

## **S 4 nach Crailsheim verlängern !**



**Verbesserungsvorschläge für  
den Bus- und Bahnverkehr in  
Westfranken**

# 1. Die Ausgangslage

Am 10.12.17 wurde mit großem Medienecho die Nürnberger S-Bahn-Linie S4 um 23 km von Ansbach nach Dombühl verlängert. Zwischen den Zeilen konnte man schon lesen, dass es nicht der „ganz große Wurf war“: Denn nur alle 2 Stunden (!) fährt eine S-Bahn weiter und bedient mit Leutershausen-Wiedersbach auch nur eine (!) zusätzliche Station.

Durch Überlagerung mit den ebenfalls zweistündlichen Regional-Express-Zügen entsteht ein ungefährender Stundentakt bis Dombühl. Nach Schnelldorf und Crailsheim kommt man aber weiterhin nur zweistündlich. Das sorgt vor Ort zurecht für Unmut und hat schon zur Bildung einer Bürgerinitiative geführt, die zumindest bis Schnelldorf auch ein stündliches Angebot fordert.

Der Fahrgastverband **PRO BAHN** hatte erwartet, dass wenigstens in dem beschriebenen bescheidenen Rahmen der Fahrplan bestmöglich verknüpft würde. Dem ist aber nicht so:

**Erstens:** Die meisten Busanschlüsse in Dombühl sind (mit einer Zeitspanne zwischen 5 und 20 Minuten) nicht berauschend und die Zuganschlüsse in Ansbach und Rothenburg schlecht. In Crailsheim bleibt die Verbindung „übers Eck“ nach Wallhausen eine Katastrophe. Es gibt daher kaum eine Anschluss-Verbindung, auf die man bei dringend erforderlichen Verbesserungen Rücksicht nehmen müsste.

**Zweitens:** Die S4 hat in Dombühl 32 Minuten Aufenthalt. Man kann sie in der aktuellen Fahrplanlage nach Schnelldorf verlängern, wo sie von Minute 50 bis 07 Zeit zum Wenden hätte. Die erforderlichen Weichen dafür gibt es, aber kein Ausweichgleis: Die S4 würde daher 17 Minuten lang ein Hauptgleis belegen und die Kapazität der Strecke beeinträchtigen.

**Drittens:** Wenn man die S4 in der aktuellen Fahrplanlage nach Crailsheim verlängert, schafft es ein Triebwagen nicht hin und zurück. Er käme erst zur Minute 00 dort an, müsste aber schon zur Minute 57 zurückfahren. Die Folge wären sprunghaft zunehmende Kosten für zusätzliche Triebwagen und Fahrer.

## 2. Kurzfristig mögliche S4 - Verlängerung

Die S4 pendelt vormittags und am Wochenende nur im 22-38-Minuten-Rhythmus zwischen Nürnberg und Ansbach. Daher bleibt für ihre Verlängerung nur eine andere Fahrplanlage übrig, und die erzwingt oft die Überholung durch den IC in Ansbach: Ansbach ab Minute 11 (vier Min. nach dem IC) - Dombühl 26 - Crailsheim an 43 / ab 14 - Dombühl 29 - Ansbach an 45 (vier Min. vor dem IC).

In **Crailsheim** gäbe es leider keine zeitnahen Zuganschlüsse. Man erreicht aber einige Stadtbuslinien, die im Halbstundentakt fahren. Zudem bekäme ein lange gehegter Wunsch im Landkreis Schwäbisch Hall Rückenwind: Nämlich die Verlängerung der bisher alle 2 Stunden in Ellwangen endenden RB aus Aalen nach Crailsheim. Zum Umsteigen bleiben zwar nur vier Minuten. Da der Bahnhof Crailsheim zu dieser Zeit aber sonst leer ist, können beide Züge am gleichen Bahnsteig gegenüber halten.

In **Dombühl** liegen die Haltezeiten viel dichter zum RE als in der Realität: Dadurch können die Umsteigezeiten zu den Bussen um bis zu 10 Minuten gekürzt werden! Und als Folge daraus würde sich auch die Umsteigezeit in Dombühl zwischen den Bussen von Rothenburg nach Dinkelsbühl fast halbieren. (Aktuell sind es immer etwa 20 Minuten).

