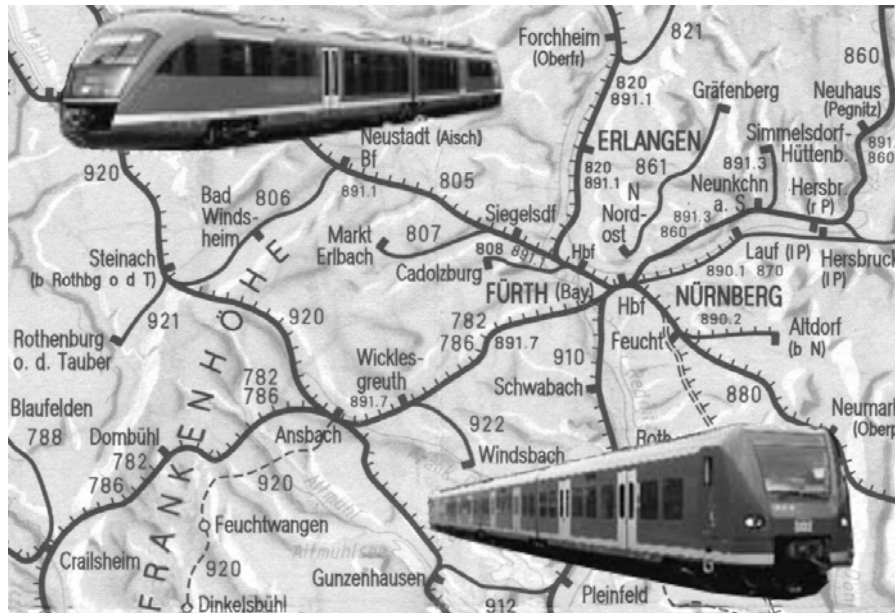


PRO BAHN Konzept für Westmittelfranken



Vorstellungen des Fahrgastverbandes PRO BAHN Mittel- und Oberfranken zum Schienenverkehr in Westmittelfranken

PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband



Derzeitige Situation

Landkreis und kreisfreie Stadt Ansbach werden derzeit im öffentlichen Personenverkehr hauptsächlich über die zweigleisigen Bahnstrecken Nürnberg - Ansbach - Crailsheim - Stuttgart und Würzburg - Steinach - Ansbach - Treuchtlingen erschlossen. Verbindungen „in die Fläche“ stellen die überwiegend im Stundentakt bedienten Zweigstrecken Steinach - Rothenburg o. d. Tauber und Wicklesgreuth - Windsbach sowie zahlreiche, allerdings meist unregelmäßig verkehrende Buslinien her.

So beurteilen die Fahrgäste das Angebot

Wirklich attraktiv ist das Angebot derzeit nur auf der Hauptstrecke zwischen Nürnberg und Ansbach. Dort bieten Regionalbahnen (RB) mit Halt an allen Stationen stündliche Direktverbindungen nach Nürnberg und Ansbach, zeitweise fahren diese Züge sogar alle 30 Minuten. Zusätzlich verkehren zwischen Nürnberg und Ansbach jeweils alle zwei Stunden schnelle RegionalExpress-Züge (RE) die nur in Roßtal, Heilsbronn und Wicklesgreuth halten und ohne Zwischenhalt fahrende InterCity-Züge (IC). Diese stellen zusammen etwa stündlich schnelle Verbindungen her. Problematisch dabei ist, dass es bei den RE-Zügen ärgerliche Taktlücken gibt und die IC-Züge nur sehr eingeschränkt mit Fahrkarten des Nürnberger Verkehrsverbundes genutzt werden können.

Die anderen Bahnstrecken leiden vor allem an den Umsteigezwängen, bei denen sich zum Teil auch noch längere Wartezeiten ergeben. Die für den Tourismus wichtige Achse Nürnberg - Rothenburg ob der Tauber wird sogar mit zweimaligem Umsteigezwang (in Ansbach und Steinach) belegt. Dass die Nachfrage dennoch erstaunlich gut ist (überall mehr als 700 Fahrgäste täglich), ist auf den attraktiven Tarif im Nürnberger Verkehrsverbund VGN zurückzuführen.

