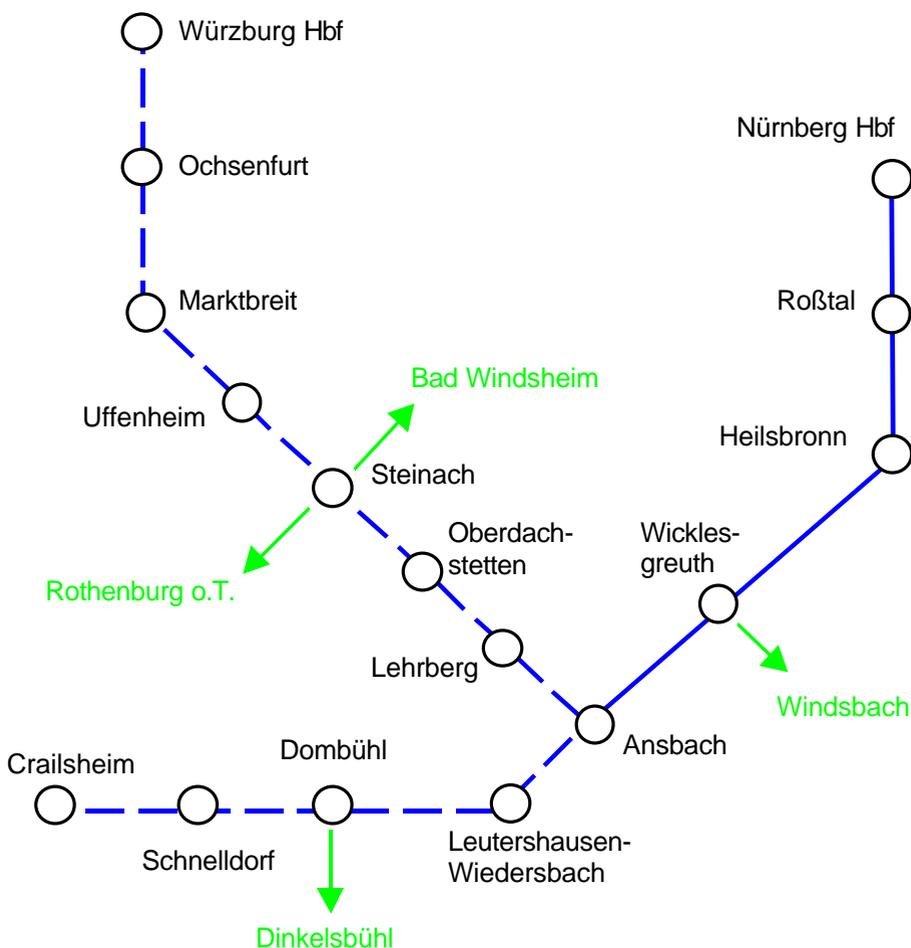




Der „Frankenhöhe-Sprinter“ Die schnelle Verbindung für Westmittelfranken



Der „Frankenhöhe-Sprinter“ für Westmittelfranken

Die S - Bahn Nürnberg - Heilsbronn - Ansbach braucht eine Ergänzung für „das Hinterland“

Aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN ist die S-Bahn als Allheilmittel zur Verbesserung des Öffentlichen Nahverkehrs in Stadt und Landkreis Ansbach zu wenig. Es muss ein abgestimmtes Angebot verschiedener Züge hergestellt werden, um den sehr vielfältigen Kundenwünschen aus dieser Region gerecht zu werden.

Zwischen dem Fernverkehr mit InterRegio-Linien Dresden - Chemnitz - Hof - Nürnberg - Crailsheim - Stuttgart - Karlsruhe und Kassel - Fulda - Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen - Ingolstadt - München und der S-Bahn für den Nahverkehr im Großraum Nürnberg muss ein Bindeglied für die häufigen Reisen über mittlere Entfernungen (30 bis 100 km) etabliert werden. Dieses Angebot muss für die Region maßgeschneidert sein, was PRO BAHN auch durch den Namen „Frankenhöhe-Sprinter“ dokumentieren möchte: Die Frankenhöhe ist der Höhenzug, der durch die beiden Äste westlich von Ansbach „in die Zange“ genommen wird.

