


Frankenbahngipfel

Dietmar Maier, Mathias Fischer

Möckmühl, NVBW, 02.05.2023



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH | 




Machbarkeitsstudie Infrastrukturausbau und Fahrplanlagenverbesserungen auf der Frankenbahn

Zeitplan

 Ausschreibung Ende 2020

 Anfang 2022 Ergebnisbericht und Abschluss der Studie

Zielsetzung der Studie

 „Infrastrukturausbau und Optimierung von Fahrplantrassenlagen auf der Frankenbahn vor dem Hintergrund erreichbarer Angebotsverbesserungen“ *

Untersuchungsgegenstand (u.a.)

 Infrastruktureinschränkungen und -potenziale

 Beseitigung von Fahrplanrestriktionen

 Erhöhung der Reisegeschwindigkeit







 Verbesserung der Betriebsqualität

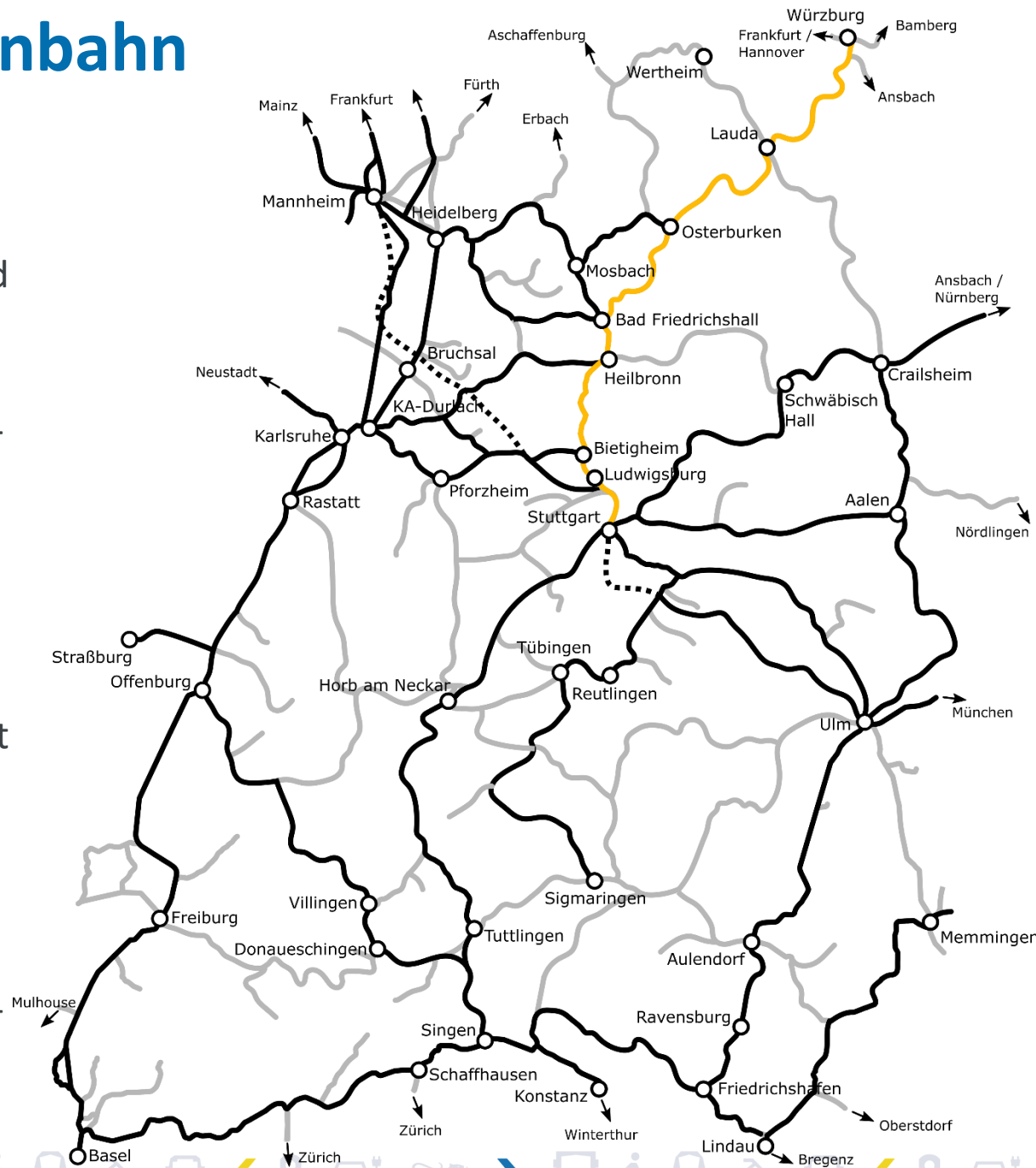





*Link zur Studie: https://www.nvbw.de/fileadmin/user_upload/aufgaben/planung_foerderung/infrastruktur/2022-05_18_Machbarkeitsstudie_Infrastrukturausbau_und_Fahrplanlagenverbesserungen_auf_der_Frankenbahn.pdf

Überblick Frankenbahn



-  Eröffnet zwischen 1866 und 1869
-  Ehemals Teil der Achsen Berlin – Stuttgart – Zürich – Mailand (schnellste Verbindung zw. Berlin und Stuttgart bzw. Hamburg – Stuttgart)
-  Fast durchgehend zweigleisig und elektrifiziert
-  Strecke im Eigentum des Bundes
-  Seit 1988 ohne stetigen Fernverkehr
-  große Bedeutung im Güterverkehr (mittlerer Neckarraum – Hamburg/Bremen)