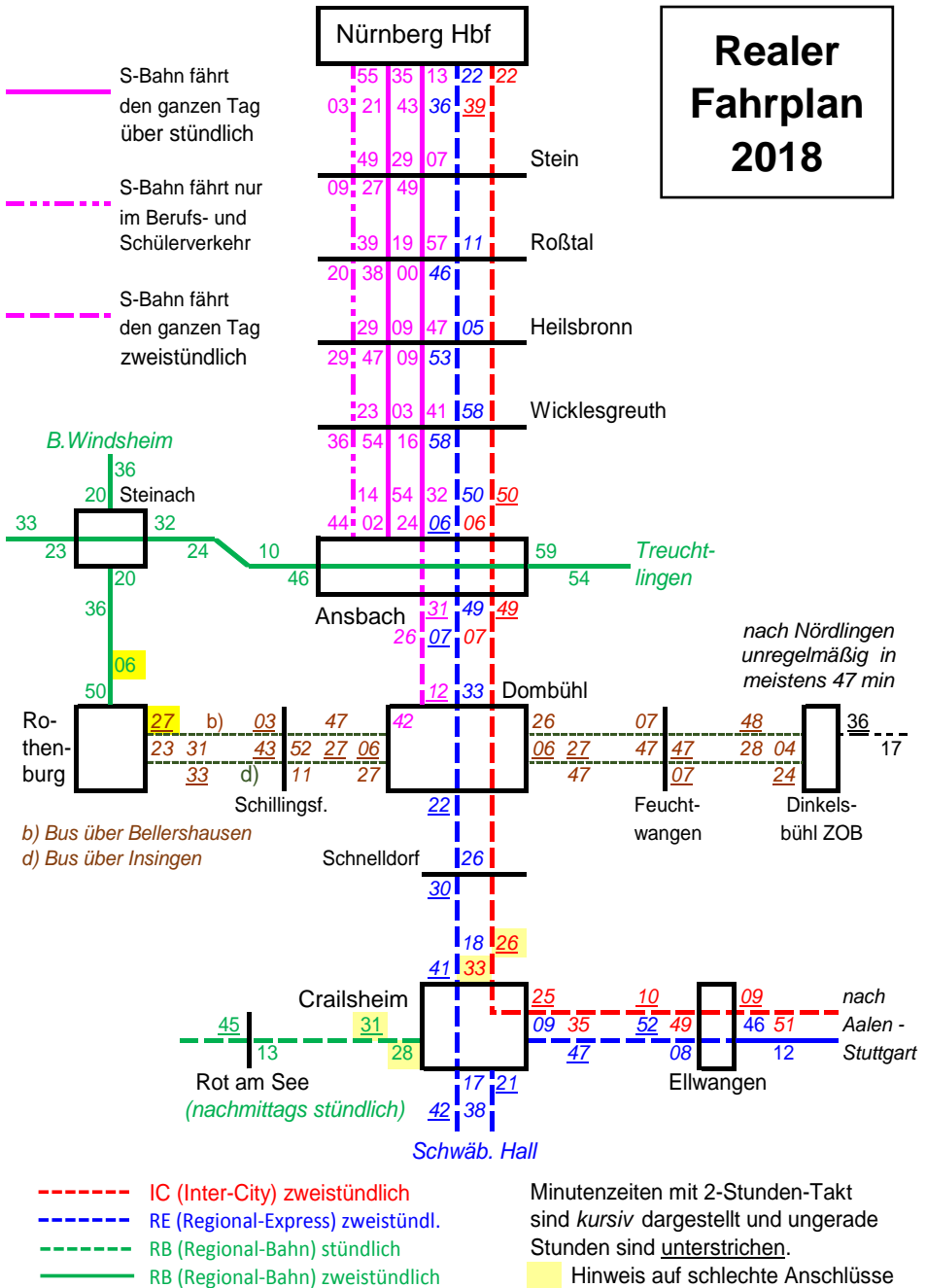
### Keine Aussagen zum morgendlichen Berufs- und Schülerverkehr