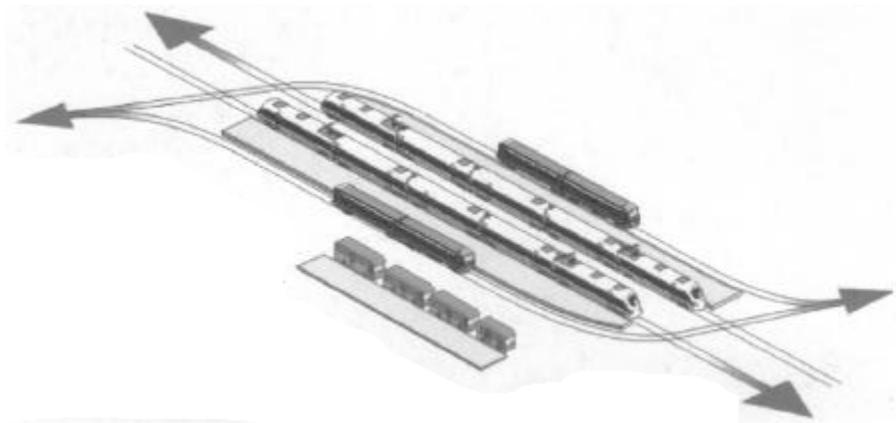
In der derzeitigen Palette von Zugarten der Deutschen Bahn AG wäre der „Frankenhöhe-Sprinter“ als Regional-Expresß oder Stadt-Expresß anzusiedeln: Im Bereich der Nürnberger S-Bahn hält er nur an den wichtigsten Stationen (Roßtal, Heilsbronn und Wicklesgreuth) und stellt so eine schnelle Verbindung über größere Entfernungen her. (Nürnberg - Ansbach = 44 km in 32 Minuten entspricht einer Reisegeschwindigkeit von 82,5 km/h.) Jenseits von Ansbach hält er an allen Stationen und übernimmt damit die „Verteilung in die Fläche“.

Schnelle Verbindungen ins Zentrum des Großraums Nürnberg

Durch die schnelle und umsteigefreie Verbindung in das Zentrum des Großraums (Nürnberg Hauptbahnhof) sorgt der „Frankenhöhe-Sprinter“ für einen enormen Aufschwung der Nachfrage an den Stationen „auf dem Land“. Der Nutzen für die Region kann durch die Wiedereröffnung der Bahnhöfe Schnelldorf, Leutershausen-Wiedersbach und Lehrberg weiter verstärkt werden. Die dafür erforderlichen Investitionen sind vergleichsweise gering und zahlen sich auch in Ansbach aus: Bislang fahren viele Bürger aus dem westlichen Landkreis mit dem eigenen Auto bis zum Ansbacher „Hauptbahnhof“, wenn sie eine Reise mit der Bahn unternehmen wollen. Künftig können sie schon weit vor den Toren der Stadt „abgefangen“ werden.

Zwischen Nürnberg und Ansbach soll der „Frankenhöhe-Sprinter“ stündlich verkehren, das heißt jede Stunde zur selben Minute bietet er eine Fahrtmöglichkeit. Ab Ansbach fahren die Züge abwechselnd weiter über Crailsheim und Backnang nach Stuttgart bzw. über Steinach und Ochsenfurt nach Würzburg. Dort würde sich demnach nur ein 2-Stunden-Takt ergeben; das Angebot kann aber durch zusätzliche Züge (z.B. weiterhin alle zwei Stunden durchgehend Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen oder direkte Züge Ansbach - Dombühl - Dinkelsbühl) bedarfsgerecht verdichtet werden.

Der Fahrplan der „Frankenhöhe-Sprinter“ kann so gestaltet werden, dass sich die Züge in Wicklesgreuth, Dombühl und Steinach begegnen. Dort ergeben sich dadurch optimale Anschlüsse zu den Zweigstrecken von und nach Windsbach, Dinkelsbühl, Neustadt/Aisch und Rothenburg o.d.T. sowie zu regionalen Buslinien, z.B. Wicklesgreuth - Lichtenau und Dombühl - Schillingsfürst - Rothenburg.



Die Grafik stellt schematisch dar, wie sich möglichst viele Züge und Busse an einem „Taktknoten“ treffen und gegenseitige Anschlüsse vermitteln. Näheres kann der PRO BAHN - Broschüre „Der letzte Fahrplanwechsel“ entnommen werden, der das Bild entnommen ist. Der „Frankenhöhe-Sprinter“ kann Bestandteil eines bundesweit vernetzten Angebotes aller öffentlichen Verkehrsmittel werden.

