



Landtag von Baden-Württemberg  
Petitionsausschuss  
Konrad-Adenauer-Str. 3  
  
70173 Stuttgart

Marc Müller  
Crailsheimer Str. 13  
74599 Wallhausen  
Tel.: 07955 – 92 63 90  
E-Mail: [kontakt@pro-tauberbahn.de](mailto:kontakt@pro-tauberbahn.de)  
Internet: [pro-tauberbahn.de](http://pro-tauberbahn.de)

## **Fahrplankonzept 2.0 der Westfrankenbahn für das Netz 11**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), das Verkehrsministerium von Baden-Württemberg (VM), die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und der Betreiber Westfrankenbahn (WFB) planen, beim Fahrplanwechsel im Dezember 2024 auf der Tauberbahn Crailsheim – Wertheim (– Aschaffenburg) ein neues „Fahrplankonzept 2.0“ einzuführen. Ziel sei es, die Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Anschlusssicherheit zu erhöhen. Wir teilen diese Ziele, wenden uns aber an Sie, weil dieser neue Fahrplan gravierende Verschlechterungen bedeuten würde und deshalb nicht eingeführt werden sollte. Unsere Initiative hat einen alternativen Übergangsfahrplan vorgeschlagen, der wesentliche Vorteile gegenüber dem Konzept der WFB hat und dem Fahrplankonzept 2.0 vorgezogen werden sollte.

### **Chronologie**

**27.02.2023**

In einer [Pressemitteilung des Verkehrsministeriums vom 27.02.2023](#) wird über eine Vereinbarung zwischen dem Land Baden-Württemberg, den Landkreisen Schwäbisch Hall, Main-Tauber und Miltenberg sowie der Westfrankenbahn berichtet. Mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket soll mehr Pünktlichkeit und Verlässlichkeit auf der Tauberbahn erreicht werden. Teil dieses Maßnahmenpakets solle ein neues Fahrplankonzept sein.

**11.08.2023**

Bei einem Besuch des Geschäftsführers der WFB, Denis Kollai, in Wallhausen erfuhr die Initiative Pro Tauberbahn erstmals Details der geplanten Fahrplanänderungen und deren Auswirkungen.

**19.09.2023**

Die Initiative Pro Tauberbahn informiert die Medien über das neue Fahrplankonzept der WFB und die damit verbundenen negativen Auswirkungen wie insbesondere die Verschiebung der Ankunfts- und

Abfahrtszeiten an allen Bahnhöfen und Haltepunkten, die Schwierigkeit den Buszubringerverkehr daran anzupassen, die enorm verlängerten Umsteigezeiten und nicht mehr erreichbare Zuganschlüsse.

15.11.2023

Die Initiative Pro Tauberbahn hat ein Zukunftskonzept für die Tauberbahn ausgearbeitet, das aus betrieblichen Sofortmaßnahmen besteht, um den Zugverkehr zu beschleunigen und den aktuellen Fahrplan beibehalten zu können, einem Übergangsfahrplan für den Fall, dass die Sofortmaßnahmen nicht ausreichen sollten und einem Zukunftskonzept mit Investitionen in die Infrastruktur für einen verkehrswendetauglichen Zugverkehr auf der Tauberbahn. Sie lädt die Kommunalpolitik, Schulleitungen und Entscheidungsträger zu einer Informationsveranstaltung über ihre Konzepte nach Schrozberg ein.

22.11.2023

Der WFB-Geschäftsführer Denis Kollai nimmt an der Informationsveranstaltung der Initiative Pro Tauberbahn in Schrozberg teil. Er moniert, dass die Kritik der Initiative Pro Tauberbahn am Fahrplankonzept 2.0 der WFB auf einem veralteten Planungsstand beruhe und daher nicht mehr zutreffend sei. Er erhält die Präsentation und den Übergangsfahrplan der Initiative und verspricht, ihr im Gegenzug den aktuellen Planungsstand der WFB zukommen zu lassen. Dies ist bis heute nicht erfolgt.

23.11.2023

Pro Tauberbahn schreibt die Kommunalpolitik und Entscheidungsträger an, um über die Infoveranstaltung in Schrozberg zu informieren und ihnen die dort gezeigte Präsentation zukommen zu lassen.

27.11.2023

Nur 5 Tage nach der Informationsveranstaltung der Initiative in Schrozberg veröffentlicht die WFB auf ihrer Webseite eine „[Gegenüberstellung Initiative Pro Tauberbahn Alternatives Fahrplankonzept zu Netz 11](#)“ mit kritischen Kommentaren zum Konzept der Initiative. Der Initiative Pro Tauberbahn schickt die WFB diese Gegenüberstellung nicht zu.

