umsteiger werden schlechter, denn die durchschnittliche Wartezeit beim Umsteigen wird länger sein als heute, weil der Fahrplan sich nicht an Anschlüssen orientiert sondern an der Frage, wann in dem Minibahnhof Platz für einen Zug ist.

Fazit: Wenn Sie nicht zufällig ständig von Möckmühl, Osterburken oder Lauda zum Stuttgarter Flughafen oder nach Ulm fahren wollen bringt S21 für Sie keine Verbesserungen. Der auf Jahrzehnte einbetonierte Engpass S21 wird aber für ständige Verspätungen und verpasste Anschlüsse sorgen. Das Alternativkonzept K21 dagegen verbessert nicht nur die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Knotens sondern kostet auch noch viel weniger!

## Kopfbahnhof 21

Die **RE-Linie Würzburg – Heilbronn – Stuttgart** fährt täglich im 1-Stunden-Takt statt wie bisher im 2-Stunden-Takt mit Verdichtungen. Sie endet nicht mehr in Stuttgart sondern fährt weiter über Reutlingen – Tübingen nach Albstadt. Sie wird mit Neigetechnikzügen befahren, die zwischen Würzburg und Heilbronn 11 Minuten schneller sind. Damit kann in Lauda stündlich ein Anschlussknoten mit Umsteigemöglichkeit in alle Richtungen geschaffen werden. Es gibt also endlich auch gute Anschlüsse in den Relationen Würzburg – Tauberbischofsheim und Heilbronn – Bad Mergentheim. Auch in Heilbronn kann die Linie in den Umsteigeknoten zur vollen Stunde mit Anschlüssen in alle Richtungen eingebunden werden und der Übergang zur S-Bahn in Osterburken kann zeitlich entspannt und damit sicherer werden. Die Fahrt Osterburken – Tübingen dauert nur noch 2 Stunden.

Auch K21 sieht eine ganztägig stündlich fahrende **RB-Linie Osterburken – Heilbronn** vor. Außerhalb des Berufsverkehrs endet sie in Heilbronn mit direktem Anschluss an die RB von/nach Stuttgart. Im Berufsverkehr fährt sie aber weiter als RE-Linie über Stuttgart nach Geislingen. Damit entsteht für die Orte in denen der RE Würzburg – Stuttgart nicht hält im Berufsverkehr eine attraktive Schnellverbindung von und nach Stuttgart (z. B. Neudenau – Stuttgart in 1 Stunde)

Die Fahrzeiten zwischen Heilbronn und Stuttgart können wie bei S21 wegen moderner Fahrzeuge gekürzt werden, sind aber wegen der langsamen Einfahrt in den Kopfbahnhof 1-2 Minuten langsamer.

In der **Verkehrsspitze** ermöglicht der Erhalt des 17gleisigen Kopfbahnhofs bedarfsabhängig den Einsatz von stündlich 2 weiteren RB-Zügen Heilbronn – Stuttgart und umgekehrt und damit einem ungefähren Viertelstundentakt.

Der Erhalt des 17gleisigen Kopfbahnhofs und der Ausbau der Zulaufstrecken führt zu einer verbesserten **Pünktlichkeit**. Dank des Taktfahrplans nach Schweizer Vorbild, bei dem sich alle halbe Stunde die Züge fast aller Linien im Kopfbahnhof zum „Rendezvous“ treffen, verkürzt sich die durchschnittliche Wartezeit beim Umsteigen gegenüber heute.