Zeitraum für den möglichen Einsatz des „Frankenhöhe-Sprinters“

Der „Frankenhöhe-Sprinter“ könnte ohne Ausbaumaßnahmen am bestehenden Schienennetz schon kurzfristig realisiert werden. Zunächst muss er aus dem in der Region gewohnten Wagenmaterial, einer elektrischen Lok und vier bis fünf renovierten Personenwagen, gebildet werden. In der Nähe

von Nürnberg ist immer eine gute Besetzung zu erwarten, die allerdings mit der Entfernung zum Ballungsraum immer weiter abnehmen wird. Dieser Verteilung des Aufkommens würde ein „Flügelungskonzept“ weitaus eher gerecht, wie es im Großraum bislang aber nur beim „Pendolino“ Richtung Hof und Bayreuth beobachtet werden kann.

In absehbarer Zeit wird die Deutsche Bahn AG jedoch auch elektrische Triebwagen mit ca. 150 Sitzplätzen erhalten, die für den „Frankenhöhe-Sprinter“ optimal sind: Ab Nürnberg wird der Zug aus mehreren dieser Triebwagen gebildet, die bis Ansbach zusammen gekuppelt bleiben. Dort werden die Triebwagen getrennt: Der erste fährt weiter über Steinach nach Würzburg, der mittlere über Dombühl nach Crailsheim und der hintere über Gunzenhausen nach Treuchtlingen. Dadurch könnten alle Äste mit vertretbarem Aufwand den ganzen Tag über im Stundentakt Direktverbindungen nach Nürnberg erhalten.

Langfristige Weiterentwicklung des „Frankenhöhe-Sprinters“

Bei weiterem technischen Fortschritt kann die Zugbildung der Nachfrage noch besser angepasst werden: Wenn zu den elektrischen Triebwagen passende Dieseltriebwagen lieferbar sind, können auch diese in den „Frankenhöhe-Sprinter“ eingereiht werden: Die erste Flügelung könnte bereits in Wicklesgreuth erfolgen, wo ein Triebwagen nach Windsbach abgehängt wird, weitere Flügelungen sind in Dombühl (Trennung Richtung Crailsheim und Dinkelsbühl) und Steinach („Kurswagen“ Nürnberg - Ansbach - Rothenburg o.d.Tauber) möglich.

Mit all diesen Ästen ließe der „Frankenhöhe-Sprinter“ nur noch im Süden der Stadt Ansbach eine größere Fläche unerschlossen. Dies ist aber genau der Bereich, in dem es auf der steigungsreichen B 13 regelmäßig zu Engpässen kommt. Abhilfe könnte durch eine nur etwa 2 km lange neue Bahnstrecke geschaffen werden, die bei Winterschneidbach von der Bahnlinie Ansbach - Gunzenhausen abzweigt und nach Burgoberbach führt. Dort könnte ein neuer Bahnhof entstehen, der von einem weiteren „Kurswagen“ des „Frankenhöhe-Sprinters“ im Stundentakt angefahren wird. Die Attraktivität wäre vor allem für Fahrgäste nach Nürnberg sehr groß: Statt der zeitlich schwer abzuschätzenden Qual hinab ins Tal zum Ansbacher Bahnhof wäre man mit Bus oder eigenem PKW schnell am Haltepunkt Burgoberbach. Von dort braucht der Zug knapp 10 Minuten bis Ansbach – und fährt nach kurzem Aufenthalt ohne Umsteigen weiter nach Nürnberg.

Der „Frankenhöhe-Sprinter“ ersetzt nicht die S-Bahn Nürnberg - Ansbach

So wenig, wie die S-Bahn ein Ersatz für schnelle Züge nach Ansbach ist, so wenig ersetzt der „Frankenhöhe-Sprinter“ die von Stadt und Landkreis Ansbach geforderte S-Bahn von Nürnberg nach Ansbach. Allerdings erlaubt er auch für die S-Bahn einen besseren Zuschnitt für die Region: Zusätzlich zum „Frankenhöhe“-Sprinter genügt es, tagsüber eine S-Bahn pro Stunde und Richtung über die ganze Strecke anzubieten. Auf dem wesentlich stärker nachgefragten Abschnitt Heilsbronn – Nürnberg muss das Angebot weiter verdichtet werden, dort ist ganztägig ein 30-Minuten-Takt erforderlich. (In den Hauptverkehrszeiten sind über die ganze Strecke bedarfsgerechte Verdichtungen erforderlich.) Da die S-Bahn keine Fahrgäste über weite Entfernungen transportieren muss, können verlängerte Fahrzeiten durch zusätzliche Haltepunkte leichter in Kauf genommen werden: die Einrichtung zusätzlicher Station sollte vor allem für Ansbach-Eyb, Petersaurach-Nord, Gottmannsdorf, Clarsbach und Oberasbach-Rehdorf geprüft werden.



