

Stefan Köhler und Oliver Drewnick

Im Verkehrsschatten der Schnellbahnstrecken

Fallbeispiel Heilbronn

Kurzfassung

Die rund 120 000 Einwohner zählende Großstadt Heilbronn gilt als markantes Fallbeispiel dafür, daß Städte und Regionen von dem Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn nicht nur profitieren, sondern hierdurch auch in den „Verkehrsschatten“ geraten können. Verantwortlich für letztere Entwicklung ist im Falle von Heilbronn vor allem eine ungünstige Trassierung des Schienennetzes in den mäandrierenden Tallagen des Neckars und seiner Zuflüsse, die historische Entwicklung in Deutschland mit zwischenzeitlicher Teilung und späterer Wiedervereinigung sowie die Konzentration von Investitionen zum Bau von Schnellbahnstrecken in anderen Teilräumen der Bundesrepublik.

Der vorliegende Beitrag zeigt nicht nur anhand der zeitlichen Entwicklung des Zugangebots und der Fahrzeiten die Verdrängung Heilbronn in den Verkehrsschatten des Eisenbahnfernverkehrs auf, sondern skizziert auch die Verbesserungsmöglichkeiten, die sich durch eine konsequente Einführung des Integralen Taktfahrplans im nördlichen Baden-Württemberg und durch eine direkte Einbindung mittels Fernverkehrsneigezügen für das Oberzentrum der Region Franken künftig ergeben werden bzw. ergeben könnten.

1 Einleitung

Die Eisenbahn erlebt im Fern- und Regionalverkehr des Personentransports seit einigen Jahren wieder einen Bedeutungsgewinn. Dies ist unter anderem zurückzuführen auf Maßnahmen wie:¹

- den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken für den schnellen Schienenpersonenfernverkehr,
- die Einführung von neuem Zug- und Wagenmaterial (z.B. ICE, Neigezüge),
- eine zunehmende Vertaktung der Zugfahrzeiten und einer Optimierung der Umsteigebeziehungen und -zeiten, und
- eine zunehmende Reaktivierung ehemals stillgelegter Strecken bzw. Streckenabschnitte.

Die Verbesserungen im Netz und im Verkehrsangebot schlagen sich letztendlich in gestiegenen Fahrgastzahlen,² auch beim Fernverkehr, nieder.

Wenngleich eine solche „Renaissance“ der Schiene, wie bereits vereinzelt das Wiedererstarken des Bahnverkehrs euphorisch titulierte wird,³ bei einer kritisch-nüchternen Betrachtung den Motorisierten Individualverkehr in näherer und mittlerer Zukunft nicht substantiell tangieren wird, so stellt die Bahn auf bestimmten Relationen und für ausgewählte Fahrtzwecke zweifelsohne wieder eine Alternative und/oder Ergänzung zum Auto und auch – in einigen Fällen – zum Flugzeug dar.⁴

Obwohl die Fülle der oben aufgeführten Maßnahmen auch Verbesserungen in der Erreichbarkeit in der Fläche suggeriert, konzentrieren sich die finanziellen Aufwendungen im Fern- und Regionalverkehr sowohl beim Bund als auch bei der Deutschen Bahn AG vor allem auf den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und dienen damit bevorzugt dem schnellen, großräumigen Austausch zwischen Verdichtungsräumen.⁵ Die Bevorzugung des Fernverkehrs, was Beschleuni-

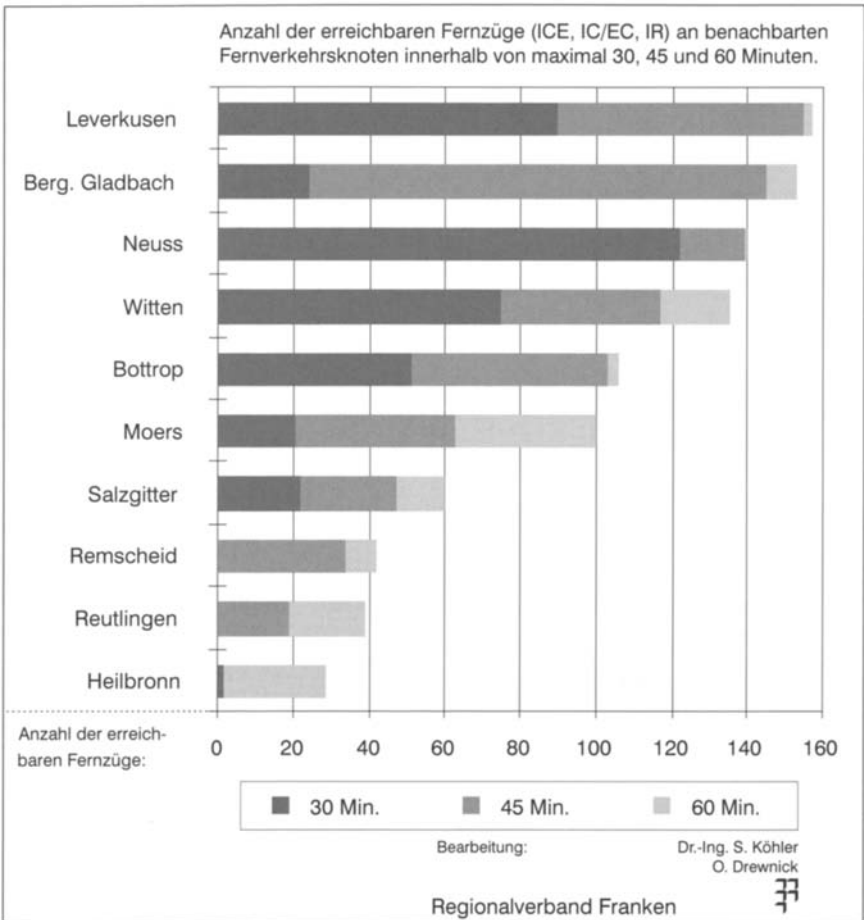
gungsmaßnahmen und damit verbesserte Erreichbarkeiten anbetrifft, führt zwar grundsätzlich zu einer Stärkung der Bahn als Verkehrsträger, insbesondere für jene Verdichtungsräume, die direkt in das Netz eingebunden sind.⁶ Sie hat zugleich aber auch zur Folge, daß diejenigen Städte und Regionen, die nicht direkt in das modernisierte und ausgebaute Fernverkehrsnetz der Bahn eingebunden sind, von Fernverkehrszügen zunehmend ausgespart und damit vom schnellen und qualitativ hochwertigen Bahnverkehr abgeschnitten werden. Als ein prägnantes Fallbeispiel für Städte oder Regionen, die ehemals über eine gute, direkte Einbindung in den Fernverkehr verfügten und nun in einen „Bahnschatten“ geraten sind, kann die rund 50 km nördlich von Stuttgart gelegene, gut 120 000 Einwohner umfassende Großstadt Heilbronn gezählt werden.