Mit Abstand die größte Nachfrage in Bahnen und Bussen gibt es montags bis freitags von 6 bis 8 Uhr. Diesen Zeitraum muss man daher separat betrachten und möglichst alle Fahrzeuge einsetzen, die verfügbar sind. Einerseits fordern feste Schulzeiten passgenaue Ankunftszeiten, andererseits sind noch kaum Fernverkehrszüge unterwegs. Der erste IC aus Stuttgart erreicht Ansbach z.B. erst um 7:49 Uhr.

Zusätzlich zu RE und S4 gibt es ein RB-Zugpaar Crailsheim 7:15 - Ansbach 7:45 und Ansbach 16:13 - Crailsheim 16:47, das schon fast in der von **PRO BAHN** gewünschten Fahrzeit liegt. Dieses kann man als „Verhandlungsmasse“ verwenden, um die Mehrung der zu bezahlenden Zugkilometer in Grenzen zu halten.

Für die RB wird ein Doppelstock-Wendezug eingesetzt und von 8 bis 16 Uhr in Ansbach abgestellt. Die vielen Sitzplätze der Züge sind nicht einmal zur Hälfte ausgelastet und ein kleinerer S-Bahn-Triebwagen würde auf alle Fälle ausreichen.

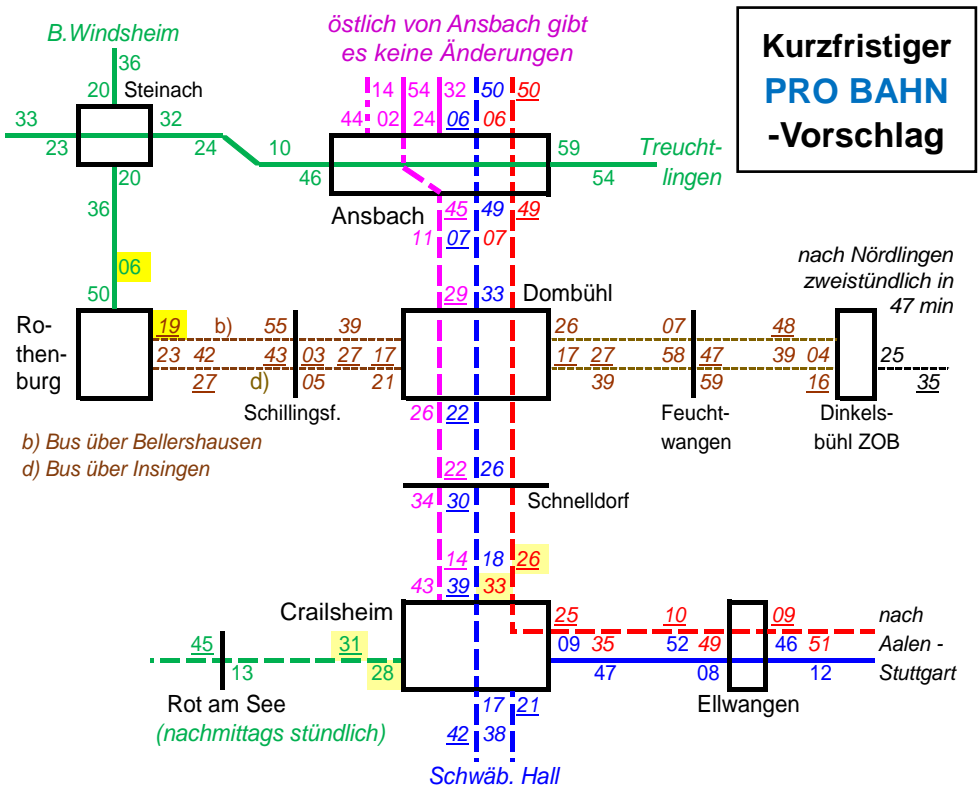
# Realer Fahrplan 2018



### 3. Nur ein Bahnsteig muss erhöht werden !

In **Dombühl** wendet die S4 seit 10.12.17 leider auf der „falschen Seite“ auf Gleis 4. Daher muss man immer treppauf – treppab durch die Unterführung. Für die Fahrgäste wäre der Halt auf Gleis 1 vor dem Empfangsgebäude mit wenigen Schritten zu den Bushaltestellen und Parkplätzen viel besser. Gleis 1 benutzt aber nur noch alle 2 Stunden der RE nach Crailsheim. Der Bahnsteig wurde daher auch beim großen Umbau 2017 nicht erhöht !

