===VD-T===

Der Virtuelle Deutschland-Takt

= Strecken 750 bis 779 =

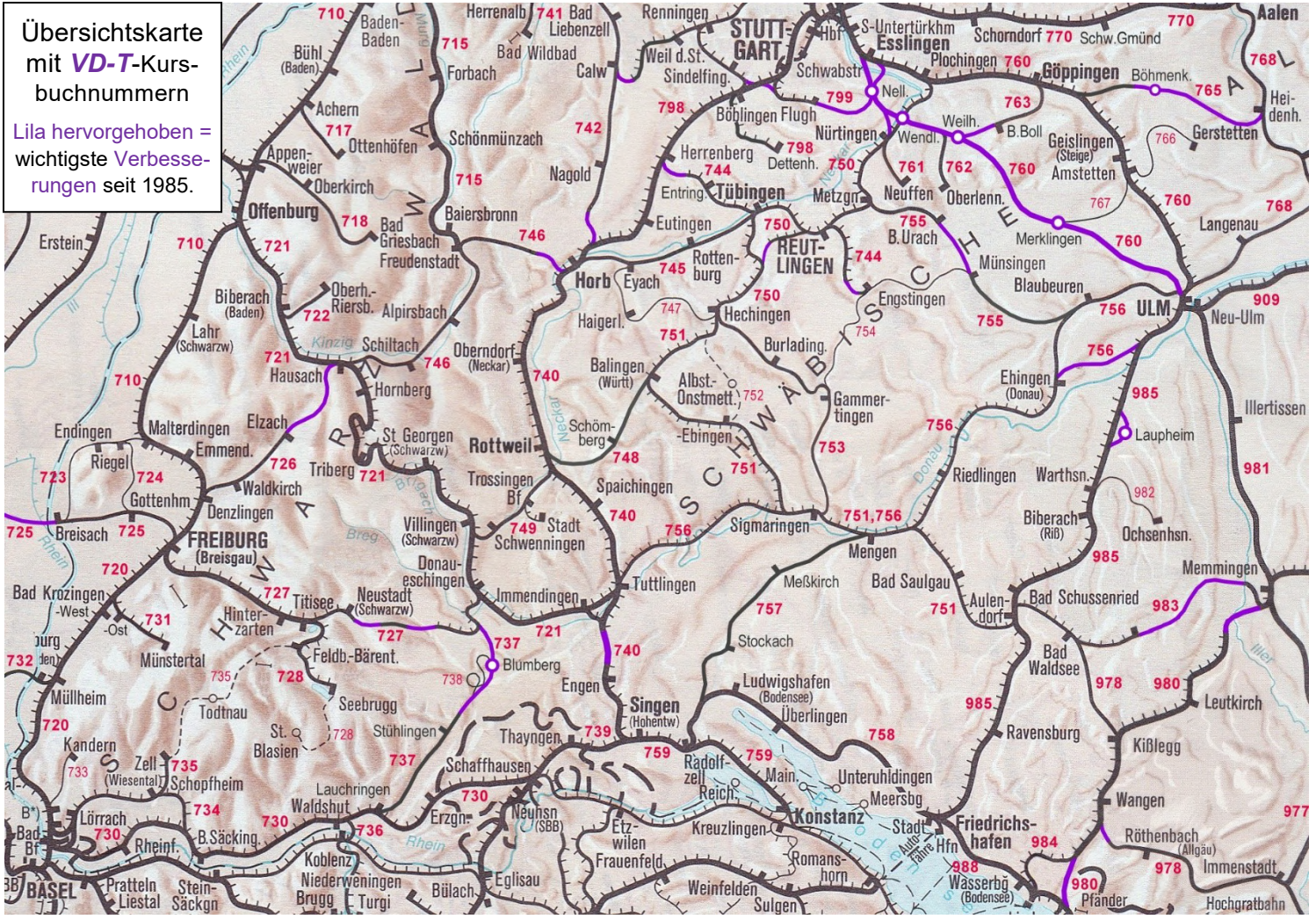
SCHWÄBISCHE ALB + BODENSEE

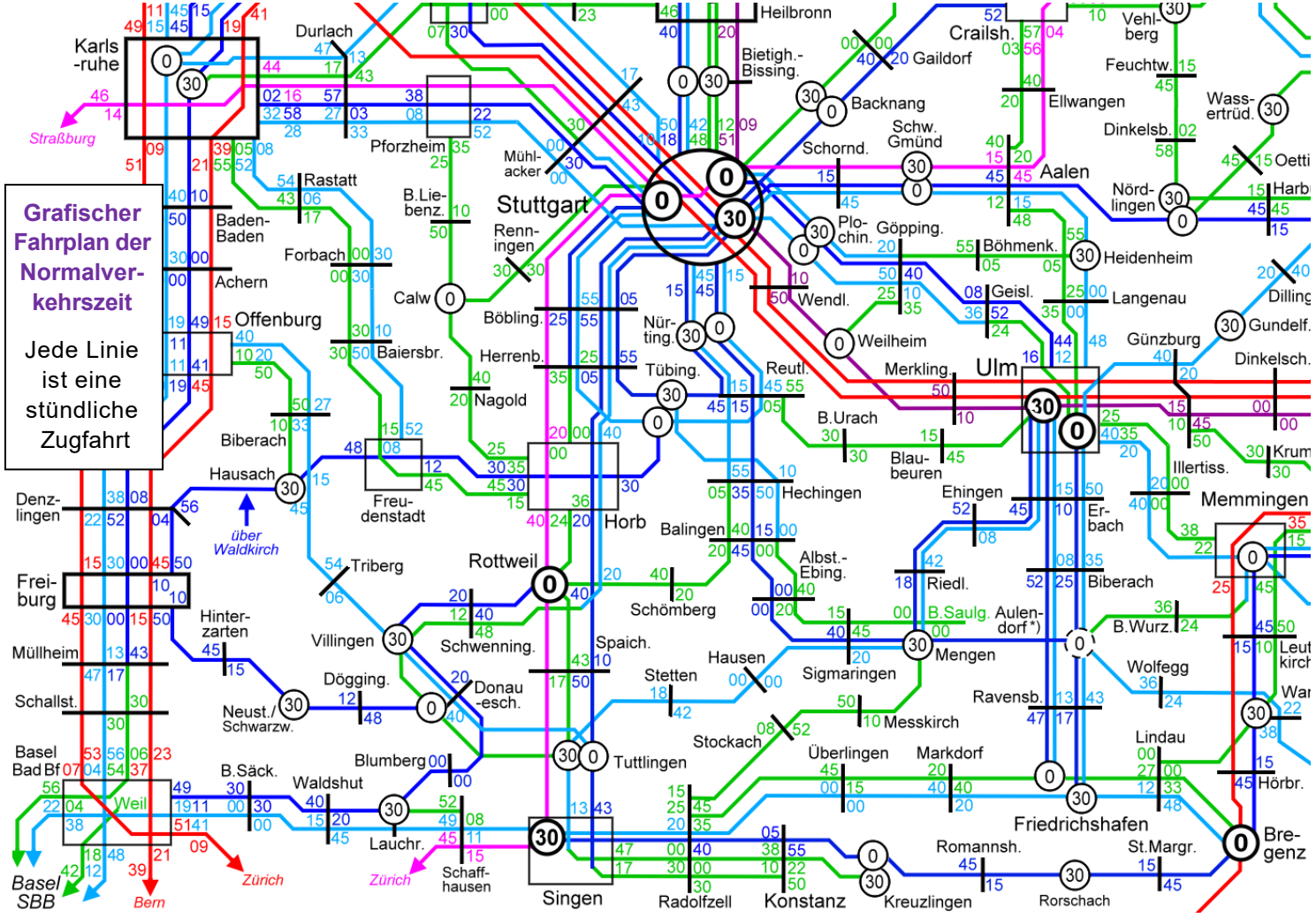
Ein *Integraler Taktfahrplan*

von Jörg Schäfer

Übersichtskarte mit ***VD-T***-Kursbuchnummern

Lila hervorgehoben = wichtigste Verbesserungen seit 1985.




Grafischer Fahrplan der Normalverkehrszeit
Jede Linie ist eine stündliche Zugfahrt
Karlsruhe
Durlach
Straßburg
Pforzheim
Mühlacker
Heilbronn
Bietigh.-Bissing.
Crailsh.
Vehlberg
Feuchtw.
Gaildorf
Backnang
Ellwangen
Wassertrüd.
Dinkelsb.
Schwäb. Gmünd
Schornd.
Aalen
Nördlingen
Oetti
Harb
Rastatt
B.Liebenz.
Stuttgart
Renningen
Plochin.
Göpping.
Böhmenk.
Heidenheim
Baden-Baden
Achern
Forbach
Calw
Böbling.
Wendl.
Geisl.
Langenau
Dilling
Offenburg
Baiersbr.
Herrenb.
Nürting.
Weilheim
Gundelf.
Günzburg
Dinkelsch.
Nagold
Tübing.
Reutl.
Merkling.
Ulm
Biberach
Hausach
über Waldkirch
Freudenstadt
B.Urach
Blaubeuren
Illertiss.
Krum
Denzlingen
Horb
Hechingen
Ehingen
Memmingen
Balingen
Albst.-Ebing.
Erbach
Freiburg
Triberg
Rottweil
Schömberg
Riedl.
B.Saulg.
Aulendorf *)
Biberach
B.Wurz.
Leutkirch
Hinterzarten
Villingen
Schwenning.
Spaich.
Hausen
Sigmaringen
Mengen
Wolfegg
Müllheim
Dögging.
Donaueschg.
Stetten
Ravensb.
Schallst.
Neust./Schwarzw.
Messkirch
Stockach
Überlingen
Markdorf
Lindau
Basel Bad Bf
B.Säck.
Blumberg
Waldshut
Tuttlingen
Friedrichshafen
Hörbr.
Weil
Lauchr.
Zürich
Schaffhausen
Singen
Radolfzell
Konstanz
Kreuzlingen
Romannsh.
St.Margr.
Rorschach
Bregenz
Basel SBB
Bern

750 Stuttgart - Nürtingen - Reutlingen - Tübingen - Hechingen

Der erste Abschnitt der *Oberen Neckarbahn* ging 1859 von Plochingen (an der *Württembergischen Centralbahn* → KBS 760) bis Reutlingen in Betrieb. 1861 wurde sie über Tübingen bis Rottenburg, 1864 bis Eyach und 1866 bis Horb verlängert.

Von 1867 bis 1878 entstand die in Tübingen abzweigende *Hohenzollernbahn*. Ein Staatsvertrag regelte die Trassenführung in der preußischen Exklave *Hohenzollernschen Lande*. Bis Hechingen konnten schon ab 1869 Züge fahren, Balingen erreichten die Gleise erst 1874 und Sigmaringen 1878. Die lange Bauzeit war dem schwierigen Gelände geschuldet (→ KBS 751).

Nach der Fertigstellung der direkten Trasse von Stuttgart über Böblingen nach Horb im Jahr 1874 (→ KBS 740) ging das Aufkommen zwischen Tübingen und Horb stark zurück. Daher wurde ab 1888 nur der Abschnitt Plochingen - Tübingen zweigleisig ausgebaut und bis 1934 auch elektrifiziert.

Der Bahnhof Hechingen ist mit seinen drei Gleisen recht unscheinbar. Was auch daran liegt, dass die Züge der Hohenzollerischen Landesbahn *bis zur Jahrtausendwende etwa 50 Meter entfernt im eigenen „Landesbahnhof" hielten (links vom Bildrand). Am 23.7.20 trafen sich die* RegioShuttles *SWEG-533 nach Albstadt auf Gl. 1, HzL-215 nach Tübingen auf Gl. 2 und HzL-46 nach Burladingen auf Gl. 3.*

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts baute die *DB* die Bahnhöfe Bempflingen, Betzingen und Kirchentellinsfurt zu Haltepunkten zurück. Zudem baute sie zwischen Plochingen und Tübingen fast alle Anschlussgleise, Abstellgleise und Güterbahnhöfe ab oder trennte sie bei Umbauten vom Hauptgleis.

1997 stellte die *DB* ihre IRE- und RE-Züge von Stuttgart nach Sigmaringen auf Neigetechnik-Triebwagen der Baureihe 611 um. Das brachte zwar spürbare Reisezeitverkürzungen, blieb aber durch die Umwege im Neckartal mäßig attraktiv: Die 96 Schienen-km von Stuttgart nach Hechingen schaffen die IRE in 63 Minuten, weil sie nur in Reutlingen, Tübingen und Mössingen halten. Das reduziert natürlich das Fahrgastpotenzial, wodurch sich nur ein 2-Stunden-Takt lohnt.

Ansonsten dauert die Reise mit Umsteigen in Tübingen über 90 Minuten. Die Straßenverbindung auf der großzügig ausgebauten Bundesstraße B 27 ist hingegen nur 63 km lang und laut Routenplaner in 50 Minuten zu schaffen.

Der ***VD-T*** verkürzt die Verbindung von Stuttgart nach Hechingen durch mehrere Maßnahmen auf 78 Schienen-km. Die schaffen RE mit fünf Zwischenstopps in 54 Minuten und lohnen sich daher ganztägig im 30-Minuten-Takt.

Das setzt folgende Maßnahmen voraus:

- Neue Verbindung von der ICE-Schnellfahrstrecke Stuttgart - Ulm (→ KBS 760) zum Bahnhof Nürtingen im Neckartal. Die RE können dort durchgehend ihre Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h fahren und erreichen Nürtingen 15 Minuten schneller als über Plochingen.

- Zwischen Nürtingen und Bempflingen ist die Bestandsstrecke kurvenreich. Der ***VD-T*** begradigt sie durch zwei Neubauabschnitte (2,7 und 4,5 km lang) mit zwei Tunneln (2,0 und 2,3 km lang). Die Bahnlinie wird dadurch 0,8 km kürzer und für Züge mit passiver Neigetechnik mit 160 km/h befahrbar.

- Von Reutlingen nach Hechingen macht die Bestandsstrecke einen großen Bogen über Tübingen, weil zur Zeit des Bahnbaus die preußische Exklave Württemberg-Hohenzollern umgangen wurde (→ KBS 753). Während man 25 km auf der gut ausgebauten Bundesstraße 27 in einer Viertelstunde schafft, braucht der RE für 40 Bahn-km eine halbe Stunde. Tübingen ist beim ***VD-T*** schon mit den „Halbringzügen“ der KBS 744 „gut versorgt“ und die RE nach Hechingen müssen nicht mehr den Umweg über die Universitätsstadt machen.

- Der ***VD-T*** schafft daher eine 12 km lange neue zweigleisige und elektrifizierte Verbindung von Reutlingen West nach Nehren. So weit wie möglich verwendet er dabei die Trasse der 1982 stillgelegten Nebenbahn Reutlingen - Gomaringen. Die RE-Fahrzeit verkürzt sich dabei (mit einem Stopp) auf 17 Minuten.

	Zug	RE	RE	IRE	RB	CB	RE	RE	IRE	RB	CB	RE	RE	IRE	RB	CB	RE	RE	IRE
km	**Stuttgart** Hbf	**8.13**		**8.35**			**8.43**		**9.05**			**9.13**		**9.35**			**9.43**		**10.05**
15,0	Nellingen	**8.23**		**8.45**			**8.53**		**9.15**			**9.23**		**9.45**			**9.53**		**10.15**
>	Wendlingen	>		**8.52**			I		**9.22**			I		**9.52**			I		**10.22**
<	Oberboihingen	<		<			I		<	ab		I		<			I		<
29,5	**Nürtingen**	**8.30**		Ulm			**9.00**		Ulm	9.04		**9.30**		Ulm			**10.00**		Ulm
33,0	Neckarhausen	I			Ulm		I			9.07		I			Ulm		I		
38,5	Bempflingen	I			>	Engst-	I			9.11	Engst-	I			>	Engst-	I		
42,5	Metzingen (Württ)	**8.38**			8.49	ingen	**9.08**			9.16	ingen	**9.38**			9.49	ingen	**10.08**		
47,8	Rt-Sondelfingen	I	↘		I	>	I	↘		9.21	>	I	↘		I	>	I	↘	
51,0	**Reutlingen** Hbf	**8.45**	Flügel		8.56	9.08	**9.15**	Flügel		9.25	9.38	**9.45**	Flügel		9.56	10.08	**10.15**	Flügel	
		8.47	**8.49**		an	9.09	**9.17**	**9.19**		9.27	9.39	**9.47**	**9.49**		an	10.09	**10.17**	**10.19**	
51,8	Reutlingen West	I	I			9.10	I	I		9.28	9.40	I	I			10.10	I	I	
54,6	Betzingen Süd	I	<			<	I	<		9.31	<	I	<			<	I	<	
>	Kirchentellinsfurt	>	I	RB		9.18	>	I	**RE**	>	9.48	>	I	RB		10.18	I	I	**RE**
<		<	**8.59**	ab		9.26	<	**9.29**	ab	<	9.56	<	**9.59**	ab		10.26	>	**10.29**	ab
	Tübingen Hbf																		
>		>	**9.01**	9.04		an	>	**9.31**	**9.33**	>	an	>	**10.01**	10.04		an	>	**10.31**	**10.33**
<	Derendingen	<	>	9.06			<	>	I	<		<	>	10.06			<	>	I
>	Kreßbach	>	Herr-	9.08			>	Herr-	I	>		>	Herr-	10.08			>	Herr-	I
<	Dußlingen	<	enbg.	9.12			<	enbg.	<	<		<	enbg.	10.12			<	enbg.	<
57,4	Ohmenhausen	I		>			I		>	9.34		I		<			I		>
61,4	**Gomaringen**	**8.54**		<			I		<	9.38		**9.54**		>			I		<
66,4	Nehren	I		9.17			I		I	9.43		I		10.17			I		I
69,1	Mössingen	I		9.20			**9.27**		I	9.46		I		10.20			**10.27**		I
74,3	Bodelhausen	I		9.25			I		I	9.51		I		10.25			I		I
77,7	**Hechingen**	**9.04**		9.29			**9.34**		**9.47**	9.55		**10.04**		10.29			**10.34**		**10.47**
	Hechingen 751	9.05	*9.08*				**9.35**		**9.48**			10.05	*10.08*				**10.35**		**10.48**
	Balingen	9.21	*Gam-*				**9.46**		**9.59**			10.21	*Gam-*				**10.46**		**10.59**
	Rottweil	9.56	*mert.*				>		>			10.56	*mert.*				>		>
	Sigmaringen		*10.16*				**10.19**		10.45				*11.16*				**11.19**		11.45

	Sigmaringen	**7.41**				*7.44*				8.15		**8.41**				*8.44*			
	Rottweil	>				*Gam-*	8.04			>		>				*Gam-*	9.04		
	Balingen	**8.14**				*mert.*	8.39			**9.01**		**9.14**				*mert.*	9.39		
	Hechingen 751	**8.25**				*8.52*	8.55			**9.12**		**9.25**				*9.52*	9.55		
	Zug	**RE**	CB	RB	RB	**RE**	**RE**	CB	RB	**RE**	**RE**	**RE**	CB	RB		**RE**	**RE**	CB	RB
km	**Hechingen**	**8.26**		8.31			**8.56**		9.05	**9.13**		**9.26**		9.31			**9.56**		10.05
3,4	Bodelhausen	I		8.34			I		9.08	I		I		9.34			I		10.08
8,6	Mössingen	**8.32**		8.39			I		9.13	I		**9.32**		9.39			I		10.13
11,3	Nehren	I		8.42			I		9.16	I		I		9.42			I		10.16
>	**Gomaringen**	I		>			**9.05**		9.21	>		I		>			**10.05**		10.21
<	Ohmenhausen	I		<			I		9.25	<		I		<			I		10.25
16,6	Dußlingen	>		8.47		Böb-	>		>	I	Böb-	>		9.47		Böb-	>		>
20,7	Kreßbach	<		8.51		lingen	<		<	I	lingen	<		9.51		lingen	<		<
22,8	Derendingen	>		8.53		>	>		>	I	>	>		9.53		>	>		>
24,7	**Tübingen** Hbf	<	ab	8.56		**8.59**	<	ab	<	**9.27**	**9.29**	<	ab	9.56		**9.59**	<	ab	<
		>	8.34	an		**9.01**	>	9.04	>	an	**9.31**	>	9.34	an		**10.01**	>	10.04	>
31,3	Kirchtellinsfurt	<	8.41			I	<	9.11	<		I	<	9.41			I	<	10.11	<
33,5	Wannweiler	>	>			I	>	>	>		I	>	>			I	>	>	>
>	Betzingen Süd	I	<			>	I	<	9.28		>	I	<			>	I	<	10.28
38,0	Reutlingen West	I	8.49			I	I	9.19	9.31		I	I	9.49		RB	I	I	10.19	10.31
38,8	**Reutlingen** Hbf	**8.43**	8.51		ab	**9.11**	**9.13**	9.21	9.33		**9.41**	**9.43**	9.51		ab	**10.11**	**10.13**	10.21	10.33
		8.45	8.52		9.04	Flügel	**9.15**	9.22	9.35		Flügel	**9.45**	9.52		10.04	Flügel	**10.15**	10.22	10.35
42,0	Rt-Sondelfingen	I	>		I	↘	I	>	9.38		↘	I	>		I	↘	I	>	10.38
47,3	Metzingen (Württ)	**8.51**	Engst-		9.10		**9.21**	Engst-	9.43			**9.51**	Engst-		10.10		**10.21**	Engst-	10.43
51,3	Bempflingen	I	ingen	**IRE**	>		I	ingen	9.47	**IRE**		I	ingen	**IRE**	>		I	ingen	10.47
56,8	Neckarhausen	I			Ulm		I		9.52			I			Ulm		I		10.52
60,3	**Nürtingen**	**9.00**		Ulm			**9.30**		9.56	Ulm		**10.00**		Ulm			**10.30**		10.56
>	Oberboihingen	I		>			I		an	>		I		>			I		an
<	Wendlingen	I		**9.08**			I			**9.38**		I		**10.08**			I		
74,8	Nellingen	**9.07**		**9.15**			**9.37**			**9.45**		**10.07**		**10.15**			**10.37**		
89,8	**Stuttgart** Hbf	**9.17**		**9.25**			**9.47**			**9.55**		**10.17**		**10.25**			**10.47**		

- Die 14 km vom neuen Abzweig bei Nehren bis Hechingen bekommen ein zweites Gleis und werden elektrifiziert. Die 11 km von Tübingen zum neuen Abzweig bei Nehren bleiben hingegen eingleisig. Um elektrische Triebwagen freizügig einsetzen zu können, bekommen sie aber auch eine Oberleitung.

Im ***VD-T***-Fahrplan startet halbstündlich ein 100 Meter langer RE in Stuttgart Hbf: Er besteht aus zwei Triebwagen (Tw), von denen der vordere das Ziel „Sigmaringen“ und der hintere das Ziel „Tübingen“ anzeigt. In Reutlingen werden die Tw getrennt, um die Reise allein fortzusetzen und möglichst viele Direktverbindungen herzustellen. Der vordere Tw ändert seine Zielangabe in Hechingen zu „Rottweil“ oder „Aulendorf“ und der hintere Tw in Tübingen zu „Stuttgart“.

[In der Hauptverkehrszeit kann in Stuttgart noch ein dritter Tw mit dem Ziel „Neuffen“ hinzu kommen. Der würde nachfragegerecht schon in Nürtingen abgekuppelt und auf die KBS 761 geschickt.]

751 Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen - Aulendorf

a) Hechingen - Balingen - Albstadt - Sigmaringen

Von 1867 bis 1878 entstand die *Hohenzollernbahn* von Tübingen über Hechingen nach Sigmaringen. Ein Staatsvertrag regelte die Trassenführung in der preußischen Exklave *Hohenzollernsche Lande*. Von Tübingen bis Hechingen fuhren schon ab 1869 Züge, Balingen erreichten die Gleise 1874 und Sigmaringen erst 1878. Das lag an den schwierigen Bodenverhältnissen und vielen Kunstbauten, darunter 32 Brücken. Die Überwindung der *Schwäbischen Alb* erforderte Steigungen bis 1:45.

Die letzten Dampflokomotiven fuhren 1975. Schon ab 1960 übernahmen immer mehr Dieselloks der Baureihen 211, 212 und 215 sowie Uerdinger Schienenbusse den Betrieb.

In lokbespannten Personenzügen setzte die *DB* neben Silberlingen auch eigens als *Allgäu-Zollernbahn* beschriftete vierachsige Umbauwagen ein. Ab 1988 kamen die neuen Dieseltriebwagen der Baureihe 628 hinzu.

In Albstadt-Laufen ersetzte Anfang der 1980er Jahre ein neuer Haltepunkt den abseits gelegenen Bahnhof. Dieser ist aber weiterhin in Betrieb und mit Personal besetzt, damit die Züge sich dort ausweichen können. Beim Ausbau für die Neigetechnik bekamen die Bahnhöfe Dußlingen, Mössingen, Hechingen, Bisingen und Albstadt-Ebingen bis 2001 neue Bahnsteige und Unterführungen.

1997 stellte die *DB* ihre IRE- und RE-Züge von Stuttgart nach Sigmaringen auf Neigetechnik-Triebwagen (Tw) der Baureihe 611 um. Das brachte zwar spürbare Reisezeitverkürzungen, blieb aber durch die Umwege im Neckartal mäßig attraktiv (→ KBS 750). Im gleichen Jahr übernahm die *Hohenzollersche Landesbahn* (HzL) alle RB zwischen Hechingen und Sigmaringen. Seit 2001 setzt sie spurtstarke *Regioshuttle* Diesel-Tw dafür ein.

Den Güterverkehr erledigte bis 2001 *DB Cargo* mit Dieselloks der Baureihen 294 und 365. Beim Konzept *MORA C* sollte er ersatzlos entfallen, was die *HzL* aber mit einem Kooperationsvertrag verhindern konnte. Seit 2002 führt sie den Wagenladungsverkehr auf der *Zollernalbbahn* und den benachbarten Strecken durch.

2010 gab es im Fahrplan der *Normalverkehrszeit* (NVZ) jeweils zweistündliche RE und RB zwischen Hechingen und Sigmaringen. Bis Albstadt-Ebingen verdichteten zusätzliche Züge das RB-Angebot zum ungefähren Stundentakt.

b) Sigmaringen - Mengen - Aulendorf

28 km lange Verbindung von Aulendorf (an der *Südbahn* → KBS 985) nach Herbertingen (an der *Donaubahn* → KBS 756) wurde als Teil der *Württembergischen Allgäubahn* Sigmaringen - Kißlegg gebaut. Von Aulendorf bis Saulgau wurde sie am 25.7.1869 und weiter nach Herbertingen am 10.10.1869 eröffnet.

Der erwartete Durchgangsverkehr stellte sich nicht ein. Der bekannteste Fernzug war der *Kleber-Express,* der von 1954 bis 2003 ein mal pro Tag von Freiburg nach München und zurück fuhr. Weil der Herbertinger Bahnhof weit vom Ortszentrum entfernt lag, eröffnete die *Deutsche Reichsbahn* schon vor dem Zweiten Weltkrieg 1,9 km südlich davon einen ortsnahen Haltepunkt.

2010 fuhren Interregio-Express (IRE) und Regionalbahnen (RB) jeweils im Zweistundentakt und überlagerten sich ungefähr stündlich. Den Betrieb führte die *DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH* (RAB) durch.

c) Maßnahmen beim *VD-T*

Der ***VD-T*** verdoppelt das Angebot zwischen Hechingen und Sigmaringen fast, um den zahlreichen Zügen Anschlüsse zu bieten, die von Norden her aus Tübingen und Reutlingen ankommen. In Balingen halten RE und RB zu den Minuten 13 / 21 und 38 / 46 kurz nacheinander, was optimal für Umsteiger zur KBS 748 nach Rottweil ist.

Dafür hätte der ***VD-T*** die *Hohenzollernbahn* elektrifiziert und auf 11 km ein zweites Gleis verlegt, um bei den Zugkreuzungen nur wenig Zeit zu verlieren: nördlich Engstlatt - Balingen 4 km (weiter bis Balingen Süd liegen bereits zwei Gleise), Frommern - Albst.-Laufen 3 km (beide Bahnhöfe haben bereits lange Ausweichgleise), östlich von Albst.-Ebingen 1,5 km und Laiz - Sigmaringen 2,5 km.

Dabei wird ein neuer Haltepunkt für den Stadtteil Laiz angenommen, an dessen Inselbahnsteig man von der RB aus Hechingen (an Min. 42) in die RB nach Tuttlingen (ab Min. 46 → KBS 756) umsteigen kann, ohne Treppen zu steigen oder ein Gleis zu überqueren. Dieser Anschluss wäre auch 2,5 km weiter westlich im ehemaligen Abzweigbahnhof Inzigkofen möglich. Dort gibt es aber keine verwertbare Infrastruktur mehr, so dass (bei einem ab Sigmaringen doppelt so langen zweigleisigen Abschnitt) auch ein kompletter Neubau erforderlich wäre.

Die kurvenreichen 28 km von Albstadt-Ebingen nach Sigmaringen schaffen Triebwagen mit aktiver Neigetechnik in der Realität in 18 Minuten, das ergibt beachtliche 93 km/h als Durchschnitt. Regioshuttles ohne Neigetechnik brauchen mit zwei Stopps in Winterlingen und Storzingen24 Minuten. Diese Profile würden auch für das Fahrplangerüst des ***VD-T*** reichen.

Um aber bei den RE mit passiver Neigetechnik auszukommen und mit den RB an zwei weiteren Stationen zu halten, trassiert der ***VD-T*** den kurvenreichsten Abschnitt des Schmeietals bei Storzingen neu: Durch einen 2,5 km langen Neubau (davon 1,5 km im Tunnel) wird die Strecke 1,2 km kürzer und bekommt einen neuen Kreuzungsbahnhof mit zwei Außenbahnsteigen.

Auch von Sigmaringen (17.000 Einwohner) über Mengen (10.000) bis Bad Saulgau (17.500 Einwohner) verdoppelt der ***VD-T*** das Angebot auf zwei Züge pro Stunde und Richtung. Die RB endet zur Minute 14 in Bad Saulgau zwar ohne Zuganschlüsse. Da eine Minute später aber der RE der Gegenrichtung hält, ergeben sich attraktive Möglichkeiten für Busanschlüsse in die Umgebung.

	Stuttgart Hbf	**7.45**			**8.15**		**8.45**			**9.15**		**9.45**
	Reutlingen Hbf	**8.15**			**8.45**		**9.15**			**9.45**		**10.15**
	Tübingen	>		**8.34**	>		>		**9.34**	>		>
	Hechingen 750	**8.34**		**8.48**	**9.04**		**9.34**		**9.48**	**10.04**		**10.34**
	Zug	**RE**	🚌	**RE**	RB	🚌	**RE**	🚌	**RE**	RB	🚌	**RE**
km	**Hechingen**	**8.35**	8.40	**8.49**	9.05		**9.35**	9.40	**9.49**	10.05		**10.35**
7,4	Wessingen	I	8.47	I	9.10		I	9.47	I	10.10		I
9,6	Bisingen	I	8.53	I	9.13		I	9.53	I	10.13		I
14,0	Engstlatt	I	>	RB	9.17		I	>	RB	10.17		I
17,0	**Balingen** (Württ)	**8.46**	<	59/00	9.21		**9.46**	<	59/00	10.21		**10.46**
18,1	Balingen Süd	I	>	9.02	9.23		I	>	10.02	10.23	Onst	I
22,0	Frommern	I	<	9.05	<		I	<	10.05	<	-mett.	I
26,3	Albstadt-Laufen	I	>	9.09	>	ab	[53]	>	10.09	>	>	I
>	Albstadt-Tailfingen	>	9.13	>	Rott-	9.17	>	10.13	>	Rott-	10.17	I
29,4	Albst.-Lautlingen	I	<	9.12	weil	9.41	I	<	10.12	weil	10.41	I
32,6	Alb.-Lerchenbrücke	I	>	9.15		9.46	I	>	10.15		10.46	I
34,9	**Albstadt-Ebingen**	59/00	9.25	9.18		9.51	59/00	10.25	10.18		10.51	59/00
41,1	Straßb.-Winterling.	I	an	9.23		an	I	an	10.23		an	I
47,1	Storzingen [verlegt]	I		28/31			I		28/31			I
51,9	Oberschmeien	I		9.35			I		10.35			I
54,0	Unterschmeien	I		9.38			I		10.38			I
59,1	Sigmaringen-Laiz	I		9.42			[16]		10.42			I
61,6	**Sigmaringen**	**9.19**		9.45			**10.19**		10.45			**11.19**
		9.21		9.47			**10.21**		10.47			**11.21**
65,1	Sigmaringendorf	I		9.50			I		10.50			I
68,1	Scheer	I		9.54			I		10.54			I
71,8	**Mengen**	29/33		58/01	🚌		29/33		58/01	🚌		29/33
79,7	Herbertingen	I		10.07	ab		I		11.07	ab		I
86,8	Bad Saulgau	**9.44**		10.14	10.18		**10.44**		11.14	11.18		**11.44**
97,3	Altshausen	**9.52**		an	10.32		**10.52**		an	11.32		**11.52**
105,8	**Aulendorf**	**9.59**			>		**10.59**			>		**11.59**
	Aulendorf 982	10.01	***10.06***		<		11.01	***11.06***		<		12.01
	Bad Wurzach	10.23	>		>		11.23	>		>		12.23
	Memmingen	10.56	<		<		11.56	<		<		12.56
	Ravensburg		***10.17***		11.12			***11.17***		12.12		
	Friedrichshafen		***10.29***					***11.29***				

Die grünen Stationen würden beim VD-T reaktiviert oder neu gebaut;
„Albstadt-Lerchenbrücke“ heißt in der Realität „Albstadt-Ebingen-West“.