2 Positionierung von Heilbronn im Bahnverkehr im Vergleich zu allen Großstädten in der Bundesrepublik

Heilbronn ist Oberzentrum der zugehörigen Region Franken. Für das Oberzentrum, sein Umland wie auch die Region insgesamt ist für die vergangenen zehn Jahre eine außerordentlich hohe Bevölkerungszunahme zu konstatieren, welche kraß im Gegensatz zum – nachfolgend im einzelnen noch darzulegenden – zwischenzeitlichen Bedeutungsverlust bezüglich einer direkten Einbindung in den Fernverkehr der Bahn steht. Angaben zur Bevölkerungsentwicklung und allgemeine raumstrukturelle Charakteristika sind Tabelle 1 zu entnehmen.⁷

Die derzeitige Positionierung von Heilbronn im Fernverkehr der Bahn ergibt sich insbesondere aus einem Vergleich mit anderen deutschen Großstädten. Eine dahingehende Analyse hat ergeben, daß im Fahrplanjahr 1997/1998 knapp 90 % der deutschen Großstädte (Städte mit mehr als 100 000 Einwohner) direkt vom Fernverkehr der Deutschen Bahn bedient werden.⁸ Unter direkter Fernverkehrsbedienug wird dabei eine mindestens im Zwei-Stunden-Takt vorliegende Einbindung mit InterCityExpress- und/oder InterCity/EuroCity- und/oder InterRegio-Zügen verstanden. Zehn Großstädte in der Bundesrepublik

Abbildung 1
Vergleich deutscher Großstädte ohne vertaktete Fernverkehrsangebote



Quelle: Kursbuch 1997/98

Deutschland, hierunter Heilbronn, werden dagegen durch gar keinen Fernzug oder nur von einzelnen Interregio-Zügen pro Tag bedient (vgl. Abb. 1). Bemerkenswert ist dabei, daß

von diesen zehn Städten bezüglich einer zentralörtlichen Bedeutung nur Heilbronn und Reutlingen den Status eines Oberzentrums aufweisen (Reutlingen allerdings gemeinschaftlich als Doppelzentrum mit Tübingen).

Tabelle 1
Raumstrukturelle Merkmale und Bevölkerungsentwicklung Heilbronn und der Region Franken

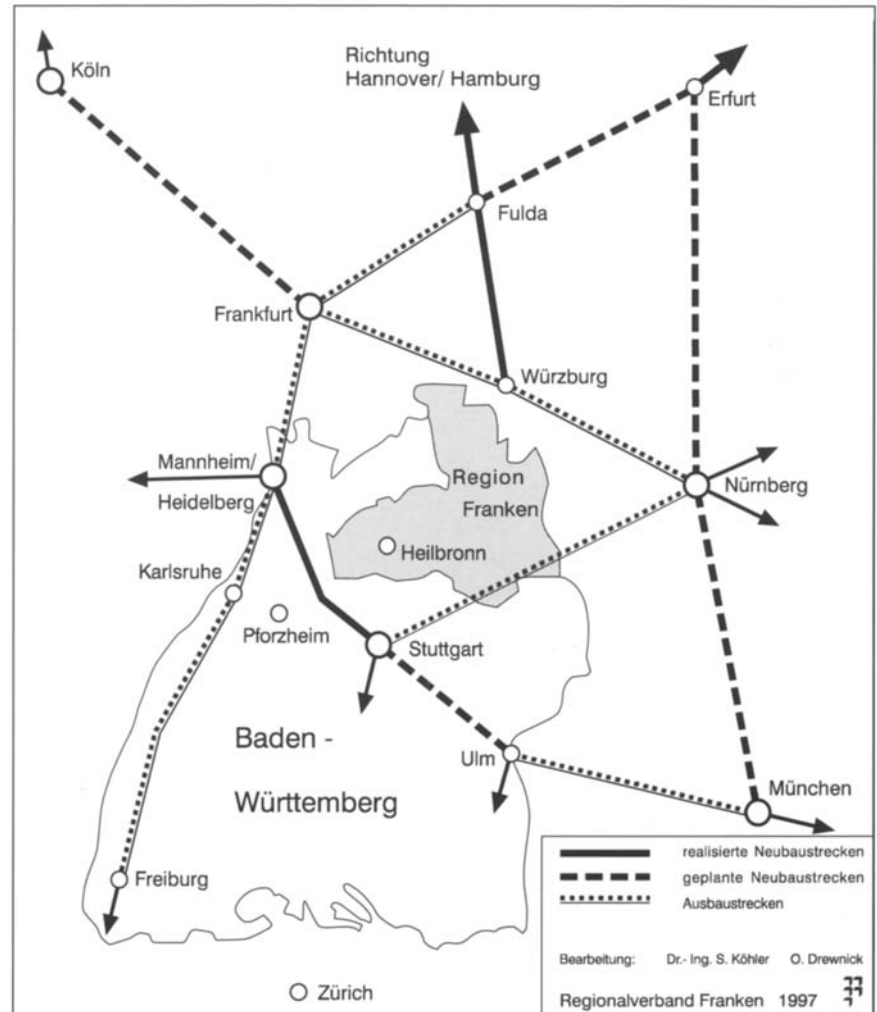
Region Franken	Typisierung	Fläche in km ²	Einwohner		Zuwächse in %
			1987	1997	
○ Stadt Heilbronn	Oberzentrum	100	110 970	121 556	9,5
■ "Engerer Wirtschaftsraum Heilbronn"	Verdichtungsraum und Verdichtungsrandzone	411	231 557	265 411	14,6
■ Wirtschaftsraum Heilbronn (Stadt- und Landkreis)	Siedlungsstruktureller Kreistyp "Kernstadt mit verdichtetem Kreis"	1199	363 428	428 871	18,0
□ Region Franken	Siedlungsstruktureller Regionstyp "Region mit Verdichtungsansätzen"	4765	725 463	853 887	17,7

Die jeweils größere Raumeinheit beinhaltet die darunterliegenden.

Um die Anbindung dieser Großstädte an das Fernverkehrsnetz qualitativ einstuften zu können, wurde untersucht, wie viele Fernverkehrszüge an benachbarten Fernverkehrsknoten innerhalb einer bestimmten Zeit von diesen zehn Städten aus erreichbar sind. Hierzu wurde die Fahrzeit mit dem „Zubringerzug“ zu den jeweils naheliegenden Fernverkehrsbahnhöfen und die anschließende Warte- bzw. Umsteigezeit auf den nächsten Fernzug ermittelt.

Demnach stehen innerhalb von 45 Minuten Fahr- und Umsteigezeit fünf dieser zehn Großstädte jeweils über 100 Fernzüge an benachbarten Fernverkehrsbahnhöfen zur Verfügung. Von Heilbronn aus ist in diesem Zeitraum, außer dem Interregio-Zugpaar (je Fahrtrichtung ein Zug pro Tag), welches auf der Relation Stuttgart – Würzburg – Erfurt in Heilbronn einen Halt hat, kein einziger Fernzug an den nächstliegenden Fernverkehrsknoten Stuttgart oder Heidelberg zu erreichen. Erst bei einer Zeitspanne von 60 Minuten gibt es für Zugreisende ab Heilbronn knapp 30 hochwertige Fernzüge in Stuttgart oder Heidelberg als Anschlüsse. Damit bildet Heilbronn das Schlußlicht unter allen deutschen Großstädten, was die Ein- und Anbindung an den Fernverkehr der Deutschen Bahn anbetrifft.