Die S-Bahn kann in Dombühl in beiden Richtungen durch Gleis 4 fahren. Auf der Fahrt nach Crailsheim kreuzt sie dann aber zwei mal das Gleis der Gegenrichtung und beeinträchtigt die Streckenkapazität. Sinnvoller wäre es, auch den 140 Meter langen Bahnsteig neben Gleis 1 auf 76 cm zu erhöhen. Das kostet „nur“ 100.000 bis 200.000 Euro und ermöglicht auch der S-Bahn nach Westen, dort zu halten. Den Fahrgästen erspart es das



lästige Treppensteigen und die Busse nach Dinkelsbühl und Rothenburg müssen nicht mehr so lange auf Anschlussreisende warten...

In **Schnelldorf** gibt es schon zwei 76 cm hohe Außenbahnsteige, die die S4 ohne Ergänzungen sofort nutzen könnte. Und in **Crailsheim** ist es aus betrieblicher Sicht positiv, dass die S4 zu einer Zeit wendet, in der keine anderen Züge im Bahnhof halten. Dadurch kann sie problemlos einen der beiden vorhandenen 76 cm-Bahnsteige belegen !

## 4. Die Zweigstrecke Dombühl - Dinkelsbühl

Die seit 2010 geplante Reaktivierung der Zweigstrecke kommt wegen der hohen Kosten nicht richtig voran. Allein im Bahnhof Dombühl sollen noch einmal über 2 Millionen Euro für ein neues Gleis 5, einen neuen Seitenbahnsteig südlich davon und die Verlängerung der Unterführung verbaut werden! Mit dem zweifelhaften Erfolg, dass man zu allen anderen Zügen und Bussen immer treppauf – treppab durch die Unterführung laufen muss.

Die verlängerte S4 kann in Dombühl (wie die RE) nach Crailsheim auf Gleis 1 und nach Nürnberg auf Gleis 3 halten. Gleis 4 würde dann planmäßig nicht mehr befahren – und die Züge nach Dinkelsbühl können es ohne jegliche Ausbaurkosten benutzen!!! Zudem müsste man wenigstens beim Umsteigen nach Ansbach und Nürnberg nicht mehr durch die Unterführung gehen.

## 5. Der Anschluss von Dinkelsbühl nach Nördlingen

In Zusammenhang mit der Reaktivierung der Bahnlinie Gunzenhausen - Wassertrüdingen - Nördlingen fordert **PRO BAHN** in Nördlingen einen *Integralen Taktknoten* zur Minute 30. Davon würde natürlich auch der Bus nach Dinkelsbühl profitieren. Und dort etwa zur Minute 25 ankommen und etwa zur Minute 35 abfahren. Zum Bus nach Dombühl ergäben sich Übergangszeiten von etwa 15 Minuten.

Der Zug wäre zwischen Dombühl, Dinkelsbühl und Nördlingen natürlich schneller und könnte beide Endpunkte stündlich mit guten Anschlüssen verbinden. Man braucht dafür drei Triebwagen – also nur einen mehr als für den Pendelverkehr Dombühl - Dinkelsbühl mit zwei Triebwagen und relativ langen Standzeiten.

## 6. Langfristig sind nur exakte Stundentakte attraktiv

Die bisherigen Vorschläge sind schnell umsetzbar und schaffen mit geringem Aufwand deutliche Verbesserungen. Die wenig attraktiven zweistündlichen Linien, die sich unregelmäßig überlagern, bleiben dabei unangetastet.