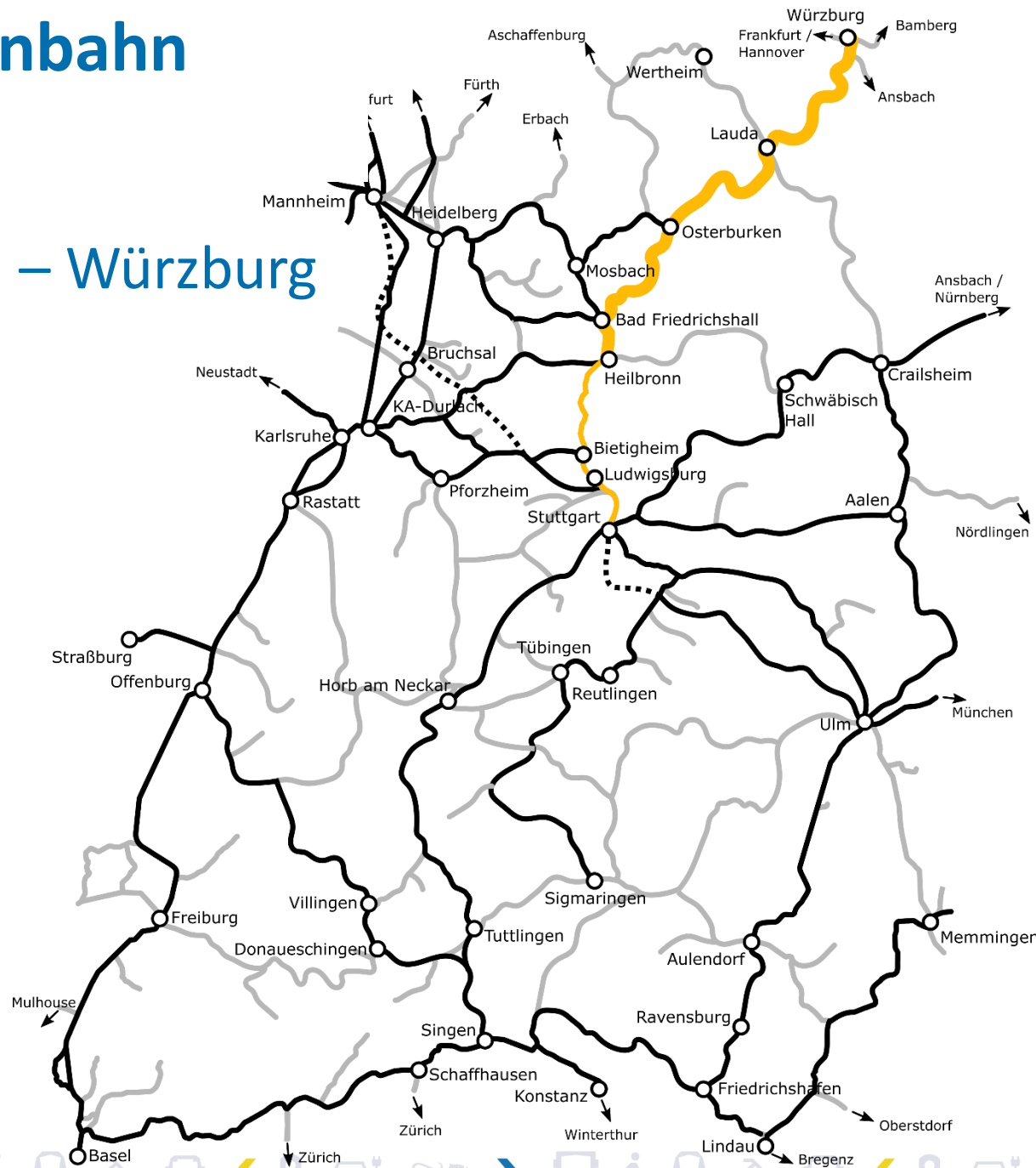


-  **Aktuelles Angebot:**
-  Stundentakt RE8 Stuttgart – Würzburg (bis 2019 2-Stunden-Takt)
-  ergänzt durch Regionalbahn-Linien