	Friedrichshafen					***8.31***					***9.31***	
	Ravensburg			7.48		***8.43***			8.48		***9.43***	
	Memmingen	7.04		<		<	8.04		<		<	9.04
	Bad Wurzach	7.36		>		>	8.36		>		>	9.36
	Aulendorf 982	7.59		<		***8.54***	8.59		<		***9.54***	9.59
	Zug	**RE**		🚌	RB	🚌	**RE**		🚌	RB	🚌	**RE**
km	**Aulendorf**	**8.01**		>			**9.01**		>			**10.01**
8,5	Altshausen	**8.07**		8.27	ab		**9.07**		9.27	ab		**10.07**
19,0	Bad Saulgau	**8.15**		8.42	8.46		**9.15**		9.42	9.46		**10.15**
26,1	Herbertingen	I		an	8.52		I		an	9.52		I
34,0	**Mengen**	27/31			58/01		27/31			58/01		27/31
37,7	Scheer	I			9.05		I			10.05		I
40,7	Sigmaringendorf	I			9.09		I			10.09		I
44,2	**Sigmaringen**	**8.39**			9.13		**9.39**			10.13		**10.39**
		8.41			9.15		**9.41**			10.15		**10.41**
46,7	Sigmaringen-Laiz	I			9.17		[43]			10.17		I
51,8	Unterschmeien	I			9.21		I			10.21		I
53,9	Oberschmeien	I			9.24		I			10.24		I
58,7	Storzingen [verlegt]	I			28/31		I			28/31		I
64,7	Straßb.-Winterling.	I	🚌	RB	9.36	ab	I	🚌	RB	10.36	ab	I
70,9	**Albstadt-Ebingen**	59/00	9.09		9.41	9.35	59/00	10.09		10.41	10.35	59/00
73,2	Alb.-Lerchenbrücke	I	9.14		9.44	>	I	10.14		10.44	>	I
76,4	Albst.-Lautlingen	I	9.19	Rott-	9.47	<	I	10.19	Rott-	10.47	<	I
>	Albstadt-Tailfingen	>	9.43	weil	>	9.47	>	10.43	weil	>	10.47	>
79,5	Albstadt-Laufen	I	an	>	9.50	>	[06]	an	>	10.50	>	I
83,8	Frommern	I		<	9.54	<	I		<	10.54	<	I
87,7	Balingen Süd	I		9.36	9.57	>	I		10.36	10.57	>	I
88,8	**Balingen** (Württ)	**9.13**		9.38	59/00	<	**10.13**		10.38	59/00	<	**11.13**
91,8	Engstlatt	I		9.42	**RE**	>	I		10.42	**RE**	>	I
96,2	Bisingen	I		9.46	I	10.07	I		10.46	I	11.07	I
98,4	Wessingen	I		9.49	I	10.13	I		10.49	I	11.13	I
105,8	**Hechingen**	**9.25**		9.55	**10.11**	10.20	**10.25**		10.55	**11.11**	11.20	**11.25**
	Hechingen 750	**9.26**		**9.56**	**10.12**		**10.26**		**10.56**	**11.12**		**11.26**
	Tübingen	>		>	**10.26**		>		>	**11.26**		>
	Reutlingen Hbf	**9.45**		**10.15**			**10.45**		**11.15**			**11.45**
	Stuttgart Hbf	**10.15**		**10.45**			**11.15**		**11.45**			**12.15**

In Sigmaringen - Laiz Anschluss von der RB aus Tuttlingen, an Minute 13 (→ KBS 756)

Der RegioSwinger *612 572 fuhr am Vormittag des 29.7.20 in Sigmaringen von Gleis 1 ab. Im Hintergrund das imposante Hohenzollern-Schloß. (Jörg Schäfer)*

752 🚌 Albstadt-Ebingen - Onstmettingen - Hechingen

Die *Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft* (WEG) erbaute von 1899 bis 1901 die 8,2 km lange Strecke von Ebingen nach Onstmettingen. Anlass war vor allem der Aufstieg der Textil-Industrie, denn der *Schmiecha-Talgang* war eine Hochburg der württembergischen Strick- und Wirkwaren-Herstellung. Obwohl die *Talgang-bahn* vor allem für Güterzüge vorgesehen war, verkehrten von Anfang an auch fünf Personenzüge täglich mit bis zu sieben Wagen. Schon 1902 wurden 100.000 Personen und 15.000 Frachttonnen befördert. Für die Lokomotiven und später Triebwagen gab es in Onstmettingen einen Lokschuppen.

In Ebingen wendeten die Personenzüge an einem eigenen Bahnsteig vor dem Empfangsgebäude. Durchbindungen auf die *Reichs-* und später *Bundesbahn-*Strecke Richtung Balingen gab es nicht. Die Talgangzüge wiesen daher recht kurze Fahrzeiten und lange Standzeiten auf. Gleisverlängerungen über Onstmettingen hinaus wurden wegen der schwierigen Topografie nicht geplant.

Das änderte sich erst mit den *WEG*-eigenen Omnibuslinien, die von Ebingen bis Onstmettingen parallel zur Bahn und dann zum Teil nach Hechingen und Burladingen weiter fuhren. In den Zügen blieben vor allem die Schüler und der Fahrplan wurde

an ihren Bedürfnissen ausgerichtet. An schulfreien Tagen ruhte der Bahnbetrieb ab 1985. Auch der Güterverkehr ging stetig zurück, weil die Textilindustrie wegen schnell steigender Produktionskosten und verschärfter Umweltauflagen immer mehr Produktionszweige nach Osteuropa und später nach Fernost verlagerte. Die Transportmenge sank dadurch von 15.000 Tonnen in 1976 auf 1.644 Tonnen in 1991. Am 31.7.98 stellte die *WEG* den Personenverkehr und am 31.12.99 den Güterverkehr ein. Anschließend wurde die *Talgangbahn* stillgelegt, aber nicht entwidmet.

2002 lehnte die Gemeinde Albstadt Verhandlungen mit der *Hohenzollerischen Landesbahn* (HzL) über die Reaktivierung ab. Die Kosten waren ihr zu hoch, da sie die Anlagen von der *WEG* erwerben und insbesondere die 35 Bahnübergänge modernisieren sollte. Die *Talgangbahn* blieb aber in der Diskussion und kam auch in das *Regionalstadtbahn Neckar-Alb*-Konzept. 2012 kaufte der Kreistag sie für 13.000 Euro.

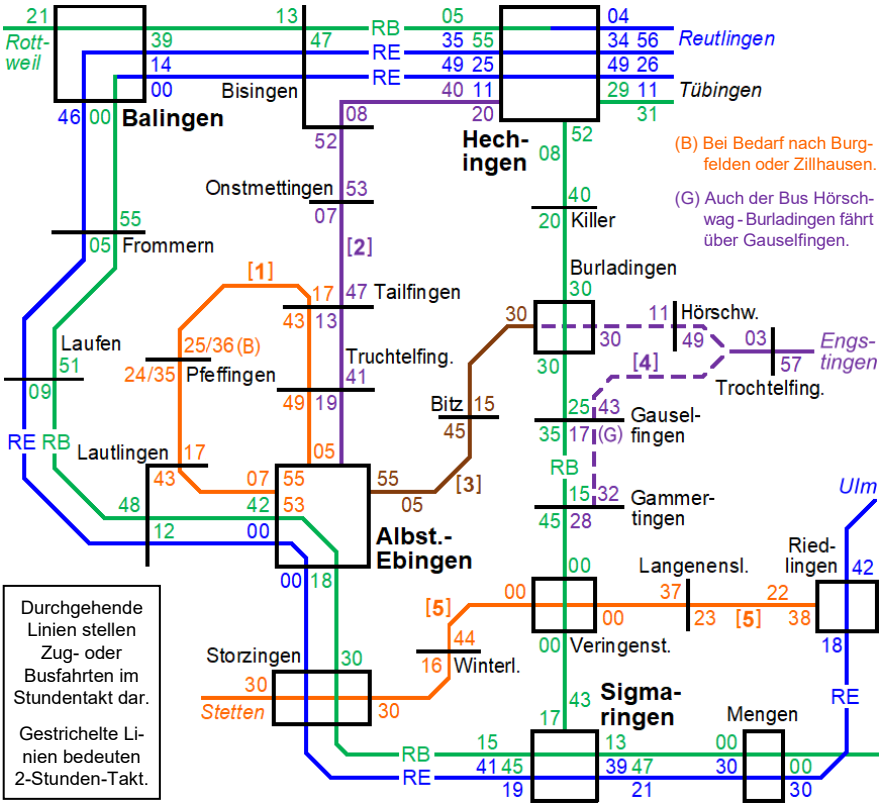
Die *Talgangbahn* wäre beim ***VDT*** eine der wenigen Strecken, die nach 1985 ihren täglichen Personenverkehr verloren hätten. Ihre Voraussetzungen sind leider ungünstig, denn die 8,2 km schafft ein Triebwagen in 14 Minuten und steht beim Stundentakt über die Hälfte der Zeit herum. Ein dichteres Angebot ist aber nicht sinnvoll möglich. Der Talgang hat von zwei Buslinien mehr, die sich zwischen Ebingen und Tailfingen zum 30-Minuten-Takt überlagen und dann über Onstmettingen nach Hechingen bzw. über Lautlingen nach Ebingen fahren.

Die **orange 1** fährt einen großen Kreis durch das Albstädter Stadtgebiet und beginnt und endet jeweils beim *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 am Bahnhof Ebingen. In Lautlingen und Tailfingen bietet sie jeweils Anschlüsse „übers Eck“ nach Hechingen.

Die **violette 2** ist sozusagen der „Vorläufer“ der zur Reaktivierung vorgemerkten Bahnlinie: Sie konzentriert sich auf gute Anschlüsse in Hechingen, Bisingen und Tailfingen. Für Anschlüsse am Bahnhof Ebingen ist die Linie 1 besser.

Für die **braune 3** ist der *Integrale Taktknoten* zur Minute 00 am Bahnhof Ebingen als Startpunkt gesetzt. Eigentlich sollte sie von Bitz nach Gammertingen und dann als Linie 4 nach Trochtelfingen weiter fahren, würde dabei aber in Neufra und Gammertingen die Anschlüsse zu den RB von und nach Hechingen knapp verpassen. Die Anschlüsse in Engstingen erlauben einen 15-minütigen Umweg – und der kann über den *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 am Bahnhof Burladingen führen.

Voraussetzung dafür ist allerdings ein etwa 2,2 km langer Straßenneubau südlich von Burladingen, um den zeitraubenden Aufstieg aus dem Fehlatal über eine Serpentine durch eine direkte Trasse (mit 1,2 km Tunnel) zu ersetzen.



Die **violette 4** von Engstingen wird bei der KBS 754 detailliert geschildert. In der Fahrplangrafik sieht man das Angebot vormittags und am Wochenende, wenn die Busse abwechselnd Burladingen oder Gammertingen ansteuern. Dadurch erreicht man beide Städte zweistündlich schneller ohne Umsteigen. Montags bis freitags nachmittags ist Burladingen stündlich das Ziel der „Vierer“, weil ab Gammertingen zusätzliche „Schnellbusse“ nach Gammertinngen fahren (→ KBS 754).

Die **orange 5** verbindet die *Integralen Taktknoten* in Storzingen (Min. 30) und Veringenstadt (Min. 00). Dann fährt sie über Inneringen und Langenensleben weiter nach Riedlingen, wo sie die RE nach Ulm erreicht (→ KBS 756).

Die Trasse der *Talgangbahn* hätte der ***VD-T*** wie in der Realität als Option für eine langfristige Reaktivierung erhalten. Und dabei auch einen 9 km langen Neubauabschnitt Onstmettingen - Bisingen vormerken lassen, um durchgehende Züge von Ebingen bis Hechingen zu ermöglichen. Mit Steigungen bis 60 ‰ braucht man trotz des großen Höhenunterschieds keinen Tunnel. Geeignete elektrische Triebwagen gibt es z.B. schon auf der KBS 715 nach Freudenstadt.

753 Hechingen - Burladingen - Gammertingen - Sigmaringen

Die Regierungsbezirke Hechingen und Sigmaringen gehörten bis 1945 nicht zu dem sie umgebenden Staatsgebiet von Württemberg, sondern bildeten die lang gezogene preußische Exklave *Hohenzollersche Lande* (→ Grafik bei BS 751). Die Württembergische Staatsbahn baute daher in der zweiten Hälfte des 19.Jahrhunderts ihre Eisenbahnstrecken auf möglichst kurzen Wegen durch dieses „ausländische“ Gebiet.

Für die Feinerschließung wurde die *Hohenzollerische Landesbahn* (HzL) gegründet, deren Rechtsnachfolger bis heute den Schienenverkehr in der Region betreiben. 1900 und 1901 baute sie zunächst einige Stichstrecken, die sie von 1908 bis 1912 zu einem 107 km langen Schienennetz verband, von dem 15 km in Württemberg lagen. (Hechingen - Burladingen wurde am 18.3.01, Burladingen - Gammertingen - Hanfertal am 6.12.08 und Hanfertal - Sigmaringen - am 5.10.10 eröffnet.)

1906 setzte die preußische Oberamtsstadt Gammertingen durch, dass der Knotenbahnhof mit *Bahnbetriebswerkkstätte* auf ihrem Gebiet entstand. Es gehört bis heute zu den größten Arbeitgebern der Stadt. Von 1997 bis 2002 wurden die alten Anlagen für die Dampfloks abgerissen und durch eine moderne Werkstatt nach dem aktuellen Stand der Technik ersetzt.

Wie bei der *Deutschen Bundesbahn* gingen ab 1960 die Fahrgastzahlen zurück, worauf auch die *HzL* mit Ersatz von Zügen durch Omnibusse reagierte. Seit 1973 gibt es nur noch auf der „Stammstrecke“ Hechingen - Gammertingen - Sigmaringen täglich Personenverkehr. Auf allen anderen Strecken fahren aber weiterhin Güter- und gelegentlich auch Ausflugszüge.

2010 gab es auf der „Stammstrecke“ montags bis freitags ein ungefähr stündliches Angebot mit Taktlücken am Vormittag südlich von Gammertingen. Am Wochenende fuhren die Züge nur zwischen Hechingen und Gammertingen zweistündlich, weiter nach Sigmaringen musste man in Busse umsteigen.

Der ***VD-T*** hätte die HzL nicht wie in der Realität als Privatbahn benachteiligt, sondern auch (wie auf den meisten anderen Zweigstrecken) Zuschüsse für einen Stundentakt an allen Tagen der Woche gewährt. Für gute Anschlüsse an beiden Endpunkten hätte man die Fahrzeit von 2010 zwischen Veringenstadt und Sigmaringen durch gezielte Ausbaumaßnahmen um zwei Minuten gekürzt.

7.33	***8.33***	***9.33***		*Tübingen* (G)	***9.27***	***10.27***	***11.27***
7.47	***8.47***	***9.47***		*Hechingen* 750	***9.13***	***10.13***	***11.13***
7.13	***8.13***	***9.13***		*Stuttgart Hbf*	***9.47***	***10.47***	***11.47***
7.47	***8.47***	***9.47***		*Reutlingen Hbf*	***9.13***	***10.13***	***11.13***
8.04	***9.04***	***10.04***		*Hechingen* 750	***8.56***	***9.56***	***10.56***
RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.08	9.08	10.08	km	**Hechingen**	8.52	9.52	10.52
8.13	9.13	10.13	4,7	Schlatt (Hohenz)	8.46	9.46	10.46
8.16	9.16	10.16	7,1	Jungingen	8.43	9.43	10.43
8.19	9.19	10.19	9,3	Killer	8.40	9.40	10.40
8.22	9.22	10.22	11,0	Hausen-Starzeln	8.37	9.37	10.37
8.26	9.26	10.26	13,6	Burlading.-West	8.33	9.33	10.33
28/31	28/31	28/31	14,7	**Burladingen**	28/31	28/31	28/31
8.35	9.35	10.35	19,0	Gauselfingen	8.24	9.24	10.24
8.39	9.39	10.39	22,9	Neufra (Hohenz)	8.20	9.20	10.20
8.42	9.42	10.42	25,9	Gamm. Europastr.	8.17	9.17	10.17
8.45	9.45	10.45	27,0	**Gammertingen**	8.14	9.14	10.14
8.51	9.51	10.51	31,6	Hettingen	8.09	9.09	10.09
8.54	9.54	10.54	33,9	Hermentingen	8.06	9.06	10.06
58/01	58/01	58/01	36,7	Veringenstadt	58/01	58/01	58/01
9.04	10.04	11.04	39,6	Veringendorf	7.55	8.55	9.55
9.08	10.08	11.08	42,5	Jungnau	7.51	8.51	9.51
9.13	10.13	11.13	47,8	Hanfertal	7.46	8.46	9.46
9.17	10.17	11.17	50,2	**Sigmaringen**	7.43	8.43	9.43
9.21	***10.21***	***11.21***		*Sigmaringen* 751	***7.39***	***8.39***	***9.39***
9.29	***10.29***	***11.29***		*Mengen*	***7.31***	***8.31***	***9.31***
9.59	***10.59***	***11.59***		*Aulendorf*	***7.01***	***8.01***	***9.01***

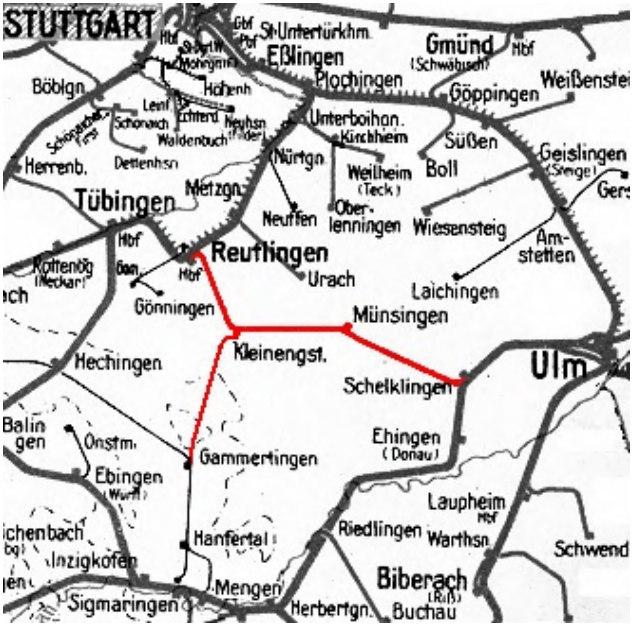
Die RB begegnen sich planmäßig in Burladingen und Veringenstadt. Das ist betrieblich kein Problem, weil es die Weichen und Signale dafür in beiden Bahnhöfen gibt. Die dabei entstehenden *Integralen Taktknoten* kann man leider nur in Veringenstadt einfach für gute Busanschlüsse nutzen. Burladingen liegt hingegen so im Fehlatal, dass man viele Ziele nur erreicht, indem man die ersten Kilometer parallel zur Bahn im Flusstal zurücklegt. Für eine attraktive Verbindung über Bitz nach Albstadt ist daher ein etwa 2,2 km langer Straßenneubau erforderlich (→ KBS 752).

In Gammertingen halten die Züge halbstündlich versetzt zu den Minuten 15 und 45. (Im Fahrplan wurden dafür 90 Sekunden berechnet, aber nur als einfacher Halt dargestellt.) Das sorgt leider dafür, dass man nur in jeweils einer Richtung attraktive Busanschlüsse herstellen kann.

754 Münsingen - Engstingen - Burladingen / Gammertingen

Bei der KBS 744 wird beschrieben, wie die 58 km lange Nebenbahn Reutlingen - Kleinegstingen - Schelklingen von 1891 bis 1901 etappenweise erbaut wurde. Mit dem zunehmenden Individualverkehr nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Nachfrage stetig zurück. Die *Deutsche Bundesbahn* stellte bis 1980 den Betrieb zwischen Reutlingen und Kleinengstingen ein und baute die Gleise ab. Den 30 km zwischen Kleinengstingen und Schelklingen blieb dieses Schicksal erspart und seit 2004 fahren wieder regelmäßig Schüler- und Touristikzüge.

Die „Hohenzollerische Landesbahn“ eröffnete 1901 die 19,7 km lange Nebenbahn Kleinengstingen - Gammertingen. Erst 1908 wurde sie nach Sigmaringen verlängert (→ KBS 753). Wegen rückläufiger Fahrgastzahlen wurde der Personenverkehr nördlich von Gammertingen schon 1972 eingestellt. Seit 2000 fährt neben den Güterzügen von Mai bis Oktober von Mai bis Oktober auch ein *Rad-Wander-Shuttle* im Ausflugsverkehr.



Ausschnitt aus** der Reichsbahn-**Übersichtskarte von 1938.

Beim ***VD-T*** würden die Abschnitte Reutlingen - Pfullingen (→ KBS 744) und Münsingen - Schelklingen (→ KBS 755) von Personenzügen befahren. Das Gebiet dazwischen ist dünn besiedelt und die Nachfrage daher begrenzt. Es ist attraktiver, wenn an „normalen Werktagen“ Busse im Stundentakt hin und her pendeln, als wenn nur vereinzelte Züge fahren. Was natürlich nicht ausschließt, dass im Schüler- und Touristikverkehr gezielte Angebote eingerichtet werden.

Da sich die Züge der KBS 753 in Burladingen begegnen, fahren die Busse aus Engstingen dorthin und erreichen Anschlüsse in beiden Richtungen. Wenn vormittags und am Wochenende die blauen „Schnellbusse“ nicht fahren, wäre das Angebot zwischen Trochtelfingen und Gammertingen wenig attraktiv. Daher steuert dann

	13.13		*14.13*			*Metzingen* 755		*14.46*		*15.46*
12.35	>	*13.35*	>			*Ulm Hbf* 755	*14.25*	>	*15.25*	>
13.17	*13.42*	*14.17*	*14.42*			*Münsingen West*	*13.42*	*14.17*	*14.42*	*15.17*
🚌	🚌	🚌	🚌			Bus	🚌	🚌	🚌	🚌
13.20	13.46	14.20	14.46	km	km	**Münsingen** West	13.39	14.13	14.39	15.13
>	13.51	>	14.51	>	3	Dottingen	>	14.07	>	15.07
13.27	13.57	14.27	14.57	5,5	7	Steingebronn	13.31	14.01	14.31	15.01
13.30	<	14.30	<	7	<	Gomadingen	13.28	<	14.28	<
13.34	14.02	14.34	15.02	9,5	10,5	Offenhausen	13.24	13.56	14.24	14.56
13.38	14.06	14.38	15.06	12,5	13,5	Kohlstetten	13.20	13.52	14.20	14.52
13.44	14.12	14.44	15.12	16	17	**Engstingen** Bf	13.15	13.47	14.15	14.47
13.04	*13.34*	*14.04*	*14.34*			*Tübingen*	*13.56*	*14.26*	*14.56*	*15.26*
13.22	*13.52*	*14.22*	*14.52*			*Reutlingen Hbf*	*13.38*	*14.08*	*14.38*	*15.08*
13.41	*14.11*	*14.41*	*15.11*			*Engstingen* 744	*13.19*	*13.49*	*14.19*	*14.49*
13.46	14.14	14.46	15.14	16	17	**Engstingen** Bf	13.13	13.45	14.13	14.45
13.49	14.17	14.49	15.17	18	19	Engst. Schulzentr.	13.09	13.41	14.09	14.41
13.53	I	14.53	I	21	22	Haidkapelle	13.05	I	14.05	I
13.58	I	14.58	I	25	26	ALB-GOLD	13.00	I	14.00	I
14.02	14.28	15.02	15.28	27,5	28,5	**Trochtelfingen** *)	12.56	13.30	13.56	14.30
14.04	>	15.04	>	28,5	>	Tro.- Hofackerstr.	12.54	>	13.54	>
14.10	<	15.10	<	32,5	<	Hörschwag	12.48	<	13.48	<
>	14.33	(M)	15.33		32	Mägerkingen	>	13.25	(M)	14.25
14.13	>	15.13	>	34,5	>	Hausen (Lauchert)	12.45	>	13.45	>
14.20	<	15.20	<	39	<	Gauselfingen	12.38	<	13.38	<
14.27	>	15.27	>	44	>	**Burladingen** Bf	12.32	>	13.32	>
an	14.37	an	15.37		36	Bronnen	ab	13.21	ab	14.21
	14.41		15.41		37,5	**Gammertingen** Bf		13.18		14.18
14.31	*14.31*	*15.31*	*15.31*			*Burladingen* 753	*12.28*	*13.28*	*13.28*	*14.28*
14.52	>	*15.52*	>			*Hechingen*	*12.08*	>	*13.08*	>
	14.45		*15.45*			*Gammertingen*		*13.14*		*14.14*
	15.17		*16.17*			*Sigmaringen*		*12.43*		*13.43*

Die blau dargestellten Busse fahren nur montags bis freitags nachmittags;
*) Trochtelfingen = Haltestelle an der B 303 beim Friedhof; (M) Vormittags und am Wochenende fahren die Busse zweistündlich nach Gammertingen (→ KBS 752).

jeder zweite Bus Gammertingen an – mit der Folge, dass man nach Burladingen einmal und nach Albstadt-Ebingen sogar zweimal umsteigen muss (→ KBS 752).

Auf der Schiene käme man natürlich schneller voran: In der Realität brauchen die Schülerzüge für die 39 km von Münsingen nach Gammertingen rund 70 Minuten. Das ließe sich durch gezielte Ausbauten auf 50 Minuten senken. Dann könnten zwei Triebwagen die *Taktknoten* Münsingen, Engstingen und Trochtelfingen verbinden. Gute Anschlüsse in allen Richtungen gäbe es allerdings nur, wenn die Nachfrage so weit gewachsen wäre, dass dort halbstündlich zur Minute 15 und 45 Züge fahren.

755 Metzingen - Bad Urach - Münsingen - Blaubeuren - Ulm

Die Entwicklung zwischen Münsingen und Blaubeuren wird bei der KBS 754 beschrieben.

Die 11 km von Metzingen nach Urach wurden 1873 von der *Ermsthalbahn-Gesellschaft* als Privatbahn eröffnet und 1904 an das Königreich Württemberg verkauft. 1919 folgte die Verlängerung um 1,2 km zur *Kunstmühle Künkele*, um für deren Waren den Weg zum nächsten Bahnhof zu verkürzen. Man sah diesen (nur von Güterzügen befahrenen) Abschnitt auch als Vorleistung für die geplante Durchbindung nach Münsingen an der *Schwäbischen Albbahn* Ulm - Kleinengstingen.

Im Sommer 1971 begann der vorübergehende Niedergang der *Ermstalbahn*, als die *DB* die Bedienung der Ladestellen hinter dem Bahnhof Urach einstellte. Am 27.5.76 fuhr der letzte reguläre Personenzug und Ende 1989 der letzte Güterzug von Dettingen-Gsaidt nach Urach.

Die Anliegergemeinden, insbesondere das inzwischen zur Kurstadt beförderte Bad Urach, wollten sich mit dem Rückzug der Schiene aus der Fläche nicht abfinden. Sie gründeten die *Ermstal-Verkehrsgesellschaft* (heute *Erms-Neckar-Bahn*), erwarben die Strecke zum 1.1.94 für den symbolischen Preis von 1 DM und modernisierten sie nachhaltig.

Museumsbetrieb im weitläufigen Bahnhof Münsingen am Abend des 20.9.14.

Im Sommer 1998 gab es wieder touristischen Personenverkehr an Wochenenden und seit dem 1.8.99 täglich Züge im Stundentakt. Die *DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee* (RAB) führt ihn mit Regioshuttles der Baureihe 650 durch. Im Fahrplan 2010 fuhren die meisten über Reutlingen und Tübingen nach Herrenberg weiter (→ KBS 744). Die RAB betrieb auch eine parallele Buslinie, deren Fahrzeiten auf die Züge abgestimmt waren.

Die Nachfrage übertraf alle Erwartungen, und daher gibt es seit etwa 2010 Pläne, die *Ermstalbahn* in die neue *Regionalstadtbahn Neckar-Alb* zu integrieren und einen Halbstundentakt einzuführen. Das „Modul 1“ enthält ihre Elektrifizierung, die Verlängerung des Ausziehgleises in Bad Urach, ein neues Ausweichgleis in Dettingen Gsaidt und den Ausbau aller Bahnsteige auf eine Länge von 80 m und eine Höhe von 55 cm. Am 19.2.17 wurde der Planfeststellungsbeschluss erlassen.

12.43	***13.13***	***13.43***	***14.13***	***14.43***		*Stuttgart Hbf*	***14.17***	***14.47***	***15.17***	***15.47***	***16.17***
13.00	***13.30***	***14.00***	***14.30***	***15.00***		*Nürtingen*	***14.00***	***14.30***	***15.00***	***15.30***	***16.00***
13.08	***13.38***	***14.08***	***14.38***	***15.08***		*Metzingen* 750	***13.51***	***14.21***	***14.51***	***15.21***	***15.51***
13.04	*13.35*	14.04	*14.35*	15.04		*Reutlingen Hbf*	13.56	*14.25*	14.56	*15.25*	15.56
13.10	*13.43*	14.10	*14.43*	15.10		*Nürtingen* 750	13.49	*14.16*	14.49	*15.16*	15.49
RB	🚌	RB	🚌	RB		Zug	RB	🚌	RB		RB
13.13	13.47	14.13	14.47	15.13	km	**Metzingen**	13.46	14.13	14.46	15.13	15.46
13.15	13.50	14.15	14.50	15.15	2,0	Neuhausen (Erms)	13.44	14.09	14.44	15.09	15.44
13.17	13.53	14.17	14.53	15.17	4,1	Dettingen - Lehen	13.42	14.06	14.42	15.06	15.42
13.19	13.55	14.19	14.55	15.19	5,1	Dettingen [verlegt]	13.40	14.04	14.40	15.04	15.40
>	13.59	>	14.59	>	6,6	Dett.- Buchhalede	>	14.01	>	15.01	>
13.21	an	14.21	an	15.21	6,6	Dettingen - Gsaidt	13.38	ab	14.38	ab	15.38
13.24		14.24		15.24	8,7	B. Urach Wasserfall	13.35		14.35		15.35
13.26		14.26		15.26	9,7	Bad Urach Klinik	13.33		14.33		15.33
28/31		28/31		28/31	10,5	**Bad Urach** Bf	28/31		28/31		28/31
13.34		14.34		15.34	13,5	Wittlingen	13.25		14.25		15.25
13.38		14.38		15.38	18,0	Seeburg	13.21		14.21		15.21
13.42		14.42		15.42	22,5	Münsingen West	13.17		14.17		15.17
13.44		14.44		15.44	24,0	**Münsingen** Bf	13.15		14.15		15.15
13.50		14.50		15.50	30,2	Mehrstetten	13.09		14.09		15.09
58/01		58/01		58/01	40,2	Hütten (Schmiech)	58/01		58/01		58/01
14.07		15.07		16.07	47,8	Schelklingen	12.52		13.52		14.52
14.12		15.12		16.12	54,0	Blaubeuren	12.47		13.47		14.47
14.25		15.25		16.25	70,5	**Ulm** Hbf	12.35		13.35		14.35
14.31		***15.31***		***16.31***		*Ulm Hbf*	***12.29***		***13.29***		***14.29***
14.59		***15.59***		***16.59***		*Augsburg Hbf*	***12.01***		***13.01***		***14.01***
15.26		***16.26***		***17.26***		*München Hbf*	***11.34***		***12.34***		***13.34***

Gesamtverkehr Ulm - Schelklingen →KBS 756

Viele interessante Details findet man im Internet bei www.stw1-schelklingen.de

Der ***VD-T*** hätte sich schon 1985 dafür entschieden, dass es zwischen Reutlingen und Ulm wieder durchgehende Züge geben soll. Allerdings nicht auf der alten Trasse der KBS 754 mit dem Steilstreckenabschnitt bei Honau. Sondern mit dem schon 1919 geplanten, aber nie verwirklichten Lückenschluss zwischen Bad Urach und Münsingen.

Schließlich fehlten nur 10,5 Schienen-km vom Gleisende bei der Kunstmühle bis Münsingen. Moderne Triebwagen schaffen problemlos Steigungen bis zu 40‰, was die im Fahrplan berücksichtigte Trasse ohne Tunnel neben der Bundesstraße B 465 erlaubt. Für Güterzüge geeignete 25 ‰ würden einen 2,5 km langen Tunnel erfordern, wodurch die Strecke etwa 200 Meter kürzer würde.

Diesen Neubauabschnitt hätte der ***VD-T*** natürlich gleich mit einer Oberleitung versehen und auch die anschließenden 11 km bis Metzingen elektrifiziert. Das erlaubt den Einsatz von Speichertriebwagen, die auf den 32 km von Reutlingen bis Münsingen den Strom aus der Oberleitung beziehen und die folgenden 46 km bis Ulm aus Akkumulatoren unter dem Fahrzeugboden.

756 Ulm - Ehingen - Mengen - Sigmaringen - Tuttlingen

1865 beschloss der württembergische Landtag den Bau einer Eisenbahnstrecke von Ulm entlang der Bäche Blau, Ach und Schmiech bis Ehingen und dann weiter im Donautal bis Sigmaringen. Lokale Interessen hatten sich gegen den Abzweig in Erbach von der bereits fertig gestellten *Südbahn* (→ KBS 985 ab Seite 86) durchgesetzt, der bis Ehingen kürzer und kostengünstiger gewesen wäre.

