

VCD Konzepte: Stadtbahnlinie S 4



Regionalverband
Hall-Heilbronn-Hohenlohe

Für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr in Nord-Württemberg

Stand: Januar 2013, Konzept+Gestaltung: SCRITTI.Kommunikation

Grundkonzept: Leicht merkbarer Taktverkehr

Das Grundkonzept auf allen Bahnlinien in der Region Heilbronn-Franken sollte analog den Planungen für einen landesweiten Integralen Taktfahrplan („Drei-Löwen-Takt“) nach Schweizer Vorbild sein:

► **Mindestens Stündliche Schnellverbindungen** mit RegionalExpress-Zügen (IRE/RE) (mit Verdichtung in den Stoßzeiten) zwischen Heilbronn und den Fernverkehrs-Knoten: Stuttgart, Karlsruhe, Heidelberg/Mannheim, Würzburg, Nürnberg. Taktknoten in Heilbronn Hbf sind jeweils die Minuten :30 und :00 (bzw. :15/:45 für RE Stuttgart – Heilbronn – Würzburg)

► **S-Bahnlinien auf ALLEN Strecken im Heilbronner Ballungsraum mindestens im 30-Minuten-Takt** (mit Verdichtung in den Stoßzeiten) für den Nahverkehr mit Halt an allen Zwischenstationen und den Endpunkten: Bietigheim-Bissingen, Zabergäu, Eppingen, Sinsheim, Mosbach/Neckarelz, Möckmühl (Osterburken), Öhringen (Künzelsau/Schwäbisch Hall).



Auf Grund EU-Gesetzgebung und um einen effizienten Einsatz der finanziellen Mittel zu gewährleisten, ist eine Ausschreibung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) in der Region inklusive der S-Bahnverkehre mit Zweisystem-Stadtbahnen erforderlich.

Der VCD empfiehlt, Kräfte zu bündeln und für das S-Bahnangebot in der Region eine zentrale Planung und Organisation, etwa durch einen kommunalen „Zweckverband ÖV Heilbronn“. Dieser sollte analog dem Verband Region Stuttgart (VRS) Aufgabenträgerfunktionen übernehmen und auch die Möglichkeit haben, den Mobilitäts-Bedarf zu definieren, S-Bahnverkehre auszuschreiben und so für Kostentransparenz zu sorgen.

S 4: Fahrplanlücken und 20/40-Takte ohne Anschlüsse

Ein Integraler Taktfahrplan wie der „Drei-Löwen-Takt“ des Landes Baden-Württemberg (und wie er in der Schweiz landesweit mit überragendem Erfolg umgesetzt wird) basiert auf stündlichen oder halbstündlichen Fahrten mit festen Zeiten an Knotenpunkten, wo sich Bahn und Bus für optimale Anschlüsse regelmäßig treffen. Ein 20-Minuten-Takt wie bei der Stadtbahn Heilbronn ist mit solch einem 60/30/15-Taktsystem **nicht kompatibel**. Anschlüsse zum übrigen Regional- und Busverkehr **können nicht funktionieren!** Das erlebt man sehr anschaulich seit 2005 bei der Stadtbahn-Linie S 4 Schwaigern – Heilbronn – Öhringen. Auch der Regionalbus fährt in der Regel stündlich oder halbstündlich. Der in Neckarsulm seit Ende 2010 verkehrende Stadtbahnbus orientiert sich ebenfalls an einem 15/30-Taktsystem mit festen Knotenzeiten zu den Minuten 15/30/45/00. **Unter dem falsch geplanten Stadtbahn-Fahrplan leidet inzwischen der gesamte übrige ÖV in der Region!**

Problemlösung: Optimierter Fahrplan mit 30/15-Taktsystem

Der VCD schlägt vor, den bisherigen (und aus dem Karlsruher Straßenbahnsystem übernommene) 20-Minuten-Takt bei der Stadtbahnlinie S 4 in ein 30/15-Taktsystem umzuwandeln und konsequent auf die Taktknoten im Heilbronner Hauptbahnhof zu den Minuten :00 und :30 auszurichten. Auch in Eppingen besteht bereits ein Anschlussknoten zur Minute :30 mit S-Bahn in Richtung Heidelberg, ebenso in Öhringen (:30) und Schwäbisch Hall-Hessental (:00).

Da heute schon **stündlich in der Regel vier Züge zwischen Schwaigern, Heilbronn und Weinsberg** unterwegs sind, ist es ohne allzu großen Aufwand möglich, diese Fahrten in einen 15-Minuten-Takt mit optimalen Anschlüssen in Heilbronn Hbf. zu integrieren (siehe Fahrplanentwürfe auf den folgenden Seiten).

Auch die **Stadtbahn Nord muss ab 2013 zwingend in diesem Taktsystem geplant werden!** In einem 30-Minuten-Taktsystem können die beiden künftigen Linien nach Sinsheim und Neckarelz jeweils im 30-Minuten-Abstand verkehren und ergeben so auf der Stammstrecke zwischen Bad Friedrichshall und Heilbronn durch entsprechende Überlappung einen dichten und leicht merkbaren 15-Minuten-Takt. In den Stoßzeiten sollte dieser weiter auf einen 7,5-Minuten-Takt verdichtet werden.