13.12.2023

Auf Einladung des Verkehrsministeriums treffen sich Vertreter der Initiative Pro Tauberbahn in Stuttgart mit Vertretern der NVBW und des Verkehrsministeriums. Vom VM und der NVBW wird zugesagt, den Übergangsfahrplan der Initiative von den Trassenkonstrukteuren der DB-Netz auf seine Fahrbarkeit prüfen zu lassen. Die Entscheidung darüber, welches Fahrplankonzept realisiert werde, falle im Februar 2024, so die Aussage.

27.12.2023

In einem [Presseartikel in den Fränkischen Nachrichten](#) erklärt die Pressesprecherin des VM, dass das Alternativkonzept der Initiative Pro Tauberbahn „keine überzeugende Option“ sei und – unabhängig vom Ergebnis der versprochenen Prüfung durch DB-Netz – das Fahrplankonzept 2.0 der WFB umgesetzt werde.

31.12.2023

Per E-Mail informieren wir unter anderem Landrat Jens Marco Scherf aus Miltenberg noch einmal insbesondere über die Aufgabe des Anschlusses in Miltenberg an die Madonnenlandbahn und dessen Auswirkungen auf die Maintalgemeinden in seinem Landkreis.

01.01.2024

In einer E-Mail an ein Mitglied unserer Initiative wird erklärt, dass eine Fahrplanänderung im Nordteil der Strecke nicht mehr möglich sei, weil das Konzept bereits von Bayern abgesegnet wurde.

02.01.2024

In seiner Antwort auf unsere E-Mail vom 31.12.2023 bestätigt Landrat Scherf aus Miltenberg die

Festlegung seiner Kreisverwaltung auf das WFB-Konzept mit der offenbar von der WFB übernommenen Begründung, dass der Alternativfahrplan unserer Initiative nicht fahrbar sei.

## Verfahrensmängel

Bei der Planung des neuen Fahrplankonzepts 2.0 für die Tauberbahn sind weder die betroffenen Kommunen, noch die Kreistage, noch die Fahrgastverbände informiert, geschweige denn beteiligt worden. Es berücksichtigt einseitig die Interessen des Betreibers WFB und vernachlässigt die der Bahnkunden. Der Alternativvorschlag der Initiative Pro Tauberbahn wurde verworfen, ohne ernsthaft geprüft worden zu sein. Baden-Württemberg scheint sich das Konzept von der BEG diktieren zu lassen, statt die Interessen der eigenen Bürgerschaft zu vertreten. Das Verfahren ist undemokratisch und entspricht in keiner Weise der Politik des Gehörtwerdens. Gerne beschworenes, ehrenamtliches bürgerschaftliches Engagement wird brüskiert statt unterstützt.

## Das Konzept der Westfrankenbahn

Der Fahrplanentwurf der WFB erlaubt zwar die Bedienung aller Haltepunkte im Stundentakt und erhöht die Pünktlichkeitsquote der Züge. Auch zusätzliche Haltepunkte sollen möglich werden. Ob die Rahmenbedingungen dies in einigen Jahren immer noch zulassen ist allerdings fraglich, z.B. bei Einführung eines Halbstundentakts. In Crailsheim werden die Züge in Richtung Nürnberg erreicht. Der WFB-Fahrplan führt in Crailsheim aber zu enorm verlängerten Umsteigezeiten nach Aalen-Ulm-Oberschwaben/Bodenseeregion bzw. nach Stuttgart und Heilbronn über Schwäbisch Hall/Hessental. In Lauda wird der Anschluss zum RE 8 nach Würzburg und zur – von den Landkreisen Main-Tauber und Neckar-Odenwald mitfinanzierten – RB 85 nach Osterburken nicht mehr erreicht. Nur von den Stationen zwischen Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim aus soll das von Montag bis Freitag durch zusätzliche Züge noch möglich sein. Orte wie Igersheim, Markelsheim, Elpersheim, Weikersheim und alle weiteren bis Crailsheim, aber auch die nördlich von Tauberbischofsheim liegenden, werden das Nachsehen haben und geraten in den Verkehrsschatten. Nur mit dem RE 8 erreicht man in Würzburg die Anschlüsse zur Minute 30 an den Fern- und Regionalverkehr. Das Konzept der WFB würde Reisen auf der Tauberbahn dauerhaft nur noch Anschlüsse zur vollen Stunde in Würzburg ermöglichen, was einer deutlichen qualitativen Einschränkung im weiteren Reiseverlauf über Würzburg hinaus bedeutet. Auf vielen Relationen würden sich die Gesamtreisezeiten um ca. 45 Minuten verlängern. Im unteren Tauber- und im Maintal verschieben sich Ankunfts- und Abfahrtszeiten mit der Folge, dass die Madonnenlandbahn Miltenberg-Seckach in Richtung Wertheim anschlusslos bleibt.