Die Eröffnung der durchgängig eingleisig gebauten Strecke erfolgte abschnittsweise bis Blaubeuren (2.8.68), Ehingen (13.6.69), Riedlingen (15.6.70) und Scheer an der Grenze zu den *Hohenzollernschen Landen* (13.11.70). Der Deutsch-Französische Krieg 1870/71 und Probleme beim Brückenbau verzögerten die Inbetriebnahme der letzten 6,5 km nach Sigmaringen bis zum 26.7.73.

Mit der Fertigstellung der *Höllentalbahn* Donaueschingen - Freiburg kam 1901 endlich die lange gewünschte Verbindung von Ulm nach Freiburg zustande. Ab 1909 fuhren Eilzüge durch und ab 1912 teilweise sogar weiter bis Colmar. Ab 1913 gab es auch Schnellzüge von München nach Freiburg mit Speisewagen. Ihr Durchschnittstempo blieb aber auf der kurvenreichen *Donautalbahn* unter 50 km/h. Trotz Einschränkungen während der Weltkriege blieb der Fahrplan mit einer Mischung aus langlaufenden Eil- und Schnellzügen und überall haltenden Nahverkehrszügen bis 1960 relativ stabil. Güterzüge hatten wegen der noch geringen Industrialisierung entlang der Strecke keine große Bedeutung.

Um den neuen Ulmer Rangierbahnhof in Söflingen besser anzuschließen, bekamen die 3 km bis dorthin 1912 ein zweites Gleis. Im Jahr darauf verlängerte man das „Doppelgleis“ bis Herrlingen. Ab 1937 wurde wegen der vermeintlichen militärstrategischen Bedeutung der vollständige zweigleisige Ausbau geplant, aber nicht begonnen. Im Zweiten Weltkrieg wurden nur der Haupt- und Rangierbahnhof in Ulm durch Feindangriffe schwer beschädigt. Die *Donautalbahn* litt vor allem unter der deutschen Wehrmacht, die bei ihrem Rückzug im Frühjahr 1945 einige Bahnbrücken sprengte. Erst ab 1950 war das Gleis wieder durchgängig befahrbar. Die Erneuerung der Ulmer Bahnhofsanlagen dauerte bis 1962.

Den hohen Erwartungen der Militärs wurde die *Donautalbahn* weder im Ersten noch im Zweiten Weltkrieg gerecht und vom zweigleisigen Ausbau war nach 1945 keine Rede mehr. Die *Deutsche Bundesbahn* modernisierte zwar die Signalanlagen, baute aber auch viele Ausweichgleise zurück und legte schwach frequentierte Bahnhöfe sowie den Ulmer Rangierbahnhof still. Zu der ab 1980 drohenden Einstellung des Betriebs auf Teilstrecken im Donautal kam es aber nicht.

Ab 1951 lösten Dieselloks und -triebwagen die Dampfloks ab. Von 1961 bis 1995 wurden viele Nahverkehrszüge mit Schienenbussen der Baureihen 795 und 798 gefahren und ab 1988 von moderneren Triebwagen der Baureihe 628 abgelöst. Das Eilzug-Angebot blieb bis in die 1980er Jahre stabil, wobei sich das Durchschnittstempo auf 70 km/h erhöhte. Die Nahverkehrszüge wurden aber noch bis 1993 ausgedünnt.

1988 löste die im Zwei-Stunden-Takt verkehrende *RegionalSchnellBahn* (RSB) Ulm - Donaueschingen - Neustadt (Schwarzwald) die Eilzüge ab. Weiter nach Freiburg musste man in elektrisch betriebene Züge umsteigen. 1996 kamen ebenfalls zweistündliche Ulm - Sigmaringen, wodurch auf diesem Abschnitt ein Stundentakt entstand. Dieses Taktgerüst blieb bis heute unverändert, wurde allerdings in *Regional-Express* (RE) umbenannt und durch den Einsatz von Neigetechnik-Triebwagen beschleunigt. Die *DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee* ist ihr Betreiber.

In den 1990er Jahren wurde für die geplante *Regio-S-Bahn Donau-Iller* eine neue Verbindung im Donautal von Ehingen nach Erbach diskutiert. Sie hätte rund 75 Millionen Euro gekostet und die RE zwischen Ulm und Sigmaringen um 10 Minuten beschleunigt. Die Landesregierung lehnte dieses Projekt aber ab und es wird nicht mehr weiter verfolgt. Als Ersatz soll die *Donautalbahn* südlich von Ehingen zweigleisig ausgebaut und dadurch leistungsfähiger werden.

Am 27.7.20 begegneten sich in Mengen 644 550 als RE nach Donaueschingen und der (falsch beschriftete) 628 436 nach Aulendorf. Zum schmalen Bahnsteig neben Gleis 2 muss man das Gleis 1 überschreiten, was den Betrieb verzögert. Der **VD-T** *hätte einen breiten Mittelbahnsteig gebaut, den man durch eine Unterführung erreicht. Stündlich zur Minute 30 könnte man dort mit kurzen Wegen zwischen sechs Triebwagen umsteigen. (Aufnahme von Jörg Schäfer)*

Der ***VD-T*** hätte die 12 km lange neue Verbindung südwestlich von Ulm schon bis zur Jahrtausendwende (mit Oberleitung) gebaut, weil sie nicht nur Beschleunigungen, sondern auch neue attraktive Anschlüsse in Ehingen und Erbach bringt. Die folgenden 73 km bis Sigmaringen hätte er elektrifiziert und auf 3 km zwischen Rottenacker und Munderkingen ein zweites Gleis verlegt, um bei den RE-Kreuzungen nur wenig Zeit zu verlieren.

Die kurvenreichen 17,3 km von Sigmaringen zum Bahnhof Hausen im Tal schaffen Triebwagen mit aktiver Neigetechnik in der Realität in 15 Minuten. Das würde beim ***VD-T*** gerade so für die Zugkreuzungen zur Minute 00 reichen. Zwischenstopps wären aber nicht möglich und in Sigmaringen würde der Anschluss von der RB aus Hechingen knapp verpasst. Der ***VD-T*** hätte daher 4 km östlich vom Bahnhof Hausen zweigleisig ausgebaut und dichter beim Ort (in km 16,3) einen neuen Kreuzungsbahnhof mit zwei Außenbahnsteigen angelegt.

Der Fahrplan erfährt dadurch folgende Verbesserungen:

	Stuttgart Hbf	***8.02***			***8.32***	***8.36***	***9.02***			***9.32***	***9.36***	***10.02***
	Ulm Hbf 760	***8.29***			***8.59***	***9.25***	***9.29***			***9.59***	***10.25***	***10.29***
	Zug	**RE**	R B	RB	RB		**RE**	RB	RB	RB		**RE**
km	**Ulm Hbf**	**8.37**	8.35	8.52	9.06		**9.37**	9.35	9.52	10.06		**10.37**
>	Ulm-Söflingen	>	|	>	9.09		>	|	>	10.09		>
<	Blaustein	<	|	<	9.12		<	|	<	10.12		<
>	Herrlingen	>	|	>	9.15		>	|	>	10.15		>
<	Gerhausen	<	|	<	9.21		<	|	<	10.21		<
>	**Blaubeuren**	>	8.47	>	9.23		>	9.47	>	10.23		>
<	Schelklingen	<	8.52	<	28/31		<	9.52	<	28/31		<
4,1	Grimmelfingen	|	>	8.56	>		|	>	9.56	>		|
11,2	**Erbach** (Donau)	**8.44**	<	9.01	<		**9.44**	<	10.01	<		**10.44**
15,7	Oberdischingen	|	Mün-	9.05	>		|	Mün-	10.05	>		|
20,2	Gamerschwang	|	sing.	9.09	<		|	sing.	10.09	<		|
>	Schmiechen	>		>	9.34		>		>	10.34		>
<	Allmendingen	<		<	9.38		<		<	10.38		<
25,2	**Ehingen** (Donau)	**8.52**		9.14	9.43	🚌	**9.52**		10.14	10.43	🚌	**10.52**
28,5	Ehing.-Dettingen	|		9.17	an		|		10.17	an		|
32,3	Rottenacker	|		9.21		ab	[58]		10.21		ab	|
36,6	Munderkingen	**9.01**		9.26		9.33	**10.01**		10.26		10.33	**11.01**
39,4	Untermarchtal	|		an		9.38	>		an		10.38	>
44,2	Rechtenstein	**9.08**				9.45	<				10.45	<
49,3	Zwiefaltendorf	|				9.52	<				10.52	<
56,9	Riedlingen	**9.18**				10.02	**10.18**				11.02	**11.18**
62,7	Ertringen	|				10.10	|				11.10	|
68,1	Herbertingen	|				10.18	|				10.18	|
74,0	Mengen	29/31				10.27	29/31				11.27	29/31
84,2	**Sigmaringen**	**9.39**				an	**10.39**				an	**11.39**
0,0		9.43					10.43					11.43
2,4	Sigmaring.- Laiz	9.46				H	10.46				H	11.46
7,9	Gutenstein	9.51					10.51					11.51
16,3	Hausen i.T. [verl.]	58/01			🚌		58/01			🚌		58/01
23,6	Beuron	10.07			Kolb-		11.07			Kolb-		12.07
27,3	Fridingen	10.11			ingen		11.11			ingen		12.11
31,9	Mühlheim (Don)	10.16			10.39		11.16			11.39		12.16
33,2	Stetten (Donau)	10.18			10.42		11.18			11.42		12.18
35,3	Nendingen b.Tut.	10.21			10.46		11.21			11.46		12.21
38,7	Tuttlingen Nord	10.24			10.50		11.24			11.50		12.24
40,2	Tuttlingen Mitte	10.26			>		11.26			>		12.26
41,0	**Tuttlingen**	10.29			10.56		11.29			11.56		12.29
	Tuttlingen 740	10.31			*11.01*		11.31			*12.01*		12.31
	Singen	10.48			*11.18*		11.48			*12.18*		12.48
	Konstanz	11.21			*11.51*		12.21			*12.51*		13.21

H = in Sigm.-Laiz Anschluss von der RB aus Hechingen, an Min. 42 (→ KBS 751)

	Konstanz	7.39		*8.09*			8.39		*9.09*			9.39
	Singen	8.12		*8.42*			9.12		*9.42*			10.12
	Tuttlingen 740	8.29		*8.59*			9.29		*9.59*			10.29
	Zug	**RE**		🚌	RB	RB	**RE**		🚌	RB	RB	**RE**
km	**Tuttlingen**	8.31		9.04			9.31		10.04			10.31
0,8	Tuttlingen Mitte	8.33		>			9.33		>			10.33
2,3	Tuttlingen Nord	8.35		9.09			9.35		10.09			10.35
5,7	Nendingen b.Tut.	8.38		9.13			9.38		10.13			10.38
7,8	Stetten (Donau)	8.41		9.17			9.41		10.17			10.41
9,1	Mühlheim (Don)	8.43		9.20			9.43		10.20			10.43
13,7	Fridingen	8.48		Kolb-			9.48		Kolb-			10.48
17,4	Beuron	8.52		ingen			9.52		ingen			10.52
24,7	Hausen i.T. [verl.]	58/01					58/01					58/01
33,1	Gutenstein	9.07					10.07					11.07
38,6	Sigmaring.-Laiz	9.13				H	10.13				H	11.13
41,0		9.27	🚌				10.27	🚌				11.27
	Sigmaringen											
0,0		**9.21**	ab				**10.21**	ab				**11.21**
10,2	Mengen	29/31	9.33				29/31	10.33				29/31
16,1	Herbertingen	I	9.41				I	10.18				I
21,5	Ertringen	I	9.49				I	10.49				I
27,3	Riedlingen	**9.42**	9.57				**10.42**	10.57				**11.42**
34,9	Zwiefaltendorf	I	10.07				<	11.07				<
40,0	Rechtenstein	**9.52**	10.14				<	11.14				<
44,8	Untermarchtal	I	10.21		ab		>	11.21		ab		>
47,6	Munderkingen	**9.58**	10.27	RB	10.34		**10.58**	11.27	RB	11.34		**11.58**
51,9	Rottenacker	I	an		10.38		[01]	an		11.38		I
55,7	Ehing.-Dettingen	I		ab	10.42		I		ab	11.42		I
59,0	**Ehingen** (Donau)	**10.07**		10.17	10.45	RB	**11.07**		11.17	11.45	RB	**12.07**
64,3	Allmendingen	<		10.21	<		<		11.21	<		<
68,5	Schmiechen	>		10.25	>		>		11.25	>		>
>	Gamerschwang	I		<	10.50	Mün-	I		<	11.50	Mün-	I
<	Oberdischingen	I		>	10.54	singen	I		>	11.54	singen	I
92,5	**Erbach** (Donau)	**10.15**		<	10.58	<	**11.15**		<	11.58	<	**12.15**
92,5	Grimmelfingen	I		>	11.03	>	I		>	12.03	>	I
69,9	Schelklingen	<		28/31	<	11.07	<		28/31	<	12.07	<
76,1	**Blaubeuren**	>		10.36	>	11.12	>		11.36	>	12.12	>
77,3	Gerhausen	<		10.38	<	I	<		11.38	<	I	<
85,1	Herrlingen	>		10.44	>	I	>		11.44	>	I	>
86,9	Blaustein	<		10.47	<	I	<		11.47	<	I	<
90,1	Ulm-Söflingen	>		10.50	>	I	>		11.50	>	I	>
92,5	**Ulm Hbf**	**10.23**		10.54	11.08	11.25	**11.23**		11.54	12.08	12.25	**12.23**
	Ulm Hbf 760	***10.31***	***10.35***	***11.01***			***11.31***	***11.35***	***12.01***			***12.31***
	Stuttgart Hbf	***10.58***	***11.24***	***11.28***			***11.58***	***12.24***	***12.28***			***12.58***

Gesamtverkehre: Herberting.-Sigmaringen → KBS 751 und Ulm-Erbach → KBS 985

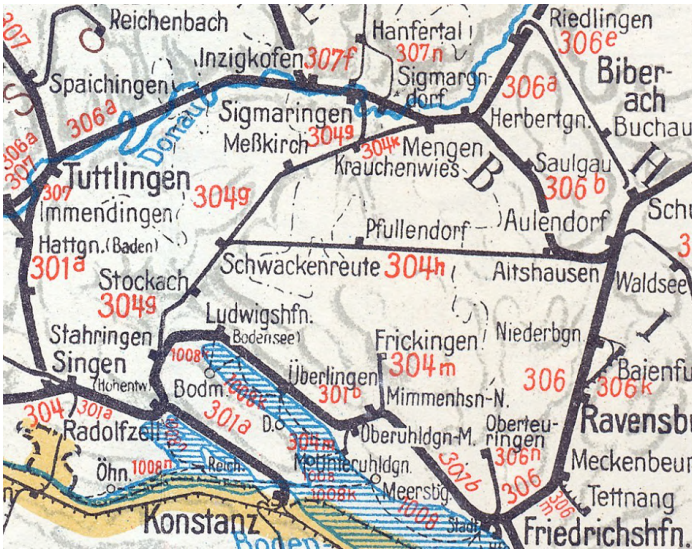
➢ Die RE erreichen *Integrale Taktknoten* zur Minute 00 in Ulm, Mengen und Tuttlingen und zur Minute 30 in Mengen.

➢ Von Ulm bis Mengen fahren die RE mit zwei Triebwagen (Tw). Der vordere trägt als Ziel „Tuttlingen“ und der hintere „Radolfzell“. In Mengen kuppeln sie an den Tw an, der schon 2 Minuten vorher aus Aulendorf ankam (→ KBS 751). Dann wird der letzte Tw abgehängt. Zur Minute 31 fahren die beiden vorderen Tw nach Sigmaringen weiter (wo sie wieder getrennt werden) und zur Minute 33 setzt der letzte Tw seine Reise nach Radolfzell (→ KBS 757). Mengen braucht daher nur zwei Bahnsteiggleise mit einem Inselbahnsteige, wo die Fahrgäste mit kurzen Fußwegen umsteigen können.

757 (Singen -) **Radolfzell - Stockach - Meßkirch - Mengen**

Die knapp 57 km lange *Alblachtalbahn* Mengen - Radolfzell wurde ab 1865 als Teil einer Fernverbindung von Ulm an den Bodensee und in die Schweiz gebaut. Das zu Preußen gehörende *Fürstentum Hohenzollern* verlangte für die Durchquerung seines Hoheitsgebiets eine 9 km lange Anschlussbahn von Krauchenwies zu seinem Regierungssitz in Sigmaringen, die zusammen mit der Hauptstrecke 1873 fertig wurde.

Eine überregionale Funktion erfüllte die *Alblachtalbahn* aber nur kurz: Das einzige Schnellzugpaar benötigte 100 Minuten von Ulm über Mengen nach Radolfzell und wurde schon 1875 mangels Nachfrage wieder eingestellt. 1879 wurde die Strecke zur Nebenbahn abgestuft und sah nur noch Personenzüge, die überall hielten und größtenteils ab Sigmaringen statt Mengen fuhren.



Auszug aus der Übersichtskarte zum DB-Kursbuch von 1954

Nach dem Zweiten Weltkrieg reagierte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) wie auf vielen anderen Strecken mit dem Rückzug in Etappen: 1954 fuhr der letzte Personenzug von Krauchenwies nach Mengen und 1960 der letzte Güterzug, danach folgte der Abbau bis zu einem Sägewerk westlich von Mengen. 1969 beendete die *DB* den Personenverkehr zwischen Meßkirch und Sigmaringen und nicht einmal drei Jahre später nördlich von Stockach. 1982 folgte schließlich der Abschnitt Stahringen - Stockach, sodass nur noch auf den südlichsten 7 km Personenzüge der *Bodenseegürtelbahn* fuhren (→ KBS 758).

1986 wurde auf Betreiben der Firma *Tegometall* aus Krauchenwies das Gleis nach Mengen mit Landeszuschüssen wieder aufgebaut, um die Transportwege zu verkürzen. Dafür endete der Güterverkehr zwischen Meßkirch und Krauchenwies. Zum eigentlich geplanten Abbau kam es zum Glück nicht, und ab dem 28.5.89 war die *Alblachtalbahn* nach fast 30 Jahren wieder durchgängig befahrbar. Genutzt wurde das aber nur von wenigen Sonderzügen.

Nach der Bahnreform pachtete der Landkreis Konstanz die 10,3 km von Stahringen bis zum inzwischen 15.000 Einwohner zählenden Stockach und ließ sie grundlegend sanieren. Die *Mittelthurgaubahn* fuhr ab 1996 unter dem Markennamen *Seehäsle* mit drei Prototypen des Dieseltriebwagens Stadler GTW 2/6 tagsüber stündlich und im Berufsverkehr alle 30 Minuten. Die Nachfrage übertraf alle Erwartungen, aber ab der Jahrtausendwende sorgten häufige Fahrzeugausfälle für Ärger zwischen Landkreis und *Mittelthurgaubahn*.

Ende 2006 wurde deshalb sogar der Vertrag gekündigt und die *Hohenzollerische Landesbahn* (HZL) beauftragt. Nach einer Zwischenlösung mit Leihfahrzeugen setzt die *HZL* seit Ende 2008 neue *Regio-Shuttle* RS1 ein. 2012 verkaufte die DB Netz AG den Abschnitt Stahringen - Stockach für 275.000 € an den Landkreis Konstanz, der dadurch Landeszuschüsse zum Streckenunterhalt bekommt.

Wechselvoll blieb auch die Geschichte zwischen Stockach und Mengen: Der reguläre Güterverkehr schrumpfte 2004 auf ein tägliches Güterzugpaar und deckte nur noch einen Bruchteil der Unterhaltungskosten. Den Anliegergemeinden war aber wichtig, dass die Strecke neben dem Schwerlastverkehr der Firma *Tegometall* auch für touristische Zwecke erhalten blieb. Sie unterstützten die Gründung der *Alblachtal-Bahn GmbH*, die den Abschnitt kaufte, um die drohende Stilllegung abzuwenden.

2009 und 2010 stellte das Land Baden-Württemberg 5 Millionen Euro aus dem *Konjunkturpaket II* für umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an Strecke, Brücken und Bahnübergängen zur Verfügung. Güterzüge fuhren dann zwar nur zwischen Krauchenwies und Mengen mit Loks der *HZL* im Auftrag der DB, eine Ausweitung des Betriebs wäre aber möglich.

Die Reaktivierung des Personenverkehrs zwischen Stockach und Mengen wurde 2001 erstmals im Auftrag der *Region Bodensee-Oberschwaben* untersucht. Das Gutachten prognostizierte aber ein zu geringes Fahrgastaufkommen. Das Thema ist in der Region aber immer wieder präsent und auch Bestandteil des Konzepts für eine *Bodensee-S-Bahn*.

Der ***VD-T*** setzt bessere verkehrspolitische Rahmenbedingungen voraus, und die hätten bei der *Alblachtalbahn* spätestens zur Jahrtausendwende dafür gesorgt, dass wieder Personenzüge mit bis zu 100 km/h durchfahren und als „Flügelzüge" Direktverbindungen nach Ulm bieten. Mit 108 Minuten Fahrzeiten werden sie zwar kaum Durchgangsverkehr anziehen, aber dennoch viele Verbindungen in der Region wesentlich attraktiver machen.

7.35 ***8.21*** ***8.29***	***8.35*** ***9.21*** ***9.29***	***9.35*** ***10.21*** ***10.29***		*Hechingen* *Sigmaringen* *Mengen* 751	***10.25*** ***9.39*** ***9.31***	***11.25*** ***10.39*** ***10.31***	***12.25*** ***11.39*** ***11.31***
7.37 **7.52** **8.29**	**8.37** **8.52** **9.29**	**9.37** **9.52** **10.29**		*Ulm Hbf* *Ehingen* *Mengen* 756	**10.23** **10.08** **9.31**	**11.23** **11.08** **10.31**	**12.23** **12.08** **11.31**
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.33 8.40 8.43 8.49	9.33 9.40 9.43 9.49	10.33 10.40 10.43 10.49	km 9,0 12,3 19,0	**Mengen** Krauchenwies Göggingen Meßkirch	9.27 9.19 9.16 9.10	10.27 10.19 10.16 10.10	11.27 11.19 11.16 11.10
8.54 9.00 9.04 9.07	9.54 10.00 10.04 10.07	10.54 11.00 11.04 11.07	24,8 31,9 35,8 39,3	Sauldorf Mühlingen Zizenhausen **Stockach**	9.05 8.59 8.55 8.52	10.05 9.59 9.55 9.52	11.05 10.59 10.55 10.52
9.11 9.14 9.18 9.25	10.11 10.14 10.18 10.25	11.11 11.14 11.18 11.25	42,9 45,9 49,4 56,8	Nenzingen Wahlwies Stahringen **Radolfzell**	8.48 8.45 8.41 8.35	9.48 9.45 9.41 9.35	10.48 10.45 10.41 10.35
9.32 *9.42*	*10.32* *10.42*	*11.32* *11.42*		*Radolfzell* 749 *Singen*	*8.28* *8.18*	*9.28* *9.18*	*15.13* *10.18*
9.29 *9.50*	*10.29* *10.50*	*11.29* *11.50*		*Radolfzell* 749 *Konstanz*	*8.31* *8.10*	*9.31* *9.10*	*15.13* *10.10*

Um die Integralen Taktknoten zur Minute 30 in Mengen und Radolfzell zu erreichen, reaktiviert der ***VD-T*** nicht alle kleinen Stationen. Ihre genaue Anzahl hängt von der Länge der zweigleisigen Begegnungsabschnitte nördlich und südlich von Mühlingen ab.

758 (Singen -) **Radolfzell - Überlingen - Friedrichshafen**

Die *Bodenseegürtelbahn* auf der Nordseite des „schwäbischen Meers“ entstand aus der Verbindung von Bahnhöfen, die von den umliegenden Ländern zunächst als Endpunkte ihrer Strecken aus dem Landesinneren angelegt wurden: Friedrichshafen wurde 1847 von der *Württembergischen Südbahn* aus Ulm erreicht und Radolfzell 1863 von der *Hochrheinbahn* aus Singen.

Die 7 km von Radolfzell nach Stahringen gingen 1867 als Teil der *Alblachtalbahn* über Stockach nach Mengen in Betrieb (→ KBS 743). Erst 1895 folgte der Abzweig von Stahringen nach Überlingen. Vor dem Weiterbau gab es viele Diskussionen, man entschied sich letztlich gegen eine Trasse am Seeufer über Meersburg als direkte Konkurrenz zur Bodenseeschifffahrt. Stattdessen macht die 1901 eröffnete Strecke einen Schwenk durch das Hinterland über Markdorf und kommt erst kurz vor Friedrichshafen wieder in Seenähe.

Der Verkehr auf der *Bodenseegürtelbahn* entwickelte sich nicht so stark, dass größere Ausbauten erforderlich wurden. Nur der gemeinsam mit der *Alblachtalbahn* genutzte Abschnitt bis Stahringen wurde auf zwei Gleise erweitert. Ansonsten ist die KBS 742 bis heute eingleisig und nicht elektrifiziert, an sechs Bahnhöfen zwischen Radolfzell und Friedrichshafen können sich die Züge noch ausweichen. Ein wesentlicher Ausbau der Infrastruktur ist nicht konkret geplant.

In der *Normalverkehrszeit* setzt die *Deutsche Bahn AG* stündlich RegioShuttle-Triebwagen als RB ein. 2003 wurden sie nach einem Namenswettbewerb "Seehänsele" getauft, abgeleitet vom erfolgreichen „Seehas“ auf der KBS 741 und der regionalen Fasnetsfigur "Hänsele". Hinzu kommen zweistündlich Neigetechnik-Triebwagen der Baureihe 611 als IRE Basel - Singen - Friedrichshafen - Ulm.

Beim ***VD-T*** wird das Angebot durch den Stundentakt der RE deutlich verbessert. Und da die RE in Singen und Ulm optimale ICE-Anschlüsse bieten, werden zahlreiche Reiseketten beschleunigt. Das *Seehänesle* fährt ebenfalls stündlich, und in Ludwigshafen, Überlingen, Salem und Markdorf begegnen sich die Züge. Dabei entstehen optimale Anschlusspunkte für Buslinien in die nähere Umgebung.

Um die Standzeiten der Züge kurz zu halten, brauchen die Bahnhöfe 1 km lange zweigleisige Abschnitte. Dann kann ein Zug nämlich schon anfahren, bevor der möglicherweise verspätete Gegenzug zum Stehen gekommen ist. Zwischen dem reaktivierten Bahnhof Espasingen und Ludwigshafen ist sogar ein 3 km langer zweigleisiger Abschnitt vorgesehen, in dem sich die RB während der Fahrt ausweichen.

8.10 *8.31*		*9.10* *9.31*		*10.10* *10.31*		*Konstanz* *Radolfzell* 747	*9.50* *9.29*		*10.50* *10.29*		*11.50* *11.29*
8.33 **8.40**		**9.33** **9.40**		**10.33** **10.40**		*Singen* *Radolfzell* 747	**9.27** **9.20**		**10.27** **10.20**		**11.27** **11.20**
RE	RB	**RE**	RB	**RE**		Zug	**RE**	RB	**RE**	RB	**RE**
8.44	8.47	**9.44**	9.47	**10.44**	km	**Radolfzell**	**9.16**	10.13	**10.16**	11.13	**11.16**
I	8.49	I	9.49	I	1,5	Haselbrunn	I	10.11	I	11.11	I
I	8.54	I	9.54	I	7,3	Stahringen	I	10.06	I	11.06	I
I	8.58	I	9.58	I	12,7	Espasingen	I	10.02	I	11.02	I
I	9.02	I	10.02	I	15,8	Ludwigshafen Bs.	I	9.58	I	10.58	I
I	9.07	I	10.07	I	19,9	Sipplingen	I	9.53	I	10.53	I
I	9.12	I	10.12	I	24,8	Überling.Therme	I	9.48	I	10.48	I
8.59	9.14	**9.59**	10.14	**10.59**	26,2	**Überlingen**	**9.01**	9.46	**10.01**	10.46	**11.01**
9.02	9.15	**10.02**	10.15	**11.02**			**8.58**	9.45	**9.58**	10.45	**10.58**
I	9.18	I	10.18	I	28,7	Überl.-Nußdorf	I	9.42	I	10.42	I
I	9.23	I	10.23	I	33,7	Überl.-Mühlhofen	I	9.37	I	10.37	I
9.11	28/31	**10.11**	28/31	**11.11**	39,6	Salem	**8.49**	29/32	**9.49**	29/32	**10.49**
I	9.36	I	10.36	I	44,8	Bermat.-Ahausen	I	9.24	I	10.24	I
9.18	9.40	**10.18**	10.40	**11.18**	48,7	**Markdorf** (Baden)	**8.42**	9.20	**9.42**	10.20	**10.42**
9.20	9.43	**10.20**	10.43	**11.20**			**8.40**	9.17	**9.40**	10.17	**10.40**
I	9.46	I	10.46	I	52,1	Friedr.-Kluftern	I	9.13	I	10.13	I
I	9.49	I	10.49	I	54,1	Friedr.-Fischbach	I	9.10	I	10.10	I
I	9.51	I	10.51	I	55,3	Friedr.-Manzell	I	9.08	I	10.08	I
I	9.54	I	10.54	I	57,4	Friedr.-Landr.amt	I	9.05	I	10.05	I
9.29	9.57	**10.29**	10.57	**11.29**	59,1	**Friedrichshafen**	**8.31**	9.03	**9.31**	10.03	**10.31**
9.31 **10.26**	**10.01** **10.56**	**10.31** **11.26**	**11.01** **11.56**	**11.31** **12.26**		*Friedrichshafen* *Ulm Hbf* 985	**8.29** **7.34**	**8.59** **8.04**	**9.29** **8.34**	**9.59** **9.04**	**10.29** **9.34**
9.33 ***9.56***		***10.33*** ***10.56***		***11.33*** ***11.56***		*Friedrichshafen* *Bregenz* 983	***8.27*** ***8.04***		***9.27*** ***9.04***		***10.27*** ***10.04***

759 Singen - Radolfzell - Konstanz

Die Strecke Singen - Konstanz wurde 1863 von den *Großherzoglich Badischen Staats-Eisenbahnen* als letztes Teilstück der 144 km langen *Hochrheinbahn* von Basel eröffnet. 4 Jahre später ging die in Radolfzell abzweigende *Alblachtalbahn* (→ KBS 743) Richtung Mengen - Ulm in Betrieb. Die rasch wachsende Nachfrage machte schon 1875 den zweigleisigen Ausbau von Singen bis Radolfzell erforderlich. 1904 wurde die „Doppelspur“ bis Konstanz-Petershausen verlängert. Die Elektrifizierung folgte erst 1977.

Die *Deutsche Bahn AG* reduzierte ab 1990 kontinuierlich das Fernverkehrsangebot. 2012 gab es nur noch 1 bis 2 IC pro Tag von/nach Karlsruhe über Offenburg. Genau so schnell waren die ansonsten verkehrenden IRE und RE, die sich zu einem ungefähren Stundentakt überlagerten. Der Nahverkehr wurde 1994 zwischen Konstanz, Singen und Engen zu einem S-Bahn-ähnlichen Halbstundentakt verdichtet. Die *Mittelthurgaubahn* setzte dafür GTW 2/6-Triebwagen der Firma Stadler unter dem Produktnamen *Seehas* ein. Durch wirtschaftlichen Turbulenzen ging der Betrieb über die Nachfolgegesellschaft *EuroThurbo* 2005 an die *SBB GmbH*, eine deutsche Tochtergesellschaft der *Schweizerischen Bundesbahnen* (SBB).

7.04			***8.04***			*Stuttgart Hbf*	***9.56***			***10.56***		
I	**8.31**	**9.01**	I	**9.31**		*Tuttlingen*	I	**8.59**	**9.29**	I	**9.59**	
8.29	**8.48**	**9.16**	***9.29***	**9.48**		*Singen 740*	***8.31***	**8.44**	**9.12**	***9.31***	**9.44**	
RE	RB	RB	RB	**RE**		Zug	**RE**	RB	RB	RB	**RE**	
8.33	8.50	9.18	**9.33**	9.50	km	**Singen**	**8.27**	8.42	9.10	**9.27**	9.42	
I	8.52	9.20	I	9.52	2,4	Sing. Industriegeb.	I	8.39	9.07	I	9.39	
I	8.56	9.24	I	9.56	6,7	Böhring.-Rickelsh.	I	8.35	9.03	I	9.35	
8.40	9.00	9.28	**9.40**	10.00	10,1	**Radolfzell**	**8.20**	8.32	9.00	**9.20**	9.32	
8.42	9.01	9.29	**9.42**	10.01			**8.18**	8.31	8.59	**9.18**	9.31	
I	9.04	9.32	I	10.04	13,3	Markelfingen	I	8.28	8.56	I	9.28	
I	9.09	9.37	I	10.09	19,0	Allensbach	I	8.23	8.51	I	9.23	
I	9.11	9.39	I	10.11	21,5	Hegne	I	8.21	8.49	I	9.21	
I	9.14	9.42	I	10.14	24,3	Reichenau (Baden)	I	8.18	8.46	I	9.18	
I	9.16	9.44	I	10.16	26,1	Ko.-Wollmadingen	I	8.16	8.44	I	9.16	
I	9.18	9.46	I	10.18	27,4	Ko.-Fürstenberg	I	8.14	8.42	I	9.14	
I	9.19	9.47	I	10.19	28,2	Ko.-Petershausen	I	8.12	8.40	I	9.12	
8.54	9.22	9.50	**9.54**	10.22	30,2	**Konstanz**	**8.06**	8.10	8.38	**9.06**	9.10	
8.56	9.23	an	**9.56**	10.23			**8.04**	ab	8.37	**9.04**	ab	
8.58	9.25		I	10.25	31,7	**Kreuzlingen**	**8.02**		8.35	I		
9.01	*9.31*		I	10.31		*Kreuzlingen*	**7.59**		*8.29*	I		
9.14	*9.56*		**10.14**	10.56		*Romanshorn*	**7.46**		*8.04*	**8.46**		
9.29	*10.26*		**10.29**	11.26		*St.Gallen SBB*	**7.31**		*7.34*	**8.31**		

Beim ***VD-T*** fahren in der *Normalverkehrszeit* wie in der Realität stündlich ein RE und zwei RB am südwestlichen Ufer des Bodensees. Der RE erreicht in Singen sehr attraktive Anschlüsse im Integralen Taktknoten zur Minute 30, insbesondere die IC nach Stuttgart und Zürich (→ KBS 740). Nach sechs Minuten Aufenthalt fährt der RE allerdings nicht wie in der Realität nach Norden weiter, sondern über Waldshut nach Basel in der ursprünglichen Richtung der *Hochrheinbahn*.