VCD-Konzepte: Stadtbahnlinie S 4

S 4 Heilbronn – Eppingen (– Karlsruhe):

Probleme 2013: fehlende schnelle Direktverbindungen nach Karlsruhe Hbf mit Anschluss von/zum Fernverkehr; 20-Minutentakt verhindert Anschlüssen zu Regional- und Busverkehr (:60/ :30-Takte), permanente Verspätungen von Zügen aus Richtung Karlsruhe wegen eingeleisiger Abschnitte

Lösungen VCD-Vorschlag:

- ▶ Ausweitung der stündlichen Schnellverbindungen (Sprinter) Heilbronn – Karlsruhe Hbf mit besserem Anschluss an Fernverkehr Basel – Köln
- ▶ Umstellung des heutigen 20/40-Taktes auf bundes- und landesweit übliche 60/30/15-Takte bringt bessere Vernetzung mit allen anderen Verkehrsmitteln (Regionalzüge, Bus) und ermöglicht übersichtlichere Struktur und

bessere Merkbarkeit für die Kunden

- ▶ Ohne nennenswerte betriebliche Mehrleistungen ist so jede Stunde zwischen Schwaigern und Weinsberg ein 15 Minuten-Takt möglich, zwischen Heilbronn und Eppingen bzw. Heilbronn und Öhringen ein 30-Minuten-Takt

▶ Jede Stunde das gleiche Betriebskonzept bringt dem Fahrgast Verlässlichkeit und Sicherheit. Das ganze ÖV-System wird attraktiver, es fahren mehr Menschen mit und Fahrgeldeinnahmen können gesteigert werden. Es erleichtert zudem ganz allgemein die Betriebsplanung für die beteiligten Unternehmen

- ▶ Taktverdichtung abends und am Wochenende auf 30-Minuten-Takt statt Stundentakt

▶ Infrastruktur: Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Leingarten und Schwaigern

AKTUELLE PROBLEME: S 4 Eppingen – Öhringen Fahrplan 2013 (Auszug):

	E v.Ka.	RE	S	S v.Ka.	S	RB	E v.Ka.	S	S v.Ka.	
Eppingen ab	9:29			9:49			10:29		10:49	
Schwaigern	9:41		9:44	10:02	10:22		10:41	10:44	11:02 11:22	
Heilbronn Hbf an	9:50		9:59	10:17	10:37		10:50	10:59	11:18 11:37	
<- Mannheim					10:33				11:33	
-> Stuttgart			9:56	10:12	10:26			10:56	11:26	
verpasste Anschlüsse Nord-Süd-Achse										
Heilbronn Hbf ab	9:51	10:05	10:00	10:18	10:38		10:51	11:00	11:18 11:38	
HN-Pföhlpark	10:00	--	10:11	10:27	10:47		11:00	11:09	11:27 11:47	
Weinsberg	10:06	10:12	10:17		10:51			11:13	11:32 11:52	
Willsbach		--	10:26		10:59			11:22	12:01	
Öhringen		10:27	10:43		11:17	11:21		11:40	12:19	
Öhr-Cappel		--	10:46		11:20	--		11:43	12:22	
Schwäbisch Hall		10:51				11:47				
SH-Hessental		10:58				11:54				

OPTIMIERTE: S 4 Eppingen – Öhringen Fahrplan 30/15-Takt (Auszug, Näherungswerte):

	E v.Ka.	RE	S	S	E v.Ka.	RB	S	S
Eppingen ab	9:29			9:55				10:55
Schwaigern	9:40*		9:55	10:10	10:25	10:40*		10:55 11:10
Heilbronn Hbf an	9:53		10:10	10:25	10:40	10:53		10:10 11:25
<- MA/HD/NE/WB		9:59		10:29	10:45	10:59		11:29
-> Stuttgart		10:00	10:15	10:30		11:00	11:15	ITF-Konzept NVBW** 11:30
Heilbronn Hbf ab	9:55	10:05	10:10	10:25	10:40	10:55		11:10 11:25
HN-Pföhlpark	10:04	--	10:19	10:34	10:49	10:04		11:19 11:34
Weinsberg	10:10	10:12	10:25	10:40	10:55	11:10		11:25 11:40
Willsbach		--	10:35		11:05			11:35
Öhringen		10:27	10:52		11:22	->	11:25	11:52
Öhr-Cappel		--	10:55		11:25	--		11:55
Schwäbisch Hall		10:51				11:49		
SH-Hessental		10:58				11:55		

* zusätzliche Bedarfshalte mit Eilzug zwischen Schwaigern-Heilbronn möglich

** Anpassung der Abfahrt-/Ankunftszeiten in Heilbronn Hbf an die Minuten :00 und :30 gemäß ITF-Konzept. Es gibt heute schon Abfahrten nach Stuttgart zur Minute :31 (17:31 Uhr, 19:31 Uhr) oder :58 (7:58 Uhr, 16:59 Uhr) mit gleicher Ankunft in Stuttgart wie alle anderen Züge (zu den Minuten :15 bzw. :43).