Die Planung

Die Untersuchungen zu einem S-Bahn-Ausbau zwischen Nürnberg und Ansbach kamen zu einem positiven Ergebnis. Da die S-Bahn fast durchgehend auf dem vorhandenen Gleispaar fahren kann, sind die Investitionskosten mit 55 Millionen Euro (überwiegend für neue Bahnsteige, Signale und Fahrzeuge) vergleichsweise gering. Laut VGN-Verbandsbericht von 1999 kann mit einem erheblichen Fahrgastzuwachs von 3.200 zusätzlichen Fahrgästen pro Tag gerechnet werden. Leider wird ein weiteres Ergebnis dieser Untersuchung bislang auf bayerischer Seite nicht ausreichend beachtet: Eine Verdichtung der bisher nur alle zwei Stunden verkehrenden RE Nürnberg - Ansbach - Crailsheim - Stuttgart würde (auch zusätzlich zur S-Bahn) erhebliche neue Fahrgastpotentiale erschließen. In Baden-Württemberg gibt es daher konkrete Planungen für Fahrplanverbesserungen bis Crailsheim. In Bayern werden aber S-Bahn und RE als Konkurrenz angesehen – zur Zeit mit dem Ergebnis, dass sich bei den RE nichts verbessern darf. Denn das würde vermeintlich den Erfolg der S-Bahn schmälern, die bis 2007 in Betrieb gesehen soll.

Die Wünsche des Fahrgastverbandes PRO BAHN

Aus Sicht von PRO BAHN sind kurzfristig vor allem die genannten Probleme bei den schnellen Verbindungen zwischen Nürnberg und Ansbach zu beseitigen: Die Schließung

der Taktlücken beim RE und eine bessere tarifliche Integration der IC ist mit vergleichsweise bescheidenen Mitteln möglich.

Längerfristig ist durch die geplante S-Bahn nach Ansbach sicher eine erhebliche Angebotsverbesserung zu erwarten. Einen „perfekten ÖPNV“ in Westmittelfranken kann sie allein allerdings nicht bewirken. Über längere Strecken (ca. 30 km bzw. 30 min Fahrzeit) verliert die S-Bahn wegen der vielen Halte an Attraktivität, ein ergänzender RE wäre zum Beispiel zwischen Nürnberg und Ansbach etwa 10 Minuten schneller. Die Planer bei BEG und VGN erwarten zurecht, dass ein verdichteter RE der S-Bahn Fahrgäste wegnimmt. Die Entwicklung wird aber sicher so verlaufen, dass beispielsweise 500 Fahrgästen weniger in der S-Bahn mindestens 1.000 neue Fahrgäste in den REs gegenüber stehen. Dem Ziel „mehr Verkehr auf die Schiene“ käme man somit einen wesentlichen Schritt näher. PRO BAHN fordert daher ein abgestimmtes Angebot mehrerer „Zug-Produkte“, um den sehr vielfältigen Kundenwünschen aus der Region gerecht zu werden:

- Eine mindestens zweistündliche Fernverkehrslinie Nürnberg - Ansbach - Crailsheim - Stuttgart - Karlsruhe muss erhalten werden. Mittelfristig sollte angestrebt werden, den Laufweg über Nürnberg hinaus wie bis zum Jahr 2000 nach Hof - Chemnitz - Dresden zu verlängern, um möglichst viele Ziele ohne Umsteigen erreichen zu können. Durch den Einsatz von Triebwagen mit Neigetechnik könnte dank höherer Kurvengeschwindigkeiten eine Fahrzeit Ansbach - Stuttgart von unter 90 Minuten erreicht werden, was die Attraktivität sehr erhöhen würde. Langfristig wäre dann sogar ein Stundentakt denkbar, wobei die ICs nördlich von Hof (nach Leipzig bzw. Dresden) und westlich von Crailsheim (über Aalen bzw. Backnang) im zweistündlichen Wechsel verschiedene Ziele anfahren und noch mehr umsteigefreie Direktverbindungen herstellen könnten.
- Das Rückgrat für den Regionalverkehr sollte ein stündlicher RE zwischen Nürnberg und Ansbach sein, der wie bisher nur in Roßtal, Heilsbronn und Wicklesgreuth hält. Ab Ansbach sollte er abwechselnd nach Crailsheim - Stuttgart und Steinach - Würzburg weiter fahren, um mehr umsteigefreie Verbindungen anzubieten. Inspiriert von dem Höhenzug, den diese REs umschließen würden, schlägt PRO BAHN den Produktnamen „Frankenhöhe-Sprinter“ vor. Dank der günstigen geografischen Voraussetzungen kann der Fahrplan so gestaltet werden, dass sich die Züge in Wicklesgreuth, Dombühl und Steinach begegnen. Dort ergeben sich dadurch optimale Anschlüsse zu den Zweigstrecken von/nach Windsbach, Dinkelsbühl, Neustadt/Aisch und Rothenburg sowie zu regionalen Buslinien. (→ *Genauere Aussagen können einem ausführlichen PRO BAHN - Faltblatt zum „Frankenhöhe-Sprinter“ entnommen werden.*)
- Zwischen Nürnberg und Ansbach muss die S-Bahn ganztägig mindestens im Stundentakt fahren. Zwischen Nürnberg und Heilsbronn ist wegen der stärkeren Nachfrage mindestens ein 30 Minuten-Takt erforderlich. Wenn die in Heilsbronn endenden S-Bahn-Züge Anschluss an den „Frankenhöhe-Sprinter“ bieten, ergeben sich auch für die kleineren Stationen östlich von Heilsbronn bessere Verbindungen zu Zielen westlich von Ansbach, als dies in den aktuellen Planungen der Fall wäre.
- Auch die Fernverkehrslinie Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen - München ist für die Region sehr wichtig und muss wieder ausgebaut werden. Derzeit sind sogar die letzten Züge in „Tagesrandlage“ gefährdet. Nach Meinung von PRO BAHN ist es mittelfristig aber erforderlich, auch auf dieser Linie einen „InterRegio-Standard“ im 2-Stunden-Takt herzustellen. Nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg - Ingolstadt - München im Jahr 2006 könnte z.B. eine neue IC- oder IR-Linie über Ansbach dazu beitragen, die entfallenden IC-Anschlüsse von Augsburg nach Würzburg zu ersetzen.

- Reaktivierung der Bahnhöfe Lehrberg und Leutershausen-Wiedersbach, wie das Ende 2002 schon sehr erfolgreich in Schnelldorf geschah. Durch die Direktverbindungen des „Frankenhöhe-Sprinters“ nach Nürnberg würden sie erheblich aufgewertet und damit noch attraktiver für Park & Ride und Busanschlüsse in die nähere Umgebung.
- Reaktivierung der Bahnstrecke (Ansbach -) Dombühl - Feuchtwangen - Dinkelsbühl. Die Bedeutung für die Region und die prognostizierten Fahrgastzahlen rechtfertigen einen „Vollbetrieb“ an sieben Tagen pro Woche. *(Die zurzeit nur an Wochenenden geplante Reaktivierung im Personenverkehr für Touristen und Ausflügler reicht für eine nachhaltige Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs nicht aus)*
- Nach dem Vorbild des Rheinland-Pfalz-Taktes schlägt PRO BAHN vor, so genannte „Regio-Bus-Linien“ einzurichten, die im leicht merkbaren Stundentakt regelmäßig schnelle Verbindungen herstellen. Besonders interessant wäre ein solcher Regio-Bus von Rothenburg nach Dombühl, der an den Endpunkten gute Anschlüsse zu den Bahnlinien hat. Rothenburg wäre damit auch von Süden her (z.B. mit einem Regional-Express aus Stuttgart) sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.
- Von dem starken Verkehrsaufkommen zwischen Neustadt/A., Bad Windsheim und Rothenburg profitiert die Bahn derzeit nur wenig. Schuld daran ist der Umsteigezwang in Steinach mit langen Wartezeiten. Neben der Verkürzung des Aufenthalts in Steinach durch bessere Anschlüsse wünscht sich PRO BAHN daher auch die Durchbindung beider Zweigstrecken zur „Aisch-Tauber-Bahn“ mit durchgehenden Zügen von Neustadt nach Rothenburg. *(Voraussetzung dafür ist der Umbau des südlichen Weichenbereiches im Bahnhof Steinach. Dieser sollte so erfolgen, dass auch Umsteigeanschlüsse am gleichen Bahnsteig gegenüber angeboten werden können, z.B. vom Zug aus Rothenburg nach Ansbach und vom Zug aus Bad Windsheim nach Würzburg.)*

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 weit reichende 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