In Konstanz endet beim VD-T *nur eine RB pro Stunde. Die anderen Züge fahren nach Rohrschach weiter, wo es in den Integralen Taktknoten der Schweizer Bundesbahn zur Minute 00 und 30 attraktive Anschlüsse gibt.*

In Konstanz wendet beim ***VD-T*** nur eine RB pro Stunde. Die andere RB und der RE fahren über die nahe Grenze nach Rohrschach weiter, wo es in den *Integralen Taktknoten* der *SBB* zur Minute 00 und 30 attraktive Anschlüsse gibt.

Im Norden enden die halbstündlichen RB nicht wie in der Realität größtenteils ohne Anschlüsse in Engen, sondern fahren ab Singen als RE nach Tuttlingen. Von dort geht es abwechselnd Richtung Villingen und Sigmaringen weiter, so dass ab Konstanz sehr viele Ziele regelmäßig ohne Umsteigen erreicht werden können.

Bei diesem dichten Angebot genügen stündliche RB Singen - Engen als Ergänzung. Dank der stündlichen RE-Halte in Engen wäre das ***VD-T***-Angebot nur von Singen West und Mühlhausen-Schlatt nach Süden schlechter als in der Realität. Ein Stundentakt ist für deren Fahrgastpotenzial angemessen, und die Einwohner würden mit viel besseren Verbindungen nach Norden entschädigt.

760 Stuttgart - Wendlingen / Göppingen - Geislingen - Ulm

Die von 1845 bis 1850 abschnittsweise eröffnete *Württembergische Ostbahn* war Teil der ersten Eisenbahnverbindung vom schiffbaren Neckar in Heilbronn über Stuttgart und Ulm zur schiffbaren Donau. Sie gilt wegen der *Geislinger Steige* zwischen Geislingen (469 m) und Amstetten (581 m) als erste Überquerung eines Mittelgebirges in Europa mit einer Steigung von 22 ‰. Die Dampflokomotiven an der Spitze brauchten bei schweren Zügen die Unterstützung von „Schiebeloks“, die sich ab Geislingen hinter den Zug setzten und ihn bis Amstetten anschoben.

Wegen des rasch anwachsenden Zugverkehrs wurde die *Ostbahn* schon von 1858 bis 1862 zweigleisig ausgebaut. Bis 1931 kamen für den umfangreichen Nahverkehr im Großraum Stuttgart zwei Gleise bis Esslingen hinzu, und ab 1933 hatte die Gesamtstrecke eine Oberleitung. Personenzüge müssen seither an der *Geislinger Steige* nicht mehr „nachgeschoben“ werden.

Die *Rosensteinbrücke* in Stuttgart wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört. Bis zum provisorischen Wiederaufbau endeten alle Züge in Bad Cannstatt. Die Fahrgäste mussten zu Fuß über den Neckar gehen, um an der „Einsteigestelle Rosensteintunnel“ am anderen Flussufer die Pendelzüge nach Stuttgart Hbf zu erreichen.

Durch die nach 1945 geänderten Fernverkehrsströme bekam die nunmehr *Filstalbahn* genannte Strecke noch größere Bedeutung: 1960 zählte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) bis Plochingen (zum Abzweig nach Tübingen, → KBS 750) an einzelnen Tagen mehr als 400 Züge. Bis 1963 verlängerte sie daher den viergleisigen Abschnitt von Esslingen bis Plochingen. Dabei verbesserte sie die Trassenführung so, dass das Gleispaar für den Fernverkehr 140 km/h erlaubte.

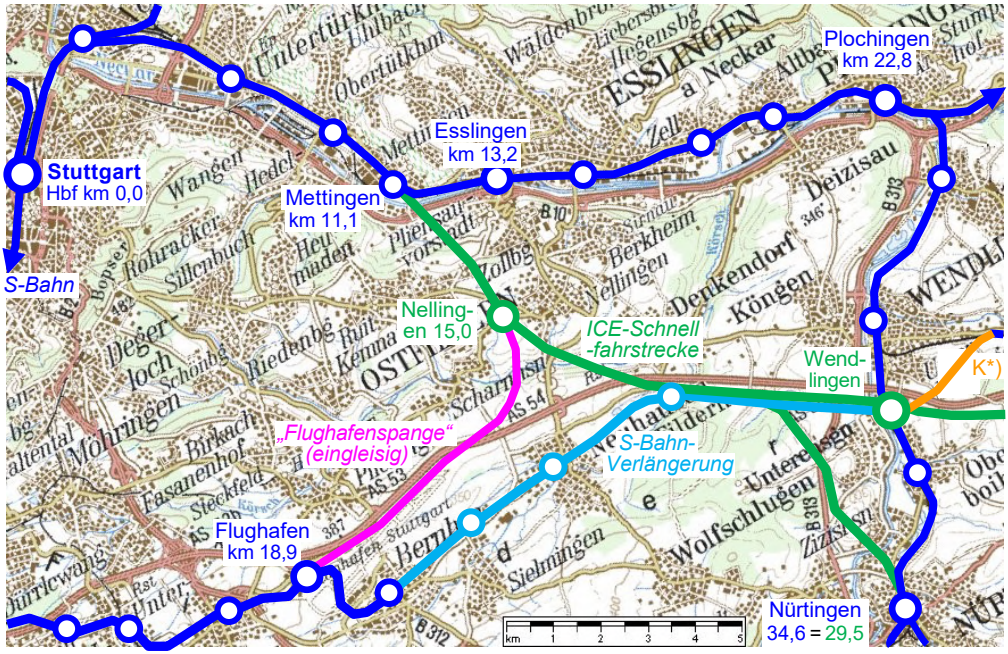
1970 war die *Filstalbahn* mit bis zu 430 Zügen pro Tag eine der meistbefahrenen Strecken in Deutschland. Zur Entlastung plante die *DB* zwei zusammen 29 km lange Neubauabschnitte Geislingen - Lonsee (mit 8 km Tunnel) und Beimerstetten - Unterfahlheim. In den folgenden Jahren wurden viele weitere Neubauprojekte diskutiert, bis hin zum kompletten Neubau zwischen Plochingen und Günzburg an Ulm vorbei. Anfang der 1990er Jahre fiel die Entscheidung für die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm, größtenteils parallel zur Autobahn A8. Bis zum Abschluss des Finanzierungsvertrags im März 2009 wurden noch zahlreiche Detailvarianten untersucht, 2012 erfolgte schließlich der erste Spatenstich.

Im Fahrplan 2010 fand man auf der *Filstalbahn* fast alle Zugarten, die es bei der *Deutschen Bahn AG* gab. Leider hatten sie größtenteils keinen regelmäßigen Takt, was die Orientierung und Merkbarkeit für die Fahrgäste erschwerte:

Zwei mal pro Stunde fuhren EC, ICE und TGV nonstop in 55 Minuten von Stuttgart nach Ulm; IC und IRE (mit Doppelstockwagen für 160 km/h) fuhren ein bis zwei mal pro Stunde und brauchten mit Stopps in Plochingen, Göppingen und Geislingen genau eine Stunde.

Nur der RE Neckarelz - Stuttgart - Ulm war exakt stündlich. Da er von Plochingen bis Süßen alle Stationen bediente, war er für Reisende über weitere Strecken kaum interessant (Stuttgart - Ulm = 78 Minuten). Zwischen Plochingen und Ulm wurde er von mindestens einer RB pro Stunde ergänzt, die aber größtenteils nur auf Teilstrecken verkehrten (mit Anschluss zu S-Bahn, IC und IRE).

Der ***VDT*** hätte die Schnellfahrstrecke Wendlingen - Ulm aufgrund ihrer großen verkehrspolitischen Bedeutung schon bis zur Jahrtausendwende fertig gestellt. Die Verbindung nach Stuttgart wäre aber nicht durch das (im wahrsten Sinne des Wortes) *wahnsinnige* Projekt „Stuttgart 21“ erfolgt, sondern durch eine 12,5 km lange Verbindung über Nellingen nach Mettingen an der KBS 760 im Neckartal.



Vorhandene Strecken und Bahnlinien sind dunkelblau dargestellt;

K*) Neue eingleisige Verbindung zur Zweigstrecke nach Kirchheim (Teck);

Neuer Regionalbahnhof Wendlingen an der Autobahn A8: Nach Stuttgart Hbf 23,8 km über Nellingen, 30,7 km über Plochingen und 33,3 km mit der S-Bahn über den Flughafen.

Fahrzeiten ab Stuttgart Hbf	ICE	IRE
bis km 3 = Bad Cannstatt bis km 11 = Mettingen bis km 24 = Wendlingen bis km 74,5 = Dornstetten bis km 82,5 = Ulm Hbf Stopps in 5 Stationen	bis zu 90 km/h = 3 min 200 km/h = 2,4 min 250 km/h = 3,1 min (a) 280 km/h = 10,8 min (a) 200 km/h = 5 min entfällt	bis zu 90 km/h = 3 min 160 km/h = 3,0 min (b) 160 km/h = 4,9 min (b) 200 km/h = 15,2 min 160 km/h = 6 min 12 Minuten
Summe ohne Reserve Fahrplan mit Reserve	24,3 Minuten (+ 11 %) 27 Minuten	44,1 Minuten (+ 11 %) 49 Minuten

(a) ICE kann wegen der zahlreichen Steigungen nicht durchgehend 300 km/h fahren.

(a) RE nutzt die mögliche Geschwindigkeit nicht aus, um kostengünstigere Triebwagen mit 160 km/h für die „Flügelzüge“ Richtung Reutlingen einzusetzen.

Der Fernverkehr bekommt durch die Halbierung der Reisezeit zwischen Stuttgart und Ulm einen enormen Attraktivitätsschub. Beim ***VD-T*** würden ganztägig ICE im Halbstundentakt fahren und die *Integralen Taktknoten* zur Minute 00 und 30 in Stuttgart und Ulm perfekt verbinden. In Spitzenzeiten dürfte aber auch das für die enorme Nachfrage nicht reichen – dann können zusätzliche ICE-Sprinter fahren, die in Bad Cannstatt statt Stuttgart Hbf halten. Durch den Verzicht auf den Fahrtrichtungswechsel in Stuttgart Hbf würden sie nochmals 5 Minuten schneller und dabei auch den starkbefahrenen „Bahnknoten Stuttgart“ entlasten.

Die Akzeptanz der Schnellfahrtsrecke in der Region würde der ***VD-T*** durch neue Bahnhöfe für Nellingen, Wendlingen, Weilheim, Merklingen und Dornstetten erhöhen. Die stündlich dort haltenden IRE böten äußerst attraktive Direktverbindungen nach Stuttgart und Ulm und würden dadurch die Lebensqualität in der Region erheblich verbessern.

Nach der „Abwanderung“ der ICE kann der Regionalverkehr auf der *Filstalbahn* optimiert werden: Beim ***VD-T*** fahren halbstündlich RE von Stuttgart über Göppingen nach Geislingen und dann abwechselnd als RE bzw. RB nach Ulm weiter. Der durchgehende RE braucht 66 Minuten von Stuttgart nach Ulm und ist dadurch 12 Minuten schneller als in der Realität.

Wie in der Realität gibt es beim ***VD-T*** keine RB, welche die KBS 760 komplett befahren. Da die Triebwagen aber als *Flügelzüge* in Plochingen oder Göppingen an den RE gekuppelt werden, bieten sie dennoch umsteigefreie Direktverbindungen nach Stuttgart. Die neuen Stationen Göppingen-Roßbach und Geislingen-Talgraben gewinnen weitere neue Fahrgäste für die RB gewonnen. [Geislingen-Wölkbad heißt in der Realität Geislingen-West und ist kein neuer Haltepunkt.]

Auch auf die sehr teure direkte Einbindung des Stuttgarter Flughafens in die ICE-Strecke verzichtet der ***VDT***. Die meisten Fluggäste kommen nämlich nicht aus den Einzugsbereichen anderer Großflughäfen wie München und Frankfurt, sondern aus Baden-Württemberg. Und für die ist eine schnelle RE- und S-Bahn-Verbindung zum Flughafen wichtiger.

	Zug	RE	ICE	RB	IRE	RE	ICE	RB	IRE		RE	ICE
km	**Stuttgart** Hbf	**13.10**	13.32		**13.35**	**13.40**	14.02		**14.05**		**14.10**	14.32
3,4	S-Bad Cannstatt	|	|	→	|	|	|	→	|		|	|
13,2	Esslingen	**13.20**	>	Flügel	>	**13.50**	>	Flügel	>		**14.20**	>
22,8	Plochingen	26/28	<	13.30	<	56/58	<	14.00	<		26/28	<
>	Nellingen	>	|	>	**13.45**	>	|	>	**14.15**		>	|
		<	|	<	**13.51**	<	|	<	**14.21**		<	|
<	**Wendlingen**											
		>	|	>	**13.53**	>	|	>	14.23		>	|
27,4	Reichenbach (Fils)	|	>	13.34	>	|	>	14.04	>		|	>
32,0	Ebersbach (Fils)	|	<	13.38	<	|	<	14.08	<	RB	|	<
36,7	Uhingen	|	>	13.42	>	|	>	14.12	>		|	>
39,0	Faurndau	|	<	13.45	<	|	<	14.15	<	↙	|	<
		13.39	|	13.49	>	**14.09**	|	14.19	>	Flügel	**14.39**	|
42,1	**Göppingen**											
		13.41	|	13.50	<	**14.11**	|	14.20	<	14.43	**14.41**	|
44,3	Göpp.-Roßbach	|	>	13.52	>	|	>	14.22	>	|	|	>
46,1	Eislingen (Fils)	|	<	13.55	<	|	<	14.25	<	|	|	<
48,6	Salach	|	>	an	>	|	>	14.28	>	|	|	>
50,4	**Süßen**	|	<		<	**14.16**	<	14.31	<	14.49	|	<
>	Weilheim / Teck	>	|		**14.00**	>	*[15]*	>	**14.30**	>	>	*[45]*
<	Merklingen	<	|		**14.10**	<	|	<	**14.40**	*Hei-*	<	|
>	Dornstadt	>	|		**14.18**	>	|	>	**14.48**	*denh.*	>	|
53,7	Gingen (Fils)	|	>		>	|	>	14.34	>		|	>
56,2	Kuchen	|	<		<	|	<	14.37	<		|	<
58,0	Geisling.-Wölkbad	|	>	**RE**	>	|	>	14.39	>		|	>
59,4	Geisl.-Talgraben	|	>	v.li.	>	|	>	14.41	>		|	>
61,3	**Geislingen** (Steige)	**13.52**	<	**13.52**	<	14.24	<	14.44	<		**14.52**	<
67,0	Amstetten	w.re.	>	|	>	14.30	>	an	>		w.re.	>
70,9	Urspring		<	|	<	14.34	<		<	RB		<
72,9	Lonsee		>	**14.02**	>	14.36	>		>	v.li.		>
76,0	Westerstetten		>	|	>	14.39	>		>	14.39		>
82,0	Beimerstetten		<	|	<	w.re.	<		<	14.44		<
85,5	Jungingen		>	|	>		>		>	14.48		>
94,0	**Ulm** Hbf		13.59	**14.16**	**14.25**		14.29		14.55	14.55		14.59
	Ulm Hbf 900		14.01				14.31					15.01
	Augsburg Hbf		14.29				14.59					15.29
	München Hbf		14.55				15.25					15.55

Gesamtverkehr Stuttgart - Plochingen - Wendlingen siehe KBS 791

Am südlichen Stadtrand von Wendlingen gibt es beim ***VD-T*** einen Turmbahnhof neben der Autobahn A8: Oben halten die Züge der KBS 760 und 762 und unten die S-Bahnen Stuttgart - Nürtingen. 5 km weiter südlich mündet die Verbindungskurve von der Schnellfahrstrecke in die *Neckartalbahn* (→ KBS 750).

	München Hbf		12.05				12.35					13.05
	Augsburg Hbf		12.31				13.01					13.31
	Ulm Hbf 900		12.59				13.29					13.59
	Zug	**RE**	**ICE**	**RE**	RB	**IRE**	**ICE**	RB	RB	**IRE**	RB	**ICE**
km	**Ulm** Hbf	**12.44**	13.01		13.05	**13.05**	13.31			**13.35**	**13.44**	**14.01**
>	Jungingen	|	>		13.11	>	>			>	|	>
<	Beimerstetten	|	<		13.15	<	<		v.li.	<	|	<
>	Westerstetten	|	>		13.20	>	>		13.20	>	|	>
<	Lonsee	**12.58**	>		w.re.	>	>		13.23	>	**13.58**	>
>	Urspring	|	<			<	<		13.25	<	|	<
<	Amstetten	|	>	v.li.		>	>	ab	13.29	>	|	>
>	**Geislingen** (Steige)	**13.08**	<	**13.08**		<	<	13.15	**13.36**	<	**14.08**	<
<	Geisl.-Talgraben	w.re.	>	|		>	>	13.17	|	>	v.li.	>
>	Geisling.-Wölkbad		>	|		>	>	13.19	|	>	**RE**	>
<	Kuchen		<	|		<	<	13.21	|	<		<
>	Gingen (Fils)		>	|		>	>	13.24	|	>		>
8,0	Dornstadt		|	>	*Hei-*	**13.11**	|	>	>	**13.41**		|
23,1	Merklingen		|	<	*denh.*	**13.19**	|	<	<	**13.49**		|
46,2	Weilheim / Teck		|	>	>	**13.29**	*[45]*	>	>	**13.59**		*[15]*
>	**Süßen**		<	|	13.11	<	<	13.27	**13.44**	<		<
<	Salach	ab	>	|	|	>	>	13.30	|	>	ab	>
>	Eislingen (Fils)	13.05	<	|	|	<	<	13.35	|	<	14.05	<
<	Göpp.-Roßbach	13.07	>	|	|	>	>	13.37	|	>	14.07	>
>	**Göppingen**	13.09	|	**13.19**	13.17	>	|	13.39	**13.49**	>	14.09	|
		13.10	|	**13.21**	Flügel	<	|	13.40	**13.51**	<	14.10	|
<	Faurndau	13.14	<	|	↙	<	<	13.44	|	<	14.14	<
>	Uhingen	13.17	>	|		>	>	13.47	|	>	14.17	>
<	Ebersbach (Fils)	13.21	<	|		<	<	13.51	|	<	14.21	<
>	Reichenbach (Fils)	13.25	>	|		>	>	13.55	|	>	14.25	>
58,7	**Wendlingen**	<	|	<		**13.36**	|	<	<	**14.06**	<	|
		>	|	>		**13.38**	|	>	>	**14.08**	>	|
67,5	Nellingen	>	|	>		**13.44**	|	>	>	**14.14**	>	|
>	Plochingen	13.30	<	32/34		<	<	14.00	02/04	<	14.30	<
<	Esslingen	Flügel	>	**13.40**		>	>	Flügel	**14.10**	>	Flügel	>
79,1	S-Bad Cannstatt	→	|	|		|	|	→	|	|	→	|
82,5	**Stuttgart** Hbf		13.28	**13.50**		**13.55**	13.58		**14.20**	**14.25**		**14.28**

Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags;
[In eckigen Klammern stehen die ICE-Durchfahrtsminuten in Weilheim/Teck.]

Daniel Schurr fotografierte am 13.10.17 in Nürtingen die E-Lok 143 965, die auf Gleis 2 einen RE nach Stuttgart schob. Auf Gleis 3 wartete ein RegioShuttle als Anschlusszug nach Neuffen. Beim **VD-T** *treffen sich zu den Minuten 00 und 30 dort bis zu fünf Züge und bieten perfekte Anschlüsse. (Gleis 1a = S-Bahn von/ nach Stuttgart, Gleis 1 = RE Richtung Reutlingen, Gleis 2 = RE Richtung Stuttgart, Gleis 3 Nord = RB nach Neuffen und Gleis 3 Süd = RB Richtung Reutlingen.)*

761 Nürtingen - Neuffen

Die 1900 eröffnete *Tälesbahn* zweigt in Nürtingen von der Hauptstrecke Stuttgart - Tübingen ab. Sie ist zwar nur 8,9 Kilometer lang, überwindet aber eine Höhendifferenz von 111 Metern, wofür Steigungen bis zu 22 ‰ erforderlich sind. Eigentümerin ist von Beginn an die *Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft* (WEG), die heute zum *Veolia*-Transportkonzern gehört.

Das Aufkommen war stets überschaubar, und deshalb setzte die WEG nach dem Zweiten Weltkrieg zumeist gebrauchte Triebwagen verschiedener Typen ein. Seit dem Jahr 2000 fahren die spurtstarken *Regio-Shuttles* der Firma Stadler – nur sie erreichen eine Fahrzeit von zwölf Minuten, die in der *Hauptverkehrszeit* (HVZ) einen Halbstundentakt mit nur einem Triebwagen erlaubt.

Beim ***VDT*** wäre die Angebotshäufigkeit wie in der Realität, die Qualität aber dank der perfekten Anschlüsse in Nürtingen bei den *Integralen Taktknoten* zur Minute

12.01	***12.31***	***13.01***	***13.31***	***14.01***	*Tübingen Hbf*	***13.29***	***13.59***	***14.29***	***14.59***	***15.29***
12.15	***12.45***	***13.15***	***13.45***	***14.15***	*Reutlingen Hbf*	***13.15***	***13.45***	***14.15***	***14.45***	***15.15***
12.30	***13.00***	***13.30***	***14.00***	***14.30***	*Nürtingen* 750	***13.00***	***13.30***	***14.00***	***14.30***	***15.00***
12.13	***12.43***	***13.13***	***13.43***	***14.13***	*Stuttgart Hbf*	***13.17***	***13.47***	***14.17***	***14.47***	***15.17***
12.23	***12.53***	***13.23***	***13.53***	***14.23***	*Nellingen*	***13.07***	***13.37***	***14.07***	***14.37***	***15.07***
12.30	***13.00***	***13.30***	***14.00***	***14.30***	*Nürtingen* 750	***13.00***	***13.30***	***14.00***	***14.30***	***15.00***
RB	RB	RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.33	13.03	13.33	14.03	14.33	km **Nürtingen** Bf	12.27	12.57	13.27	13.57	14.27
12.34	I	13.34	I	14.34	0,9 Nürting.-Vorstadt	12.25	I	13.25	I	14.25
12.36	13.05	13.36	14.05	14.36	2,4 Nürting.-Roßdorf	12.23	12.54	13.23	13.54	14.23
12.38	13.07	13.38	14.07	14.38	4,3 Frickenhausen	12.21	12.52	13.21	13.52	14.21
12.39	I	13.39	I	14.39	5,0 Frickenh.Kelterstr.	12.20	I	13.20	I	14.20
12.41	13.10	13.41	14.10	14.41	6,5 Linsenhofen	12.18	12.49	13.18	13.49	14.18
12.44	13.13	13.44	14.13	14.44	8,9 **Neuffen**	12.16	12.47	13.16	13.47	14.16

Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags nachmittags

00 und 30 besser. Um Verspätungen aus den Anschlusszügen besser abfangen zu können, bedienen die zusätzlichen *HVZ*-Züge nicht alle Stationen. (Es wäre auch denkbar, dass sie in der Richtung mit größerer Nachfrage überall und dafür in der Gegenrichtung nur in Frickenhausen halten.)

Wenn die Nachfrage auf der KBS 750 nördlich von Nürtingen viel größer als südlich davon ist, bieten sich „Flügelzüge“ von Stuttgart nach Neuffen an. Das würde die Elektrifizierung der *Tälesbahn* und zusätzliche Weichen und Signale in Nürtingen erfordern.

762 (Stuttgart-) **Wendlingen - Kirchheim - Oberlenning./Weilheim**

Die *Teckbahn* von Wendlingen nach Kirchheim wurde 1864 als erste Privatbahn in Württemberg eröffnet. Die *Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen* übernahmen sie 1899 und verlängerten sie im gleichen Jahr bis Oberlenningen. 1908 folgte die 7,7 km lange Zweigstrecke von Kirchheim Süd nach Weilheim.

1975 wurde die Gleistrasse in Kirchheim weiträumig verschwenkt, der innenstadtnahe Bahnhof aufgegeben und weiter südlich an den Stadtrand verlegt. Auf dem Gelände des alten Bahnhofs entstand das Einkaufszentrum *Teck-Center* und Teile der Trasse wurden mit der *Stuttgarter Straße* überbaut.

Der Personenverkehr nach Weilheim (Teck) wurde 1982 auf Bahnbusse umgestellt, bis 1994 fuhren noch Güterzüge nach Holzmaden. 1995 wurde die Abzweigstrecke entwidmet, das Gleis blieb aber als sichtbares Zeichen für die erhoffte

Reaktivierung liegen: Der *Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart* von 2001 sahdiese mit einem anschließenden Lückenschluss zur *Voralbbahn* Göppingen - Bad Boll vor (→ KBS 763). Ein Gutachten vom März 2018 prognostizierte mindestens 3.000 Fahrgäste täglich. Ein Jahr später warnte aber ein weiteres Gutachten wegen dem kostenintensiven Neubau zwischen Bad Boll und Weilheim vor mangelnder Rentabilität.

Auf der verbliebenen *Teckbahn* pendelten bis Ende 2009 Regionalbahnen von Wendlingen nach Kirchheim zweimal stündlich und weiter bis Oberlenningen einmal stündlich. Nach mehrjährigen Planungen begann 2008 der Ausbau für die S-Bahn-Verlängerung von Plochingen nach Kirchheim, der zwei sechswöchige Totalsperren in den Sommerferien erforderte. *DB Netz* modernisierte und elektrifizierte 6,5 km Gleis, in Wendlingen baute sie eine zweigleisige Ausfädelung aus der Strecke Plochingen - Tübingen und in Kirchheim eine neue Abstellanlage.

	Esslingen	*12.26*		*12.56*		*13.26*		*13.56*		*14.26*	
	Plochingen	*12.40*		*13.10*		*13.40*		*14.10*		*14.40*	
	Wendlingen 791	*12.48*		*13.18*		*13.48*		*14.18*		*14.48*	
	Stuttgart Hbf	**12.35**	↘	**13.05**	↘	**13.35**	↘	**14.05**	↘	**14.35**	↘
	Nellingen	**12.45**		**13.15**		**13.45**		**14.15**		**14.45**	
	Wendlingen 760	**12.51**	Flügel	**13.21**	Flügel	**13.51**	Flügel	**14.21**	Flügel	**14.51**	Flügel
	Zug	**IRE**	RB	**IRE**	RB	**IRE**	RB	**IRE**	RB	**IRE**	RB
km	**Wendlingen** Bf	**12.53**	12.55	**13.23**	13.25	**13.53**	13.55	**14.23**	14.25	**14.53**	14.55
2,0	Wendl., Boßlertsr.	>	12.58	>	13.28	>	13.58	>	14.28	>	14.58
4,0	Kirchheim-Ötlingen	<	13.01	<	13.31	<	14.01	<	14.31	<	15.01
5,6	Kirchheim, Hegelstr.	>	13.03	>	13.33	<	14.03	>	14.33	<	15.03
6,7	**Kirchheim** (Teck)	<	13.05	<	35/37	>	14.05	<	35/37	>	15.05
7,5	Kirchheim (T) Süd	>	13.07	>	13.39	<	14.07	>	14.39	<	15.07
8,8	Dettingen Dieselstr.	<	13.09	<	<	>	14.09	<	<	>	15.09
10,4	Dettingen Teckstr.	>	13.11	>	>	<	14.11	>	>	<	15.11
12,8	Owen (T) Bergstr.	<	13.13	<	<	<	14.13	<	<	<	15.13
13,7	Owen (Teck) Süd	<	13.15	<	<	<	14.15	<	<	<	15.15
15,0	Brucken	>	13.17	>	>	>	14.17	>	>	>	15.17
16,1	Unterlenningen	<	13.19	<	<	<	14.19	<	<	<	15.19
17,6	**Oberlenningen**	>	13.22	>	>	>	14.22	>	>	>	15.22
	Kirchheim-Bonau	<	an	<	13.41	<	an	<	14.41	<	an
	Kirchh.- Jesingen	>		>	13.43	>		>	14.43	>	
	Holzmaden	<		<	13.46	<		<	14.46	<	
	Weilheim (Teck)	**13.00**		**13.30**	13.50	**14.00**		**14.30**	14.50	**15.00**	
	Merklingen 760	**13.10**		**13.40**		**14.10**		**14.40**		**15.10**	
	Dornstetten	**13.18**		**13.48**		**14.18**		**14.48**		**15.18**	
	Ulm Hbf	**13.25**		**13.55**		**14.25**		**14.55**		**15.25**	

Seit dem 13.12.09 fahren die Triebwagen der Stuttgarter S 1 mit bis zu 100 km/h halbstündlich nach Kirchheim. Dort besteht Anschluss zu *RegioShuttles* der Baureihe 650, die mit maximal 60 km/h stündlich nach Oberlenlenningen pendeln. Hinzu kommen für eine Nebenbahn ungewöhnlich viele Güterzüge zur Papierfabrik Scheufelen in Oberlenningen und zu einem Schrotthändler in Dettingen.

Die Schnellfahrstrecke Wendlingen - Ulm wird die *Teckbahn* zwischen Holzmaden und Weilheim parallel zur Autobahn A8 überqueren. Die Möglichkeit, bis dorthin Bautransporte auf der Schiene durchzuführen, wird leider nicht genutzt.

Der **VD-T** hätte die S-Bahn nicht bis Kirchheim verlängert, denn die Fahrt ab Stuttgart Hbf über 36 km mit 14 Stopps in 44 Minuten ist nur mäßig attraktiv. Zudem

	Ulm Hbf		**12.35**		**13.05**		**13.35**		**14.05**		**14.35**
	Dornstetten		**12.42**		**13.12**		**13.42**		**14.12**		**14.42**
	Merklingen 760		**12.49**		**13.19**		**13.49**		**14.19**		**14.49**
	Zug	RB	**IRE**	RB	**IRE**	RB	**IRE**	RB	**IRE**	RB	**IRE**
km	**Weilheim** (Teck)		**12.59**	13.10	**13.29**		**13.59**	14.10	**14.29**		**14.59**
2,4	Holzmaden		<	13.13	<		<	14.13	<		<
4,5	Kirchh.- Jesingen		<	13.16	<		<	14.16	<		<
6,1	Kirchheim-Bonau	ab	>	13.18	>	an	>	14.18	>	an	>
>	**Oberlenningen**	12.38	>	>	>	13.38	>	>	>	14.38	>
<	Unterlenningen	12.40	<	<	<	13.40	<	<	<	14.40	<
>	Brucken	12.42	>	>	>	13.42	>	>	>	14.42	>
<	Owen (Teck) Süd	12.44	<	<	<	13.44	<	<	<	14.44	<
>	Owen (T) Bergstr.	12.46	<	<	<	13.46	<	<	<	14.46	<
<	Dettingen Teckstr.	12.48	>	>	>	13.48	<	>	>	14.48	<
>	Dettingen Dieselstr.	12.50	<	<	<	13.50	>	<	<	14.50	>
7,7	Kirchheim (T) Süd	12.52	>	13.20	>	13.52	<	14.20	>	14.52	<
8,5	**Kirchheim** (Teck)	12.54	<	22/24	<	13.54	>	22/24	<	14.54	>
9,6	Kirchheim, Hegelstr.	12.56	>	13.26	>	13.56	<	14.26	>	14.56	<
11,2	Kirchheim-Ötlingen	12.58	<	13.28	<	13.58	<	14.28	<	14.58	<
13,2	Wendl., Boßlertsr.	13.01	>	13.31	>	14.01	>	14.31	>	15.01	>
15,2	**Wendlingen** Bf	13.04	**13.06**	13.34	**13.36**	14.04	**14.06**	14.34	**14.36**	15.04	**15.06**
	Wendlingen 760	Flügel	**13.08**	Flügel	**13.38**	Flügel	**14.08**	Flügel	**14.38**	Flügel	**15.08**
	Nellingen	↘	**13.14**	↘	**13.44**	↘	**14.14**	↘	**14.44**	↘	**15.14**
	Stuttgart Hbf		**13.25**		**13.55**		**14.25**		**14.55**		**15.25**
	Wendlingen 791		*13.11*		*13.41*		*14.11*		*14.41*		*15.11*
	Plochingen		*13.19*		*13.49*		*14.19*		*14.49*		*15.19*
	Esslingen		*13.33*		*14.03*		*14.33*		*15.03*		*15.33*

Beim *VD-T* gibt es sechs neue Stationen, die grün dargestellt sind.
In Owen entfällt dafür der Halt am Bahnhof in km 13,4.

sind ihre 240 Meter langen Bahnsteige recht teuer und nicht überall unterzubringen, wo zusätzliche Stationen sinnvoll wären. Stattdessen hätte er den neuen Bahnhof Wendlingen an der Schnellfahrstrecke nach Ulm und die *Teckbahn* über 2 Neubau-km zur Station Boßlerstraße verbunden. Die folgenden 2 km bis Ötlingen hätten ein zweites Streckengleis für „fliegende Zugkreuzungen“ bekommen.