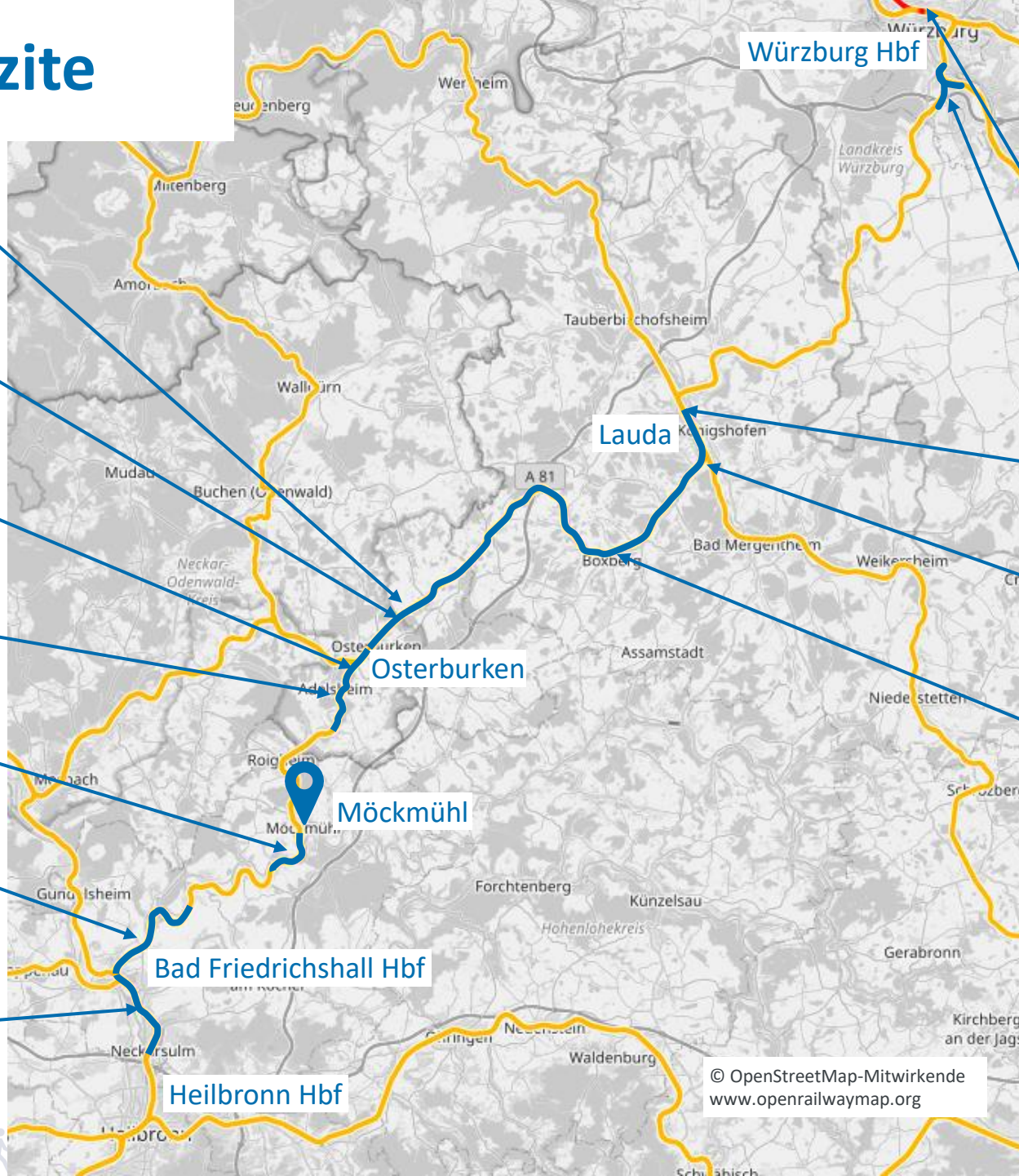
Überblick Frankenbahn



Fokus: Abschnitt Heilbronn – Würzburg



Infrastrukturdefizite



Eubigheim: Niveaugleicher Bahnsteigzugang

Kein Nahverkehr zwischen Osterburken und Lauda (35 km) von 1985 bis 1997

Osterburken: schlanker Anschluss von/zur S-Bahn Rhein-Neckar

Langer Blockabschnitt ca. 5 km; Zugfolgezeit 6 min

Züttlingen – Möckmühl: Eingleisiger Abschnitt (3,5 km)

Langer Blockabschnitt ca. 9 km; Zugfolgezeit 9 min

Neckarsulm – Bad Friedrichshall: Abschnitt überlastet durch RE, RB, S-Bahn und Güterverkehr

Würzburg Hbf: schlanke Anschlüsse zum Fernverkehr

Würzburg-Heidingsfeld: Niveaugleiche Einfädelung in die Strecke Würzburg – Ansbach

Lauda: schlanke Anschlüsse von/zur Tauberbahn

Königshofen: Nur eine Bahnsteigkante; Kein Halt Ri. Osterburken möglich

Boxberg-Wölchingen: Nur eine Bahnsteigkante; Zug Ri. Osterburken fährt über Gegengleis

Streckenlänge
Heilbronn – Osterburken: 127 km
Luftlinie
Heilbronn – Osterburken: 90 km
Fahrzeit: 1:34 h
Luftliniengeschwindigkeit: 57 km/h


Priorisierung der Maßnahmen und Ableitung eines Forderungskatalogs

 Überführung der Empfehlungen des Gutachtens in eine Maßnahmenliste

 Forderungspakete

 **Paket 1:** Interregionale Anbindung der Region

 **Paket 2:** Verbesserung der regionalen Erschließung

 **Paket 3:** Stabilität und Netzresilienz für den D-Takt –
Infrastrukturmaßnahmen