Langfristig fordert **PRO BAHN** bundesweit den *Deutschlandtakt*, bei dem alle Linien mindestens stündlich fahren. Auch die Intercity-Linie Nürnberg - Crailsheim - Stuttgart - Karlsruhe. Sie verdrängt den zweistündlichen RE zwischen Nürnberg und Crailsheim, und das ist gut so: Er soll nämlich einer stündlichen Express-S-Bahn weichen. Die fährt ab Nürnberg etwa halbstündlich versetzt und kommt in Crailsheim kurz vor dem nächsten IC an.

Da westlich von Crailsheim schon heute alle RB und RE auf den „IC-Knoten“ angebunden sind, entstehen fast überall gute Umsteigeverbindungen. Sogar von Nürnberg und Ansbach „übers Eck“ nach Rot am See.

Positiv beim **PRO BAHN**-Vorschlag ist, dass sich die Express-S-Bahnen zur Minute 00 in der Nähe von Dombühl begegnen (und nicht wie in der Realität zur Minute 30). Das ermöglicht nämlich, dass die Züge nach Nördlingen dort den *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 erreichen und die Busse nach Rothenburg dort die zur Minute 06 abfahrende RB.

Aber auch **PRO BAHN** kann nicht zaubern und überall perfekte Anschlüsse bieten. In diesem Fall trifft es die Anschlüsse von Rothenburg nach Dinkelsbühl: In Dombühl müsste man mit 23 bis 25 Minuten noch länger als in der Realität warten. Da die RB schneller als Busse sind, ergibt sich ungefähr die gleiche Reisezeit.

---

**Wenn Sie Fragen haben, selber Verbesserungen anregen möchten oder Interesse an der Mitarbeit haben, dann sagen Sie es uns bitte:**

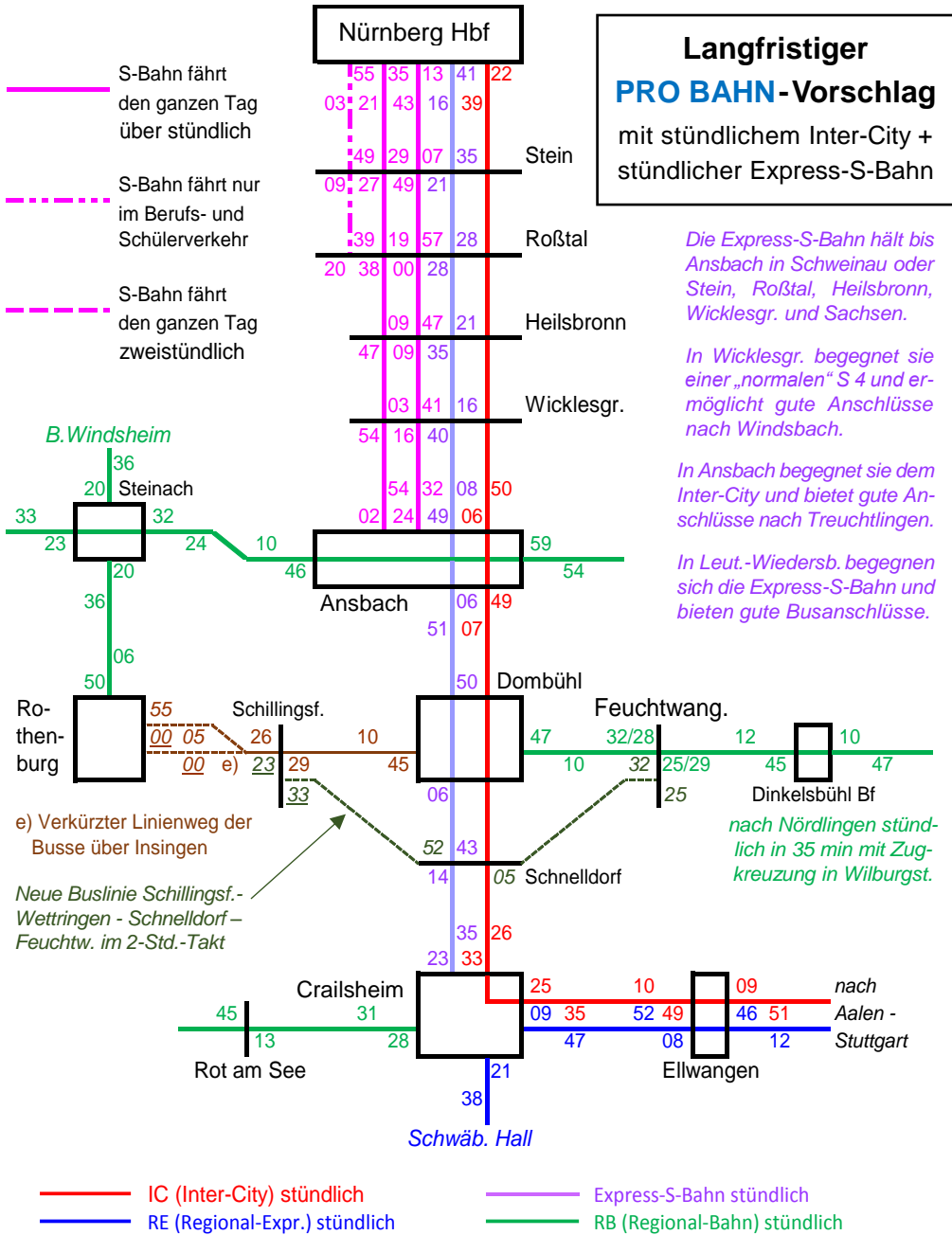
PRO BAHN Bayern e.V.  
z.Hd. Herrn Schäfer  
Bonhoefferweg 23  
91058 Erlangen