Die halbstündlichen *Teckbahn*-Züge kuppelt der ***VD-T*** in Wendlingen als „Flügelzüge“ an den IRE aus Ulm und verbindet dadurch Kirchheim (Teck) in 31 Minuten mit Stuttgart Hbf. Ab Kirchheim Süd fahren die Züge abwechselnd nach Oberlenningen und Weilheim weiter. Zu den Zielen im Neckartal an der S1 gibt es in Wendlingen gute Anschlüsse.

763 Weilheim - Bad Boll - Göppingen

Die Gemeinde Boll arbeitete bis 1904 eigene Pläne für einen Bahnanschluss aus, um den Kurgästen eine bessere Anreisemöglichkeit zu bieten. Sie wurden jedoch abgelehnt, weil die Einführung in den Bahnhof Göppinger zu aufwändig war. Beim Umbau für die 1912 eröffnete *Hohenstaufenbahn* nach Schwäbisch Gmünd wurde Boll dann endlich berücksichtigt. Der Erste Weltkrieg verzögerte aber den Bau, der erst nach der anschließenden Wirtschaftskrise begonnen wurde.

1926 fand die Eröffnung statt, und zunächst fuhren nur „Güterzüge mit Personenbeförderung“, die 87 Minuten für die 12,5 km von Göppingen nach Boll brauchten. Erst durch reine Personenzüge konnte sie auf 50 Minuten verkürzt werden. Den Zweiten Weltkrieg überstand die Strecke ohne Schäden.

Ab 1952 kamen Uerdinger Schienenbusse auf das *Boller Mariele*, die letzte planmäßige Dampflokomotive fuhr 1965. Vor allem im Schüler- und Berufsverkehr kamen neben den Schienenbussen auch lokbespannte Züge mit „Silberlingen“ zum Einsatz. 1972 dauerte die Reise durchschnittlich 25 Minuten.

Doch auch die Beschleunigung konnte den Fahrgastrückgang nicht aufhalten. Benutzten Mitte der 1960er-Jahre noch täglich über 2.500 Personen die Bahn, waren es 1985 nur noch etwas über 1.000. 1975 endete der Bahnbetrieb am Samstagnachmittag und an Sonn- und Feiertagen, stattdessen fuhren Bahnbusse. Um die komplette Einstellung des Personenverkehrs zu verhindern, gaben die Kommunen Studien zur Erhöhung der Attraktivität in Auftrag. Maßnahmen wie Taktverkehr, bessere Anschlüsse zu Bussen und anderen Zügen in Göppingen und zusätzliche Haltepunkte hätten ein größeres Fahrgastpotenzial erschlossen – es gelang jedoch nicht, diese zu finanzieren.

So kam es wie auf vielen anderen Nebenbahnen: Am 27.5.89 fuhr der letzte fahrplanmäßige Personenzug und fünf Jahre später der letzte Güterzug. Ende 1997 wurde die Infrastruktur formell stillgelegt, nachdem eine Ausschreibung nur für die ersten 1,6 km einen Interessenten fand, nämlich die Gleisbaufirma Leonhard Weiss. Die übrigen Gleise wurden aber erfreulicherweise nicht abgebaut, sondern blieben als Option für die Zukunft liegen.

Der *Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart* von 2001 stufte die Schienenverbindung Göppingen - Bad Boll - Kirchheim (Teck) - Wendlingen mit hoher Dringlichkeit ein. Die Gemeinde Bad Boll prüfte bei der Bebauung des Bahnhofsareals verschiedene Trassen für die Weiterführung nach Westen.

Der ***VDT*** hätte das *Boller Mariele* 1989 natürlich nicht mehr stillgelegt, sondern die Ergebnisse der Studie umgesetzt und viele neue Fahrgäste gewonnen. Ganz neuen Schwung hätte der Regionalbahnhof Weilheim an der Schnellfahrstrecke Stuttgart - Ulm (→ KBS 750) gebracht: Nur 7 km Gleislücke bis Bad Boll wären für die von der *Region Stuttgart* gewünschte Querverbindung zu schließen.

7.35	***8.35***	***9.35***	ab	*Ulm Hbf 760*	***9.25***	***10.25***	***11.25***
7.59	***8.59***	***9.59***	an	*Weilheim /Teck*	***9.00***	***10.00***	***11.00***
7.35	***8.35***	***9.35***	ab	*Stuttgart Hbf 760*	***9.25***	***10.25***	***11.25***
7.53	***8.53***	***9.53***	an	*Wendlingen*	***9.06***	***10.06***	***11.06***
8.00	***9.00***	***10.00***	an	*Weilheim /Teck*	***8.59***	***9.59***	***10.59***
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.05	9.05	11.05	km	**Weilheim** /Teck	8.55	9.55	10.55
8.08	9.08	11.08	2,8	Aichelberg	8.51	9.51	10.51
8.12	9.12	11.08	5,0	Zell unt.Aichelb.	8.47	9.47	10.47
8.14	9.14	11.14	6,3	x B.Boll Kurpark	8.45	9.45	10.45
8.16	9.16	11.19	7,3	**Bad Boll** Bf	8.43	9.43	10.43
8.18	9.18	11.14	8,8	x Dürnau	8.41	9.41	10.41
8.20	9.20	11.17	10,6	Heiningen	8.39	9.39	10.39
8.22	9.22	11.19	12,3	x Eschenbach	8.37	9.37	10.37
8.24	9.24	11.19	13,8	Ursenwang	8.35	9.35	10.35
8.26	9.26	11.19	15,0	Manzen-St.Gotth.	8.33	9.33	10.33
29/31	29/31	29/31	16,5	x Göpp.-Holzheim	29/31	29/31	29/31
8.32	9.32	10.32	17,6	x Gp. Bruckwasen	8.27	9.27	10.27
8.34	9.34	10.34	18,7	Göpp. Stadtwerke	8.25	9.25	10.25
8.36	9.36	10.36	19,7	**Göppingen**	8.24	9.24	10.24
8.40	*9.40*	*10.40*	ab	*Göppingen 760*	*8.20*	*9.20*	*10.20*
9.00	*10.00*	*11.00*	an	*Plochingen*	*8.00*	*9.00*	*10.00*
9.20	***10.20***	***11.20***	an	*Stuttgart Hbf*	***7.40***	***8.40***	***9.40***
8.41	***9.41***	***10.41***	ab	*Göppingen 760*	***8.19***	***9.19***	***10.19***
9.16	***10.16***	***11.16***	an	*Ulm Hbf*	***7.44***	***8.44***	***9.44***

Der *Integrale Taktknoten* zur Min. 00 in Weilheim sorgt für besonders schnelle Verbindungen, z.B. von Bad Boll nach Stuttgart und Ulm in 40 bzw. 41 Minuten.

Die optimalen Anschlüsse in Wendlingen zur Flughafen-S-Bahn (→ KBS 792) bringen sogar Durchgangsverkehr auf das *Boller Mariele,* z.B. von Göppingen zum Flughafen und der nahegelegenen Stuttgarter Messe.

Der nicht so gute RB-Anschluss in Göppingen nach Stuttgart trifft daher nur Wenige.

- Frühere ***VDT***-Versionen enthielten durchgehende Flügelzüge Stuttgart - Weilheim - Göppingen, wobei ein 200 km/h schneller Triebwagen auf das *Boller Mariele* abbog. Das erfordert aber in Weilheim zusätzliche Weichen und Signale und kostet den IRE nach Ulm 1 bis 2 Minuten. Daher sieht der obige Fahrplan nur noch zwischen Weilheim und Göppingen pendelnde Regionaltriebwagen vor, die für den dichten Haltestellenabstand besser geeignet sind.

764 Göppingen - Wäschenbeuren - Schwäbisch Gmünd

Die Diskussionen zum Bau einer Hauptbahn zwischen Rems- und Filstal blieben im 19. Jahrhundert erfolglos. Daher wurde ab 1907 eine Nebenbahn als Verbindung von Gmünd und Göppingen erbaut. Das Ziel, möglichst viele Ortschaften mit geringem Aufwand zu erschließen, führte zu einer kurvenreichen Trasse. Den Aufstieg aus dem Remstal meisterte man mit einer großen Serpentine vom Bahnhof Gmünd (km 0,0 = 319 m über dem Meeresspiegel) zum Bahnhof Gmünd Süd (km 3,25 = 356 m). Am 1.8.11 wurden die 16,3 Gleis-km bis Wäschenbeuren (420 m) eröffnet, das nur 9,5 km Luftlinie von Gmünd entfernt liegt.

Am 14.5.12 folgten die 10,2 km bis zur provisorischen Endhaltestelle *Göppingen Nebenbahn* (316 m). Sie lag rund 700 Meter westlich vom alten Göppinger Bahnhof, der aus Kapazitätsgründen keine zusätzlichen Züge mehr aufnehmen konnte. Erst bei der Erweiterung von 1914 bis 1917 wurde die *Hohenstaufenbahn* berücksichtigt und in den neuen Göppinger Bahnhof eingebunden.

Bis zum Zweiten Weltkrieg nahm die Zahl der Züge stetig zu. Als Brückensprengungen die KBS 770 Stuttgart - Aalen von April bis August 1945 unterbrachen war, waren Schwäbisch Gmünd, Schorndorf und einige andere Orte nur mit der *Hohenstaufenbahn* erreichbar.

In den Nachkriegsjahrzehnten rationalisierte und beschleunigte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) die Strecke. Im Sommerfahrplan 1980 wurde mit 40 Minuten die kürzeste Fahrzeit (mit Halt an allen Unterwegsstationen) erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 50 km/h, für bestimmte Züge waren auf einzelnen Abschnitten zwischen Wäschenbeuren und Göppingen 60 km/h zugelassen.

Die bevölkerungsreichere und direkter trassierte Südhälfte war von Beginn an verkehrsreicher, 1981 zählte man zwischen Schwäbisch Gmünd und Wäschenbeuen 387 und weiter bis Göppingen 1.054 Reisende pro Tag. Ab 1980 verschlechterte sich der Streckenzustand zusehends und die Fahrzeiten wurden wieder länger. Die *DB* forderte Millionenzuschüsse zur Grunderneuerung der Gleise, um den Betrieb fortzusetzen. Weder Bundesregierung noch Anlieger-Landkreise waren jedoch dazu bereit und verwiesen stattdessen auf die parallelen Bahnbusse.

1982 leitete die *DB* das Stilllegungsverfahren ein und stellte schließlich – trotz Protesten kleinerer Anliegergemeinden – zum 2.6.84 den Personenverkehr ein. Zum gleichen Zeitpunkt fuhr auch der letzte Güterzug von Schwäbisch Gmünd nach Maitis-Hohenstaufen, Faurndau Nord folgte am 1.1.86 und am 28.2.94 war auch zwischen Faurndau Nord und Göppingen Schluss. Diesen Abschnitt befuhr am 22.10.94 ein letzter Sonderzug.

1986 und 1987 mussten die Gleise ab Faurndau Nord einem Radweg weichen. 1998 folgte in Schwäbisch Gmünd die Brücke über die Stuttgarter Straße, sie war dem vierspurigen Ausbau der Bundesstraße B 29 im Weg. Um 2000 wurden schließlich die letzten 2,5 km bei Göppingen abgebaut, die größtenteils zum Gleispaar der Filstalbahn parallele Fläche liegt seither brach.

Die Stadt Schwäbisch Gmünd und andere Streckenanlieger übernahmen die Trasse auf ihren jeweiligen Gebieten und ließen ab 1988 einen asphaltierten Rad- und Wanderweg bauen. Er ist dank der vielen Aussichtspunkte und der gleichmäßigen Steigungen sehr beliebt. Der 2001 beschlossene Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart untersuchte auch die *Hohenstaufenbahn*. Er empfahl (ohne dringlichen Bedarf) die Trasse nur zwischen Göppingen und Rechberghausen freizuhalten. Der Regionalplan 2020 der Region Stuttgart enthält hingegen die Freihaltung der gesamten Trasse.

7.06	***8.06***	***9.06***		*Nürnberg Hbf*	***10.54***	***11.54***	***12.54***
7.56	***8.56***	***9.56***		*Crailsheim*	***10.04***	***11.04***	***12.04***
8.29	***9.29***	***10.29***		*Schw. Gmünd* 770	***9.31***	***10.31***	***11.31***
8.05	***9.05***	***10.05***		*Stuttgart Hbf*	***9.55***	***10.55***	***11.55***
8.29	***9.29***	***10.29***		*Schw. Gmünd* 770	***9.31***	***10.31***	***11.31***
🚌	🚌	🚌		Bus	🚌	🚌	🚌
8.35	9.35	10.35	km	**Schwäb. Gmünd**	9.25	10.25	11.25
8.40	9.40	10.40	3	Straßdorf	9.19	10.19	11.19
8.46	9.46	10.46	7	Reitprechts	9.13	10.13	11.13
8.51	9.51	10.51	10	Maitis	9.08	10.08	11.08
8.56	9.56	10.56	13	**Wäschenbeuren**	9.03	10.03	11.03
9.01	10.01	11.01	16	Birenbach	8.58	9.58	10.58
9.06	10.06	11.06	19	Rechberghausen	8.53	9.53	10.53
9.11	10.11	11.11	22	Göpp.-Oberstadt	8.48	9.48	10.48
9.15	10.15	11.15	24	**Göppingen**	8.45	9.45	10.45
9.21	***10.21***	***11.21***		*Göppingen* 760	***8.39***	***9.39***	***10.39***
9.32	***10.32***	***11.32***		*Plochingen*	***8.28***	***9.28***	***10.28***
9.50	***10.50***	***11.50***		*Stuttgart Hbf*	***8.10***	***9.10***	***10.10***
9.24	*10.24*	*11.24*		*Göppingen* 763	*8.36*	*9.36*	*10.36*
9.43	*10.43*	*11.43*		*Bad Boll*	*8.16*	*9.16*	*10.16*

Auch der ***VD-T*** hätte die *Hohenstaufenbahn* bis 2010 nicht reaktiviert, weil das Potenzial mit rund 10.000 Einwohnern entlang der Strecke (ohne Abzweigstationen und Faurndau) zu gering ist. Dafür genügt eine vertaktete *Regio-Buslinie*.

Für eine spätere Reaktivierung hätte der ***VD-T*** die 14 km Göppingen - Maitis und anschließend 5 Neubau-km nach Schw. Gm.-West gesichert.

765 (Göppingen -) **Süßen - Böhmenkirch - Heidenheim** (- Aalen)

Die 10,4 km lange Nebenbahn von Süßen über Donzdorf nach Weißenstein wurde 1901 eröffnet. Eine Verlängerung nach Osten zur Bahnlinie Aalen - Heidenheim - Ulm war zwar geplant, kam aber nicht zustande. Daher hatte die *Lautertalbahn* immer nur lokale Bedeutung.

Wie auf vielen anderen Nebenbahnen ging die Nachfrage ab den 1950er Jahren durch die stetig zunehmende Konkurrenz von PKW und LKW immer weiter zurück. Die *Deutsche Bundesbahn* ließ schon 1969 den letzten planmäßigen Personenzug nach Weißenstein fahren, 1980 folgten die 3,4 km bis Donzdorf.

Auch der Güterverkehr wurde zwischen 1981 und 1995 abschnittsweise eingestellt. Seit 2002 ist die Strecke nicht mehr befahrbar und die Gleise wurden bis 2007 abgebaut. Die Bahntrasse ist bis km 10 noch vollständig erhalten, lediglich der Bahnhofsbereich in Weißenstein wurde mit einem Gewerbegebiet überbaut.

Der ***VDT*** hätte schon ab 1990 das Ziel verfolgt, die große Lücke im ostwürttembergischen Schienennetz zwischen Göppingen / Geilsingen und Heidenheim / Giengen zu schließen. Als Ausgangspunkt kommen die Nebenbahnen Süßen - Weißenstein und Amstetten - Gerstetten (→ KBS 766) in Frage. Dabei wären 22 km (Weißenstein - Heidenheim) oder 14 km (Gerstetten - Herbrechtingen) in relativ einfachem Gelände neu zu bauen. Nur der Abstieg ins Brenztal wäre aufwändig, in Herbrecht. noch mehr als in Heidenheim.

8.05	***9.05***	***10.05***		*Ulm Hbf*	***9.55***	***10.55***	***11.55***
8.44	***9.44***	***10.44***		*Süßen* 760	***9.16***	***10.16***	***11.16***
8.10	**9.10**	**10.10**		*Stuttgart Hbf*	**9.50**	**10.50**	**11.50**
8.43	9.43	10.43		*Göppingen*	9.17	10.17	11.17
8.49	9.49	10.49		*Süßen* 760	9.11	10.11	11.11
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.50	9.50	10.50	km	**Süßen**	9.10	10.10	11.10
8.53	9.53	10.53	3,4	Donzdorf	9.06	10.06	11.06
8.58	9.58	10.58	8,7	Nenningen	9.01	10.01	11.01
9.01	10.01	11.01	10,4	Weißenstein	8.58	9.58	10.58
9.06	10.06	11.06	15,5	**Böhmenkirch**	8.53	9.53	10.53
9.11	10.11	11.11	20,0	Söhnstetten	8.48	9.48	10.48
9.16	10.16	11.16	26,2	Steinh.-Sontheim	8.43	9.43	10.43
9.21	10.21	11.21	31,0	Heidenheim West	8.38	9.38	10.38
9.24	10.24	11.24	33,0	**Heidenheim**	8.36	9.36	10.36
9.28	**10.28**	**11.28**		*Heidenheim* 768	**8.32**	**9.32**	**10.32**
9.42	**10.42**	**11.42**		*Aalen*	**8.18**	**9.18**	**10.18**
9.34	***10.34***	***11.34***		*Heidenheim* 768	***8.26***	***9.26***	***10.26***
9.43	***10.43***	***11.43***		*Giengen (Brenz)*	***8.17***	***9.17***	***10.17***
10.12	***11.12***	***12.12***		*Ulm Hbf*	***7.48***	***8.48***	***9.48***

Um bei den Zugkreuzungen wenig Zeit zu verlieren, baut der **VD-T** *2 km von Nenningen bis Weißenstein zweigleisig aus.*

Der ***VDT*** hätte sich dank der wesentlich besseren Netzwirkung für die Verbindung über die *Lautertalbahn* entschieden, obwohl sie einen längeren Neubau erfordert. Dieser läge aber komplett neben der Bundesstraße B 466, sodass keine unberührten Flächen zerschnitten würden. Und durch abgestimmte Baumaßnahmen (z.B. bei neuen Ortsumgehungen) können Kosten gespart werden.

Auf der neuen KBS 765 fahren durchgehende *Flügelzüge* von Stuttgart nach Aalen. Die ganze 92-minütige Fahrt würden wohl nur gelegentlich Fahrgäste in der Freizeit mitmachen, um die Region zu besichtigen: Auf der direkten KBS 770 kommt man schließlich mit dem IC in 40 Minuten von Stuttgart nach Aalen. Aber auf vielen Teilstrecken brächten die Züge einen Quantensprung für die öffentlichen Verkehrsmittel, z.B. Donzdorf - Stuttgart 44 Minuten, Heidenheim - Göppingen 41 Minuten und Aalen - Böhmenkirch 36 Minuten. Die Bahnhöfe würden dadurch auch zu attraktiven Zielpunkten für Buslinien aus der Region.

766 (Museumsbahn) **Amstetten - Gerstetten**

Durch Gerstetten führten über Jahrhunderte bedeutende Handelswege. Als mit der *Filstalbahn* von Stuttgart nach Ulm und der *Brenzbahn* von Aalen nach Ulm Eisenbahnstrecken abseits des Ortes entstanden, erlebte die Gemeinde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen wirtschaftlichen Niedergang. Ein Bürgerverein bemühte sich ab 1896 um den Bahnanschluss und 1901 fanden die ersten Gespräche mit der *Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft* (WEG) statt.

Die *WEG* war aber nur an einer Stichstrecke der *Filstalbahn* (→ KBS 760) ab Amstetten und nicht an der von der Gerstetten gewünschten Querverbindung nach Herbrechtingen an der *Brenzbahn* (→ KBS 769) interessiert. 1903 wurde der Vertrag abgeschlossen und die 19,9 km lange normalspurige *Lokalbahn* von 1904 bis 1906 erbaut. Die Verlängerung nach Herbrechtingen war immer wieder in der Diskussion, wurde aber nie verwirklicht.

Die *WEG* bot 90 Jahre täglichen Personenverkehr auf der Schwäbischen Alb an. Die Triebwagen beförderten auch Güterwagen, dadurch brauchte sie bis zum Schluss nur geringe Zuschüsse vom Land Baden-Württemberg. Als diese aber gestrichen wurden, musste die *WEG* den Betrieb ab 1.3.96 einstellen.

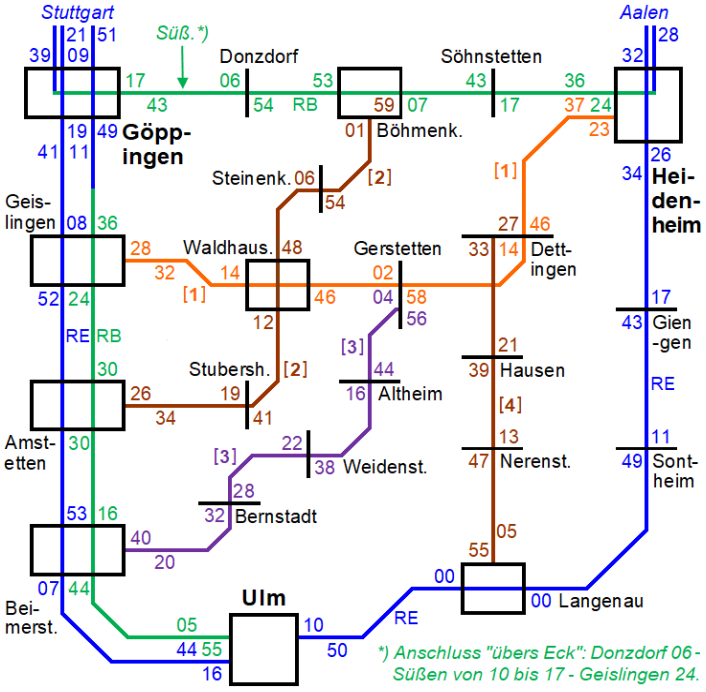
Ein Jahr später übernahmen die *Ulmer Eisenbahnfreunde* (UEF) die Strecke und retteten sie. Heute fährt während der Sommersaison an Sonn- und Feiertagen ein historischer Triebwagen der *DB ZugBus* zum normalen Tarif, an bestimmten Tagen wird er durch einen Dampfzug der *UEF* zum Sondertarif ersetzt.

9.05	*11.05*	*13.05*	*Ulm Hbf*	*9.55*	*11.55*	*13.55*
9.30	*11.30*	*13.30*	*Amstetten 760*	*9.30*	*11.30*	*13.30*
8.40	***10.40***	***12.40***	*Stuttgart Hbf*	***10.20***	***12.20***	***14.20***
9.11	***11.11***	***13.11***	*Göppingen*	***9.48***	***11.48***	***13.48***
9.30	***11.30***	***13.30***	*Amstetten 760*	***9.30***	***11.30***	***13.30***
N	N	N	Museumsbahn	N	N	N
9.35	11.35	13.35	km **Amstetten**	9.25	11.25	13.25
9.44	11.44	13.44	5,1 Stuibersheim	9.15	11.15	13.15
9.49	11.49	13.49	7,4 Schalkstetten	9.10	11.10	13.10
9.54	11.54	13.54	10,0 Waldhausen	9.05	11.05	13.05
10.01	12.01	14.01	14,6 Gussenstadt	8.58	10.58	12.58
10.10	12.10	14.10	19,9 **Gerstetten**	8.50	10.50	12.50

*Der **VDT**-Fahrplan bietet mit dem Integralen Taktknoten zur Minute 30 in Amstetten auf der KBS 760 perfekte Anschlüsse für die Museumszüge.*

Die *Lokalbahn* wäre beim ***VDT*** eine der wenigen Strecken, die nach 1985 ihren täglichen Personenverkehr verloren hätten. Die Voraussetzungen sind leider zu ungünstig: Die 19,9 km schafft ein Triebwagen nicht in einer Stunde hin und zurück und Amstetten ist nur für wenige Reisende Start- oder Zielpunkt ihrer Reise. Sinnvolle „Flügelungs"-Möglichkeiten gibt es dort nicht und fast alle Fahrgäste müssten umsteigen.

Die Region hat von vier durchgehenden Buslinien mit guten Zuganschlüssen mehr.



Ein Beispiel zeigt die Grafik nebenan: Die orange 1 verbindet in Ost - West - Richtung Geislingen, Gerstetten und Heidenheim. In Waldhausen kreuzt sie die braune 2, die in Nord - Süd - Richtung von Böhmenkirch über Stubersheim nach Amstetten fährt. Von Gerstetten nach Ulm kommt man am schnellsten mit der violetten 3, wenn man in Beimerstetten in die RB umsteigt. Und die braune 4 verbindet den RE-*Taktknoten* zur Min. 00 in Langenau mit Dettingen.

767 (Museumsbahn) **Amstetten - Oppingen** (- Nellingen)

Die *WEG* eröffnete das 19,0 km lange *Albbähnle* Amstetten - Nellingen - Laichingen 1901. Da sie eine reine Erschließungsbahn ohne große wirtschaftliche Erfolgsaussichten war, wurde sie in schmaler Meterspur gebaut, um die Kosten zu senken. Normalspurige Güterwagen wurden auf Rollböcken befördert, was in Amstetten großen Rangieraufwand verursachte.

Die *WEG* stellte den Betrieb 1985 recht kurzfristig ein, nachdem sich die Kommunen und das Land Baden-Württemberg weigerten, das wachsende Defizit zu übernehmen. Schon unmittelbar danach begann der Gleisabbau, die *Ulmer Eisenbahnfreunde* (UEF) konnten nur die 5,7 km bis Oppingen retten. Seit 1990 bieten sie an Sonn- und Feiertagen regelmäßig Museumszüge an.

Die Schmalspur-Dampflokomotive 99 7203 am 19.7.15 mit dem Albbähnle-*Museumszug südlich von Amstetten. (Wolfgang Schramm)*

Der ***VDT***-Fahrplan bietet mit dem *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 in Amstetten perfekte Anschlüsse für die Museumszüge. Eine Option wäre der Wiederaufbau bis Strecken-km 13 zum neuen Regionalbahnhof Merklingen an der Schnellfahrstrecke Stuttgart - Ulm (→ KBS 760).

9.05	*11.05*	*13.05*	*Ulm Hbf*	*9.55*	*11.55*	*13.55*
9.30	*11.30*	*13.30*	*Amstetten 760*	*9.30*	*11.30*	*13.30*
8.40	***10.40***	***12.40***	*Stuttgart Hbf*	***10.20***	***12.20***	***14.20***
9.11	***11.11***	***13.11***	*Göppingen*	***9.48***	***11.48***	***13.48***
9.30	***11.30***	***13.30***	*Amstetten 760*	***9.30***	***11.30***	***13.30***
N	N	N	Museumsbahn	N	N	N
9.35	11.35	13.35	km **Amstetten**	9.25	11.25	13.25
9.48	11.48	13.48	5,7 Oppingen	9.11	11.11	13.11
9.55	11.55	13.55	8,5 Nellingen	9.04	11.04	13.04
10.05	12.05	14.05	13,0 **Merklingen**	8.55	10.55	12.55
10.10	***12.10***	***14.10***	*Merklingen 750*	***8.49***	***10.49***	***12.49***
10.25	***12.25***	***14.25***	*Ulm Hbf*	***8.35***	***10.35***	***12.35***

In km 3,0 würde der ***VD-T*** einen Bedarfshalt für Reutti anregen.

Mehr im Internet bei www.albbaehnle.de!

768 Aalen - Heidenheim - Langenau - Ulm

Der erste 22 km lange Abschnitt der *Brenzbahn* wurde 1864 zwischen Aalen und Heidenheim eröffnet. Erst elf Jahre später folgte die Verlängerung über Niederstotzingen nach Langenau, und Ulm wurde wegen Schutzklauseln für andere Strecken in einem württembergisch-bayerischen Staatsvertrags erst 1876 erreicht. Von 1911 bis 1956 gab es eine Verbindungsbahn von Sontheim ins bayerische Gundelfingen an der KBS 912 (Ulm -) Günzburg - Donauwörth.

Obwohl die *Brenzbahn* zweigleisig trassiert wurde, liegt bis heute außerhalb der Bahnhöfe nur ein Gleis. Das änderte sich auch nicht bei der grundlegenden Renovierung zwischen 2003 und 2007, als für rund 75 Millionen Euro zahlreiche Bahnsteige und Bahnübergänge modernisiert sowie Gleiskörper und Signalanlagen erneuert wurden. Im November 2006 wurde das letzte Formsignal abmontiert, seither steuert das *Elektronische Stellwerk Heidenheim* alle Züge zwischen Oberkochen und Thalfingen. Das Land Baden-Württemberg meldete 2013 den zweigleisigen Ausbau und Elektrifizierung der *Brenzbahn* mit einem Kostenrahmen von 100 Millionen Euro für den Bundesverkehrswegeplan 2015 an.

Im Jahr 2012 fuhren so viele Personen- und Güterzüge auf der *Brenzbahn*, dass sie zu den meistbefahrenen eingleisigen Strecken in Deutschland gehörte:

Die RE-Linie Ellwangen - Aalen - Ulm und die RB-Linie Langenau - Ulm - Biberach/Laupheim verkehrten in der *Normalverkehrszeit* jeweils stündlich. Beide wurden vorwiegend mit Dieseltriebwagen der Baureihen 628 und 650 (RegioShuttles) gefahren. Hinzu kamen IRE (mit Neigetechnik-Triebwagen der Baureihe 611) im Zweistundentakt, die Aalen und Ulm in weniger als einer Stunde verbanden.

Die meisten Güterzüge schickt *DB Schenker Rail* mit Dieselloks der Baureihen 294, 225, 232 und 363 auf die *Brenzbahn*. De Aufkommensschwerpunkt liegt in Giengen mit dem Logistikzentrum von *BSH Bosch und Siemens Hausgeräte*, das täglich etwa 100 Güterwagen abfertigt. Bis 2010 wurden dort die Kapazitäten von 9 auf 11 Gleise erhöht, wodurch die Nutzlänge auf 1,4 km anwuchs.

Weitere wichtige Kunden sind das Zementwerk Schwenk in Mergelstetten, welches unregelmäßig von Ulm her Kohleganzzüge erhält. Und eine Diesellok bringt täglich einige Schiebewand- oder Schiebeplanenwagen von Aalen nach Unterkochen und drückt sie in die Anschlussgleise zweier Papierfabriken.

Reges Treiben in Ulm Hbf am 5.4.13: Von links nach rechts trafen sich ein ICE der ersten Generation auf Gleis 1 nach Stuttgart, die blaue 185 523 auf Gleis 3 und der Regio-Shuttle *650 111 auf Gleis 6. Die Gleise 2 und 5 haben keine Bahnsteige.*

Der ***VD-T*** hätte die *Brenzbahn* schon bis 2010 etwa zur Hälfte zweigleisig ausgebaut und durchgehend elektrifiziert. Aufgrund der vielen Kurven können die RE oft nur 100 bis 120 km/h fahren. Die Bebauung reicht an vielen Stellen dicht an die Gleise heran und nur an wenigen Stellen sind Trassenerweitungen für größere Kurvenradien und höhere Geschwindigkeiten möglich. Man müsste fast 20 km (etwa zur Hälfte im Tunnel) neu trassieren, um mit 160 km/h eine RE-Fahrzeit von 40 Minuten zwischen den *Integralen Taktknoten* in Aalen (15 und 45) und Ulm (00 und 30) zu erreichen.

Um keine Stationen für größere Orte aufzulassen, müsste man die vorhandene Strecke zumindest eingleisig weiter betreiben. Das wäre dem ***VD-T*** bis 2010 zu aufwändig gewesen und er hätte der *Brenzbahn* lieber einen überdurchschnittlich dichten Fahrplan mit Anschlüssen zu allen Taktknoten in Aalen und Ulm „spendiert“.