Abbildung 2
Hochgeschwindigkeitsnetz und Ausbauplanung
gemäß Bundesverkehrswegeplan 1992; Ausschnitt Südwestdeutschland



3 Entwicklung bei Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnverkehr

Nachdem 1835 mit der Eröffnung des Streckenabschnittes Nürnberg – Fürth das Eisenbahnzeitalter in Deutschland ausbrach, konnte bereits für den Zeitraum Mitte bis Ende des letzten Jahrhunderts die Einbindung von Heilbronn und der Region Franken in das Schienenverkehrsnetz als vergleichsweise gut bezeichnet werden.⁹ Sämtliche Talräume, die zu jener Zeit die Schwerpunkte dichter Besiedelung darstellten, wurden durch die Bahn erschlossen.

Für die Einbindung von Heilbronn in den Fernverkehr der Bahn ist histo-

risch von Bedeutung, daß bei der Errichtung einer Verbindung von Mannheim nach Stuttgart im Jahr 1853 eine an Heilbronn vorbeiführende, direkte Linienführung über Bruchsal, Bretten und Mühlacker gewählt worden ist.¹⁰ Diese Trassenwahl ist wegen der im vergangenen Jahrhundert nicht behebbaren Interessengegensätze des zu jener Zeit badischen Pforzheims und des württembergischen Heilbronns gewählt worden, um den politischen Frieden zwischen den ehemals eigenständigen Kleinstaaten Baden und Württemberg zu wahren.¹¹ Die Verbindungslinie Mannheim – Stuttgart, ohne Berührung einer der beiden Städte Heilbronn oder Pforzheim, wurde mit dem Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Mannheim – Stuttgart und de-

ren Eröffnung im Jahr 1991 manifestiert.¹²

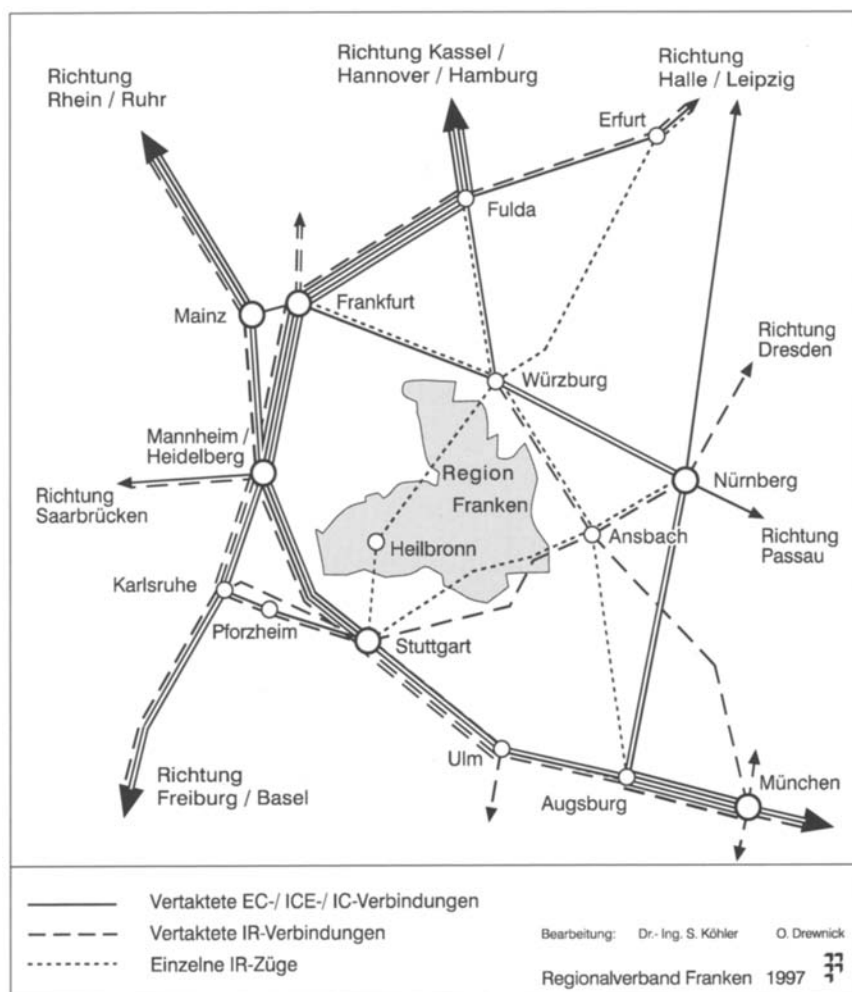
Während Pforzheim im Rahmen des West-Ost-Verkehrs der Bahn (Paris – Straßburg – Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart – München) heute noch im Fernverkehr bedient wird, ist die ehemalige über Heilbronn führende großräumige Fernverkehrsverbindung Berlin – Leipzig – Würzburg – Stuttgart – Zürich, von der das Oberzentrum der Region Franken bis zur Teilung Deutschlands profitieren konnte,¹³ mit der dann nicht mehr durchlässigen Grenzziehung zwischen West und Ost weggefallen. Nach der Wiedervereinigung hat das inzwischen errichtete bzw. in der Planung bereits festgezurte Schnellbahnnetz diese ehemalige Fernverkehrsbeziehung zwischen dem

Nordosten und Südwesten Deutschlands wegen der nun vergleichsweise unattraktiven Fahrzeiten in die Bedeutungslosigkeit verdrängt. Trotz diverser Bemühungen, dieser alten Fernverkehrsrelation auch nur ansatzweise ihren ehemaligen Stellenwert zurückzugeben, fand sie im ersten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) des wiedervereinigten Deutschlands keine Berücksichtigung mehr.¹⁴ Die derzeit getätigten sowie die gemäß BVWP vorgesehenen Investitionen ins Streckennetz unterstützen letztendlich die Entwicklung einer raschen Umfahrung Heilbronn und von großen Teilen der Region (Abb. 2).

Historische Gesichtspunkte und die Entscheidung der Deutschen Bahn AG, vormals Deutsche Bundesbahn, in den Hochgeschwindigkeitsverkehr einzusteigen und hierfür geeignete Strecken zu errichten, haben somit im wesentlichen zu einer Änderung der Positionierung von Heilbronn im Fernverkehrsnetz der Bahn beigetragen. Die Konzentration des hochwertigen Fernverkehrs auf die neuen bzw. ausgebauten Hochgeschwindigkeitstrassen geht aus Abbildung 3 entsprechend hervor. Heilbronn's direkte Einbindung in den Fernverkehr äußert sich derzeit nur noch durch ein Interregiozugpaar pro Tag auf der Relation Stuttgart – Heilbronn – Würzburg – Schweinfurt – Suhl – Erfurt.