 Grundlage für das weitere Vorgehen






Forderungskatalog Paket 1

Interregionale Anbindung der Region

Region

-  Großraum Heilbronn mit über 500.000 Einwohnern und großer Wirtschaftskraft
-  Lauda (Main-Tauber-Kreis) und Osterburken (Neckar-Odenwald-Kreis) – als „Tore“ zum überregionalen Schienenverkehr
-  Kein Fernverkehrsanschluss für die Region Heilbronn, daher:

„Gateway-Strategie“

-  Kompensation Fernverkehr durch schnellen Regionalverkehr mit zuverlässigem Anschluss an Fernverkehrsknoten
-  Maßnahmen mit Fahrzeitgewinn von 3-5 Minuten für zuverlässigere Anschlüsse in Würzburg
-  Maßnahmen zur Steigerung der Betriebsqualität



Forderungskatalog Paket 1

Interregionale Anbindung der Region



Digitalisierung des gesamten Korridors ①

zusätzliche Blockteilung bei km 99,5 und 99,7 (Ausfahrt Osterburken)

Beschleunigung der Tauberbahn zwischen Tauberbischofsheim und Lauda: Geschwindigkeitsanhebung Einfahrt Lauda auf Gleis 1

zusätzliche Blockteilung bei km 65,9 und 68,7 (Einfahrt Bad Friedrichshall)

div. Überhöhungsanpassungen, Beseitigung von Geschwindigkeitseinbrüchen ⑥




Separierung Gütergleis Audi und zusätzliche Weichenverbindung zur Ausfädelung der S-Bahn in Neckarsulm