	Stuttgart Hbf	***12.27***			***13.05***	***13.27***			***14.05***	***14.27***	
	Schwäbisch Hall	***13.01***			***13.31***	***14.01***			***14.31***	***15.01***	
	Aalen 770	***13.14***			***13.44***	***14.14***			***14.44***	***15.14***	
	Nürnberg Hbf	***12.06***				***13.06***				***14.06***	
	Crailsheim	***12.56***			13.04	***13.56***			14.04	***14.56***	
	Aalen 770	***13.14***			13.39	***14.14***			14.39	***15.14***	
	Zug	**RE**	RB	RB	RB	**RE**	RB	RB	RB	**RE**	RB
km	**Aalen**	**13.18**		13.21	13.48	**14.18**		14.21	14.48	**15.18**	
3,9	Unterkochen	I		13.25	I	I		14.25	I	I	
8,4	Oberkochen	I		13.29	13.54	I		14.29	14.54	I	
13,9	Königsbronn	I		13.34	I	I		14.34	I	I	
15,6	Itzelberg	I		13.37	I	I		14.37	I	I	
18,9	Schnaitheim	I		13.40	I	I		14.40	I	I	
22,1	**Heidenheim**	**13.32**		13.43	14.04	**14.32**		14.43	15.04	**15.32**	
		13.34		13.44	14.05	**14.34**		14.44	15.05	**15.34**	
23,?	Heid.-Voithwerk	I		13.46	I	I		14.46	I	I	
25,3	Mergelstetten	I		13.48	I	I		14.48	I	I	
28,5	Herbrechtingen	I		13.51	I	I		14.51	I	I	
33,7	**Giengen** (Brenz)	**13.43**		13.56	14.14	**14.43**		14.56	15.14	**15.43**	
37,4	Hermaringen	I		I	14.18	I		I	15.18	I	
39,?	Bergenweiler	I		I	14.21	I		I	15.21	I	
41,8	Sontheim (Brenz)	I		14.02	14.23	I		15.02	15.23	I	
46,9	Niederstotzingen	**13.52**		I	14.27	**14.52**		I	15.27	**15.52**	
52,2	Rammingen	I	ab	I	14.32	I	ab	I	15.32	I	ab
56,4	**Langenau**	**13.59**	14.03	14.13	14.36	**14.59**	15.03	15.13	15.36	**15.59**	16.03
61,6	Unterelchingen	I	14.08	I	14.41	I	15.08	I	15.41	I	16.08
62,9	Oberelchingen	I	14.10	I	14.43	I	15.10	I	15.43	I	16.10
65,9	Thalfingen	I	14.13	z 14.20	14.46	I	15.13	z 15.20	15.46	I	16.13
69,5	Ulm Donauhalle	I	14.17	I	14.50	I	15.17	I	15.50	I	16.17
71,0	Ulm Ost	I	14.20	I	14.52	I	15.20	I	15.52	I	16.20
72,5	**Ulm** Hbf	**14.10**	14.23	14.26	14.55	**15.10**	15.23	15.26	15.55	**16.10**	16.23
	Ulm Hbf			***14.31***	***15.01***			***15.31***	***16.01***		
	Stuttgart Hbf 760			***14.58***	***15.28***			***15.58***	***16.28***		
	Ulm Hbf	*14.16*		*14.34*	*15.04*	*15.16*		*15.34*	*16.04*	*16.16*	
	Neu-Ulm 909	*14.19*		*14.37*	*15.07*	*15.19*		*15.37*	*16.07*	*16.19*	

Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags;
z = die RB hält nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen in Thalfingen.

Der stündliche RE wird auf optimale Anschlüsse in Aalen ausgerichtet, da in Ulm weniger gute Zuganschlüsse leichter zu verkraften sind: Viele Fahrgäste haben ihre Ziele in der Donaustadt, die sie vom Hauptbahnhof aus zu Fuß oder mit städtischen Straßenbahnen und Bussen in dichten Takten erreichen können.

	Neu-Ulm 909	*13.41*	*13.53*	*14.23*		*14.41*	*14.53*	*15.23*		*15.41*	*15.53*
	Ulm Hbf	*13.44*	*13.56*	*14.26*		*14.44*	*14.56*	*15.26*		*15.44*	*15.56*
	Stuttgart Hbf 760		***13.32***	***14.02***			***14.32***	***15.02***			***15.32***
	Ulm Hbf		***13.59***	***14.29***			***14.59***	***15.29***			***15.59***
	Zug	**RE**	RB	RB	RB	**RE**	RB	RB	RB	**RE**	RB
km	**Ulm** Hbf	**13.50**	14.05	14.34	14.37	**14.50**	15.05	15.34	15.37	**15.50**	16.05
1,5	Ulm Ost	I	14.07	I	14.39	I	15.07	I	15.39	I	16.07
3,0	Ulm Donauhalle	I	14.09	I	14.41	I	15.09	I	15.41	I	16.09
6,6	Thalfingen	I	14.13	z 14.39	14.45	I	15.13	z 15.39	15.45	I	16.13
9,6	Oberelchingen	I	14.16	I	14.48	I	15.16	I	15.48	I	16.16
10,9	Unterelchingen	I	14.18	I	14.50	I	15.18	I	15.50	I	16.18
16,1	**Langenau**	**14.00**	14.23	14.46	14.56	**15.00**	15.23	15.46	15.56	**16.00**	16.23
20,3	Rammingen	I	14.27	I	an	I	15.27	I	an	I	16.27
25,6	Niederstotzingen	**14.07**	14.32	I		**15.07**	15.32	I		**16.07**	16.32
30,7	Sontheim (Brenz)	I	14.36	14.57		I	15.36	15.57		I	16.36
32,?	Bergenweiler	I	14.38	I		I	15.38	I		I	16.38
35,1	Hermaringen	I	14.41	I		I	15.41	I		I	16.41
38,8	**Giengen** (Brenz)	**14.16**	14.45	15.03		**15.16**	15.45	16.03		**16.16**	15.45
44,0	Herbrechtingen	I	I	15.08		I	15.50	16.08		I	15.50
47,2	Mergelstetten	I	I	15.11		I	I	16.11		I	I
49,?	Heid.-Voithwerk	I	I	15.13		I	I	16.13		I	I
50,4	**Heidenheim**	**14.26**	14.54	15.15		**15.26**	15.55	16.15		**16.26**	15.55
		14.28	14.55	15.16		**15.28**	15.55	16.16		**16.28**	15.55
53,6	Schnaitheim	I	I	15.19		I	I	16.19		I	I
56,9	Itzelberg	I	I	15.22		I	I	16.22		I	I
58,6	Königsbronn	I	I	15.25		I	I	16.25		I	I
64,1	Oberkochen	I	15.05	15.30		I	16.05	16.30		I	16.05
68,6	Unterkochen	I	I	15.34		I	I	16.34		I	I
72,5	**Aalen**	**14.42**	15.12	15.39		**15.42**	16.12	16.39		**16.42**	17.12
	Aalen 770	***14.46***	15.21			***15.46***	16.21			***16.46***	17.21
	Crailsheim	***15.04***	15.56			***16.04***	16.56			***17.04***	17.56
	Nürnberg Hbf	***15.54***				***16.54***				***17.54***	
	Aalen 770	***14.46***	***15.16***			***15.46***	***16.16***			***16.46***	***17.16***
	Schwäbisch Hall	***14.59***	***15.29***			***15.59***	***16.29***			***16.59***	***17.29***
	Stuttgart Hbf	***15.33***	***15.55***			***16.33***	***16.55***			***17.33***	***17.55***

Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags;
z = die RB hält nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen in Thalfingen.

769 (Museumsbahn) **Aalen - Neresheim - Dillingen**

Die *Härtsfeldbahn* war eine 55,5 km lange meterspurige Schmalspurbahn von Aalen über Neresheim und Dischingen nach Dillingen. Aufwändig war der Aufstieg von Aalen im Kochertal (430 m über dem Meeresspiegel) nach Ebnat (km 12,3 = 650 m) auf der Härtsfeldhochebene mit engen Kurven, Steigungen bis 28 ‰, dem 85 Meter langen Unterkochen-Viadukt bei km 5,7 und dem 96 Meter langen Kocherburg-Tunnel bei km 7.

Die *Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft* eröffnete am 31.10.1901 nach knapp zweijähriger Planungs- und Bauzeit die 35,9 km von Aalen nach Dischingen. Die Verlängerung nach Dillingen in Bayern dauerte vor allem wegen rechtlicher Probleme bis zum 3.4.1905.

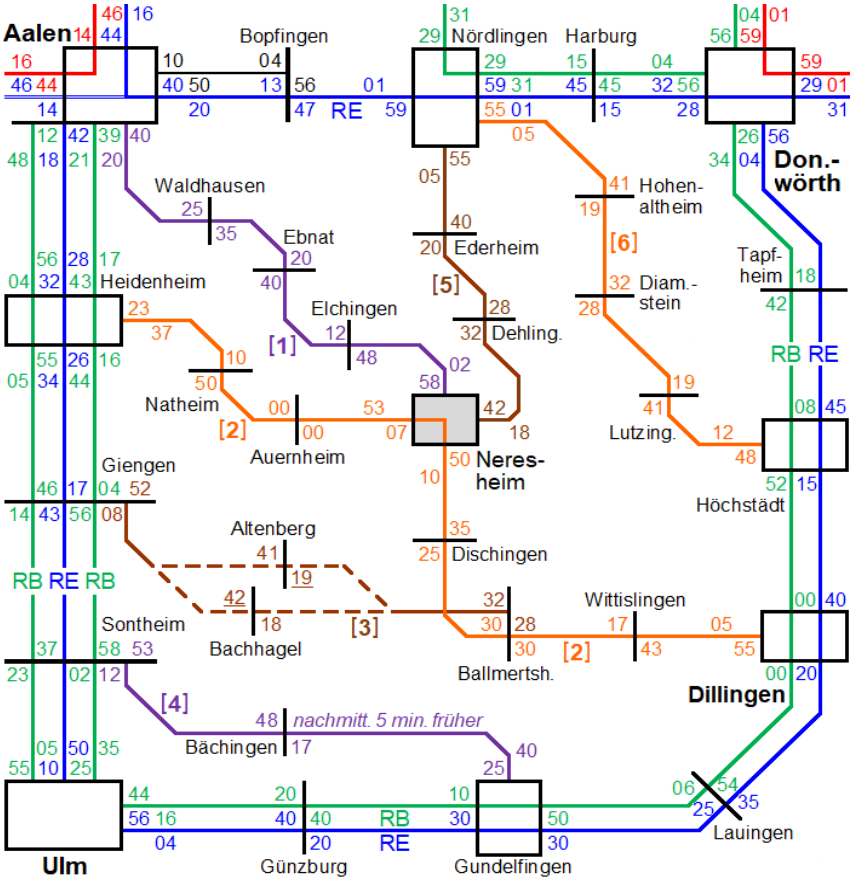
Um Fracht für die Bahnlinie zu bekommen, wurden die *Härtsfeldwerke* gegründet. Dieses Kalkwerk lag im Egautal südlich von Neresheim und bekam einen umfangreichen Werkbahnhof mit 11 Weichen und mehr als 1.000 Meter Gleislänge.
Bis 1914 erwirtschaftete die *Härtsfeldbahn* (wie erwartet) bescheidene Gewinne. Zum 1.1.10 übernahm nach mehreren geschäftlichen Veränderungen die *Württembergische Nebenbahnen AG* den Betrieb.

Die *Härtsfeldbahn* litt in beiden Weltkriegen darunter, dass „auf Verschleiß“ gefahren wurde und nur die notwendigsten Reparaturen erfolgten. 1932 und 1953 konnten nur Zuschüsse der Länder und Kommunen die drohende Stilllegung verhindern. Am 30.9.72 fuhr dann aber der letzte planmäßige Personenzug und zwei Monate später der letzte Güterzug. Die Gleisanlagen wurden danach demontiert.

1985 gründete sich der Verein *Härtsfeld-Museumsbahn e.V.* mit dem Ziel, die 7,8 km von Neresheim bis Dischingen zu reaktivieren. Bis zum 100-jährigen Jubiläum baute man in Eigenarbeit 2,8 km bis zum Bahnhof Sägmühle wieder auf und seit 1.5.02 fahren in den Sommermonaten Dieseltriebwagen und dampflokbespannte Züge als Museumsbahnen. Bis 2020 wurde das Gleis schrittweise auf 5,6 km zur Station *Härtsfeldsee* verlängert.

Der Busverkehr in der Region orientiert sich stark an den Schülern und Berufspendlern. Vertaktete Angebote und Linien über Landkreis- oder Bundesländergrenzen hinweg sind selten, was die Busse vor allem für den Einkaufs- und Freizeitverkehr unattraktiv macht.

Beim ***VD-T*** gäbe es zwar auf der *Härtsfeldbahn* auch keinen Alltags-Personenverkehr. Alle größeren Orte würden aber mindestens stündlich von *Regio-Buslinien* erschlossen, die gute Anschlüsse untereinander und zu den Zügen in Aalen, Nördlingen, Dillingen, Giengen und Heidenheim bieten.



Die violette 1 verläuft von Neresheim bis Ebnat teilweise parallel zur alten Trasse der *Härtsfeldbahn*. Aalen steuert sie aber über Waldhausen statt Unterkochen an, weil das Kochertal schon von den Zügen aus Heidenheim gut erschlossen wird. Die orange 2 Heidenheim - Natheim - Neresheim - Ballmertshofen - Dillingen ist mit 53 km die längste Linie. Ihre Busse begegnen sich zur Minute 30 in Ballmertshofen, was perfekte Anschlüsse zur braunen 3 nach Giengen ermöglicht.

Die kurze violette 4 verbindet (wie die 1959 stillgelegte Nebenbahn → KBS 768) die Bahnhöfe Sontheim und Gundelfingen. Die braune 5 fährt nicht wie die reale Linie 7864 von Neresheim nach Bopfingen, sondern über die Landesgrenze nach Nördlingen in Bayern. Dort erreicht die den Integralen Taktknoten zur Minute 00 mit attraktiven RE-Anschlüssen nach Aalen - Stuttgart, Donauwörth - Augsburg und Gunzenhausen - Nürnberg. Die orange 6 Nördlingen - Diamantstein - Höchstädt liegt in den bayerischen Landkreisen Donau-Ries und Dillingen.

770 Stuttgart - Schw. Gmünd - Aalen - Crailsheim (- Nürnberg)

In der Realität wechselte die Achse Stuttgart - Aalen - Crailsheim seit 1972 mehrfach die Nummern zwischen 785 und 787. Beim **VD-T** *bekommt die* Remsbahn *die 770: Die hintere 0 betont die Bedeutung, die sie eigentlich hat.*

Die Bahnverbindung von Stuttgart nach Ulm war in der Mitte des 19. Jahrhunderts eine der wichtigsten zum Bau anstehenden Strecken im Königreich Württemberg. Alternativen über Aalen und Göppingen wurden diskutiert. Zunächst schien Aalen trotz des großen Umwegs bessere Aussichten zu haben, denn diese Trasse erforderte keine größeren Steigungen. Nach einigen Jahren entschied man sich aber, die Herausforderung des Albaufstieges mit der Geislinger Steige anzunehmen und 1850 wurde die *Filstalbahn* eröffnet (→ KBS 760).

Die Forderungen nach einer Bahn in den Osten des Landes verstummten aber nicht. Hauptziele waren jetzt die Erschließung der Industriestandorte Schwäbisch Gmünd, Aalen, Wasseralfingen und Heidenheim. Außerdem strebte man einen Grenzübergang nach Bayern bei Nördlingen an. 1861 ging die Strecke bis Wasseralfingen in Betrieb – dort lagen die bedeutenden *Schwäbischen Hüttenwerke*, die unter anderem auch sämtliche Schienen für die *Remsbahn* lieferten. Der schnellste Zug brauchte von Stuttgart nach Wasseralfingen knapp 3 Stunden.

1863 wurde die Verlängerung nach Nördlingen eröffnet, wo bereits die bayerische *Ludwig-Süd-Nord-Bahn* fuhr. Damit stand (nach Ulm / Neu-Ulm) die zweite Verbindung zwischen den beiden deutschen Staaten zur Verfügung.

Die *Remsbahn* wurde zunächst eingleisig gebaut, ein zweites Gleis aber von Anfang an vorgesehen. Es erreichte 1864 Fellbach, 1876 Waiblingen, 1899 Schorndorf, 1902 Lorch, 1910 Gmünd, 1920 Unterböbingen und 1926 Aalen. Damit war der heutige Stand der Zweigleisigkeit erreicht, weil die 7 km bis Goldshöfe schon 1866 mit der neuen Strecke über Ellwangen nach Crailsheim ausgebaut wurden.

Die Elektrifizierung erfolgte 1949 bis Waiblingen, 1962 bis Schorndorf und 1971 bis Aalen. 1972 bekam auch die Strecke über Nördlingen bis Donauwörth eine Oberleitung, um eine elektrische Ausweichstrecke Stuttgart - München zu schaffen. 1978 bis 1981 wurden bis Waiblingen zwei zusätzliche Gleise und eine Brücke zur Ausfädelung der KBS 773 nach Schwäbisch Hall errichtet, wodurch die Stuttgarter S-Bahn-Linien 2 und 3 nach Schorndorf und Backnang fahren konnten.

1985 schloss die *Deutsche Bundesbahn* die Lücke in der Oberleitung zwischen Goldshöfe, Crailsheim und Ansbach. Seither fahren die meisten Züge von Stuttgart nach Nürnberg mit elektrischen Lokomotiven über Aalen.

2009 wurde die *Remsbahn* für 50 Millionen Euro saniert und dabei unter anderem rund 68 km Gleise und 47 Weichen erneuert. Vom 24.4. bis zum 15.10.2009 war sie zwischen Aalen und Schorndorf in zwei Bauabschnitten total gesperrt. Die IC wurden über Backnang umgeleitet, für den Nahverkehr fuhren Ersatzbusse.

Im Jahresfahrplan 2010 fuhren zweistündlich *InterCities* (IC) von Stuttgart nach Nürnberg, die bis Aalen 50 Minuten brauchten und nur in Schorndorf und Schwäbisch Gmünd hielten. Hinzu kamen in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) stündliche RE Stuttgart - Aalen mit durchschnittlich 63 Minuten: Sie hielten in Bad Cannstatt, Waiblingen, Schorndorf, und dann an allen Stationen.

Dieses Angebot kann weder im Binnenverkehr zwischen Stuttgart und Aalen noch als wichtige süddeutsche Ost-West-Verbindung zwischen Stuttgart und Nürnberg überzeugen: Die IC brauchen für die rund 200 km zwischen den beiden Halbmillionenstädten über zwei Stunden und sind nur mäßig attraktiv. Die Verlängerung nach Osten wurde zur Jahrtausendwende gekappt und die Nachfrage nach Leipzig und Dresden dadurch auf andere IC-Linien verlagert. Seit 2010 bietet die DB montags bis freitags nur noch 7 IC pro Richtung an – zwischen Aalen und Ansbach sind sie oft mäßig besetzt und ihr Fortbestand dadurch gefährdet.

*Aalen ist mit 67.000 Einwohnern die größte Stadt und Oberzentrum der Region Ostwürttemberg. Beim **VD-T** würden sich dort stündlich zu den Minuten 15 und 45 fünf Züge treffen und viele gute Anschlüsse bieten. Am 31.7.10 warteten 143 802, 650 106 und 440 517 in Aalen auf ihre nächsten Einsätze nach Stuttgart, Ulm und Donauwörth.*

In der Realität gibt es leider keine Aussicht auf bessere Angebote zwischen Stuttgart, Aalen und Nürnberg, da die *DB* die meisten Fernverkehrs-Investitionen für Großprojekte wie *Stuttgart 21* verschwendet.

Der ***VD-T*** würde die Achse dagegen gezielt ausbauen, damit die IC die zwei *IT-Vollknoten* zur Minute 00 in Stuttgart und Nürnberg in 110 Minuten verbinden können.

Zwei kurze Neubauabschnitte sind erforderlich, damit *IC* diese Reisezeit mit Stopps in Sch. Gmünd, Aalen, Crailsheim und Ansbach schaffen: 9 km zwischen Crailsheim und Ansbach mit dem neuen Bahnhof Vehlberg statt Dombühl (→ KBS 885) und 5 km nördlich von Ellwangen (→ Karte nebenan). Zudem brauchen 25 km von Goldshöfe bis Crailsheim ein zweites Gleis.

Das Nahverkehrsangebot würde besser differenziert, um für mehr

Kundengruppen attraktiv zu werden und dabei auch angemessenen Ersatz für die entfallenden IC-Halte in Schorndorf und Ellwangen zu schaffen:

Von Stuttgart nach Aalen fahren beim ***VD-T*** in der *NVZ* stündlich ein RE und eine RB. Der RE muss dadurch östlich von Schorndorf nicht mehr überall halten und erreicht Aalen schon nach 47 Minuten. Die RB muss keine Rücksicht auf Fahrgäste über weite Strecken nehmen und kann die Region mit den neuen Stationen Schießtal, Hussenhofen und Aalen-West besser erschließen.

	Zug	**RE**	RB	RB	**IC**	RB	**RE**	RB	RB	**IC**	RB	**RE**
km	**Stuttgart** Hbf	**12.27**			**13.05**	12.57	**13.27**			**14.05**	13.57	**14.27**
3,4	Bad Cannstatt	I		↘	I	13.01	I		↘	I	14.01	I
11,9	Waiblingen	**12.36**		Flügel	I	13.08	**13.36**		Flügel	I	14.08	**14.36**
29,8	**Schorndorf**	46/48		12.52	[20]	18/22	46/48		13.52	I	18/22	46/48
33,3	Urbach	I		12.55	I	13.25	I		13.55	I	14.25	I
35,3	Plüderhausen	I		12.58	I	13.28	I		13.58	I	14.28	I
38,8	Waldhausen	I		13.01	I	13.31	I		14.01	I	14.31	I
43,3	Lorch (Württemb)	I		13.05	I	13.35	I		14.05	I	14.35	I
48,6	SWG-West	I		13.10	I	13.40	I		14.10	I	14.40	I
50,9	**Schwäb.Gmünd**	**13.00**		13.13	**13.30**	13.43	**14.00**		14.13	**14.30**	14.43	**15.00**
		13.01		13.14	**13.31**	13.44	**14.01**		14.14	**14.31**	14.44	**15.01**
52,6	SWG-Schießtal	I		13.16	I	13.46	I		14.16	I	14.46	I
56,0	-Hussenhofen	I		13.19	I	13.49	I		14.19	I	14.49	I
60,7	Böbingen (Rems)	I		13.23	I	13.53	I		14.23	I	14.53	I
64,2	Mögglingen	I		13.26	I	13.56	I		14.26	I	14.56	I
69,8	Essingen	I	*Ulm*	13.31	I	14.01	I	*Ulm*	14.31	I	15.01	I
74,0	Aalen West	I	>	13.35	I	14.05	I	>	14.35	I	15.05	I
75,6	**Aalen**	**13.14**	13.12	13.38	**13.44**	14.08	**14.14**	14.12	14.38	**14.44**	15.08	**15.14**
		13.16	13.21	13.48	**13.46**	an	14.16	14.21	14.48	**14.46**	an	15.16
77,6	Wasseralfingen	13.19	I	13.51	I		14.19	I	14.51	I		15.19
79,4	Hofen (bei Aalen)	13.21	I	I	I		14.21	I	I	I		15.21
82,3	Goldshöfe	13.24	13.27	13.55	I		14.24	14.27	14.55	I		15.24
86,0	Schwabsberg	>	13.31	13.59	I		>	14.31	14.59	I		>
89,5	Schrezheim	*Nörd-*	13.34	I	I		*Nörd-*	14.34	I	I		*Nörd-*
91,4	**Ellwangen**	*lingen*	13.37	14.04	[54]		*lingen*	14.37	15.04	I		*lingen*
94,9	Schönau		13.40	an	I			14.40	an	I		
99,6	Jagstzell		13.44		I			14.44		I		
102,9	Stimpfach		13.47		I			14.47		I		
107,0	Jagstheim		13.51		I			14.51		I		
112,2	**Crailsheim**		13.56		**14.04**			14.56		**15.04**		
	Ansbach 885				**14.29**					**15.29**		
	Nürnberg Hbf				**14.54**					**15.54**		

Gesamtverkehr Stuttgart - Schorndorf siehe KBS 793

Während in der Realität von Ellwangen nach Crailsheim IC und RE (mit einem Stopp in Jagstzell) abwechselnd jeweils zweistündlich fahren, gibt es beim ***VD-T*** exakt stündliche RB, die auch wieder in Schönau, Stimpfach und Jagstheim halten.

Montag bis Freitag nachmittags fahren zusätzliche RB von Schorndorf bis Ellwangen. Ab Aalen ist ihr Fahrplan unsymmetrisch, um den IC nicht in die Quere zu kommen und dennoch kurze Wendezeiten in Ellwangen zu erreichen.

	Nürnberg Hbf	**12.06**					**13.06**					**14.06**
	Ansbach 885	**12.31**					**13.31**					**14.31**
	Zug	**IC**	RB	RB	**RE**	RB	**IC**	RB	RB	**RE**	RB	**IC**
km	**Crailsheim**	**12.56**		13.04			**13.56**		14.04			**14.56**
5,2	Jagstheim	I		13.08			I		14.08			I
9,3	Stimpfach	I		13.12			I		14.12			I
12,6	Jagstzell	I		13.15			I		14.15			I
17,3	Schönau	I	ab	13.19			I	ab	14.19			I
20,8	**Ellwangen**	I	13.08	13.23	*Nörd-*		[06]	14.08	14.23	*Nörd-*		I
22,7	Schrezheim	I	I	13.26	*lingen*		I	I	14.26	*lingen*		I
26,2	Schwabsberg	I	I	13.29	>		I	I	14.29	>		I
29,9	Goldshöfe	I	13.15	13.33	13.36		I	14.15	14.33	14.36		I
32,8	Hofen (bei Aalen)	I	I	I	13.39		I	I	I	14.39		I
34,6	Wasseralfingen	I	I	I	13.41		I	I	I	14.41		I
36,6	**Aalen**	**13.14**	13.21	13.39	13.44	ab	**14.14**	14.21	14.39	14.44	ab	**15.14**
		13.16	13.22	13.48	**13.46**	13.52	**14.16**	14.22	14.48	**14.46**	14.52	**15.16**
38,2	Aalen West	I	13.24	>	I	13.54	I	14.24	>	I	14.54	I
42,4	Essingen	I	13.28	*Ulm*	I	13.58	I	14.28	*Ulm*	I	14.58	I
48,0	Mögglingen	I	13.33		I	14.03	I	14.33		I	15.03	I
51,5	Böbingen (Rems)	I	13.37		I	14.07	I	14.37		I	15.07	I
56,2	-Hussenhofen	I	13.41		I	14.11	I	14.41		I	15.11	I
59,6	SWG-Schießtal	I	13.44		I	14.14	I	14.44		I	15.14	I
61,3	**Schwäb.Gmünd**	**13.29**	13.46		**13.59**	14.16	**14.29**	14.46		**14.59**	15.16	**15.29**
		13.30	13.47		**14.00**	14.17	**14.30**	14.47		**15.00**	15.17	**15.30**
63,6	SWG-West	I	13.50		I	14.20	I	14.50		I	15.20	I
68,9	Lorch (Württemb)	I	13.55		I	14.25	I	14.55		I	15.25	I
73,4	Waldhausen	I	13.59		I	14.29	I	14.59		I	15.29	I
76,9	Plüderhausen	I	14.02		I	14.32	I	15.02		I	15.32	I
78,9	Urbach	I	14.04		I	14.34	I	15.04		I	15.34	I
82,4	**Schorndorf**	I	14.08		12/14		[40]	15.08		12/14		I
100,3	Waiblingen	I	Flügel		**14.24**	14.52	I	Flügel		**15.24**	15.52	I
108,8	Bad Cannstatt	I	↘		I	14.59	I	↘		I	15.59	I
112,2	**Stuttgart** Hbf	**13.55**			**14.33**	15.03	**14.55**			**15.33**	16.03	**15.55**

Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags an Werktagen

➢ Falls eine wachsende Nachfrage eine noch schnellere Verbindung von Stuttgart nach Nürnberg erfordert, wäre ein 18 km langer Neubauabschnitt (Stuttgart -) Gaildorf Süd - Großaltdorf (- Crailsheim) interessant: Er verkürzt die KBS 773 um 5 km und die Reisezeit von Stuttgart nach Nürnberg auf 84 Minuten (mit allerdings nur noch 3 Systemhalten). Die Remsbahn über Aalen müsste dann natürlich ersatzweise mit einem InterRegio bedient werden.

771 (Stuttgart -) **Schorndorf - Rudersberg - Oberndorf**

1908 wurden 10 km von Schorndorf bis Rudersberg im Wieslauftal eröffnet, zwei Jahre später folgte die aufwändiger trassierte Verlängerung nach Welzheim. Um 220 Höhenmeter mit maximal 25 ‰ zu bewältigen, wurde die Strecke durch einen großen Bogen von 7 km Luftlinie auf 12,9 Bahn-km verlängert. Wie auf vielen anderen Nebenbahnen dünnte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den Fahrplan ab 1970 immer weiter aus. Am 30.5.80 fuhr schließlich der letzte Personenzug nördlich von Rudersberg, am 5.4.88 folgte nach einem Erdrutsch auch der Güterverkehr.

Den unteren Abschnitt nach Schorndorf wollte die DB ebenfalls stilllegen. Um das zu verhindern gründeten die Kommunen einen Zweckverband und beauftragten ab 1995 die *Württembergische Eisenbahngesellschaft* mit dem Bahnbetrieb. Die modernen Fahrzeuge im Stundentakt fanden regen Zuspruch in der Bevölkerung. Daher wurde das Angebot in den folgenden Jahren verdichtet und 2008 um 1,4 km bis zum Rudersberger Ortsteil Oberndorf verlängert.

12.00	*12.19*	***13.00***	*13.19*	***14.00***		*Schwäb.Gmünd*	*12.41*	***13.00***	*13.41*	***14.00***	*14.41*
12.12	*12.38*	***13.12***	*13.38*	***14.12***		*Schorndorf 770*	*12.22*	***12.48***	*13.22*	***13.48***	*14.22*
11.57	**12.27**	12.57	**13.27**	13.57		*Stuttgart Hbf*	**12.33**	13.03	**13.33**	14.03	14.33
12.08	**12.36**	13.08	**13.36**	14.08		*Waiblingen*	**12.24**	12.52	**13.24**	13.52	14.24
12.18	**12.46**	13.18	**13.46**	14.18		*Schorndorf 797*	**12.14**	12.42	**13.14**	13.42	14.14
RB	RB	RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB	RB	RB
12.20	12.50	13.20	13.50	14.20	0,0	**Schorndorf** Bf	12.10	12.40	13.10	13.40	14.10
12.21	12.51	13.21	13.51	14.21	0,6	Sch.-Hammerschl.	12.08	12.38	13.08	13.38	14.08
12.24	12.54	13.24	13.54	14.24	3,0	Haubersbronn Bf	12.06	12.36	13.06	13.36	14.06
12.25	12.55	13.25	13.55	14.25	3,7	Haubersbr. Mitte	12.05	12.35	13.05	13.35	14.05
12.27	12.57	13.27	13.57	14.27	5,2	Miedelsbach	12.03	12.33	13.03	13.33	14.03
12.29	12.59	13.29	13.59	14.29	6,2	Abzw.Steinenberg	12.01	12.31	13.01	13.31	14.01
12.31	13.01	13.31	14.01	14.31	7,4	Michelau	11.59	12.29	12.59	13.29	13.59
12.33	13.03	13.33	14.03	14.33	8,8	Schlechtbach	11.57	11.40	12.57	12.40	13.57
12.35	13.05	13.35	14.05	14.35	10,0	**Rudersberg** Bf	11.55	11.38	12.55	12.38	13.55
12.36	13.06	13.36	14.06	14.36	10,7	Rudersberg Nord	11.53	11.36	12.53	12.36	13.53
12.38	13.08	13.38	14.08	14.38	11,4	**Oberndorf**	11.52	11.35	12.52	12.35	13.52

Die endgültige Stillegung und Entwidmung des oberen Streckenteils Schorndorf - Welzheim konnte trotz jahrzehntelangem Dornröschenschlaf verhindert werden. Da die Nachfrage dort geringer ist, wurde zunächst „nur“ ein Tourismusverkehr angestrebt, der seit 8.5.2010 an Sonn- und Feiertagen stattfindet.

Der ***VD-T***-Fahrplan entspricht weitgehend der Realität: Montags bis samstags fahren stündlich RB zwischen Schorndorf und Rudersberg-Oberndorf (schwarz dargestellt) und werden montags bis freitags nachmittags durch die blauen RB verdichtet. Für „fliegende Zugkreuzungen“ würde 1 km zwischen Michelau und dem neuen Haltepunkt *Abzweig Steinenberg* zweigleisig ausgebaut.

An Sonn- und Feiertagen fahren die Züge auf der Gesamtstrecke Schorndorf - Welzheim stündlich. Der wesentliche Vorteil des ***VD-T*** wäre, dass alle RB als „Flügelzüge“ nach Stuttgart Hbf weiter fahren und die Fahrgäste dadurch viel mehr wichtige Ziele ohne Umsteigen erreichen.

773 Stuttgart - Backnang - Schwäbisch Hall - Crailsheim

Die *Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen* nahmen die eingleisige *Murrbahn* von 1876 bis 1880 in mehreren Teilstücken in Betrieb. Das im Kochertal liegende Schwäbisch Hall fuhr man wegen der schwierigen Topografie nicht an und stellte den Anschluss zur schon 1867 eröffneten KBS 775 beim 60 Meter höher gelegenen Hessental her.

Nach dem Ersten Weltkrieg blieb die *Murrbahn* als Folge des *Versailler Vertrags* größtenteils eingleisig. Die Siegermächte verboten nämlich wesentliche Ausbauten aller (vermeintlich) auf Frankreich zulaufenden Achsen. Die konkurrierende *Remsbahn* hatte schon 1910 bis Gmünd ein zweites Gleis bekommen, das 1926 bis Aalen verlängert wurde (→ KBS 770).