Wegen der Verschiebung aller Ankunfts- und Abfahrtszeiten an allen Bahnhöfen der Tauberbahn müssen alle Busanbindungsverkehre verändert werden. Am gravierendsten wird sich das gerade in den drei großen Mittelzentren und Standorten weiterführender Schulen Wertheim, Tauberbischofsheim und Bad Mergentheim auswirken, wo die bisherigen Zugkreuzungen oder zeitlich nahe beieinander liegenden Passagen von Zug und Gegenzug aufgegeben werden sollen. Jede Busankunft würde nur noch in eine Fahrtrichtung statt bisher in beide Richtungen Anschluss haben.

Der Grund für das WFB-Konzept ist der aktuell instabile Fahrplan, der nur mit Investitionen in die Infrastruktur stabil gefahren werden könne. Erreicht werden sollen eine höhere Pünktlichkeitsquote und sicher erreichbare Anschlüsse. Als betriebliches Interesse können auch die immensen Strafzahlungen für Zugausfälle, Verspätungen und verpasste Anschlüsse genannt werden, welche die Westfrankenbahn gerne vermeiden möchte.

## Die Alternativen der Initiative Pro Tauberbahn

Mittelfristig soll der Zugverkehr auf der Tauberbahn durch Investitionen in die Infrastruktur verbessert werden. Bis dahin schlagen wir einen Übergangsfahrplan vor. Unser Vorschlag legt großen Wert

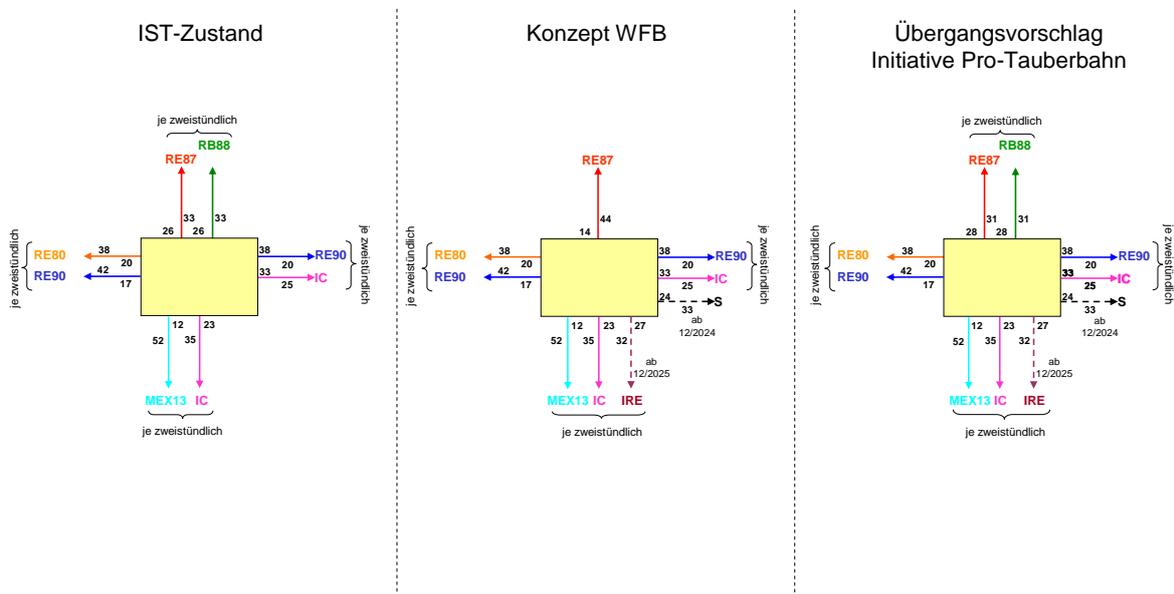
auf die Netzfunktion, d.h. funktionierende Anschlüsse und Pünktlichkeit. Die Bedienung aller Haltepunkte mindestens stündlich ist ebenso enthalten wie die weitestgehende Beibehaltung der Busverkehrsanschlüsse.