© OpenStreetMap-Mitwirkende
www.openrailwaymap.org




Forderungskatalog Paket 2

Verbesserung der regionalen Erschließung

Regionalbahn Lauda – Osterburken

-  RB Probebetrieb zwischen 2020 und 2023 auf vorhandener Infrastruktur
-  Verstetigung des Probebetriebs ab Fahrplan 2024
-  Beitrag zur Aufwertung der Frankenbahn durch Land und Landkreise

Bahnsteige und Haltepunkte

-  Infrastrukturmaßnahmen sollen in den nächsten Jahren umgesetzt werden
-  Ausbau der Bahnsteiginfrastruktur und deren Zuwegung; Bedarfsgerechte barrierefreie Modernisierung
-  Reaktivierung weiterer ehemaliger Stationen



Forderungskatalog Paket 2

Verbesserung der regionalen Erschließung

Barrierefreier Ausbau und Bahnsteigneubau am nördlichen Streckengleis in Boxberg-Wölchingen

Barrierefreier Ausbau und Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang Eubigheim

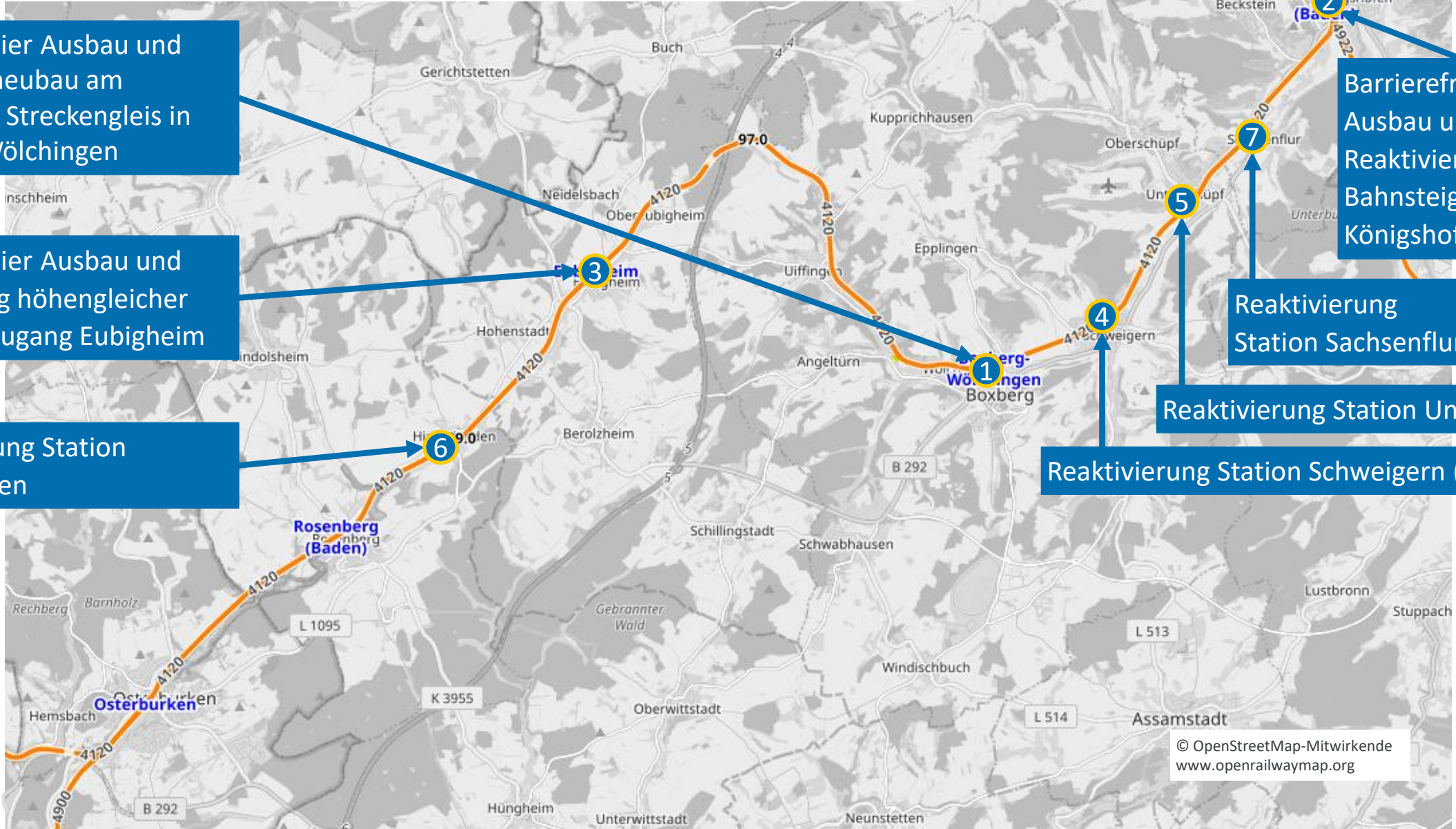
Reaktivierung Station Hirschlanden

Barrierefreier Ausbau und Reaktivierung des Bahnsteigs 2 in Königshofen

Reaktivierung Station Sachsenflur

Reaktivierung Station Unterschüpf

Reaktivierung Station Schweigern (Baden)







© OpenStreetMap-Mitwirkende
www.openrailwaymap.org

Forderungskatalog Paket 3

Stabilität und Netzresilienz für den D-Takt

Infrastrukturmaßnahmen

-  Kapazitätserhöhung
-  Beseitigung von Engpässen
-  Beseitigung der im D-Takt ausgewiesenen Überlastung im Südbereich des Bahnhofs Bad Friedrichshall
-  Langfristige Maßnahmen, die nur mit großem finanziellen Aufwand umzusetzen sind



Forderungskatalog Paket 3

Stabilität und Netzresilienz für den D-Takt



Zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnitts Möckmühl – Züttlingen entlang der Bestandsstrasse