Nur wenige Kilometer südwestlich an der Region vorbeiführend wird der komplette Fernverkehr von Stuttgart nach Mannheim über die neue Schnellbahnstrecke geleitet. Vorgesehen ist es gemäß Bundesverkehrswegeplan, diese Schnellbahnstrecke durch den Ausbau des Abschnittes Stuttgart – Ulm in Richtung München voranzutreiben. Im Norden der Region, ebenfalls in nur geringer Entfernung von der Regionsgrenze, liegt Würzburg, der nächstgelegene Knoten, der in die Ausbaustrecke Frankfurt – Würzburg – Nürnberg eingebunden ist und der den Anfangspunkt der Hochgeschwindigkeitsstrecke Würzburg – Hannover in der Relation München – Würzburg – Hannover – Hamburg bildet.

Abbildung 3
Angebot an Fernverkehrsverbindungen in der Region Franken



Welchen Stellenwert Heilbronn im Fernverkehr noch vor zwei Jahrzehnten hatte und wie es in den Bahnschatten geriet, wird nachfolgend anhand der zeitlichen Entwicklung des Zugangebots dargestellt. Ein Vergleich mit den von der Größe und zentralen Bedeutung für das jeweilige Umland mit Heilbronn vergleichbaren baden-württembergischen Oberzentren Pforzheim und Ulm zeigt die markanten Veränderungen in der Bedienung mit Fernverkehrszügen plakativ auf.

4 Angebotsentwicklung im Fernverkehr in Heilbronn im Vergleich mit Pforzheim und Ulm

Im letzten Fahrplanjahr 1978/79 vor Einführung des IC-Netzes fuhr im

Heilbronner Hauptbahnhof täglich zehn D-Züge auf drei verschiedenen Linien ab (vgl. Tab. 2). Dabei wurde die Relation Stuttgart – Heilbronn – Würzburg – Hamburg täglich von drei D-Zugpaaren bedient, je ein weiteres Zugpaar fuhr auf der Verbindung zwischen Nürnberg – Heilbronn – Heidelberg – Saarbrücken und Stuttgart – Heilbronn – Heidelberg – Dortmund. Diese zehn in Heilbronn verkehrenden Schnellzüge entsprachen einem Anteil von 8,5 % an allen im Fahrplanjahr 1978/79 in Heilbronn abfahrenden Zügen.

Während die D-Züge auf diversen Relationen durch IC-Züge ersetzt wurden und damit viele Strecken und Haltepunkte eine qualitative Aufwertung durch einen in regelmäßigen und merkfähigen Abständen fahrenden und mit besserem Wagenmaterial ausge-

Tabelle 2

Zeitliche Entwicklung der Fernverkehrsangebote in den Bahnhöfen Heilbronn, Pforzheim und Ulm

Kursbuchjahr:	1978 / 79			1980 (Sommer)			1990 / 91			1991 / 92			1995 / 96			1997 / 98		
	vor IC			nach IC-Einführung			vor IR und ICE			nach IR- und ICE-Einführung			vor NeiTec			nach NeiTec-Einführung		
Bahnhöfe:	Heilbronn	Pforzheim	Ulm	Heilbronn	Pforzheim	Ulm	Heilbronn	Pforzheim	Ulm	Heilbronn	Pforzheim	Ulm	Heilbronn	Pforzheim	Ulm	Heilbronn	Pforzheim	Ulm
Zuggattung:	Heilbronn	Pforzheim	Ulm	Heilbronn	Pforzheim	Ulm	Heilbronn	Pforzheim	Ulm	Heilbronn	Pforzheim	Ulm	Heilbronn	Pforzheim	Ulm	Heilbronn	Pforzheim	Ulm
ICE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29	-	-	29	-	-	31
IC/EC	-	-	14 ¹	-	2	32 ²	-	6	36	-	6	36	-	7	30	-	6	28
IR (Interregio)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	28	2	15	30	2	16	30
D-Zug	10	17	48	11	18	47	4	22	36	-	6	10	-	4	4	-	5	6
E-Zug / RE + SE	48	26	44	49	34	57	63	31	76	62	35	82	72	34	101	72	19	84
Nahverkehr / RB + S-Bahn	58	58	53	59	52	48	56	47	37	59	55	36	62	57	67	70	87	100
Zugabfahrten insg.	116	101	159	119	106	184	123	106	185	121	117	221	136	117	261	144	133	279
davon Schnellzüge (D, IR, IC, ...)	10	17	62	11	20	79	4	28	72	-	27	103	2	26	93	2	27	95
in %	8,6	16,8	39,0	9,2	18,9	42,9	3,3	26,4	38,9	0,0	23,1	46,6	1,5	22,2	35,6	1,4	20,3	34,1

¹ davon 6 TEE ² davon 2 TEE

Quelle: Kursbücher 1978/79, 1980, 1990/91, 1991/92, 1995/96 und 1997/98

statteten Zugverkehr erfuhren, blieb es in Heilbronn bei D-Zügen. Mit der Einführung des Interregios auf dem deutschen Schienennetz verschwanden zum Fahrplanjahr 1991/92 die letzten Schnellzüge von den Abfahrtsplänen im Heilbronner Hauptbahnhof. In den nachfolgenden Jahren wurde versucht, einzelne Interregio-Zugpaare in Tagesrandlage zu etablieren, so wie mit dem Interregio-Zugpaar Stuttgart – Heilbronn – Heidelberg – Ruhrgebiet – Emden. Bereits 1996/97 wurde der Interregio nach Emden wieder aus dem Fahrplan gestrichen. Der nun im aktuellen Fahrplanjahr (1997/98) eingeführte Interregio auf der Relation Stuttgart – Heilbronn – Würzburg – Erfurt ersetzt den im vergangenen Fahrplanjahr in dieser Fahrplanlage verkehrenden Regional-Express. Die dadurch erzielten Verbesserungen äußern sich somit nicht in wichtigen Reisezeitgewinnen, sondern in einem besseren Wagenmaterial und einer umsteigefreien Weiterführung über Würzburg hinaus nach Erfurt.

Die nachfolgende Gegenüberstellung mit den Städten Ulm und Pforzheim

zeigt sehr deutlich auf, wie unterschiedlich die Entwicklung des Fernverkehrs seit der Einführung moderner und schneller Züge in diesen drei Oberzentren mit knapp mehr als 100 000 Einwohnern verlaufen ist (vgl. Tab. 2).

In Ulm verkehrten im Fahrplanjahr 1978/79 immerhin 62 Schnellzüge pro Tag, in Pforzheim dagegen 17 Schnellzüge und in Heilbronn lediglich 10 Schnellzüge. Fast jeder vierte der in Ulm verkehrenden Schnellzüge war im Fahrplanjahr 1978/79 entweder ein Intercity (als Vorläufer des getakteten IC ab 1979) oder ein TEE (zeitweise nur 1. Klasse). In Pforzheim und Heilbronn verkehrten dagegen im gleichen Fahrplanjahr als Schnellzüge im Fahrplanangebot nur D-Züge.

Die weitere Entwicklung verlief unterschiedlich. In Ulm hat sich die Anzahl der Schnellzüge von 62 auf heute (Fahrplanjahr 1997/98) 95 erhöht, dies entspricht einer Erhöhung um 53 %. Von den 48 D-Zügen sind lediglich sechs übriggeblieben, alle anderen sind durch neue moderne und höher-

wertige Züge ersetzt worden. Die beiden hochwertigsten Schnellzugsgattungen, der IC/EC und der ICE dominieren nach dem aktuellen Fahrplan das Bild im Ulmer Hauptbahnhof.