Der Bahnhof Dombühl zeigt, wie man durch bessere Angebote neue Fahrgäste gewinnt: Mitte der 90er Jahre war er schon fast aufgegeben worden, dann erhielt er 1996 mit Einführung des Bayerntaktes Verbindungen im Zwei-Stunden-Takt. Seither haben sich die Fahrgastzahlen mehr als verdoppelt. PRO BAHN wünscht sich eine weitere Verbesserung des Angebotes in Dombühl: Auf der Hauptstrecke nach Nürnberg soll man stündlich fahren können mit durchgehenden Zügen nach Dinkelsbühl (Gleise rechts im Bild). Am Bahnhofsvorplatz (am linken Bildrand) soll mindestens alle zwei Stunden ein Regio-Bus Anschluss bieten Richtung Schillingsfürst - Rothenburg.

Erläuterung der nebenstehenden Fahrplangrafik:

Dem dargestellten Fahrplan liegt der auch im Bayerntakt dominierende Stundentakt zugrunde: jede Zugfahrt pro Stunde wird mit einer durchgehenden Linie dargestellt. Der „Frankenhöhe-Sprinter“ ist fett hervorgehoben. Im folgenden wollen wir eine fiktive Reise mit ihm unternehmen:

Der „Frankenhöhe-Sprinter“ verlässt tagsüber jede Stunde gleichbleibend zur Minute 38 (also z.B. 9.38, 10.38, 11.38, 12.38 Uhr usw.) den Nürnberger Hauptbahnhof und erreicht nach Halten in Roßtal und Heilsbronn den Bahnhof Wicklesgreuth zur Minute 00 (also 10.10, 11.10, 12.10, 13.10 Uhr usw.). Vier Minuten vorher (zur Minute 56) ist dort ein Triebwagen aus Windsbach angekommen; dessen Fahrgäste haben optimale Anschlüsse zu „unserem“ Frankenhöhe-Sprinter und dem der Gegenrichtung nach Nürnberg, der ebenfalls zur vollen Stunde abfährt. Umgekehrt haben die Fahrgäste aus den „Frankenhöhe-Sprintern“ optimalen Anschluss zur Regionalbahn nach Windsbach, die jede Stunde zur Minute 03 in Wicklesgreuth abfährt.

Nach kurzem Aufenthalt, bei dem erfreulich viele Fahrgäste ein- und umgestiegen sind, setzt unser Zug seine Fahrt fort und erreicht nach acht Minuten Ansbach. Da wir Ansbach in einer „geraden Stunde“ (8.09, 10.09, 12.09 usw.) erreichen, fährt unser Zug Richtung Steinach - Würzburg weiter. Richtung Dombühl müssten wir in den Triebwagen nach Dinkelsbühl am gleichen Bahnsteig gegenüber umsteigen. Eine Stunde später (und in allen anderen „ungeraden Stunden“) wäre es genau umgekehrt: Der „Frankenhöhe-Sprinter“ würde nach Dombühl – Crailsheim fahren, und Fahrgäste Richtung Steinach müssten in den Zug aus Treuchtlingen am gleichen Bahnsteig gegenüber umsteigen.