VCD-Konzepte: Stadtbahnlinie S 4

S 4 Heilbronn – Öhringen (– Schwäbisch Hall):

Probleme 2013: Der heutige Betrieb der zweistündlichen RE-Verbindungen Crailsheim – Heilbronn mit (alten) Dieseltriebwagen birgt zahlreiche Nachteile für die Fahrgäste (fehlende Barrierefreiheit), führt immer wieder zu Konflikten bei Betrieb S4 (schwache Motorisierung, fehlende Halte) und ist unter elektrischer Oberleitung (Crailsheim – Schwäbisch Hall-Hessental sowie Öhringen-Cappel – Heilbronn) ökonomisch und klimapolitisch nicht sinnvoll; S4-Eilzüge von/nach Karlsruhe werden nur alle zwei Stunden bis Weinsberg geführt; zahlreiche Taktlücken, dadurch gebrochene Linie S4 mit Umsteigezwang in Heilbronn Hbf; 20-Minutentakt verhindert Anschlüsse zu Regional- und Busverkehr (:60 / :30-Takte)

Lösungen VCD-Vorschlag:

► Einsatz von modernen Diesel/Elektro-Hybridzügen (wie z.B. bei der RegioTram Kassel) als Übergangslösung

- Grundsätzliche Reduzierung des Betriebes mit Dieseltriebwagen auf Streckenabschnitt ohne Oberleitung
- Optional Durchbindung der Eil-/Sprinterzüge von/nach Karlsruhe stündlich über Weinsberg hinaus mit wenig Halten bis Öhringen, dort niveaugleicher Umstieg am selben Bahnsteig auf Züge von/nach Schwäbisch Hall (Taktknoten :30)
- Jede Stunde das gleiche Betriebskonzept bringt dem Fahrgast Verlässlichkeit und Sicherheit
- Taktverdichtung abends und am Wochenende auf 30-Minuten-Takt HN – Öhringen statt Stundentakt
- Im Berufsverkehr zusätzliche Durchbindung RE-Züge zwischen Öhringen und Stuttgart möglich
- Infrastruktur: Schließen der Elektrifizierungslücke Öhringen-Cappel – Schwäbisch Hall-Hessental (ca. 32 km)

AKTUELLE PROBLEME: S 4 Öhringen – Eppingen Fahrplan 2013 (Auszug):

	S	RE	E n.Ka.	S	S n.Ka.	S	E n.Ka.	RB	S	S n. Ka.
SH-Hessental		8:58						10:05		
Schwäbisch Hall		9:05						10:12		
Öhr-Cappel	9:09	--		9:31		10:09		--	10:28	
Öhringen	9:12	9:28		9:35		10:12		10:36→	10:38	
Willsbach	9:29	--		9:52		10:29			10:55	
Weinsberg	9:38	9:43	9:48	10:01	10:18	10:38	--		11:03	--
HN-Pfuhlpark	9:44	--	9:54	10:06	10:24	10:44	10:54		11:09	11:24
Heilbronn Hbf an	9:54	9:51	10:04	10:16	10:34	10:54	11:04		11:18	11:34
<- MA/HD/NE/WB		9:45	10:06		10:33		11:06	verpasste Anschlüsse Nord-Süd-Achse		11:33
-> Stuttgart	9:56			10:12	10:26	10:56				11:26
Heilbronn Hbf ab	9:57		10:07	10:17	10:37	10:57	11:07		11:20	11:37
Schwaigern	10:13		10:16	10:33	10:53	11:13	11:16		11:36	11:53
Eppingen an	--		10:28	--	11:09	--	11:28		--	12:07

OPTIMIERT: S 4 Öhringen – Eppingen Fahrplan 30/15-Takt (Auszug, Näherungswerte):

	S	RE	E n.Ka.	S	S	S	RB	E n.Ka.	S
SH-Hessental		8:58					10:05		
Schwäbisch Hall		9:05					10:12		
Öhr-Cappel	9:07	--		9:37		10:07	--		10:37
Öhringen	9:10	9:28		9:40		10:10	10:36 →		10:40
Willsbach	9:27	--		9:57		10:27			10:57
Weinsberg	9:35	9:43	9:50	10:05	10:20	10:35		10:50	11:05
HN-Pfuhlpark	9:41	--	9:56	10:11	10:26	10:41		10:56	11:11
Heilbronn Hbf an	9:50	9:51	10:05	10:20	10:35	10:50		11:05	11:20
<- MA/HD/NE/WB		9:59		10:29	10:45	10:59		ITF-Konzept NVBW	11:29
-> Stuttgart		10:00	10:15	10:30		11:00	11:15		11:30
Heilbronn Hbf ab	9:50		10:05*	10:20	10:35	10:50		11:05*	11:20
Schwaigern	10:05		10:17	10:35	10:50	11:05		11:17	11:35
Eppingen an			10:28		11:05			11:28	

* zusätzliche Bedarfshalte mit Eilzug zwischen Heilbronn-Schwaigern möglich