Auch in Pforzheim hat sich seit dem Fahrplanjahr 1978/79 das Schnellzugangebot kontinuierlich verbessert. Von den damals 17 D-Zügen sind zum Fahrplanjahr 1997/98 noch fünf übrig geblieben, die übrigen 12 verkehren heute als Interregio, ergänzt durch weitere vier Interregios und sechs IC/EC-Züge. Die Gesamtzahl der Schnellzüge hat sich in Pforzheim, ähnlich wie in Ulm, um fast 60 % erhöht (58,8%), von damals 17 auf heute 27 Züge. In Heilbronn dagegen hat sich im gleichen Zeitraum die Anzahl der Schnellzüge von zehn auf zwei verringert.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, daß sich die in ihrer Größe und zentralörtlichen Bedeutung vergleichbaren baden-württembergischen Oberzentren Heilbronn, Pforzheim und Ulm bezüglich der Einbindungsqualität in den Fernverkehr in den vergangenen knapp 20 Jahren sehr stark, und zu Un-

gunsten von Heilbronn, auseinanderentwickelt haben.

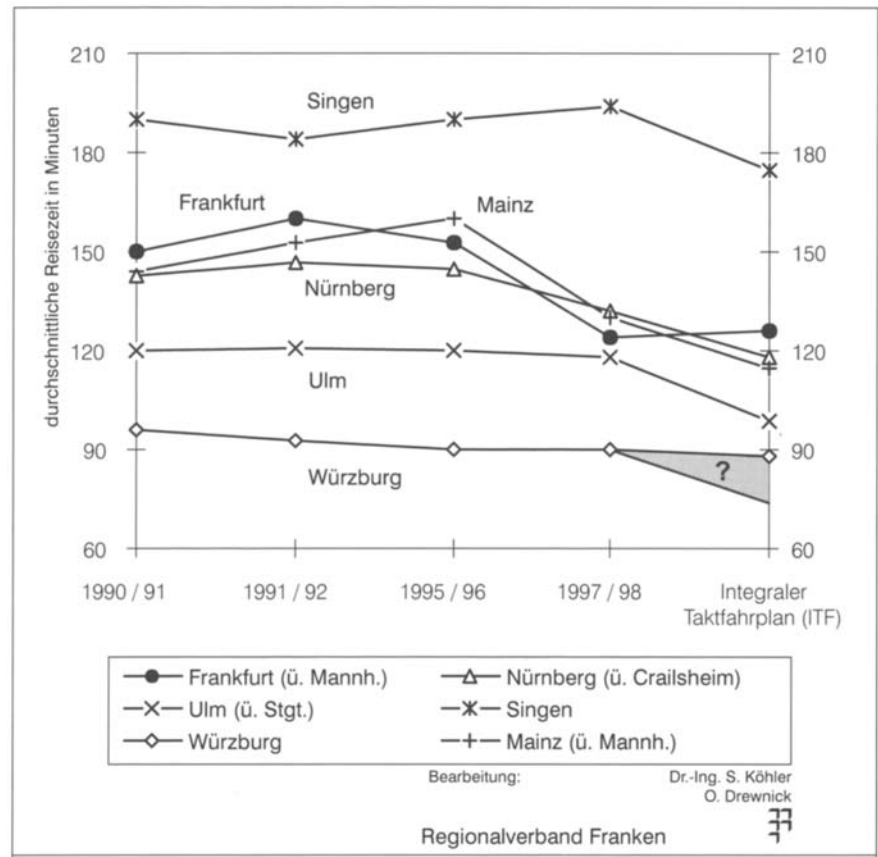
5 Entwicklung der durchschnittlichen Reisezeiten von 1990/91 bis zur Einführung des Integralen Taktfahrplans

Abbildung 4 gibt die Entwicklung der durchschnittlichen Reisezeiten von Heilbronn zu ausgewählten Zielorten seit dem Fahrplan 1990/91 bis zum aktuellen Fahrplan 1997/98 wieder.¹⁵ Außerdem werden die Reisezeiten dargestellt, wie sie sich nach einer flächendeckenden Einführung des Integralen Taktfahrplans (ITF) gemäß einer Studie des Landes Baden-Württemberg aus dem Jahr 1994 ergeben würden.¹⁶

Bis zum Fahrplan 1995/96 hat sich an den Reisezeiten von Heilbronn zu den hier exemplarisch ausgewählten Zielorten wenig getan. Die Verbindungen nach Frankfurt und nach Mainz sind, obwohl von Mannheim zwischenzeitlich ICE's bzw. IC's zum Einsatz gekommen sind, sogar etwas langsamer, was vor allem auf die schlechteren Anschlußzeiten in Mannheim zurückzuführen ist. Gravierende Veränderungen lassen sich erst beim Übergang vom Fahrplan 1995/96 zum aktuellen Fahrplan 1997/98 feststellen. Die durchschnittlichen Reisezeiten verkürzen sich auf den Relationen nach Frankfurt und nach Mainz um ca. eine halbe Stunde. Diese Verbesserungen beruhen ausschließlich auf den kürzeren Fahrzeiten zwischen Heilbronn und Mannheim, die durch den Einsatz eines im Stundentakt verkehrenden Neigetechnik-Zuges und eine Reduzierung der Haltepunkte möglich wurden.¹⁷

Sofern der ITF im nördlichen Baden-Württemberg gemäß dem zugrundeliegenden Konzept flächendeckend und im vollen Umfang umgesetzt würde, wären auf fast jeder Verbindung gravierende Reisezeitgewinne möglich. Auf der Strecke nach Mainz könnten beispielsweise durch verkürzte Wartezeiten weitere 10 Minuten gegenüber

Abbildung 4
Entwicklung der Reisezeiten von Heilbronn zu ausgewählten Zielorten



Quelle: Kursbücher 1990/91, 1991/92, 1995/96 und 1997/98; Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg; Integraler Taktfahrplan – Nördl. Baden-Württemberg 1994

der aktuellen (sowieso schon stark verkürzten) Reisezeit eingespart werden.

Durch neue Züge mit Neigetechnik, früher als Pendolino, heute als NeiTec bezeichnet, und durch eine Reduzierung der Haltepunkte ließe sich die Fahrzeit nach Stuttgart um 33% auf 31 Minuten verkürzen. Zusammen mit leichten Verbesserungen bei den Warte- bzw. Umsteigezeiten ergäben sich auf den über Stuttgart hinaus führenden Relationen nach Singen und Ulm Reisezeitgewinne um ca. 20 Minuten. Weitere Reisezeiteinsparungen zu wichtigen Zielen in Süddeutschland könnten mit einer Verwirklichung des Projektes Stuttgart 21, welches eine Umwandlung des Stuttgarter Kopfbahnhofes in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof vorsieht, frühestens ab dem Jahr 2010 erzielt werden.¹⁸

Auf der Verbindung über Crailsheim nach Nürnberg wurde beim Übergang vom Fahrplan 1995/96 zum aktuellen Fahrplan, durch direkte Anschlüsse an den Interregio in Crailsheim, die Umsteigezeit reduziert. Die weiteren Reisezeiteinsparungen, die gemäß ITF-Konzept erzielt werden könnten, sind auf die schnellere Verbindung zwischen Heilbronn und Crailsheim mit einem dann von Mannheim aus durchgebundenen NeiTec-Zuges zurückzuführen. Die bereits heute gute Vertaktung mit dem Interregio nach Nürnberg wird in der ITF-Studie beibehalten. Unter Verwendung von NeiTec-Zügen wäre Nürnberg in weniger als zwei Stunden Fahrzeit zu erreichen.

