



Vorschläge für den ÖPNV in Kernfranken

1. Die Ausgangslage

Das Kernfrankengebiet wird in Ost-West-Richtung von der zweigleisig elektrifizierten Hauptstrecke Nürnberg - Ansbach - Crailsheim durchfahren, von der in Wicklesgreuth die eingleisige Nebenstrecke nach Windsbach abzweigt.

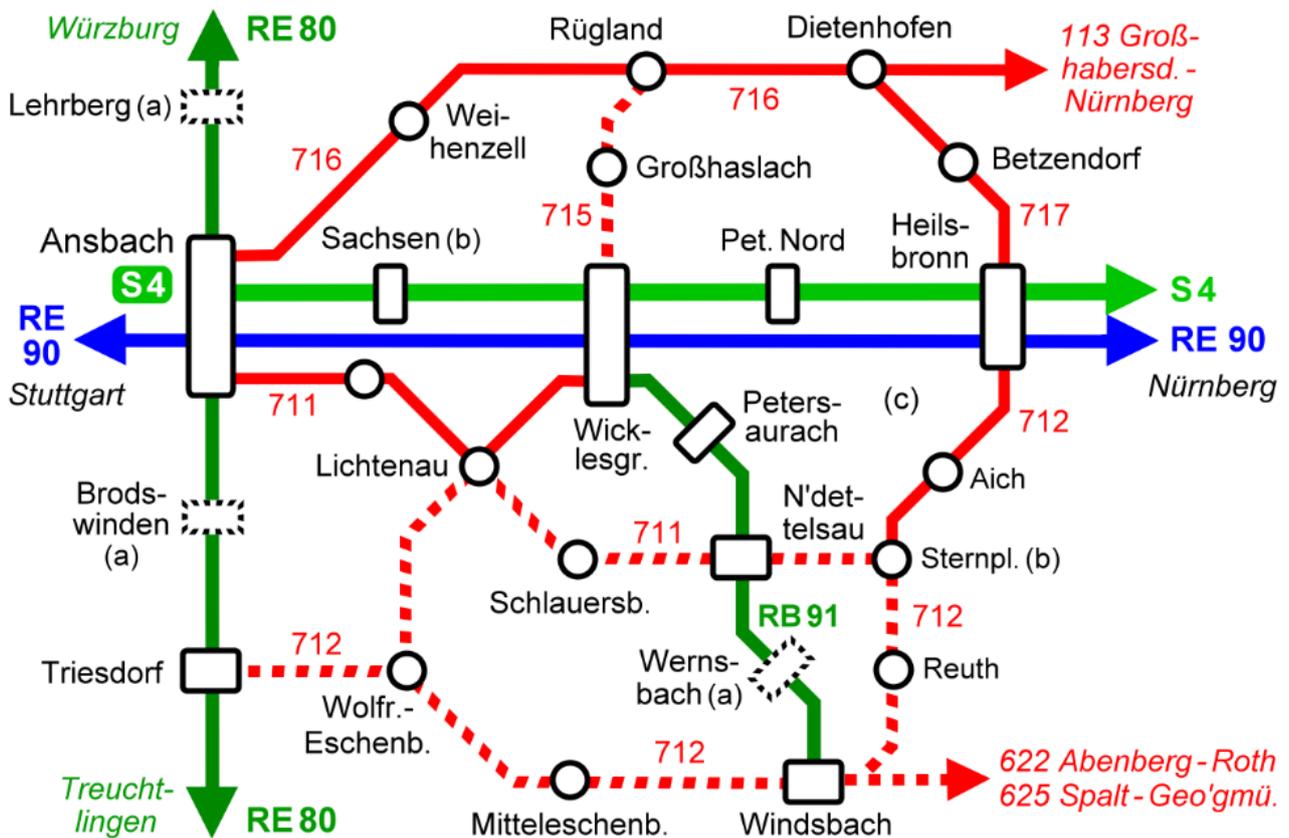
Der zweistündliche *Regional-Express* (RE) Nürnberg - Ansbach - Crailsheim - Stuttgart und der zweistündliche *Inter-City* (IC) Nürnberg - Ansbach - Crailsheim - Stuttgart - Karlsruhe überlagern sich bis Crailsheim ungefähr stündlich. Hinzu kommt seit 2010 die S-Bahn-Linie S4 Nürnberg - Ansbach: In der *Normalverkehrszeit* (NVZ) fährt sie zwei mal pro Stunde im 22-38-Minuten-Rhythmus und in der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) drei mal pro Stunde im 18-20-22-Minuten-Rhythmus.