E-Mail: [pro-bahn-ofr@gmx.de](mailto:pro-bahn-ofr@gmx.de)

*Das Titelbild schoss Jörg Schäfer  
am 12.12.17 im neuen Haltepunkt  
Leutershausen-Wiedersbach.*

1. Auflage, Stand: 13.2.2018





Dieses Konzept und viele weitere finden Sie im Internet unter [www.pro-bahn.de/mittel-oberfranken](http://www.pro-bahn.de/mittel-oberfranken)



## 7. Ergänzende Details

### a) Alternative wegen politischer Rücksichtnahme:

Die meisten Fahrgäste freuen sich, wenn viele Verbindungen schneller werden. Nur die Fahrt zu allen Zielen zwischen Nürnberg und Sachsen dauert beim **PRO BAHN**-Vorschlag 8 Minuten länger. Richtig interessant ist für viele Bürger ohnehin nur der Nürnberger Hauptbahnhof: Und den erreicht man sogar schneller, wenn man in Ansbach in den teureren Intercity umsteigt oder eine Stunde versetzt den RE benutzt.

Bedenken werden vor allem Politiker haben, die oft nur bei Feierlichkeiten Züge von innen sehen: Darf man ihre schöne neue und teure Super-S-Bahn „einfach so“ in Ansbach neun Minuten warten lassen? Für sie kann man die Zahl der Überholungen in Ansbach verringern, indem man die S4-Fahrzeiten nur „gegen die Hauptlastrichtung“ verschiebt. Also vormittags Richtung Crailsheim und nachmittags Richtung Nürnberg. Die Wendezeit in Crailsheim würde auf 13 Minuten verringert und die Anschlüsse in Dombühl würden wieder merklich schlechter.

Fahrplanbeispiel dafür montags bis freitags:

Zug	S4	RE	RE	S4	RE	S4	RE	S4	RE	S4	RE	S4
km <b>Crailsheim</b>	6.59	<b>7.15</b>	<b>8.18</b>	8.59	<b>10.18</b>	10.59	<b>12.18</b>	<b>13.14</b>	<b>14.18</b>	<b>15.14</b>	<b>16.18</b>	<b>17.14</b>
12,0 Schnelldorf	7.07	<b>7.22</b>	<b>8.26</b>	9.07	<b>10.26</b>	11.07	<b>12.26</b>	<b>13.22</b>	<b>14.26</b>	<b>15.22</b>	<b>16.26</b>	<b>17.22</b>
23,3 Dombühl	7.14	<b>7.29</b>	<b>8.34</b>	9.14	<b>10.34</b>	11.14	<b>12.34</b>	<b>13.29</b>	<b>14.34</b>	<b>15.29</b>	<b>16.34</b>	<b>17.29</b>
36,6 Leutersh.-Wied.	7.21	<b>7.37</b>	<b>8.42</b>	9.21	<b>10.42</b>	11.21	<b>12.42</b>	<b>13.36</b>	<b>14.42</b>	<b>15.36</b>	<b>16.42</b>	<b>17.36</b>
46,7 <b>Ansbach</b>	7.30	<b>7.45</b>	<b>8.49</b>	9.30	<b>10.49</b>	11.30	<b>12.49</b>	<b>13.45</b>	<b>14.49</b>	<b>15.45</b>	<b>16.49</b>	<b>17.45</b>
	7.32	an	<b>8.50</b>	9.32	<b>10.50</b>	11.32	<b>12.50</b>	13.54	<b>14.50</b>	15.54	<b>16.50</b>	17.54
65,0 Heilsbronn	7.47		<b>9.03</b>	9.47	<b>11.03</b>	11.47	<b>13.03</b>	14.09	<b>15.03</b>	16.09	<b>17.03</b>	18.09
90,4 <b>Nürnberg Hbf</b>	8.13		<b>9.25</b>	10.13	<b>11.25</b>	12.13	<b>13.25</b>	14.35	<b>15.25</b>	16.35	<b>17.25</b>	18.35

Zug	S4	RE	S4	RE	S4	RE	S4	RE	RE	S4	RE	S4
km <b>Nürnberg Hbf</b>	7.21	<b>8.36</b>	9.21	<b>10.36</b>	11.21	<b>12.36</b>	13.43	<b>14.36</b>		15.43	<b>16.36</b>	17.43
25,4 Heilsbronn	7.47	<b>8.53</b>	9.47	<b>10.53</b>	11.47	<b>12.53</b>	14.09	<b>14.53</b>		16.09	<b>16.53</b>	18.09
43,7 <b>Ansbach</b>	8.02	<b>9.06</b>	10.02	<b>11.06</b>	12.02	<b>13.06</b>	14.24	<b>15.06</b>	ab	16.24	<b>17.06</b>	18.24
	<b>8.11</b>	<b>9.07</b>	<b>10.11</b>	<b>11.07</b>	<b>12.11</b>	<b>13.07</b>	14.26	<b>15.07</b>	<b>16.13</b>	16.26	<b>17.07</b>	18.26
53,8 Leutersh.-Wied.	<b>8.17</b>	<b>9.14</b>	<b>10.17</b>	<b>11.14</b>	<b>12.17</b>	<b>13.14</b>	14.32	<b>15.14</b>	<b>16.20</b>	16.32	<b>17.14</b>	18.32
67,1 Dombühl	<b>8.26</b>	<b>9.22</b>	<b>10.26</b>	<b>11.22</b>	<b>12.26</b>	<b>13.22</b>	14.41	<b>15.22</b>	<b>16.28</b>	16.41	<b>17.22</b>	18.41
78,4 Schnelldorf	<b>8.34</b>	<b>9.30</b>	<b>10.34</b>	<b>11.30</b>	<b>12.34</b>	<b>13.30</b>	14.49	<b>15.30</b>	<b>16.36</b>	16.49	<b>17.30</b>	18.49
90,4 <b>Crailsheim</b>	<b>8.43</b>	<b>9.39</b>	<b>10.43</b>	<b>11.39</b>	<b>12.43</b>	<b>13.39</b>	15.08	<b>15.39</b>	<b>16.47</b>	17.08	<b>17.39</b>	19.08

Die „gegen die Lastrichtung“ verschobenen S-Bahnen sind rot hervorgehoben.