Lediglich auf der Relation nach Würzburg würden sich gemäß der Studie für einen ITF im nördlichen Baden-Württemberg die Reisezeiten durch neue

NeiTec-Fahrzeuge kaum verändern. Allerdings lassen die modernen, für besonders hohe Kurvengeschwindigkeiten zugelassenen Neigezüge gerade auf dem durch das Jagsttal führenden Streckenabschnitt größere Fahrzeitgewinne erwarten. Es ist davon auszugehen, daß sich hier Fehler in die Berechnungen des ITF-Konzeptes eingeschlichen haben.

Ergänzt werden gemäß ITF-Konzept für den Norden Baden-Württembergs die neuen, hochwertigen Regional-Express-Verbindungen durch Züge einer niedrigeren Kategorie, die nach wie vor jeden Haltepunkt der Strecke bedienen. So würden von jedem Bahnhof der Strecke stündliche Verbindungen zum nächsten NeiTec-Halt bestehen und von dort eine regelmäßige, zügige Anbindung zum nächsten Knoten, der die Einbindung in das Fernverkehrsnetz der Bahn gewährleistet. Dadurch würde nicht nur die Stadt Heilbronn selbst von den wesentlich verbesserten Anschlüssen an das Fernverkehrsnetz der Bahn profitieren, sondern auch die übrigen Städte und Gemeinden in der Region, für die Heilbronn als Oberzentrum eine gewichtige Rolle, auch in bezug auf den Fernverkehr der Bahn, spielt bzw. spielen sollte.

6 Fahrzeitgewinne und Angebotsverbesserungen vor und nach Einführung des Integralen Taktfahrplanes

Ausdrücklich darauf hinzuweisen ist, daß das Prinzip des ITF nicht nur zu einer Verkürzung der Reisezeiten führt, sondern durch Vertaktung von morgens bis abends eine wesentlich höhere Anzahl an zügigen Verbindungen zu gewünschten Reisezielen erbringt. Dies wird in Abbildung 5 anhand einer auf Heilbronn bezogenen Zwei-Stunden-Fahrzeitisochrone verdeutlicht.

Die Anzahl der Züge, die bestimmte Ziele von Heilbronn aus innerhalb von zwei Stunden erreichen, würde sich auf vielen Strecken von derzeit 6

(Frankfurt/M., Horb), 8 (Ansbach, Aalen) oder 9 (Würzburg) täglichen Verbindungen auf 17 Züge am Tag erhöhen. Dies bedeutet, daß dann zu diesen Zielen von morgens um 6.00 Uhr bis abends um 22.00 Uhr eine stündliche Verbindung in weniger als zwei Stunden möglich sein würde. Ausnahmeerscheinungen, wie jener einzelne Zug, der nach dem Fahrplan von 1996/97 Kaiserslautern innerhalb von weniger als zwei Stunden erreicht hat, würden nach dem ITF zugunsten der geregelten Vertaktung wegfallen. Damit würde der ITF in wenigen Einzelfällen auch zu längeren Reisezeiten führen. Am Beispiel Nürnberg fällt auf, daß durch die schnelleren Regional-Express-Verbindungen und die bessere Vertaktung im ITF innerhalb einer Fahrzeit von zwei Stunden eine Fahrstrecke von mehr als 40 Bahnkilometern gewonnen werden kann.

7 Zusammenfassung und regionalplanerische Konsequenzen

In dem Beitrag wurde aufgezeigt, wie die Großstadt Heilbronn nach und nach in den Schatten des schnellen Fernverkehrs der Bahn geraten ist.

Verantwortlich hierfür ist ein Bündel von Ursachen, welches sich vor allem festmachen läßt an

- der Infrastruktur eines gemäß heutigem technischen Standard ungünstig trassierten Streckennetzes im Heilbronner Raum,
- den Investitionen der Deutschen Bahn in den Hochgeschwindigkeitsverkehr in anderen Teilräumen der Bundesrepublik Deutschland und – bezüglich der Trassenwahl – auf Strecken an Heilbronn vorbeiführend, und
- den Veränderungen in politischen Rahmenbedingungen (Teilung Deutschlands, Wiedervereinigung).

Inzwischen bildet Heilbronn das nationale Schlußlicht bezüglich der Ein- und Anbindung deutscher Großstädte in bzw. an den Fernverkehr der Bahn.

Die regionalplanerischen und regionalpolitischen Bemühungen konzentrieren sich deshalb in der Region Franken seit nunmehr rund zehn Jahren darauf, die Situation im Bahnverkehr zu verbessern. Kommunen, Kreise, Regionalverband wie auch die Kammern und andere Organisationen arbeiten dabei Hand in Hand.