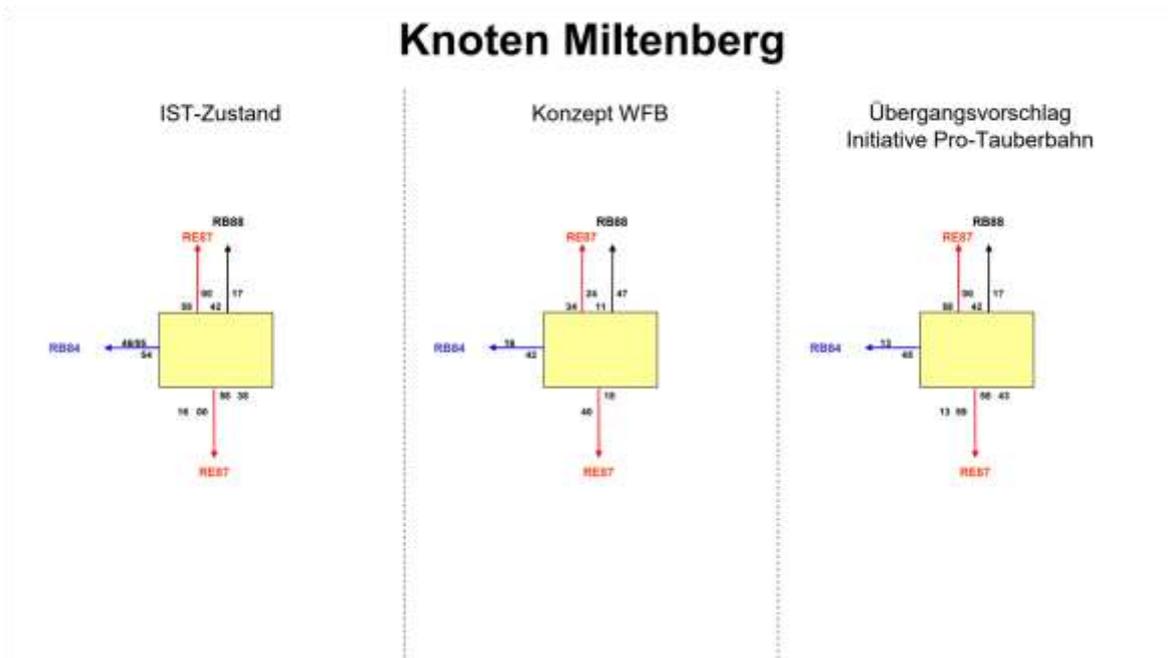
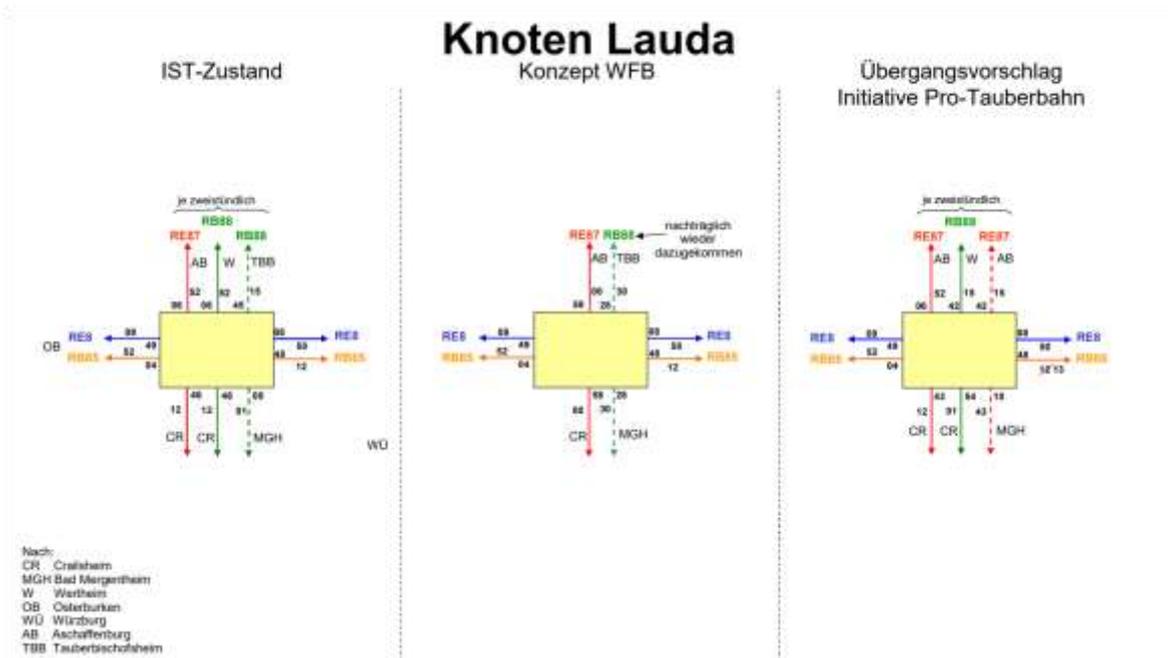
Zugrunde gelegt wurde der Fahrplan aus dem Jahr 2017, der damals mit dem schwächeren VT 628 stabil gefahren werden konnte und jetzt mit dem stärkeren VT 642 gefahren werden soll, wodurch sich die Fahrplanstabilität erhöht. Für die Umbauphase des Bahnhofs Markelsheim im Jahr 2025, in der Zugkreuzungen dort nicht möglich sind, gibt es einen eingearbeiteten Baustellenfahrplan.