Seit der „Regionalisierung des Schienennahverkehrs“ 1996 ist der Bestand aller Bahnlinien in Bayern langfristig gesichert. Das trifft auch auf die 11,8 km lange Zweigstrecke nach Windsbach zu. Der Fahrplan wurde seither immer wieder verdichtet und seit dem 15.12.19 fahren die Züge an Werktagen von 5 bis 21 Uhr stündlich und am Wochenende von 7 bis 21 Uhr zweistündlich. Die *Bayerische Eisenbahngesellschaft* (BEG) hat zudem in Aussicht gestellt, dass die Züge ab dem 12.12.21 auch samstags und sonntags stündlich fahren.

Ergänzend dazu gibt es viele Buslinien, die nicht vertaktet sind und teilweise nur wenige Fahrten an Schultagen bieten. Das Qualitätsgefälle zwischen den Orten mit und ohne Bahnanschluss ist dadurch sehr groß.

2. Allgemeine Forderungen an den Busverkehr

- Die wichtigen Buslinien sollen leicht merkbare Taktfahrpläne mit einheitlichen Abfahrtszeiten (zur immer gleichen Minute) bekommen. Die Umsteigezeiten sollen möglichst kurz sein. (Das Busunternehmen Braun bietet heute schon in Heilsbronn perfekte 3-Minuten-Anschlüsse zu einigen Zügen nach Nürnberg. Das könnte man durchaus in den Amtsblättern bewerben.)
- Die Buslinien sollen eine einheitliche Streckenführung bekommen und möglichst direkt trassiert werden: Es ist immer abzuwägen, ob eine Stichfahrt zu abseits liegenden Orten mehr Fahrgäste bringt, als sie auf dem Hauptweg durch die Fahrzeitverlängerung vergraut. Im Einzelfall kann es ein Kompromiss sein, Unterwegsstationen nur bei gemeldetem Bedarf anzusteuern.
- Bisher fahren viele Fahrgäste mit dem Auto zum Zug nach Heilsbronn. Der Park+Ride-Platz kam schon mehrfach an seine Grenzen und musste behelfsmäßig erweitert werden. Verbesserungen im Angebot der RB 91 und Buslinien 712 und 717 führen daher direkt zu Einsparungen am Bahnhof Heilsbronn und zu Entlastungen der Anwohner vom Parksuchverkehr.
- Bei Bedarfsfahrten (wie dem *Anruf-Sammel-Taxi* = AST) müssen Taxi oder Bus immer am Bahnhof Heilsbronn bereit stehen, um den Anschlussfahrgästen vom Zug das vorherige Anrufen zu ersparen. Derzeit muss man im AST zwei Erwachsenen-Tickets als Zuschlag bezahlen – das ist viel zu teuer. Der Zuschlag soll auf ein Kinder- oder Erwachsenen-Ticket reduziert werden.



Schematische Darstellung des VGN-Liniennetzes mit Verbesserungsvorschlägen. Buslinien sind rot dargestellt: Durchgehende Striche kennzeichnen die Hauptachsen, die zeitweise einen Stundentakt bekommen sollen. Wichtige Ergänzungslinien sind gestrichelt dargestellt. Schüler- und Bedarfsverkehre sind nicht berücksichtigt und kämen noch hinzu.

- (a) Wernsbach (sowie Lehrberg und Brodswinden außerhalb Kernfrankens) sollen neue Bahnstationen bekommen.
- (b) Die Busse halten nicht am Bahnhof und erschließen weit davon entfernte Wohngebiete.
- (c) Zwischen Neuendettelsau und Heilsbronn muss man in Zug und Bus den Umweg über Wicklesgreuth bezahlen. Sinnvoller wäre, in beiden nur die direkte Strecke zu berechnen.

3. Detaillierte Fahrplanwünsche

- Verdichtung des Angebots der Linie 711 Ansbach - Sachsen - Lichtenau. Montags bis freitags soll sie von 5 bis 8 und 12 bis 18 Uhr stündlich fahren, davor und danach sowie am Wochenende zweistündlich. In Sachsen sollen die Busse (wie bisher) nicht über den Bahnhof fahren, sondern die weit davon entfernten Wohngebiete an der Staatsstraße erschließen. In Lichtenau genügt eine Station an der Einmündung der Ulmenstraße statt der kurvenreichen Route durch die Siedlung.

Es bietet sich an, den 711er um 4 km zum Bahnhof Wicklesgreuth zu verlängern und dort auf die RE-Anschlüsse auszurichten. Neben schnellen Verbindungen nach Nürnberg und Ansbach erreicht man dann auch die RB nach Windsbach, wodurch viele attraktive Reiseketten entstehen.

- Ausbau der Linie 712 zwischen Heilsbronn und Neuendettelsau zu einem „gemeinsamen Stadtverkehr“ für die zusammen fast 18.000 Einwohner: Kaum ein Bürger nimmt es derzeit auf sich, mit den Zügen über Wicklesgreuth in die Nachbargemeinde zu fahren. Der 712er würde dem „Löhe-Express“ daher auf diesem Abschnitt daher kaum Fahrgäste wegnehmen.