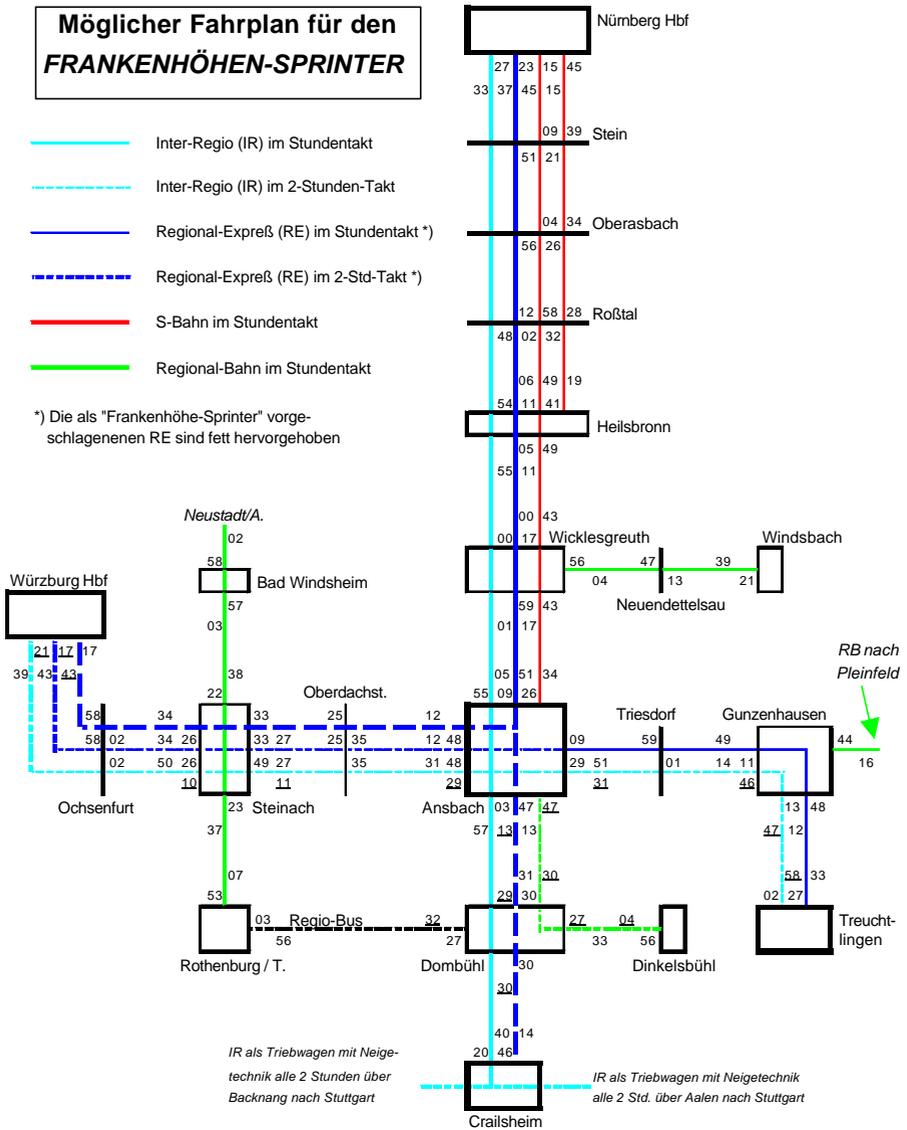
Nach gut fünfminütiger Fahrt hält unser Zug im Bahnhof Lehrberg, der bei Einweihung des ersten „Frankenhöhe-Sprinters“ feierlich wieder eröffnet wurde. Auch hier steigen erfreulich viele Fahrgäste aus dem Zug aus. Nicht so viele aus Ansbach, denn für diese kurze Strecke ist der weiterhin verkehrende Bus doch viel attraktiver. Aber von Nürnberg kommend ist das neue Angebot der Bahn unschlagbar. Einige der Fahrgäste setzen ihre Fahrt mit dem vor dem Empfangsgebäude wartenden Anschlussbus fort – da dieser aus Ansbach kommt und kurz vor dem Zug eintraf, steigen auch einige Fahrgäste aus diesem Bus in unseren Zug um. Aus dem Ansbacher Nordwesten, z.B. auch dem attraktiven Brückencenter, kommt man so viel schneller Richtung Würzburg.

Nach einem Zwischenhalt in Oberdachstetten erreichen wir den Bahnhof Steinach zur Minute 33. Dort wurde mit vergleichsweise geringem Aufwand der südliche Weichenbereich umgebaut, damit wir auf Gleis 3 einfahren können. Am Gleis 2 nebenan hält die durchgehende „Aisch-Tauber-Bahn“ Neustadt/A. - Bad Windsheim - Steinach – Rothenburg/T., so dass wir zum Umsteigen Richtung Rothenburg keine Treppen steigen müssten. In der Gegenrichtung spielt sich das gleiche auf den Gleisen 4 und 5 ab, daher bestehen in allen denkbaren Umsteigebeziehungen günstige Anschlüsse. (Auch von Würzburg nach Bad Windsheim und zurück am gleichen Bahnsteig gegenüber).

