

**Gemeinsame Erklärung der IHKs Rhein-Neckar, Aschaffenburg, Heilbronn-Franken, Würzburg-Schweinfurt sowie von Pro Bahn Main-Tauber und VCD Main-Tauber**

**Wirtschaftsraum Neckar-Odenwald/Miltenberg/Main-Tauber/Hohenlohe**

## **Schienenverkehr im ländlichen Raum stabilisieren und ausbauen!**

**Neckar-Odenwald.** Die Industrie- und Handelskammern (IHKs) Rhein-Neckar, Aschaffenburg, Heilbronn-Franken und Würzburg-Schweinfurt sowie die Fahrgastverbände Pro Bahn Main-Tauber und VCD Main-Tauber fordern deutliche Verbesserungen für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr im Raum Neckar-Odenwald/Miltenberg/Main-Tauber/Hohenlohe. Durch schnelle und stabile Taktverbindungen müsste der ländliche Raum an Attraktivität für Pendler, Auszubildende und Touristen gewinnen. Der Güterverkehr könnte gesteigert und beispielsweise die Frankenbahn als Ausweichstrecke bei Sperrungen anderer Verbindungen genutzt werden. Dies würde nicht nur die Kapazität des Gesamtnetzes erhöhen, sondern auch die Störanfälligkeit reduzieren.

Um den Anteil der Schiene zu erhöhen, muss der ländliche Raum konsequent ins Visier genommen werden, da hier erhebliche, noch nicht gehobene Fahrgast- und Güterpotenziale bestehen. Daher setzen sich IHKs und Fahrgastverbände in Gesprächen mit dem Land Baden-Württemberg, Verkehrsunternehmen und Netzbetreibern für den Ausbau der Infrastruktur auf Westfrankenbahn (Madonnenlandbahn, Maintalbahn, Tauberbahn und Hohenlohebahn) sowie der Frankenbahn ein.

### **Die gemeinsamen Forderungen auf einem Blick:**

- Das Netz von Frankenbahn und Westfrankenbahn insgesamt betrachten, aufeinander abstimmen und optimieren, nicht nur auf einzelnen Abschnitten
- Erforderliche Investitionen in die Infrastruktur in Angriff nehmen, um die Strecken zu beschleunigen, die Fahrpläne zu stabilisieren, Anschlüsse zu sichern und die Fahrzeiten zu verkürzen:
  - Vollautomatisierung sämtlicher Stellwerke, insbesondere auf der Tauberbahn
  - Ausbau der Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten in den Bahnhöfen, beispielsweise für mehr Verkehrsstabilität auf Tauberbahn und Frankenbahn
  - Ausbau der Bahnsteig-Infrastruktur, beispielsweise die Wiederherstellung des zweiten Bahnsteigs in den Bahnhöfen Königshofen und Boxberg-Wölchingen
  - Zügige Schließung bzw. Sicherung aller Bahnübergänge und Modernisierung der Signaltechnik zur Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Madonnenlandbahn Seckach – Miltenberg

- Reaktivierung von Haltepunkten, beispielsweise Hirschlanden, Schweigern, Unterschüpf und Sachsenflur an der Frankenbahn
- Elektrifizierung der Hohenlohebahn zwischen Öhringen und Schwäbisch Hall-Hessental sowie der Maintalbahn zwischen Miltenberg und Aschaffenburg
- abschnittsweise zweigleisige Streckenausbauten, beispielsweise zwischen Miltenberg und Aschaffenburg sowie auf der Tauberbahn
- Die ICE-Knoten Würzburg, Aschaffenburg und Stuttgart besser und verlässlicher mit dem Nahverkehr im Raum Neckar-Odenwald/Miltenberg/Main-Tauber/Hohenlohe verknüpfen und so die gesamte Region an den Fernverkehr anbinden
- Als Standard an allen Tagen von Montag bis Sonntag mindestens einen Stundentakt auf der Schiene im ländlichen Raum umsetzen, um eine echte Alternative zum Pkw anzubieten, perspektivisch sogar einen Halbstundentakt, wie in der ÖPNV-Strategie von Baden-Württemberg vorgesehen. Auch sollten die Bedienzeiten in die Abend- und Nachtstunden am Wochenende ausgedehnt werden, um den ÖPNV für den Freizeitverkehr attraktiver zu machen.
- Bahnknoten im ländlichen Raum möglichst nur auf eine stündliche Taktlage hin optimieren, solange keine Halbstundentakte umsetzbar sind. So können Anschlüsse und Reiseketten auf der Schiene in alle Richtungen sowie zwischen Bus und Schiene sichergestellt werden.
- Personalgewinnungsoffensive für Zugbetrieb und Bahn-Werkstätten verstärken, um die zahlreichen Personal- und Zugausfälle zu kompensieren und einen zuverlässigen Schienenverkehrsbetrieb für die Fahrgäste im Raum Neckar-Odenwald/ Miltenberg/ Main-Tauber/Hohenlohe zu garantieren
- Einsatz von batterieelektrischen Schienenfahrzeugen auf nicht-elektrifizierten Strecken, um schneller beschleunigen zu können
- Vor dem Hintergrund des sich verschärfenden Fahrermangels: Prüfung von autonom verkehrenden Schienenfahrzeugen

#### **Hintergrund:**

Lange, unattraktive Fahrzeiten aufgrund von maroder, unzureichend ausgebauter Infrastruktur, häufige Zugausfälle und verpasste Anschlüsse im Personenverkehr und nur wenige Kapazitäten für Güterverkehr dürfen kein Dauerzustand auf dem Netz von Frankenbahn und Westfrankenbahn werden. Dazu gehören die Strecken Stuttgart – Heilbronn – Osterburken – Lauda – Würzburg (Frankenbahn), Seckach – Walldürn – Miltenberg (Madonnenlandbahn), Wertheim – Miltenberg – Aschaffenburg (Maintalbahn), Wertheim – Lauda – Bad Mergentheim – Crailsheim (Tauberbahn) und Crailsheim – Schwäbisch Hall-Hessental – Heilbronn (Hohenlohebahn). Auch die eingleisigen, nicht-elektrifizierten Streckenanteile könnten stabil und zuverlässig betrieben werden. Mittelfristig müssen diese Nebenbahnen technisch aufgerüstet werden, um sie nicht von den Hauptstrecken abzuhängen.

Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar  
Kommunikation und Marketing  
Matthias Schmitt  
Leiter Kommunikation und Marketing  
Tel.: 0621 1709-210  
E-Mail: [matthias.schmitt@rhein-neckar.ihk24.de](mailto:matthias.schmitt@rhein-neckar.ihk24.de)