Von 1962 bis 1965 elektrifizierte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den Abschnitt Waiblingen - Backnang und baute ihn zweigleisig aus. Davon profitierte vor allem der Nahverkehr im Großraum Stuttgart, dessen Fahrplan die *DB* mit E-Loks der Baureihe 141 und Wendezügen die *DB* verdichtete. Bei Güterzügen wurden die Loks teilweise in Backnang gewechselt, während die Eil- und Schnellzüge weiterhin mit Dampf- oder Dieselloks durchfuhren.

Im Herbst 1981 ging die Stuttgarter S-Bahn-Linie S3 nach Backnang in Betrieb und verbesserte das Angebot nachhaltig. Im Folgejahr dünnte die DB allerdings das Nahverkehrs-Angebot zwischen Backnang und Hessental aus und es fuhren fast nur noch Eilzüge. Sechs kleinere Haltepunkte wurden überhaupt nicht mehr bedient und zahlreiche Nebengleise für den Güterverkehr abgebaut.

Schwäbisch Hall - Hessental ist Umsteigestation von/nach Stuttgart, Heilbronn und Nürnberg. Leider halten die Züge meistens so, dass es keine Anschlüsse am gleichen Bahnsteige gibt und alle Fahrgäste durch die Unterführung gehen müssen. Am 12.8.12 stand 628 688 als RE nach Heilbronn auf Gleis 1, während 3442 202 als RE nach Stuttgart auf Gleis 3 abfuhr. Der RE nach Crailsheim war auf Gleis 2 schon abgefahren.

Nach der Elektrifizierung der KBS 770 fuhren ab 1985 immer mehr Fernverkehrszüge über Aalen. 1996 bekam auch die Linie Marbach - Backnang - Hessental - Crailsheim eine Oberleitung, was vor allem den Güterzügen nach Kornwestheim Verbesserungen brachte. Der Fahrplan des Regionalverkehrs änderte sich kaum: Die Vorteile der elektrischen Traktion kompensierten weniger Ausweichmöglichkeiten, weil die *DB* den Bahnhof Fornsbach zum Haltepunkt zurückbaute.

2003 gab es konkrete Pläne, den Abschnitt Oppenweiler - Sulzbach und den Bahnhof Fornsbach für 20 bis 30 Millionen Euro zweigleisig auszubauen, um die Kapazität zu erhöhen. Die RE-Fahrzeit Stuttgart - Hessental wäre dank kürzerer Aufenthalte bei Zugbegegnungen von rund 70 auf 60 Minuten gesunken. Das Landesverkehrsministerium zog aber die Förderzusage zurück, weil man wegen gekürzter Regionalisierungsmittel keine zusätzlichen Züge bestellen konnte.

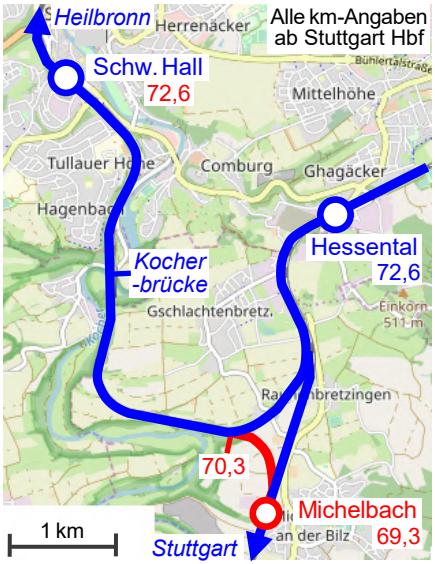
Am 9.12.06 verkehrte der letzte planmäßige D-Zug von Stuttgart nach Nürnberg mit Kurswagen nach Dresden und Prag. Vom 24.4.09 bis 15.10.09 leitete die *DB* wegen der Sperrung der *Remsbahn* alle IC der Linie 61 Karlsruhe - Stuttgart - Nürnberg über Backnang und Hessental um (jeweils mit Halt).

Von August 2011 bis Dezember 2012 baute die *DB* in Fornsbach endlich das 1996 herausgerissene Ausweichgleis in Fornsbach wieder auf. Für 12 Millionen Euro entstand ein aus Murrhardt ferngesteuerter neuer Bahnhof mit zwei Außenbahnsteigen und einer Unterführung. Vom 21.7.12 bis 9.9.12 sperrte die *DB* die 27 km von Hessental bis Crailsheim und erneuerte für 15 Millionen Euro rund 30 km Gleise, 20 Weichen und einige Durchlässe.

2012 gab es in der *Normalverkehrszeit* stündliche RE zwischen Stuttgart, Backnang und Hessental. Jeder zweite fuhr über Crailsheim nach Nürnberg weiter und jeder zweite hatte in Hessental (mit 10 Minuten Wartezeit) Abschluss zu einem RE von Heilbronn nach Crailsheim, der dort den IC nach Nürnberg erreichte.

Beim ***VD-T*** spielt die *Murrbahn* wie in der Realität nur bei Umleitungen eine Rolle für den Fernverkehr. Dafür würde der Regionalverkehr durch jeweils stündlich RE und RB optimiert, die bis Backnang exakt alle 30 Minuten fahren. Dort entstehen zu den Minuten 00 und 30 *Integrale Taktknoten*, die optimale Anschlüsse zu den S-Bahnen nach Stuttgart und Marbach sowie zu Buslinien in die Umgebung ermöglichen.

Das Ausweichgleis in Fornsbach hätte der ***VD-T*** natürlich nicht zurückgebaut. Stattdessen hätte der schon bis 1995 ein zweites Gleis bis Murrhardt verlegt, damit sich RE und RB ohne Wartezeiten ausweichen können. In Gaildorf West treffen sich dann zur Minute 00 die RB nach Stuttgart und Schwäb. Hall, was günstig für Anschlüsse nach Untergröningen ist (→ KBS 774).



In der Realität muss man von Stuttgart zur Kreisstadt Schwäbisch Hall (mit 37.000 Einwohnern und 20.000 Arbeitsplätzen) immer im Stadtteil Hessental umsteigen.

Beim ***VD-T*** gäbe es hingegen stündliche Direktverbindungen. Möglich macht das die nebenan rot eingetragene Verbindungskurve nördlich von Michelbach. Sie ist eingleisig und 900 Meter lang.

Die Züge aus Stuttgart fahren ab Schwäbisch Hall auf den KBS 775 und 776 über Waldenburg und Künzelsau nach Lauda weiter, um noch mehr Regionen direkt mit der Landeshauptstadt zu verbinden.

	Verkehrstage	TÄGLICH					MONTAG - FREITAG AN WERKTAGEN					
	Zug	RB	**RE**	**RE**	RB	**RE**	**RE**	RB	**RE**	RB	**RE**	**RE**
km	**Stuttgart** Hbf	8.07	**8.37**		9.07	**9.37**	**13.07**		**13.37**			**14.07**
3,4	Bad Cannstatt	8.10	I		9.10	I	**13.10**		I			**14.10**
11,9	Waiblingen	8.17	**8.45**		9.17	**9.45**	**13.17**	↘	**13.45**	↘		**14.17**
21,8	Winnenden	I	**8.52**		I	**9.52**	I		**13.52**			I
30,4	**Backnang**	8.29	**8.59**		9.29	**9.59**	**13.29**	Flügel	**13.59**	Flügel		**14.29**
		8.31	**9.01**		9.31	**10.01**	**13.31**	13.33	**14.01**	14.03		**14.31**
36,8	Oppenweiler	8.36	I		9.36	I	I	13.39	I	14.09		I
40,3	Sulzbach (Murrr)	8.40	I		9.40	I	I	13.43	I	14.13		I
46,5	Murrhardt	8.45	**9.11**		9.45	**10.11**	I	13.48	I	14.18		I
51,2	Fornsbach	8.50	I		9.50	I	I	13.53	I	14.23		I
56,0	Fichtenberg	8.54	I	Heil-	9.54	I	**13.46**	13.57	I	14.28	Heil-	**14.46**
61,0	Gaildorf West	59/00	**9.20**	bronn	59/00	**10.20**	I	14.02	**14.19**	an	bronn	I
64,1	Ottendorf	9.03	I	>	10.03	I	I	14.06	I		>	I
69,3	Michelbach (Bilz)	9.08	I	<	10.08	I	I	14.11	I		<	[55]
72,6	**Schwäbisch Hall**	9.12	>	**9.40**	10.12	>	**13.58**	14.15	>		**14.40**	**14.58**
		9.13	<	**9.41**	10.13	<	**13.59**	an (H)	<		**14.41**	**14.59**
>	*Waldenburg* 775	9.26	>	>	10.26	>	>	***14.29***	>		>	>
78.4	SH-Hessental	an	29/30	I	an	29/30	Künz.		29/30		I	Künz.
84,2	Sulzdorf	(M)	**9.35**	I	(M)	**10.35**			**14.35**		I	
95,3	Eckartsh.-Ilshofen		**9.43**	I		**10.43**			**14.43**		I	
105,6	**Crailsheim**		**9.51**	**9.59**		**10.51**			**14.51**	↙	**14.59**	
	Crailsheim 885		***9.56***	*10.03*	***10.06***	***10.56***			***14.56***	*15.03*	***15.06***	
	Nürnberg Hbf		>	>	***10.54***	>			>	>	***15.54***	
	Aalen 770		***10.14***	*10.39*		***11.14***			***15.14***	*15.39*		

Das links dargestellte *tägliche Angebot* hätte der ***VD-T*** 1995 nach der Elektrifizierung der *Murrbahn* eingeführt. Neben dem Begegnungsabschnitt Murrhardt - Fornsbach erfordert er bei den Bahnhöfen Backnang, Gaildorf West und Hessental verlängerte Ausweichgleise, damit man schon bei der Ankunft des Gegenzuges abfahren kann.

Bis 2010 hätte der ***VD-T*** der *Murrbahn* von Backnang bis zum Abzweig nördlich von Michelbach durchgängig ein zweites Gleis „spendiert“. Dadurch kann man mehr Güterzüge flexibler einschieben und das Angebot im Personenverkehr bei stärkerer Nachfrage noch attraktiver machen:

Montag bis Freitag nachmittags würden in Stuttgart halbstündlich jeweils zwei zusammengekuppelte Triebwagen (Tw) starten und in Backnang getrennt: Der vordere Tw fährt abwechselnd als RE nach Schwäbisch Hall oder Crailsheim weiter und der hintere Tw folgt als RB bis Schwäbisch Hall oder Fichtenberg.

	Aalen 770	***7.46***		*8.21*	***8.46***		***12.46***				*13.21*	***13.46***
	Nürnberg Hbf	***>***		*>*	***>***		***>***			***13.06***	*>*	***>***
	Crailsheim 885	***8.04***		*8.57*	***9.04***		***13.04***			***13.54***	*13.57*	***14.04***
	Verkehrstage		**TÄGLICH**				**MONTAG - FREITAG AN WERKTAGEN**					
	Zug	**RE**	RB	**RE**	**RE**	RB	**RE**	RB	**RE**	**RE**	RB	**RE**
km	**Crailsheim**	**8.09**		**9.01**	**9.09**		**13.09**			**14.01**	↙	**14.09**
10,4	Eckartsh.-Ilshofen	**8.16**		I	**9.16**		**13.16**			I		**14.16**
21,4	Sulzdorf	**8.24**	(M)	I	**9.24**	(M)	**13.24**			I		**14.24**
27,2	SH-Hessental	29/30	Künz.	I	29/30	Künz.	29/30		Künz.	I		29/30
>	*Waldenburg* 775	>	8.33	>	>	9.33	>	***13.30***	**13.50**	>		>
<	**Schwäbisch Hall**	<	8.46	**9.18**	<	9.46	<	ab (H)	**14.00**	**14.18**		<
		>	8.47	**9.19**	>	9.47	>	13.45	**14.01**	**14.19**		>
30,5	Michelbach (Bilz)	I	8.51	>	I	9.51	I	13.49	I	>		I
35,7	Ottendorf (Kocher)	I	8.56	<	I	9.56	I	13.54	I	<		I
38,8	Gaildorf West	**8.39**	59/00	Heil-	**9.39**	59/00	**13.40**	13.58	I	Heil-	ab	**14.40**
43,8	Fichtenberg	I	9.05	bronn	I	10.05	I	14.03	**14.13**	bronn	14.33	I
48,3	Fornsbach	I	9.09		I	10.09	I	14.07	I		14.37	I
53,3	Murrhardt	**8.49**	9.14		**9.49**	10.14	I	14.12	I		14.42	I
59,5	Sulzbach (Murrr)	I	9.19		I	10.19	I	14.17	I		14.47	I
63,0	Oppenweiler	I	9.23		I	10.23	I	14.21	I		14.51	I
		8.59	9.29		**9.59**	10.29	**13.59**	14.27	**14.29**		14.57	**14.59**
69,4	**Backnang**	**9.01**	9.31		**10.01**	10.31	**14.01**	Flügel	**14.31**		Flügel	**15.01**
81,1	Winnenden	**9.07**	I		**10.07**	I	**14.07**	↘	I		↘	**15.07**
87,9	Waiblingen	**9.14**	9.42		**10.14**	10.42	**14.14**		**14.42**			**15.14**
96,4	Bad Cannstatt	I	9.49		I	10.49	I		**14.49**			I
99,8	**Stuttgart** Hbf	**9.23**	9.53		**10.23**	10.53	**14.23**		**14.53**			**15.23**

(M) In Michelbach Anschluss von / zur Schwäb.Haller Stadtbuslinie 1 nach von / nach Hessental; (H) In Schwäb.Hall Anschluss von / zum RE nach von / nach Heilbronn über Waldenburg.

- Um 1975 schloss die *DB* 5 der 6 Stationen zwischen Hessental und Crailsheim, nur in *Eckartshausen-Ilshofen* halten seither noch Personenzüge. Der ***VD-T*** würde wenigstens *Sulzdorf* für die 2.800 Einwohner des östlichsten Stadtteils von Schwäbisch Hall wieder öffnen. Der ferngesteuerte dreigleisige Betriebsbahnhof bekäme zwei neue Außenbahnsteige zwischen dem inzwischen privat genutzten Empfangsgebäude und der 300 Meter weiter östlich liegenden Brücke des Herdwegs über die Bahnlinie.

- Bis 1975 gab es bei Michelbach zwei Stationen: Der gleichnamige Haltepunkt lag 2,2 km von Hessental entfernt an der KBS 775 und der Bahnhof *Willhelmsglück* 4,0 km von Hessental entfernt an der KBS 773. Die neue ***VD-T***-Stationen läge zwischen den beiden an der KBS 773.

774 Gaildorf - Sulzbach-Laufen - Untergröningen

Angesichts der geringen Einwohnerzahlen von Sulzbach-Laufen (3.000) und Untergröningen (1.300) ist es bewundernswert, dass die *Württembergische Eisenbahngesellschaft* (WEG) diese Nebenbahn bis 2001 kostendeckend betrieb. Der *VD-T* hätte mit dem RB-Taktknoten der KBS 773 zur Minute 00 in Gaildorf West die Rahmenbedingungen verbessert, und die *Obere Kochertalbahn* hätte perfekt in das regionale Fahrplangefüge gepasst:

Voraussetzung ist ein 500 Meter langen Tunnel zwischen Sulzbach und Laufen, um einen großen Kocherbogen abzuschneiden. Die Fahrstrecke wird um 1,5 km verkürzt, und die Züge erreichen Untergröningen rechtzeitig zum „30er-Taktknoten“. Der anschließende Bus kommt dann in Aalen vor der Abfahrt der Züge nach Nördlingen, Ulm und Stuttgart an.

Bedenklich stimmt allerdings, dass die Busse 2010 tagsüber teilweise nur zweistündlich fuhren. Das Potenzial ist also gering und es ist sehr fraglich, ob sich die geschilderten Investitionen lohnen. Dann gäbe es beim ***VD-T*** aber wenigstens eine *Regio-Buslinie*, die ganztägig durchgehend im Stundentakt fährt.

68 Minuten sind für die Busse von Gaild.West nach Aalen ein ehrgeiziges Ziel. Zu ihrer Beschleunigung dürften sie beim ***VD-T*** in Gaildorf die Bahntrasse nutzen. Das Gleis würde eingepflastert, damit weiterhin Güter- und Sonderzüge fahren können. (Es reicht eine Fahrspur, da sich in Gaildorf keine Busse begegnen.)

7.05 *7.59*	*8.05* *8.59*	*9.05* *9.59*		*Stuttgart Hbf* *Gaildorf West 775*	*8.55* *8.01*	*9.55* *9.01*	*10.55* *10.01*
7.44 7.59	8.44 8.59	9.44 9.59		*Schwäbisch Hall* *Gaildorf West 775*	8.16 8.01	9.16 9.01	10.16 10.01
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.03 8.05 8.08 8.12	9.03 9.05 9.08 9.12	10.03 10.05 10.08 10.12	0,0 1,6 3,6 6,3	**Gaildorf West** Gaildorf Stadt Unterrot Bröckingen	8.57 8.54 8.51 8.47	9.57 9.54 9.51 9.47	10.57 10.54 10.51 10.47
8.16 8.20 8.24 8.28	9.16 9.20 9.24 9.28	10.16 10.20 10.24 10.28	9,9 12,4 15,0 17,1	Sulzbach Laufen Wengen **Untergröningen**	8.43 8.39 8.35 8.32	9.43 9.39 9.35 9.32	10.43 10.39 10.35 10.32
8.33 *8.52* *9.11*	*9.33* *9.52* *10.11*	*10.33* *10.52* *11.11*		*Untergröningen* *Abtsgmünd* *Aalen* 🚌	*8.27* *8.08* *7.49*	*9.27* *9.08* *8.49*	*10.27* *10.08* *9.49*

Zwischen Sulzbach und Laufen ist die Straße bereits geradliniger als die Bahn trassiert, dort gibt es für die Busse keinen Handlungsbedarf. Weiter südöstlich könnte man den engen Kocherbogen zwischen Untergröningen und Abtsgmünd für die Straße und den begleitenden Radweg mit einem Tunnel abkürzen.

775 Heilbronn - Öhringen - Waldenburg - Schwäbisch Hall

Beim **VD-T** *bekommt diese zweigleisige Hauptstrecke die Nummer 775. Die hintere 5 weist sie als wichtigste Linie zwischen den Hauptachsen 770 Stuttgart - Nürnberg und 780 Stuttgart - Würzburg aus.*

Die *Hohenlohebahn* Heilbronn - Schwäbisch Hall wurde 1862 eröffnet und diente zunächst der Anbindung des Hohenloher Landes an Heilbronn, wo Anschluss an die *Württembergische Nordbahn* bestand (→ KBS 780). Erst mit dem Weiterbau nach Crailsheim fünf Jahre später bekam die Bahn überregionale Bedeutung für den Güter und Personenverkehr.

Die *Murrtalbahn* bekam 1879 nicht in Schwäbisch Hall, sondern der damaligen Nachbargemeinde Hessental ihren Anschluss (→ KBS 783). Seither muss man von Schwäbisch Hall nach Stuttgart den Umweg über Hessental in Kauf nehmen. Andererseits ist dadurch die Verbindung Stuttgart - Nürnberg kürzer. Hessental entwickelte sich in der Folge zum wichtigeren Bahnhof der heutigen Kreisstadt Schwäbisch Hall, obwohl er von der Innenstadt ca. 4 km entfernt liegt.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts erkannte auch das Militär die Bedeutung der Strecke. Mit Hochdruck wurde die wichtige Ost-West-Verbindung zwischen Eppingen, Heilbronn, Schwäbisch Hall und Crailsheim von 1887 bis 1890 zweigleisig ausgebaut, um die Kapazität zu erweitern.

In den 1950er und 1960er Jahren nahm der Betrieb (noch überwiegend mit Dampfloks) stetig zu. Personen- und Güterzüge aus Nürnberg fuhren über die *Hohenlohebahn* in den Rhein-Neckar.Raum und zurück. 1971 kamen neue DC-Züge von Passau nach Saarbrücken auf die Strecke, ab 1973 fuhren dann 3 Fernverkehrszüge pro Tag und Richtung.

Mit dieser Herrlichkeit war es aber nach 1990 vorbei, denn es gab nur noch Regionalzüge von Heilbronn nach SH-Hessental oder Crailsheim. Der Personenfernverkehr fährt seither „außen herum“ mit IC und ICE über Frankfurt oder Stuttgart. Das ist oft schneller und noch öfter teurer.

Von Juni 2003 bis Dezember 2005 elektrifizierte die *Deutsche Bahn AG* (DB) die Westhälfte bis Öhringen für die *Heilbronner Stadtbahn*. Um Baukosten zu sparen, sperrte sie den Zugverkehr ganz und mutete ihren Fahrgästen längere Reisezeiten in Ersatzbussen zu. Trotzdem kam es wiederholt zu ungeplanten Mehrkosten und Verzögerungen beim Umbau, der schließlich rund 60 Millionen Euro kostete. Ohne die 2 ½ - jährige Sperrung wären es laut *DB* 4 Millionen Euro mehr gewesen. Der volkswirtschaftliche Schaden für Bevölkerung und Umwelt war viel größer!

642 205 verließ am 12.6.13 als RB nach Crailsheim den arg zurückgebauten Bahnhof der Kreisstadt Schwäbisch Hall: Alle Personenzüge halten auf Gleis 1, daneben gibt es nur noch das frühere Gleis 3. (Bild von Jörg Schäfer)

Ende 2005 eröffnete die *Albtal-Verkehrs-Gesellschaft* die *Stadtbahn* über Weinsberg nach Öhringen mit acht neuen Haltepunkten. 2008 nutzten sie täglich 13.400 Fahrgäste, zusätzlich fuhren rund 700 Fahrgäste in den *DB*-Zügen mit Dieselantrieb. Vor der *Stadtbahn* hatte man 2002 nur 585 Fahrgäste gezählt!

Dank des großen Erfolgs wurde die *Stadtbahn*-Verlängerung nach Waldenburg, Künzelsau oder Schwäbisch Hall immer wieder gefordert. Bis 2018 entstanden daraus aber keine konkreten Pläne.

Im Nahverkehr ist die Entwicklung also erfreulich, und der ***VD-T*** enthält daher auch die *Stadtbahn* im 20-Minuten-Takt bis Weinsberg. Wie in der Realität fährt ein Teil weiter und kommt dabei stündlich nach Waldenburg, wo im *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 viele attraktive Anschlüsse entstehen.

Der Fernverkehr ist in der Realität aber ein Stiefkind: Im Fahrplan 2010 ist es ganz normal, dass man auf der Reise von Nürnberg nach Heilbronn in Öhringen in die Stadtbahn umsteigen muss, die sozusagen „an jeder Milchkanne“ hält.

	Karlsruhe Hbf 705	**12.08**		*12.38*				**13.08**		*13.38*		
	Stuttgart Hbf 780	>	*12.14*	>	***12.44***		***13.10***	>	*13.14*	>	***13.44***	
	Heilbronn Hbf	**12.59**	*12.57*	*12.57*	***13.19***		***13.39***	**13.59**	*13.57*	*13.57*	***14.19***	
	Zug	**RE**	S 16	**RE**	RB	S 16	S 15	**RE**	S 14	**RE**	RB	S 16
km	**Heilbronn** Hbf	**13.01**	13.07	↙	13.33	13.27	13.47	**14.01**	14.07	↙	14.33	14.27
>	Heilbr. Rathaus	>	13.10		>	13.30	13.50	>	14.10		>	14.30
<	Heilbr. Finanzamt	<	13.15		<	13.35	13.55	<	14.15		<	14.35
7,2	**Weinsberg**	**13.07**	13.22		13.39	13.42	14.02	**14.07**	14.22		14.39	14.42
11,2	x Sülzbach	I	13.28		I	13.48	an	I	14.28		I	14.48
16,2	Eschenau (b.Heilb.)	I	13.35		13.46	13.55		I	14.35		14.46	14.55
19,4	x Scheppach	I	13.40		I	14.00		I	14.40		I	15.00
22,6	x Bitzfeld	I	13.44		I	14.04		I	14.44		I	15.04
26,7	**Öhringen**	**13.19**	13.49		13.54	14.09		**14.19**	14.49		14.54	15.09
28,5	Öhringen-Cappel	I	13.52	Kün-	I	14.12		I	14.52	Kün-	I	15.12
33,5	Neuenstein	I	an	zels.	14.00	14.16		I	an	zels.	15.00	15.16
36,4	x Kesselfeld	I		>	I	14.19		I		>	I	15.19
40,1	**Waldenburg** (Württ)	**13.29**	RB *)	**13.49**	14.06	14.24		**14.29**	RB *)	**14.49**	15.06	15.24
		13.30	13.33	**13.50**	14.07	an		**14.30**	13.33	**14.50**	15.07	an
42,9	Kupfer	I	13.36	>	14.10		🚌	I	13.36	>	15.10	
49,0	Wackershofen	I	13.41	I	14.15		ab (B)	I	13.41	I	15.15	
53,9	**Schwäbisch Hall**	**13.40**	13.46	**14.00**	14.20		14.15	**14.40**	13.46	**15.00**	15.20	
59,7	**SH-Hessental**	I	>	>	14.26		14.25	I	>	>	15.26	
	SH-Hessental 773	I	<	<	↘	*14.30*	***14.30***	I	<	<	↘	*15.30*
	Crailsheim	**13.59**	>	>		*14.51*	>	**14.59**	>	>		*15.51*
	Nürnberg Hbf 885	***14.54***	<	<			<	***15.54***	<	<		
	Backnang 773		14.29	**14.29**			***14.59***		14.29	**15.29**		
	Stuttgart Hbf		14.53	**14.53**			***15.23***		14.53	**15.53**		

Beim ***VD-T*** gibt es dagegen wieder „richtige RE“, die für Reiseweiten über 50 km wesentlich attraktiv sind. Die parallele Autobahn A 6 wird derzeit auf sechs Spuren erweitert, weil es eben eine entsprechende Nachfrage gibt.

In der Realität halten in der großen Kreisstadt Schwäbisch Hall in der *Normalverkehrszeit* pro Stunde nur zwei Regionalbahnen am Stadtbahnhof: Der Zug nach Westen fährt abwechselnd nach Heilbronn und Öhringen und der Zug nach Osten abwechselnd nach Crailsheim und Hessental. Die meisten Ziele erreicht man daher nur mit Umsteigen.

Der ***VD-T*** wertet die Ost-West-Achse auf, indem er auch die 33 km von Öhringen nach Hessental elektrifiziert. Die RE können daher mit elektrischen Triebwagen fahren und brauchen von Schwäbisch Hall nach Crailsheim 17, nach Heilbronn 40 und nach Karlsruhe 93 Minuten. Die KBS 776 brächte als neue Nord-Süd-Achse viele zusätzliche Anschlüsse.

	Stuttgart Hbf		***12.37***			**13.07**	13.07		***13.37***			**14.07**
	Backnang 773		***13.01***			**13.31**	13.31		***14.01***			**14.31**
	Nürnberg Hbf 885	***12.06***	<			<	<	***13.06***	<			<
	Crailsheim	**13.01**	>	*13.09*	↘	>	>	**14.01**	>	*14.09*	↘	>
	SH-Hessental 773	I	***13.29***	*13.29*		<	<	I	***14.29***	*14.29*		<
	Zug	**RE**	🚌	S 16	RB	**RE**	S 16	**RE**	🚌	S 16	RB	**RE**
59,7	**SH-Hessental**	I	13.35		13.34	>	>	I	14.35		14.34	>
53,9	**Schwäbisch Hall**	**13.19**	13.45		13.39	**13.59**	14.13	**14.19**	14.45		14.39	**14.59**
49,0	Wackershofen	I	an (B)		13.44	I	14.18	I	an (B)		14.44	I
42,9	Kupfer	I			13.49	>	14.23	I			14.49	>
40,1	**Waldenburg** (Württ)	**13.29**		ab	13.52	**14.09**	14.26	**14.29**		ab	14.52	**15.09**
		13.30		13.36	13.53	**14.10**	RB *)	**14.30**		14.36	14.53	**15.10**
36,4	x Kesselfeld	I		13.40	I	>		I		14.40	I	>
33,5	Neuenstein	I		13.43	13.59	Kün-	ab	I		14.43	14.59	Kün-
28,5	Öhringen-Cappel	I		13.47	I	zels.	14.07	I		14.47	I	zels.
26,7	**Öhringen**	**13.40**		13.50	14.05		14.10	**14.40**		14.50	15.05	
22,6	x Bitzfeld	I		13.55	I		14.15	I		14.55	I	
19,4	x Scheppach	I	S 15	13.59	I		14.19	I	S 15	14.59	I	
16,2	Eschenau (b.Heilb.)	I		14.04	14.13		14.24	I		15.04	15.13	
11,2	x Sülzbach	I	ab	14.11	I		14.31	I	ab	15.11	I	
7,2	**Weinsberg**	**13.52**	13.57	14.17	14.20		14.37	**14.52**	14.57	15.17	15.20	
<	Heilbr. Finanzamt	<	14.04	14.24	<		14.44	<	15.04	15.24	<	
>	Heilbr. Rathaus	>	14.09	14.29	>		14.49	>	15.09	15.29	>	
km	**Heilbronn** Hbf	**13.59**	14.13	14.33	14.27	↙	14.53	**14.59**	15.13	15.33	15.27	↙
	Heilbronn Hbf	**14.01**	14.14	***14.21***	***14.41***	*15.03*	*15.03*	**15.01**	15.14	***15.21***	***15.41***	*16.03*
	Stuttgart Hbf 780	>	>	***14.50***	***15.16***	>	*15.46*	>	>	***15.50***	***16.16***	>
	Karlsruhe Hbf 705	**14.52**	15.21			*16.22*		**15.52**	16.21			*17.22*

Gesamtverkehr Heilbronn - Weinsberg siehe KBS 782

Die blau dargestellten RB fahren nur montags bis freitags an Werktagen

*) Die RB fährt ab Schw.Hall nur und Montag - Freitag vormittags und an Wochenenden Backnang 13:33 - Schwäb.Hall 14:15 (→ KBS 773);
(B) Bus ab / bis Schw.Hall Marktplatz

Weitere S14-Bedarfshaltestellen zwischen Weinsberg und Öhringen:
8,6 Ellhofen West; 9,4 Ellhofen; 12,1 Sülzbach Schule; 12,7 Willsbach;
14,3 Affaltrach; 17,8 Wieslensdorf; 20,7 Bretzfeld; 25,3 Öhringen West

776 Lauda - Krautheim - Künzelsau - Waldenburg (- Schw.Hall)

Die Kleinstadt *Waldenburg* ist schon von weitem zu sehen, weil sie 150 Meter über der *Hohenloher Ebene* auf einem Bergsporn liegt. Am 4.8.1862 bekam sie einen Bahnhof an der KBS 775 Heilbronn - Schwäbisch Hall, allerdings 2 km entfernt im Nordosten bei der *Fasanenmühle*.

Die Kreisstadt *Künzelsau* (mit damals rund 3.000 Einwohnern) lag etwa 10 km von der *Hohenlohebahn* entfernt und musste 30 Jahre lang um ihren Anschluss kämpfen. Am 1.10.1892 ging endlich ihre 12,2 km lange Verbindung zum 130 Meter höher gelegenen Bahnhof Waldenburg in Betrieb. Um das tief eingeschnittene Kochertal zu verlassen, waren Steigungen bis 38 ‰ und besonders leistungsfähige Dampflokomotiven erforderlich.

Die Nachfrage entwickelte sich gut und die Region forderte die Verlängerung nach Westen. Die Regierung genehmigte sie aber erst 1914, und dann kam der *Erste Weltkrieg* dazwischen. 1919 begannen die Arbeiten endlich, kamen wegen Geldmangel jedoch nur langsam voran. Erst am 21.6.24 fuhr der erste Zug 11,5 km nach Forchtenberg weiter. Der Lückenschluss zum kocherabwärts nur 13 km entfernten Ohrnberg an der KBS 783 wurde „zurückgestellt“.

Kurz vor Ende des *Zweiten Weltkriegs* sprengte die deutsche Wehrmacht die Kocherbrücken in Künzelsau und Ingelfingen. Erst nach deren Reparatur konnten Ende 1946 wieder Züge nach Forchtenberg fahren. Die Verlängerung nach Ohrnberg wurde bis 1951 erneut diskutiert, aber nicht umgesetzt.

In der Nachkriegszeit erlebte die *Kochertalbahn* ihre Blütezeit. Der Fahrplan wurde verdichtet und schon in den 1950er Jahren dampffrei. Teilweise fuhren *Schienenbusse* sogar von Künzelsau bis Öhringen und Heilbronn durch. Hinzu kamen täglich mehrere Güterzüge für das große Frachtaufkommen. Ab 1970 dünnte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) den Fahrplan dann immer weiter aus. Im Berufs- und Schülerverkehr waren die Züge aber immer noch sehr voll, zum Teil mussten sogar lokbespannte Züge mit größerer Kapazität die Schienenbusse ersetzen. Um 1978 wurden die Schienen ausgetauscht und die Bahnanlagen erneuert.