Möglicher Fahrplan für den FRANKENHÖHEN-SPRINTER

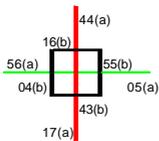
- Inter-Regio (IR) im Stundentakt
- - - Inter-Regio (IR) im 2-Stunden-Takt
- Regional-Expresß (RE) im Stundentakt *
- - - Regional-Expresß (RE) im 2-Std-Takt *
- S-Bahn im Stundentakt
- Regional-Bahn im Stundentakt

*) Die als "Frankenhöhe-Sprinter" vorge-schlagenen RE sind fett hervorgehoben



*IR als Triebwagen mit Neige-
technik alle 2 Stunden über
Backnang nach Stuttgart*

*IR als Triebwagen mit Neigtechnik
alle 2 Std. über Aalen nach Stuttgart*



- (a) Diese Zeiten geben die Minutenzeit bei der Abfahrt an
- (b) Diese Zeiten geben die Minutenzeit bei der Ankunft an

Optimale Vernetzung für Westmittelfranken:
In Wicklesgreuth, Steinach und Dombühl begegnen sich die „Frankenhöhe-Sprinter“. Regionalzüge und -busse von den Zweigstrecken bieten direkte Anschlüsse, indem sie kurz vor der Zugbegegnung dort ankommen und den Bahnhof kurz darauf wieder verlassen.

Am nordwestlichen Ende Mittelfrankens macht der „Frankenhöhe-Sprinter“ noch mal Richtig „Dampf“ und erreicht Uffenheim zur Minute 42. Eine Stunde und 5 Minuten Fahrzeit ab Nürnberg ohne Umsteigen sind auch hier für die Bahn ein sehr gutes Argument, von dem auch die am Bahnhofsvorplatz wartenden Anschlussbusse profitieren.

Wir verlassen jetzt Mittelfranken und fahren bei Marktbreit hinunter ins Maintal. In Ochsenfurt treffen wir zur vollen Stunde wieder den Zug der Gegenrichtung, so dass ein weiterer „Integraler Taktknoten“ entsteht. Da die Nebenbahn nach Röttingen aber schon lange abgebaut wurde, können die Anschlüsse in die Umgebung nur noch mit Bussen hergestellt werden. Unser Zug fährt weiter über Goßmannsdorf, Winterhausen und Würzburg Süd und erreicht den Würzburger Hauptbahnhof zur Minute 17, etwa 10 Minuten bevor die beiden ICE-Linien nach Norden Richtung Hamburg und Frankfurt/Main abfahren. Durch den „Frankenhöhe-Sprinter“ wurden die Anschlüsse ab Heilsbronn zum Fernverkehr über Ansbach schneller als über Nürnberg, billiger waren sie eh schon immer. Ein Aspekt, der DB Reise & Touristik zunächst überhaupt nicht gefiel. Inzwischen haben die Verantwortlichen aber gemerkt, dass die geringen Mindereinnahmen bei weitem durch neue Fahrgäste aufgewogen wurden.

Übrigens soll der „Frankenhöhe-Sprinter“ im Raum Würzburg schon bald weiter beschleunigt werden, indem er ab Ochsenfurt nonstop zum Würzburger Hauptbahnhof durchfährt. Die Bedienung der Zwischenstationen (und der wieder zu eröffnenden Haltepunkte Eibelstadt, Randersacker und Heidingsfeld Ost) soll entweder eine Regio-S-Bahn (also leichte Eisenbahntriebwagen) oder eine Stadt-Umland-Bahn (eine Art Überlandstraßenbahn) übernehmen. Der „Integrale Taktknoten Ochsenfurt“ ermöglicht beiden Varianten optimale Anschlüsse zum „Frankenhöhe-Sprinter“ und zu regionalen Buslinien.

Wer ist „PRO BAHN“?

Der Fahrgastverband PRO BAHN setzt sich bundesweit für die Belange der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel ein. Er ist als gemeinnützig anerkannt und alle Aktiven arbeiten ehrenamtlich. Durch Landes- und Regionalverbände wird eine möglichst weitreichende Präsenz vor Ort angestrebt, um auch auf die regionalen Probleme eingehen zu können. Der Regionalverband Mittel- und Oberfranken besteht seit 1990 und hat derzeit rund 150 Mitglieder.

Ihre Ansprechpartner für Fragen und Anregungen:

Matthias Beß (Vorsitzender)
Kiefernstraße 18
91580 Wicklesgreuth
 (0 91 31) 81 54 72

Jörg Schäfer (Stellv. Vorsitzender)
Mausendorfer Weg 3
91564 Neuendettelsau
 (0 98 74) 58 01

PRO BAHN im Internet: www.pro-bahn.de