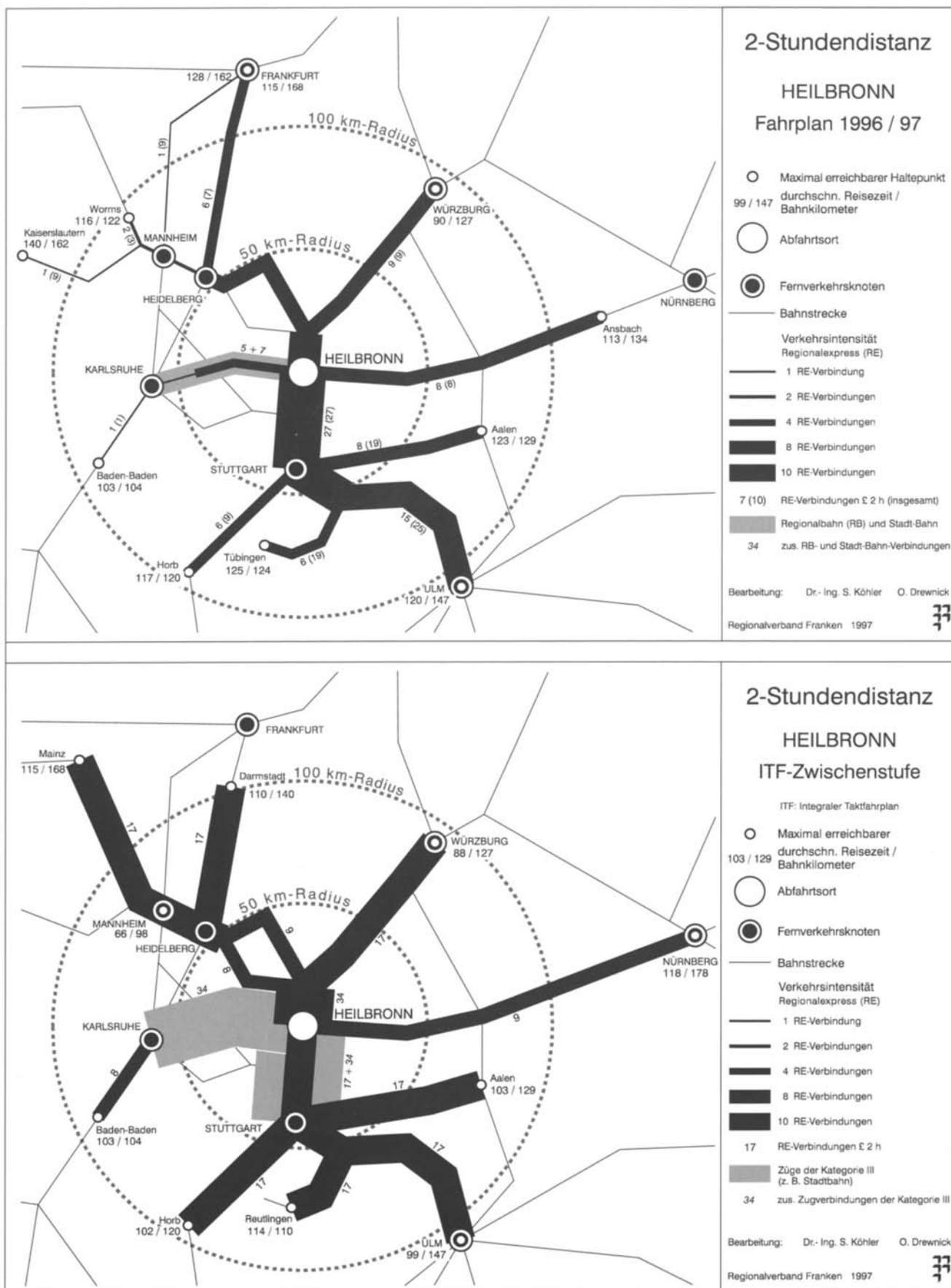
Ein erster Schritt in diese Richtung wurde mit der Einführung eines zweistündig verkehrenden NeiTec-Zuges für den Regionalverkehr zwischen Heilbronn und Mannheim auf der Neckartalstrecke getan. Mit dieser Veränderung zum Winterfahrplan 1996/97 wurde insofern ein hoffnungsvolles Zeichen gesetzt, als die Fahrzeit zwischen diesen beiden Großstädten von durchschnittlich 100 auf 68 Minuten verkürzt werden konnte. Die Fahrzeitreduzierung setzt sich dabei sowohl aus der Beschleunigung infolge der Neigetechnik als auch durch weniger Halte auf der Strecke zusammen.

Diese Angebotsverbesserung wird seit dem Sommerfahrplan 1997 um einen ebenfalls zweistündig verkehrenden NeiTec-Zug auf der über Meckesheim, Sinsheim, Bad Rappenau und Bad Wimpfen (Kraichgau Linie) führenden Verbindung zwischen Heilbronn und Mannheim ergänzt. Da diese Relation in Abschnitten parallel zu der Neckartalstrecke verläuft, sind die Haltepunkte Heilbronn, Neckarsulm, Bad Friedrichshall, Heidelberg und Mannheim nun stündlich über einen schnellen und qualitativ ansprechenden Regionalverkehrszug in Neigetechnik untereinander verbunden. Mit diesen deutlichen Verbesserungen wurde zugleich eine durchgängige Vertaktung nach dem Prinzip des ITF in der Region Franken eingeführt, welche es nun auf die anderen Teile der Region sukzessive auszuweiten gilt. Diese positiven Veränderungen schlagen sich auch in den Fahrgastzahlen nieder. Jene nahmen in den zwei Jahren, seit denen NeiTec-Züge auf der Relation Heilbronn – Mannheim verkehren, um 25 % zu.

Gemessen am Bezugsjahr der Bahnregionalisierung 1993/1994, werden in der Region Franken allein auf der Ver-

Abbildung 5

2-Stundendistanz der Erreichbarkeit zum Fahrplanjahr 1996/97 und nach Realisierung der ITF-Zwischenstufe



bindung des Oberzentrums Heilbronn mit der Landeshauptstadt Stuttgart, der Relation Heilbronn – Ludwigsburg – Stuttgart, nun zusätzliche Leistungen in einem Umfang von ca. 50 000 Zugkilometer erbracht. Hieraus wird ersichtlich, daß durch politische Intervention aus der Region heraus, durch die Erarbeitung der Grundlagen in Form fachlicher Konzepte und durch eine Kooperation der kommunalen Gebietskörperschaften bis hin zur finanziellen Beteiligung bei der Bestellung der NeiTec-Züge, im Regionalverkehr der Bahn Verbesserungen erreicht werden können. Zu verkennen ist allerdings nicht, daß in Richtung des Fernverkehrsknotens Würzburg diese noch dringend erforderlich sind.

Neue Technologien im Schienenverkehrssektor bieten nun auch für den Fernverkehr die Möglichkeit, auf kurvigsten Strecken mit modernem Wagenmaterial hohe Geschwindigkeiten zu erzielen. Eine Perspektive, die es für die Belange Heilbronn und der Region Franken zu prüfen gilt, bilden die InterCity-Triebzüge mit Neigetechnik der Baureihe VT 605, die auch von der Ausstattung her dem Standard des modernen Schienenfernverkehrs entsprechen werden. Ihre Markteinführung strebt die Deutsche Bahn AG für 1999 bzw. das Jahr 2000 an.

In einer Gemeinschaftsveranstaltung mit der IHK Heilbronn hat der Regionalverband Franken zu der Frage der Einbindung in den Fernverkehr einen Bahntag durchgeführt. Auf dieser Veranstaltung wurde unter Teilnahme von Politikern, Vertretern von Kommunen und Behörden sowie fachkundig Interessierten mit Referenten bzw. Vertretern der Bahn und des Landes Baden-Württemberg über denkbare Optionen diskutiert.¹⁹ Für die Heilbronner Vertreter auf dem Bahntag ging es darum, die Chancen einer denkbaren Fernverbindung (Zürich – Gäubahn –) Stuttgart – Heilbronn – Würzburg – Erfurt aufzuzeigen und Machbarkeitsstudien hierzu in die Wege zu leiten.

In Anknüpfung an den Bahntag wurde in den politischen Gremien des Regionalverbandes die mangelhafte Einbin-

dung in den Schienenpersonenfernverkehr in Form eines regionalpolitischen Forderungskataloges an die Bahn und die Bundes- und Landespolitik herangetragen. Zu einer ähnlichen Entwicklung kam es im übrigen bei den Anrainern der nördlichen Fortsetzung einer Verbindung Stuttgart – Heilbronn – Würzburg, die eine Etablierung und einen Ausbau der Verbindung Würzburg – Erfurt über den Thüringer Wald anstreben.²⁰ Für den nördlich von Würzburg liegenden Abschnitt nach Erfurt liegt inzwischen eine entsprechende Studie der Bayerischen Eisenbahngesellschaft vor, für den Abschnitt Stuttgart – Heilbronn – Würzburg ist eine entsprechende Studie inzwischen in Bearbeitung.