## **b) Elektrische Züge von Nürnberg über Ansbach nach Dinkelsbühl**

Verkehrsminister Joachim Herrmann stellte bei der Kabinettsitzung am 23.01.18 seine „Strategie zur Reduzierung des Dieserverkehrs im Bahnnetz in Bayern“ vor: Ziel ist es, auf der Schiene im Personen- und Güterverkehr vermehrt schadstoffarme elektrische Antriebe einzusetzen: „Elektrische Züge sind umweltfreundlicher, leiser, leistungsfähiger, wartungsärmer und in der Summe deutlich günstiger als Dieselezüge.“

Der Bau von Oberleitungen dauert aber lange und ist teuer. Herrmann will daher mindestens 6 regionale Pilotprojekte für innovative Antriebstechniken finanzieren, um auch ohne Fahrdraht umweltfreundlich voran zu kommen. Unter anderem mit Hybrid-Triebwagen, die (z.B. von Nürnberg bis Dombühl) mit Strom aus der Oberleitung fahren und dann (z.B. von Dombühl bis Nördlingen) mit gespeichertem Strom aus Akkumulatoren an Bord oder mit Energie aus zusätzlichen Dieselmotoren.

Da die Nachfrage westlich von Ansbach deutlich abnimmt, könnte man die meistens zwei Triebwagen der S4 in Dombühl trennen: Der vordere fährt „ganz normal“ unter Fahrdraht nach Crailsheim weiter. Der hintere schaltet aber seinen Antrieb um und fährt ohne Oberleitung über Dinkelsbühl nach Nördlingen. Dafür müsste man 6 bis 7 Nürnberger S-Bahn-Triebwagen umrüsten. (Planmäßiger Umlauf 5 Stunden, z.B. Nürnberg Hbf 8:16 - Dombühl 9:06 / 9:10 - Nördlingen 10:25 / 10:35 - Dombühl 11:47 / 11:50 - Nürnberg Hbf 12:41 / 13:16 usw. + ein oder zwei Reservefahrzeuge.)

## **c) Das Busangebot Dombühl - Schillingsfürst - Rothenburg**

Gleichzeitig mit der Verlängerung der S4 nach Dombühl verbesserte der Landkreis Ansbach ab 10.12.17 das Busangebot zwischen Dinkelsbühl, Dombühl und Rothenburg. Die Busse fahren „ungefähr stündlich“. Da S4 und RE in Dombühl zweistündlich versetzt halten, können die Busse nur im 40-80-Minuten-Rhythmus fahren. Schon der kurzfristige **PRO BAHN**-Vorschlag würde das zu einem 50-70-Minuten-Rhythmus verbessern.

Im langfristigen **PRO BAHN**-Vorschlag erreichen die Busse endlich auch in Rothenburg die Zuganschlüsse nach Steinach. Man sollte die Gelegenheit nutzen, um die Busrouten zu straffen und auch die Gemeinde Wettringen an allen Tagen der Woche im 2-Stunden-Takt anzubinden:



Seit 10.12.17 fährt die VGN-Buslinie 807 Dombühl - Rothenburg ungefähr stündlich und bedient abwechselnd zwei Wege:

- a) Ab Schillingsfürst direkt nach Bellershausen, Diebach u. Bockenheimfeld = nach Norden 40 und nach Süden 35 Minuten.
- b) Ab Schillingsfürts zunächst 2 km fast bis Wörnitz zurück und dann über Walkersdorf, Unteroestheim, Diebach, Insingen und Lohr nach Bockenheimfeld = n. Norden 56 und n. Süden 54 Minuten.

Andere Busse fahren nur sporadisch. Die VGN-Linie 817 Rothenburg - Wettringen - Schnelldorf - Feuchtwang. z.B. nur Montag - Freitag an Schultagen 5 mal pro Richtung.

Sie sollte auch an allen Wochentagen verkehren und zum 2-Stunden-Takt verdichtet werden. Allerdings nicht parallel zur 807 nach Rothenburg, sondern nach Schillingsfürst. Dort erreicht man zur Minute 30 Busanschlüsse in beiden Richtungen.

**PRO BAHN** - Vorschlag für gleichmäßigere Routen der Linie 807 sowie die neue Linie 817. Drei Busse pendeln ganztägig jeweils im 2-Stunden-Takt:  
 — 807 (Weg 1), — 807 (Weg 2), — 817 (neu)