In Heilsbronn müssen gute Anschlüsse zur S-Bahn selbstverständlich sein. Montags bis freitags sollen die Busse von 5 bis 8 und 12 bis 19 Uhr (zeitlich versetzt zur RB 91) stündlich fahren,

davor und danach sowie am Wochenende zweistündlich. Im Süden ist die Verlängerung einiger Fahrten über Windsbach und Wolframs-Eschenbach zum Bahnhof Triesdorf (mit Zuganschluss nach Gunzenhausen) sinnvoll.

- Auf den Umweg der Linie 712 über Petersaurach soll verzichtet werden, weil diese Gemeinde schon durch S4 und RB 91 sehr gut erschlossen wird. In Neuendettelsau können dafür das Einkaufszentrum in der Reuther Straße, das Krankenhaus und die Wohngebiete dazwischen besser erschlossen werden. Heilsbronn braucht in der Nähe der Firmen REWE und Kupfer eine zusätzliche Haltestelle. Denn durch die Auflassung der Haltestelle „Katholische Kirche“ ist ortsauwärts „Am Freibad“ die letzte Station Richtung Neuendettelsau. (Erschließungsdefizit)
- Verdichtung des Angebots der Linie 717 mit guten Anschlüssen zur S-Bahn und zur Linie 712 in Heilsbronn und zur Linie 113 in Diethofen oder Münchzell. Im Berufs- und Schülerverkehr soll sie mindestens stündlich fahren und abends Rückkehrmöglichkeiten bis 21 Uhr bieten. (Abfahrt Nürnberg nach 20 Uhr mit der S4 um 20:21 oder dem RE um 20:36 Uhr). Wenn der 717er ab Heilsbronn als 712er nach Neuendettelsau / Windsbach weiter fährt, entsteht eine attraktive „Kernfranken-Achse“.

4. Tarifverbesserungen

Derzeit kostet die Fahrt von Diethofen nach Nürnberg mit der Buslinie 113 über Großhabersdorf weniger als mit der Buslinie 717 und der S4 über Heilsbronn. Und zwischen Neuendettelsau und Heilsbronn hat der VGN eine „Luftzone“ eingerichtet, damit die direkten Busse nicht billiger als die Züge mit dem Umweg über Wicklesgreuth sind. In beiden Fällen muss auf allen „verkehrsüblichen Wegen“ der günstigere Fahrpreis gelten. Denn die Fahrgäste fahren die Umwege ja nicht zum Spaß...

Ärgerlich ist auch, dass der Bahnhof Heilsbronn und die Stadtmitte in unterschiedlichen Tarifzonen liegen. Dadurch ist z.B. die Fahrt nach Nürnberg vom Freibad aus teurer als ab dem Bahnhof. Grund war bisher die „Alteinnahmensicherung“ für den Verkehrsunternehmer. Seit der Einführung des einheitlichen Schüler-Jahrestickets für 365 Euro entfällt dieses Argument aber weitgehend und die ganze Stadt Heilsbronn sollte eine Tarifzone bekommen.

5. Fahrgastinformationen

Alle Bahnsteige der S4 und der RB 91 haben inzwischen Laufbandanzeigen. Diese informieren die Fahrgäste über aktuelle Änderungen und Verspätungen. Für die Busse gibt es das bisher noch nicht. Zumindest am Bahnhofsvorplatz in Heilsbronn ist eine elektronische Tafel erforderlich, welche die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der zahlreichen Busse in Echtzeit anzeigt.

DB Regio kündigte schon 2016 einen „Basis-Internetzugang“ für alle Fahrgäste auf allen Strecken an. Zwischen Nürnberg, Ansbach und Windsbach klappt das noch nicht durchgängig und muss bald verbessert werden. Längerfristig sollte man das Angebot auch auf alle Busse ausdehnen.

6. Zusätzlicher Haltepunkt Wernsbach

Am Haltepunkt Wernsbach zwischen Neuendettelsau und Windsbach halten seit 1991 keine Züge mehr. Die zunächst als Ersatz angebotenen Busse wurden auf wenige Fahrten an Schultagen zusammen gestrichen. Die Reaktivierung wäre nicht nur für die Bewohner von Wernsbach und dem 1 km entfernten Bechhofen attraktiv, sondern auch für Touristen: Ausflüge würden nämlich flexibler, weil sich die Mindeststrecke zum nächsten Bahnhof von derzeit 5 km halbiert. Außerdem muss die Buslinie 712 nicht mehr sporadisch Wernsbach bedienen und kann stets über Reuth fahren.

Wenn die Deutsche Bahn AG moderne Triebwagen mit einzeln steuerbaren Türen einsetzt, genügt ein 10 Meter langer Bahnsteig! Da der Zugverkehr vom Freistaat Bayern bezahlt wird, müsste die Gemeinde Neuendettelsau „nur“ Zuschüsse zum Bau und Unterhalt des Bahnsteigs leisten.