Erstellung eines Überführungsbauwerks zur niveaufreien Querung der S-Bahn im Süden von Heilbronn Hbf

Erstellung eines Überwerfungsbauwerks in Bietigheim-Bissingen

Niveaufreie Ausgestaltung des Abzweigs Würzburg-Heidingsfeld

Spurplananpassungen im Bereich Lauda: Weichenverbindung Königshofen

Optimierungsansätze im Bereich Lauda – Königshofen zur betrieblichen Entkopplung der Frankenbahn und der Taubertalbahn

Forderungskatalog Frankenbahn Übersicht



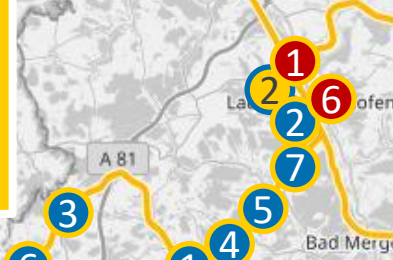
Paket 1:

	Kosten (€) ca.
1. Digitalisierung des Korridors ①	?
2. Beschleunigung Einfahrt Lauda Gleis 1	?
3. Blockverdichtung bei Osterburken	1,45 Mio.
4. Blockverdichtung bei Bad Friedrichshall	1,45 Mio.
5. Separierung Gütergleis Audi Neckarsulm	30 Mio.
5. Überhöhungsanpassungen div. Abschnitte ⑥	?



Paket 3:

	Kosten (€) ca.
1. Spurplananpassungen Lauda	1 – 1,7 Mio.
2. Wiederaufbau zweites Gleis Möckmühl – Züttlingen	18 - 45 Mio.
3. Niveaufreie Einfädelung Würzburg-Heidingsfeld	?
4. Überwerfungsbauwerk für S-Bahn zur Querung Bahnhofsvorfeld Heilbronn	50 - 87 Mio.
5. Überführungsbauwerk Bietigheim-Bissingen zur Querung Residenzbahn und S-Bahn	23 - 40 Mio.
6. Optimierung im Bereich Lauda – Königshofen zur betrieblichen Entkopplung der Frankenbahn und der Tauberbahn	?



Paket 2:

	Kosten (€) ca.
1. Bahnsteigmodernisierung und 2. Bahnsteig Boxberg-Wölchingen	2,6 – 8,5 Mio.
2. Bahnsteigmodernisierung und 2. Bahnsteig Königshofen	2,5 – 8,3 Mio.
3. Bahnsteigmodernisierung Eubigheim	1,2 – 2,3 Mio.
4. Reaktivierung Station Schweigern	2,5 – 4 Mio.
5. Reaktivierung Station Unterschüpf	2,5 – 4 Mio.
6. Reaktivierung Station Hirschlanden	2,5 – 4 Mio.
7. Reaktivierung Station Sachsenflur	2,5 – 4 Mio.





Für alle in Bewegung.