Resümierend ist festzuhalten daß nur eine direkte Einbindung von Heilbronn in den Fernverkehr durch entsprechende Neigezüge eine deutliche Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit im Schienenfernverkehr erbringt. Nur bei direkter Bedienung mit Fernverkehrszügen dürfte es gelingen, das gemeinsam mit seinem Umland überdurchschnittlich dynamische Oberzentrum Heilbronn aus dem Verkehrsschatten im Personentransport der Bahn wieder herauszuführen.

Anmerkungen

- (1) Vgl. u.a. diverse Beiträge in: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (Hrsg.): Beschleunigung des Regional- und Fernverkehrs durch Neigezüge mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung. – Bergisch-Gladbach 1993. = Schriftenreihe B 157; Heinze, G.W.; Kill, H.H.: Regionalisierung des ÖPNV als Chance der Raumordnungspolitik. Perspektiven der Eisenbahnstrukturreform und der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs. – Hannover 1994. = Arbeitsmaterialien der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Nr. 203; Runge, W.-R.: Schienenverkehrsanbindung von Mittelzentren bei wachsenden Verkehrspotentialen. Hrsg.: Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der Universität Hannover. = Wissenschaftliche Arbeiten Nr. 42 (1994); Herrmann, M. u.a.: Reaktivierungen im Schienenpersonennahverkehr. – Darmstadt 1997

(2)

Siehe hierzu z.B. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Hrsg.): Entwicklung des Personenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. = Wochenbericht (1996) H. 37, S. 614–623; Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Nahverkehr auf der Schiene wächst anhaltend. In: Verkehrsnachrichten (1998) H. 1, S. 4–5

(3)

Vgl. hierzu diverse Pressemitteilungen, insbesondere der Deutschen Bahn AG, speziell für die Region Franken beispielsweise den baden-württembergischen Umwelt- und Verkehrsminister Schaufler mit seinem Beitrag „Renaissance der Schiene – Chancen für die Region Franken“ in: Regionalverband Franken (Hrsg.): Bahnverkehr in der Region Franken. – Heilbronn 1997. = Informationen (1997) H. 19, S. 5–11

(4)

Vgl. hierzu beispielsweise die Ausführungen von Eckey, H.-F.; Horn, K.: Lagegunst- und Verkehrsanalysen für die Kreise des vereinigten Deutschlands im Straßen- und Schienenverkehr. – Bonn 1992. = Materialien zur Raumentwicklung, H. 42 (1992), S. 1–69

(5)

Möller, P.: Veränderungen in den Erreichbarkeitsverhältnissen seit Einführung des Intercityverkehrs. In: Informationen zur Raumentwicklung (1983) H. 4, S. 243–252; Schliebe, K.: Raumstrukturelle Wirkungen des Schienenschnellverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. In: ebenda, S. 213–230; Steinbach, J.; Zumkeller, D.: Integrierte Planung von Hochgeschwindigkeitsverkehr in Europa. In: Informationen zur Raumentwicklung (1992) H. 4, S. 265–286

(6)

Zur Veränderung von Erreichbarkeiten am Beispiel Baden-Württembergs bis zum Jahr 2010. Hrsg.: Institut für Raumordnung und Entwicklungsplanung der Universität Stuttgart. – Stuttgart 1994 (unveröffentl. Studie)

(7)

Regionalverband Franken (Hrsg.): Regionalplan Region Franken 1995. – Heilbronn 1995

(8)

Dieser wie auch allen anderen nachfolgenden Auswertungen lagen die den Fahrplanjahren entsprechenden Kursbücher der Deutschen Bahn AG bzw. – zuvor – der Deutschen Bundesbahn zugrunde.

(9)

Für historisch Interessierte an der Entwicklung des Eisenbahnwesens sei u.a. verwiesen auf Wiedenfeld, K.: Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben. – Berlin: Springer 1938

(10)

Diese Trassenfestlegung hatte zur Folge, daß die bis dahin kleine und völlig unbedeutende Landgemeinde Mühlacker einen enormen wirt-

schaftlichen Aufschwung und ein Wachstum hin zu einem inzwischen stattlichen Mittelzentrum erfuhr.

(11)
Runkemüller, A.: Die badischen Eisenbahnen 1840–1940. – Freiburg 1940. = Oberrheinische Geographische Abhandlungen, Bd. 3

(12)
Rossberg, R.R.: Historische Entwicklung des Schnellverkehrs auf Schienen. In: Dürr, H.; Reimers, K. (Hrsg.): Hochgeschwindigkeitsverkehr. = Jahrbuch für Eisenbahnwesen, Folge 42 (1991), S. 17–47

(13)
Herold, A.: Berlin-Leipzig-Würzburg-Stuttgart-Zürich. Chancen einer dritten Nord-Süd-Magistrale. – Würzburg 1990. In: Schriftenreihe der Industrie- und Handelskammer Würzburg-Schweinfurt, Nr. 13

(14)
Vgl. Bundesverkehrswegeplan 1992. – Bonn 1992

(15)
Aufgenommen wurden alle Verbindungen mit Eil- oder RegionalExpress-Zügen oder höherwertigen Zügen (ICE, IR usw.). Bei Fahrzeiten unter 30 Minuten wurden auch Nahverkehrszüge in die Berechnungen mit einbezogen.

(16)
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.): Integraler Taktfahrplan Nördliches Baden-Württemberg. – Stuttgart 1994. Siehe auch: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.): Generalverkehrsplan 1995 des Landes Baden-Württemberg. – Stuttgart 1995

(17)
Kracke, R.: Überschlägige Fahrzeitberechnung für ausgewählte Strecken im Raum Heilbronn bei Einsatz von Fahrzeugen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastensteuerung. Hrsg.: Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der Universität Hannover. – Hannover 1989 (unveröffentl. Studie). Speziell zu den technischen Daten, den Leistungen und der Wirtschaftlichkeit der NeiTec-Triebzüge VT 610 siehe Weigelt, H.; Häfner, F.: Neitec-Zug VT 610. Ein Jahr nach der Betriebsaufnahme. In: Eisenbahntechnische Rundschau (1993) H. 7–8, S. 455–466

(18)
Deutsche Bahn Projekt GmbH Stuttgart 21 (Hrsg.): Stuttgart 21 – Abstimmung mit den Belangen der Raumordnung, Teil II, Anhang 2: Verkehrliche und betriebliche Entwicklungen im Raum Stuttgart. – Stuttgart 1997

(19)
Regionalverband Franken (Hrsg.): Bahnverkehr in der Region Franken. – Heilbronn 1997. = Informationen des Regionalverbandes Franken, Nr. 19

(20)
Entsprechende Resolutionen wurden gefaßt sowohl von der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Franken als auch von den Verbandsversammlungen der Regionalen Planungsverbände Main-Rhön und Würzburg sowie der Regionalen Planungsgemeinschaft Südthüringen.

Dr. Stefan Köhler
Regionalverband Bodensee-Oberschwaben
Hirschgraben 2
88214 Ravensburg

Oliver Drewnick
Regionalverband Franken
Frankfurter Straße 8
74072 Heilbronn