## Vergleich der Fahrplanalternativen

Bezüglich der Fahrzeiten zwischen den einzelnen Stationen der Tauberbahn gibt es keine bzw. keine wesentlichen Unterschiede zwischen unserem Konzept und dem WFB-Vorschlag. Hingegen sind in unserem Konzept viele zusätzliche Puffer enthalten, vor allem bei den Zugbegegnungen in Stadtprozelten, Tauberbischofsheim, Lauda und Markelsheim. Dies können Sie nachvollziehen indem Sie auf unserer Internetseite das [Pro-Tauberbahn-Konzept mit dem WFB-Vorschlag vergleichen](#). Die Fahrzeiten des WFB-Vorschlags haben wir aus den Angaben der WFB-Präsentation vom 11.08.2023 ermittelt. Die zu erwartende Betriebsqualität unseres Konzepts und des WFB-Vorschlags sind mindestens gleichwertig, teils ist das Pro-Tauberbahn-Konzept überlegen, da es deutlich bessere Voraussetzungen für lokale Busanschlüsse sowie bessere Zuganschlüsse an RE-Linien in Aschaffenburg, Lauda, Crailsheim sowie indirekt in Würzburg hat, wie man den Knotenpunktdarstellungen entnehmen kann (die Ankunftszeiten stehen jeweils direkt am Knotenpunkt, die Abfahrtszeiten etwas davon abgerückt):

## Knoten Crailsheim





## Unsere Bitte

Das Fahrplankonzept 2.0 der WFB verschlechtert die Anschlüsse an den Knotenpunkten dermaßen, dass die Tauberbahn ihre Zubringerfunktion zum Fern- und Regionalverkehr verliert. Ein gutes Zugverkehrsangebot auf der Tauberbahn ist jedoch ein wichtiger Standortfaktor für die Wirtschaft und den Tourismus in der Region. Die Veränderungen durch den WFB-Fahrplan wären so umfangreich

und gravierend, dass sie nur mit großem Aufwand wieder rückgängig gemacht werden könnten. Wir gehen davon aus, dass er für lange Zeit festgeschrieben wäre, sollte er eingeführt werden.

Die Tauberbahn steht aktuell an einem Wendepunkt. Sie wird unserer Einschätzung nach noch mehr Fahrgäste verlieren, als sie durch die seit weit über einem Jahr permanent auftretenden und vom Betreiber WFB zu verantwortenden Zugausfälle mit Schienenersatzverkehr, Verspätungen und Anschlussverlusten ohnehin schon verloren hat. Aktuelle Fahrgastzahlen sind auf Grund des bereits eingetretenen Fahrgastverlustes kein valider Indikator für das Potential der Tauberbahn und die Anzahl der von einer Angebotsverschlechterung betroffenen Menschen. Aktuelle Nutzungsdaten dürfen keinesfalls eine Rechtfertigung für das Fahrplankonzept 2.0 der WFB sein.

Wir bitten Sie, sehr verehrte Mitglieder des Petitionsausschusses, sich unsere Argumente unvoreingenommen anzusehen und sich eine Meinung dazu zu bilden. Sorgen Sie dafür, dass die Kommunalpolitik und die Fahrgastverbände in den Planungsprozess einbezogen werden. Setzen Sie sich dafür ein, dass das Alternativkonzept unserer Initiative von DB-Netz unabhängig und ergebnisoffen auf seine Realisierbarkeit geprüft wird. Bitte ermöglichen Sie es, dass das auf der derzeitigen Infrastruktur bestmögliche Konzept verwirklicht wird und verhindern Sie, dass das Fahrplankonzept 2.0 der WFB kommt.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Marc Müller

gez. Oliver Roßmüller

Anlagen

FP-Tabellen\_Pro-Tauberbahn.pdf

FP-Tabelle\_WFB\_AB-CR.jpg

FP-Tabelle\_WFB\_CR-AB.jpg

info-blatt-netz-11-2-0-kommentiert.pdf

20231227\_Stellungnahme\_des\_VM.jpg