Obwohl die Nachfrage zwischen Künzelsau und Waldenburg bis zum Schluss gut war, stellte die *DB* den Personenverkehr im Mai 1981 auf der ganzen Strecke „vorläufig“ ein. Schuld war das *Nahverkehrsmodell Hohenlohekreis* als Pilotprojekt für „Busliniennetze im ländlichen Raum“. Ausreichende Fahrgastzahlen erwarteten die Verkehrsplaner nur ohne die Konkurrenz auf der Schiene. Die ambitionierten Ziele wurden zwar verfehlt, das Scheitern des Modells aber nicht

zugegeben. Daher kam es nicht zur (eigentlich zugesicherten) Reaktivierung des Personenverkehrs auf der Schiene.

Der Güterverkehr war in den 1980er Jahren noch umfangreich, insbesondere das Stückgut von und nach Künzelsau. Lange Wagenreihen standen dort regelmäßig vor der Güterhalle. Bester Kunde war eine Druckerei in Künzelsau. Die *DB* zog sich aber aus diesem Verkehrsmarkt völlig zurück, und da auch das übrige Frachtaufkommen zurückging, fuhr im Mai 1991 der letzte Güterzug.

1995 wurde die *Mittlere Kochertalbahn* förmlich stillgelegt, und inzwischen sind die Gleise komplett zurückgebaut. Abschnittsweise verlaufen Fuß- und Radwege auf oder neben der ehemaligen Trasse. Die Reaktivierung von Waldenburg bis Künzelsau wurde zwar um die Jahrtausendwende als Verlängerung der *Stadtbahn Heilbronn* geprüft, kam aber wegen vermeintlich ungenügender Nachfrage nicht zustande.

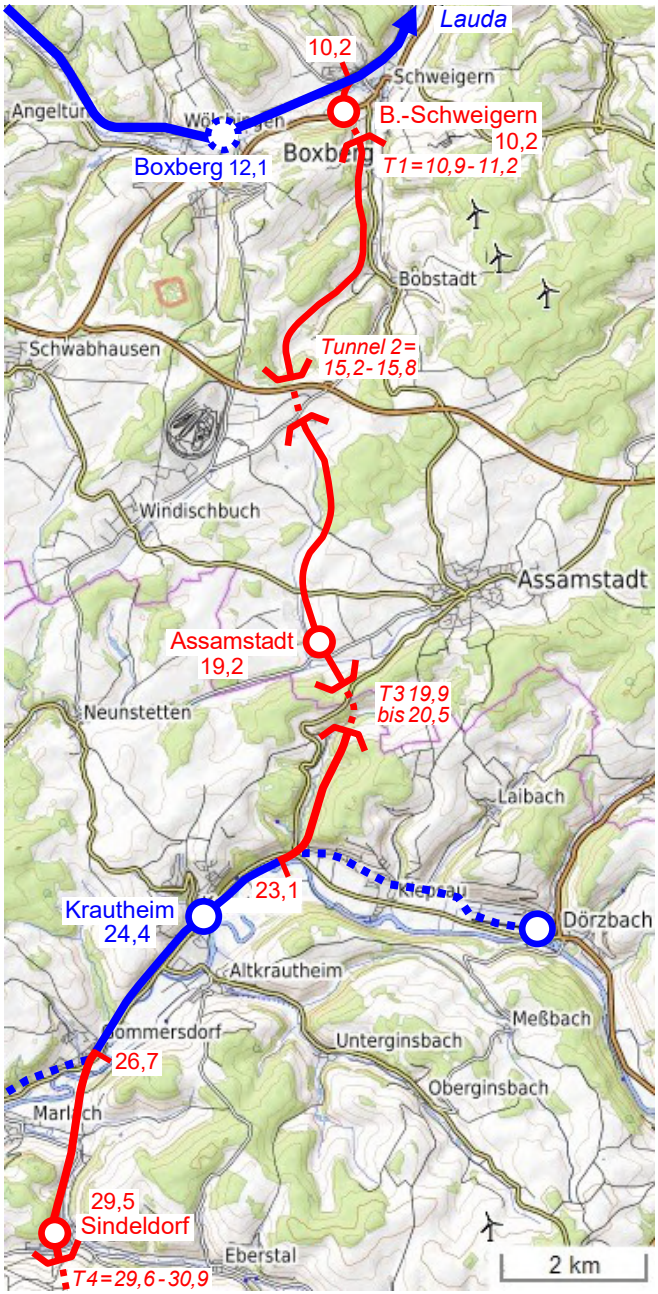
Der ***VD-T*** geht davon aus, dass es in Deutschland seit 1985 eine bessere Verkehrspolitik gegeben hätte. Eine der ersten Maßnahmen im *Hohenloher Land* wäre die Reaktivierung des Personenverkehrs zwischen Waldenburg, Künzelsau und Ingelfingen gewesen. Zunächst mit einem Dieseltriebwagen, der im Stundentakt auf den 15,2 km pendelt.

Gleich danach hätte man mögliche Trassen für die Verlängerung der KBS 776 gesichert – allerdings nicht nach Westen über Forchtenberg und Ohrnberg nach Bad Friedrichshall. Diese Verbindung hätte nur lokale Bedeutung, weil man viele Ziele über Waldenburg und die KBS 775 schneller erreicht. Wichtiger für die Region sind Nord-Süd-Verbindungen, die nur auf der Straße mit der 1974 fertig gestellten Autobahn A 81 Würzburg - Heilbronn befriedigen.

Rot die stillgelegte und ab 1990 teilweise abgebaute Schmalspurbahn Möckmühl - Dörzbach.

Grün die neue Verbindung (Lauda -) Boxberg - Krautheim - Künzelsau - Waldenburg.

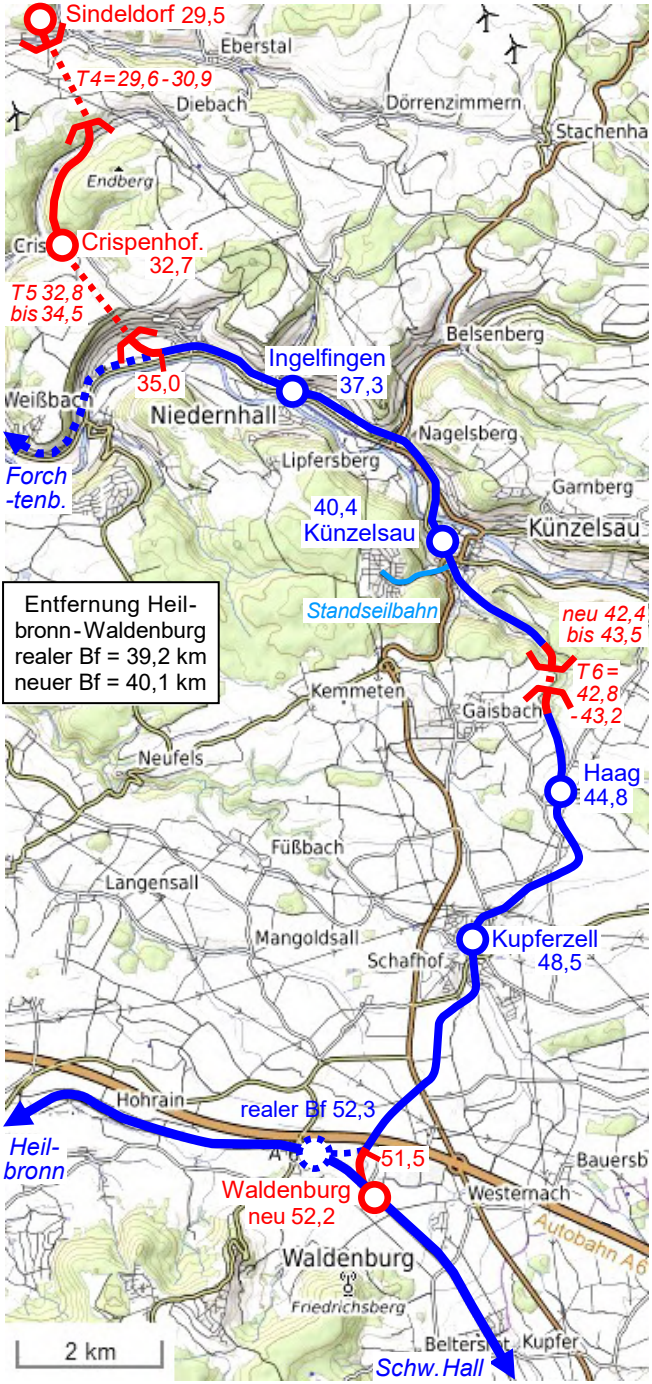
Die 52,2 km lange neue Nord-Süd-Linie benutzt auf 29 km Gleise, die mindestens bis 1988 genutzt wurden. Somit hätte der ***VD-T*** nur rund 23 km neu gebaut. Um die Täler von Tauber, Jagst und Kocher zu verbinden braucht man 6 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 4,9 km und Steigungen bis zu 40 ‰.



Um mit elektrischen Triebwagen von Lauda über Künzelsau und Schw. Hall bis Stuttgart zu fahren, hätte der ***VD-T*** die neuen Abschnitte als Hauptbahn mit Oberleitung erstellt und 14 km der vorhandenen Trasse elektrifiziert und bis zu 100 km/h ertüchtigt.

Der Neubauabschnitt beginnt westlich vom 1975 geschlossenen Bahnhof Schweigern in km 10,2 ab Lauda. In einem großen Bogen schwenkt das Gleis nach Süden und erreicht an der Brücke über die B 292 den neuen Haltepunkt Boxberg - Schweigern mit einem Seitenbahnsteig.

Dann steigt die Trasse mit 25 ‰ an, um beim Südportal des zweiten Tunnels in km 15,3 mit 340 m den höchsten Punkt der Strecke zu erreichen.



Bis Assamstadt fällt das Gleis mit 10 ‰ und ab der Erlenbachbrücke (in km 19) mit 25 ‰.

Bei Krautheim queren die Züge (auf der Trasse der 1988 eingestellten Schmalspurbahn Möckmühl - Dörzbach) das Jagsttal. Die Züge halten dort mit 13 Minuten Abstand und bieten gute Voraussetzungen für Bus- und Museumsbahnanschlüsse (→ KBS 777).

Von Crispenhofen bis Criesbach fällt das Gleis mit bis zu 40 ‰ in das tief eingeschnittene Kochertal. Ab km 35 nutzt der ***VD-T*** die in der Realität 1991 stillgelegte Nebenbahn.

Künzelsau ist der Verwaltungssitz vom *Hohenlohekreis* mit fast 15.000 Einwohnern und vielen Arbeitsplätzen. Neben dem Bahnhof liegt der Start- und Zielpunkt vieler Buslinien ins Umland und 100 Meter entfernt die *Talstation* der 1999 eröffneten *Standseilbahn* zum 170 Meter höheren Stadtteil *Taläcker*.

Der Aufstieg aus dem Kochertal ist steil und wurde 1892 kurvenreich trassiert. Der ***VD-T*** kürzt bei Kürnbach die engste

Schleife ab, um Mindestradien von 400 Meter zu erreichen. Der Neubauabschnitt ist 1,1 km lang und hat einen 0,3 km langen Tunnel. Da die Bahntrasse 0,2 km kürzer wird, wächst die Steigung auf bis zu 40 ‰. Das ist der Grenzwert, über dem Züge besonders starke Bremsen haben müssten.

Die alte Trasse der *Kochertalbahn* machte nach Unterfahrung der Autobahn A 6 einen Bogen nach Westen, um den Bahnhof Waldenburg zu erreichen. Er hatte früher 8 Gleise mit 4 schmalen und flachen Seitenbahnsteigen. Die Personenzüge von und nach Künzelsau hielten meistens nördlich von Empfangsgebäude und Bahnhofstraße auf Gleis 7. Die *Hohenlohebahn* fuhr hingegen südlich vom Empfangsgebäude. Da es keine Unterführung gab, musste man Gleise überqueren, um zu den Zügen nach Heilbronn (auf Gleis 2) und Schwäbisch Hall (auf Gleis 3) zu kommen.

Der ***VD-T*** hätte nicht mit großem Aufwand den alten Bahnhof Waldenburg modernisiert, sondern 900 Meter weiter östlich eine ganz neue Station gebaut. Sie bekäme drei Gleise mit einem Seiten- und einem Inselbahnsteig. Beide wären jeweils 200 Meter lang und im Verhältnis 70 zu 130 Meter durch Zwischenbahnsteige so aufgeteilt, dass bis zu sechs Züge gleichzeitig halten können und kurze Fußwege beim Umsteigen bieten. Als Zugang dient eine neue Unterführung, die im Osten in die neue Verbindung zur Max-Eyth-Str. und im Westen in die Straße „Am Bahnhof“ mündet.

	Würzburg Hbf	***9.05***	***10.05***	***11.05***		**12.26**		**13.26**		**14.26**	
	Lauda 780	***9.29***	***10.29***	***11.29***		**12.59**		**13.59**		**14.59**	
	Verkehrstage	**TÄGLICH**			**MONTAG BIS FREITAG AN WERKTAGEN**						
	Zug	RB	RB	RB	RB	**RE**	RB	**RE**	RB	**RE**	RB
km	**Lauda**	9.34	10.34	11.34		**13.01**		**14.01**		**15.01**	
10,6	Boxberg-Schweig.	9.42	10.42	11.42		**13.09**		**14.09**		**15.09**	
18,6	Assamstadt	9.48	10.48	11.48		**13.15**		**14.15**		**15.15**	
24,2	**Krautheim**	9.53	10.53	11.53		**13.20**		**14.20**		**15.20**	
29,3	Sindeldorf	58/01	58/01	58/01	ab	**13.25**		**14.25**		**15.25**	
32,7	Crispenhofen	10.04	11.04	12.04	13.00	28/31	ab	28/31	ab	28/31	ab
37,3	Ingelfingen	10.09	11.09	12.09	13.05	**13.36**	14.05	**14.36**	15.05	**15.36**	16.05
40,4	**Künzelsau**	10.13	11.13	12.13	13.09	**13.40**	14.09	**14.40**	15.09	**15.40**	16.09
44,8	Gaisbach-Haag	10.17	11.17	12.17	13/17	I	13/17	[44]	13/17	I	13/17
48,5	Kupferzell	10.21	11.21	12.21	14.21	**13.47**	14.21	**14.47**	15.21	**15.47**	16.21
52,2	**Waldenburg**	10.26	11.26	12.26	14.26	>	14.26	>	15.26	>	16.26
	Waldenburg 775	***10.31***	***11.31***	***12.31***	***13.31***	>	***14.31***	>	***15.31***	>	***16.31***
	Heilbronn	***10.59***	***11.59***	***12.59***	***13.59***	<	***14.59***	<	***15.59***	<	***16.59***
	Waldenburg 775	***10.31***	***11.31***	***12.31***	***13.31***	>	***14.31***	>	***15.31***	>	***16.31***
	Schwäbisch Hall	***10.40***	***11.40***	***12.40***	***13.40***	**14.00**	***14.40***	**15.00**	***15.40***	**16.00**	***16.40***
	Crailsheim	***10.59***	***11.59***	***12.59***	***13.59***	<	***14.59***	<	***15.59***	<	***16.59***
	Stuttgart Hbf	*11.53*	*12.53*	*13.53*	*14.53*	**14.53**	*15.53*	**15.53**	*16.53*	**16.53**	*17.53*

➢ Die Entfernung zum Waldenburger Rathaus wächst von 3,1 auf 3,4 km. Das ist akzeptabel, weil bei dem großen Höhenunterschied kaum Jemand den Weg mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegt. Nach Westernach verkürzt sich der Weg dafür von 2,4 auf 1,5 km. Und da es dort kaum Steigungen gibt, wird es einige Bürger dazu bewegen, sich für die Bahn zu entscheiden und dadurch keinen Zweit- oder Drittwagen mehr zu brauchen.

Montag bis Freitag nachmittags gäbe es beim ***VD-T*** zusätzliche RE, die von Würzburg über Künzelsau und Schwäbisch Hall nach Stuttgart durchfahren. Bis Lauda sind sie als *Flügelzüge* mit den Eilzügen der KBS 778 nach Bad Mergentheim zusammengekuppelt. Von Krautheim und Künzelsau kommt man dadurch eine halbe Stunde schneller nach Stuttgart!

Da die Nachfrage zwischen Lauda und Ingelfingen am geringsten ist, fahren die RE dort nicht zusätzlich zu den RB, sondern ersetzen diese. Die Abfahrtszeiten verschieben sich daher um etwa 30 Minuten.

	Stuttgart Hbf	*8.07*	*9.07*	*10.07*	*11.07*	**12.07**	*12.07*	**13.07**	*13.07*	**14.07**	*14.07*
	Crailsheim	***9.01***	***10.01***	***11.01***	***12.01***	<	***13.01***	<	***14.01***	<	***15.01***
	Schwäbisch Hall	***9.20***	***10.20***	***11.20***	***12.20***	**12.58**	***13.20***	**13.58**	***14.20***	**14.58**	***15.20***
	Waldenburg 775	***9.29***	***10.29***	***11.29***	***12.29***	**13.08**	***13.29***	**14.08**	***14.29***	**15.08**	***15.29***
	Heilbronn Hbf	***9.01***	***10.01***	***11.01***	***12.01***	*12.09*	***13.01***	<	***14.01***	<	***15.01***
	Waldenburg 775	***9.29***	***10.29***	***11.29***	***12.29***	*13.05*	***13.29***	>	***14.29***	>	***15.29***
	Verkehrstage	**TÄGLICH**			**MONTAG BIS FREITAG AN WERKTAGEN**						
	Zug	RB	RB	RB	RB	**RE**	RB	**RE**	RB	**RE**	RB
km	**Waldenburg**	9.34	10.34	11.34	12.34	**13.09**	13.34	**14.09**	14.34	**15.09**	15.34
3,7	Kupferzell	9.38	10.38	11.38	12.38	I	13.38	I	14.38	I	15.38
7,4	Gaisbach-Haag	9.42	10.42	11.42	12.42	I	42/46	[15]	42/46	I	42/46
11,8	**Künzelsau**	9.46	10.46	11.46	12.46	**13.19**	13.50	**14.19**	14.50	**15.19**	15.50
14,9	Ingelfingen	9.50	10.50	11.50	12.50	**13.23**	13.55	**14.23**	14.55	**15.23**	15.55
19,5	Crispenhofen	9.55	10.55	11.55	12.55	28/31	an	28/31	an	28/31	an
22,9	Sindeldorf	58/01	58/01	58/01	an	**13.34**		**14.34**		**15.34**	
28,0	**Krautheim**	10.06	11.06	12.06		**13.39**		**14.39**		**15.39**	
33,6	Assamstadt	10.11	11.11	12.11		**13.44**		**14.44**		**15.44**	
41,6	Boxberg-Schweig.	10.17	11.17	12.17		**13.50**		**14.50**		**15.50**	
52,2	**Lauda**	10.26	11.26	12.26		**13.59**		**14.59**		**15.59**	
	Lauda 780	***10.30***	***11.30***	***12.30***		**14.01**		**15.01**		**16.01**	
	Würzburg Hbf	***10.55***	***11.55***	***12.55***		**14.34**		**15.34**		**16.34**	

777 (Museumsbahn) **Möckmühl - Krautheim - Dörzbach**

Der Wunsch der Gemeinden des mittleren Jagsttals nach einem Anschluss an die Bahnlinie Würzburg - Heilbronn (→ KBS 780) wurde jahrzehntelang nicht erhört. 1888 beschlossen sie daher, in eigener Regie die schmalspurige *Dampfstraßenbahn* Züttlingen - Dörzbach - Mergentheim zu bauen. Es vergingen aber noch zehn Jahre, bis der erforderliche Staatsvertrag zwischen dem *Königreich Württemberg* und dem *Großherzogtum Baden* zustande kam. Statt der *Straßenbahn* enthielt er eine *Schmalspurbahn mit eigener Trasse* und Ausgangspunkt wurde Möckmühl, das schon damals größer als Züttlingen war Da Mergentheim kaum Interesse zeigte, wurde nur eine 39 km lange Stichbahn bis Dörzbach gebaut.

Mehrere Erdrutsche verzögerten den Streckenbau des Unternehmens Vering & Waechter, sodass erst ab 18.12.1900 Güterzüge und ab 13.3.01 Personenzüge fahren konnten. 1918 kam die *Jagsttalbahn* in den Besitz der *Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft*, die 1963 von der *Südwestdeutschen Verkehrs-Aktiengesellschaft* (SWEG) übernommen wurde.

Schon 1951 fuhren die letzten planmäßigen Personenzüge, da sie mit höchstens 30 km/h 1½ Stunden für die 39 km brauchten und nicht mehr konkurrenzfähig zu Bus und PKW waren. 1967 kam aber der Schülerverkehr auf Teilstrecken zurück auf die Schiene, wofür die *SWEG* gebrauchte Fahrzeuge bei anderen Privatbahnen erwarb.

1971 richtete die *Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte* (DGEG) mit der *SWEG* einen der ersten Museumsbahn-Betriebe in Deutschland auf der *Jagsttalbahn* ein. An den Wochenenden fuhren Dampflok-Züge nach festem Plan und zusätzliche Sonderzüge auf Bestellung. Der Schülerverkehr blieb bis 1979 auf der Schiene und musste dann (wie die KBS 776) dem *Nahverkehrsmodell Hohenlohekreis* mit einem verdichteten Busangebot weichen.

Der Güterverkehr war stets das wichtigere Standbein der *Jagsttalbahn*. In den letzten Betriebsjahren transportierte die *SWEG* hauptsächlich Zuckerrüben und Kunstdünger auf *Rollböcken* für die Lagerhäuser in Marlach, Krautheim und Dörzbach. Ende 1986 fand jedoch die letzte Rübenkampagne auf der Schiene statt und das Frachtaufkommen ging stark zurück. Am 23.12.88 stellte die *SWEG* daher den Gesamtbetrieb ein, statt aufgetretene Oberbaumängel zu beseitigen.

1997 wurden die ersten 7 km ab Möckmühl entwidmet und zurückgebaut. In den Folgejahren entstand ein Radweg auf der Trasse. Die Bahnanlagen von Widdern bis Dörzbach blieben dem Bahnbetrieb gewidmet, verkamen aber zusehends.

Die Dampflok „Helene“ stand etwa 1980 vor einem Museumszug in Dörzbach abfahrbereit. Deutlich sieht man, dass die Schmalspurgleise nur 75 cm Spurweite haben. (Bild von Joachim Heindorf = www.drehscheibe-online.de/foren/read.php?17,3927158)

Die Gemeinden Dörzbach und Krautheim gründeten 2000 die *Jagsttalbahn AG* mit dem Ziel, die historischen Fahrzeuge und teilweise denkmalgeschützten Gebäude zu bewahren und den Museumsverkehr wieder aufzunehmen. 2004 erhielten sie die Zulassung gemäß § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz und alle wichtigen Voraussetzungen für den Wiederaufbau von Krautheim bis Dörzbach lagen vor. 2006 hob jedoch der Krautheimer Gemeinderat alle Beschlüsse zur *Jagsttalbahn* auf und lehnte jegliche weitere finanzielle Beteiligung ab.

Seiher gab es immer wieder neue Anläufe zur Reaktivierung und unterschiedliche Beschlüsse in einzelnen Kommunen. 2010 bewilligte der Kreistag einen Zuschuss von 516.000 Euro für die Betriebsaufnahme von Widdern bis Jagsthausen zu Pfingsten 2012. Auch Fördergelder aus europäischen Programmen lagen schon bereit. Das Projekt scheiterte leider an heftigen Kontroversen in der Stadt Widdern – beim deshalb durchgeführten Bürgerentscheid stimmten 55,7 % der Bürger gegen die Reaktivierung. Der Verein *Jagsttalbahnfreunde e. V.* konzentriert sich seither auf den Wiederaufbau des Dörzbacher Bahnhofs.

Beim ***VD-T*** hätte die neue KBS 776 Lauda - Krautheim - Künzelsau - Waldenburg auch der *Jagsttalbahn* positive Impulse gegeben, da die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Norden und Süden her schneller und bequemer wäre.

Der RB-Stundentakt böte zudem in Krautheim gute Anschlüsse für einen Dampfzug, der an Wochenenden 6 km talaufwärts nach Dörzbach pendelt. Für den Alltagsverkehr ist aber der Bus die bessere Lösung: Der ***VD-T*** bietet auch dafür gute Voraussetzungen, da in der *Normalverkehrszeit* ein Bus die Zuganschlüsse in Möckmühl und Krautheim attraktiv verbinden kann.

7.09	***8.09***	***9.09***		*Stuttgart Hbf*	***9.51***	***10.51***	***11.51***
7.41	***8.41***	***9.41***		*Heilbronn Hbf*	***9.19***	***10.19***	***11.19***
8.00	***9.00***	***10.00***		*Möckmühl* 780	***9.00***	***10.00***	***11.00***
🚌	🚌	🚌		Bus	🚌	🚌	🚌
8.04	9.04	10.04	km	**Möckmühl** Bf	8.55	9.55	10.55
8.14	9.14	10.14	7	Widdern	8.44	9.44	10.44
8.23	9.23	10.23	12	Jagsthausen	8.36	9.36	10.36
8.28	9.28	10.28	16	**Berlichingen**	8.31	9.31	10.31
8.34	9.34	10.34	20	Bieringen	8.25	9.25	10.25
8.39	9.39	10.39	23	Westernhausen	8.20	9.20	10.20
8.44	9.44	10.44	27	Marlach	8.15	9.15	10.15
8.49	9.49	10.49	31	**Krautheim** Bf	8.10	9.10	10.10
8.53	*9.53*	*10.53*		*Krautheim* 776	*8.06*	*9.06*	*10.06*
9.13	*10.13*	*11.13*		*Künzelsau*	*7.46*	*8.46*	*9.46*
9.26	*10.26*	*11.26*		*Waldenburg*	*7.34*	*8.34*	*9.34*

Die Fahrzeiten der realen NVH-*Buslinie 11 liegen zugrunde.*

Montag bis Freitag nachmittags verschieben sich die Abfahrtszeiten der KBS 776 in Krautheim um etwa 30 Minuten und der Fahrplan nebenan klappt nicht.

Allerdings ist dann auch im Jagsttal die Nachfrage größer und mehr als ein Bus unterwegs. Die Fahrpläne kann man so gestalten, dass zumindest in der Lastrichtung gute Anschlüsse entstehen.

Weitere Bilder und zahlreiche Informationen gibt es bei *www.jagsttalbahn.de*

778 Lauda - Bad Mergentheim - Weikersheim - Crailsheim

Die Geschichte der KBS 778 wird ausführlich im ***FiT**-Konzept 1995 für Tauber- und Unterfranken* beschrieben. Der Kurbetrieb in Mergentheim hatte immer große Bedeutung und von etwa 1950 bis 1990 fuhren „Heckeneilzüge“ von Frankfurt über Wertheim, Lauda und Crailsheim nach Ulm.

Ab 1990 plante die *Deutsche Bundesbahn* mehrfach die Stilllegung. Erst 2003 begannen umfangreiche Modernisierungen für 15 Millionen Euro. Seit 2006 ist die DB-Tochter *Westfrankenbahn* für Infrastruktur und Verkehr verantwortlich, wobei sie überwiegend Dieseltriebzüge der Baureihen 628 und 650 einsetzt.

Von Crailsheim nach Lauda brauchten die Züge 2010 in der Realität 72 bis 90 Minuten. Weiter nach Würzburg waren es 110 Minuten, wenn man in Lauda Anschluss zum zweistündlichen RE Stuttgart - Würzburg hat. Wenn nicht, war man mit knapp 2 Stunden über Ansbach schneller. Für 90 km Luftlinie war das nicht

sonderlich attraktiv, und viele Bürger fuhren daher mit dem Auto nach Würzburg oder Lauda, um einen ICE nach Nord- und Westdeutschland zu erreichen.

Der ***VD-T*** hätte schon bis 1995 neben Satteldorf und Wallhausen auch Oberstetten und Vorbachzimmern reaktiviert, um zusätzliches Fahrgastpotenzial zu erschließen. Bis zur Jahrtausendwende hätte er dann alle Bahnhöfe modernisiert, um auf alte mechanische Stellwerkstechnik zu verzichten. Das spart Personal, das (ohne Nutzen für die Fahrgäste) nur Signale und Weichen bedient und ermöglicht höhere Geschwindigkeiten bei den Ein- und Ausfahrten.

Beim ***VD-T*** wären 2010 in der *Normalverkehrszeit* stündlich Dieseltriebwagen von Wertheim über Lauda und Bad Mergentheim nach Crailsheim durchgefahren.

12.15 12.26		13.15 13.26		14.15 14.26		*Tauberbischofsh.* *Lauda* 779	13.45 13.34		14.45 14.34		15.45 15.34
12.05 ***12.29***	**12.25** **12.59**	***13.05*** ***13.29***	**13.25** **13.59**	***14.05*** ***14.29***		*Würzburg Hbf* *Lauda* 788	***13.55*** ***13.31***	**14.35** **14.01**	***14.55*** ***14.31***	**15.35** **15.01**	***15.55*** ***15.31***
RB	**RE**	RB	**RE**	RB		Zug	RB	**RE**	RB	**RE**	RB
12.33 12.36 12.40 12.44	**13.03** **13.06** I **13.13**	13.33 13.36 13.40 13.44	**14.03** **14.06** I **14.13**	14.33 14.36 14.40 14.44	km 2,5 6,4 9,9	**Lauda** Königshofen Edelfingen **B. Mergentheim**	13.27 13.23 13.19 13.16	**13.57** **13.53** I **13.47**	14.27 14.23 14.19 14.16	**14.57** **14.53** I **14.47**	15.27 15.23 15.19 15.16
12.45 12.48 12.51 12.55 12.59	an	13.45 13.48 13.51 13.55 13.59	an	14.45 14.48 14.51 14.55 14.59	12,9 15,4 18,2 21,0	Igersheim Markelsheim Elpersheim **Weikersheim**	13.15 13.11 13.08 13.04 13.01	ab	14.15 14.11 14.08 14.04 14.01	ab	15.15 15.11 15.08 15.04 15.01
13.01 13.05 13.09 13.12		14.01 14.05 14.09 14.12		15.01 15.05 15.09 15.12	24,2 28,0 30,3	Laudenbach Vorbachzimmern Niederstetten	12.59 12.55 12.51 12.47		13.59 13.55 13.51 13.47		14.59 14.55 14.51 14.47
13.16 13.22 13.29		14.16 14.22 14.29		15.16 15.22 15.29	34,5 39,8 46,7	Oberstetten Schrozberg **Blaufelden**	12.43 12.37 12.31		13.43 13.37 13.31		14.43 14.37 14.31
13.31 13.38 13.43 13.47 13.52		14.31 14.38 14.43 14.47 14.52		15.31 15.38 15.43 15.47 15.52	54,4 59,9 64,8 68,9	Rot am See Wallhausen Satteldorf **Crailsheim**	12.29 12.21 12.16 12.12 12.08		13.29 13.21 13.16 13.12 13.08		14.29 14.21 14.16 14.12 14.08
13.56 ***14.14*** ***14.55***	***14.06*** > ***14.54***	***14.56*** ***15.14*** ***15.55***	***15.06*** > ***15.54***	***15.56*** ***16.14*** ***16.55***		*Crailsheim* 770 *Aalen* *Stuttgart Hbf* *Nürnberg Hbf* 885	***12.04*** ***11.46*** ***11.05***	***12.54*** > ***12.06***	***13.04*** ***12.46*** ***12.05***	***13.54*** > ***13.06***	***14.04*** ***13.46*** ***13.05***

In Lauda hätte man im *Integralen Taktknoten* zur Minute 30 Anschluss am gleichen Bahnsteig gegenüber zum RE von Würzburg nach Stuttgart (→ KBS 788). Und in Weikersheim bei der Zugkreuzung zur Minute 00 Anschluss zu den RB über Röttingen nach Ochsenfurt (→ KBS 881).

Von Würzburg nach Crailsheim käme man stündlich in 107 Minuten. In Würzburg hätte man direkten Anschluss zum RE nach Schweinfurt - Erfurt, zu den ICE nach Frankfurt und Fulda beträgt die Übergangszeit 20 Minuten. Das ist den Fahrgästen recht, die mit schwerem Gepäck umsteigen oder sich in Würz-burg mit Proviant versorgen. Eilige Reisende haben als Alternative die IC / ICE - Verbindung über Stuttgart, z.B. Crailsheim 8.56 Uhr - Stuttgart Hbf 9.55 bis 10.01 - Frankfurt (M) Süd 11.06 Uhr.

Montag bis Freitag nachmittags gäbe es beim ***VD-T*** zusätzliche RE, die in 46 Minuten von Würzburg nach Bad Mergentheim durchfahren. Bis Lauda sind sie als *Flügelzüge* mit den Eilzügen der KBS 776 nach Künzelsau zusammengekuppelt. Die speziellen *Speichertriebwagen* der KBS 778 fahren bis Königshofen mit Strom aus der Oberleitung und die letzten 7,4 km mit Energie, die sie in eingebauten Akkumulatoren speichern.

7.33	*8.33*	*9.33*	*Lauda* 789	*9.27*	*10.27*	*11.27*
8.29	*9.29*	*10.29*	*Blaufelden*	*8.31*	*9.31*	*10.31*
8.08	*9.08*	*10.08*	*Crailsheim* 789	*8.52*	*9.52*	*10.52*
8.29	*9.29*	*10.29*	*Blaufelden*	*8.31*	*9.31*	*10.31*
🚌	🚌	🚌	Bus	🚌	🚌	🚌
8.33	9.33	10.33	km **Blaufelden**	8.27	9.27	10.27
8.39	9.39	10.39	4 Oberweiler	8.21	9.21	10.21
8.44	9.44	10.44	7 Gerabronn	8.16	9.16	10.16
8.49	9.49	10.49	10 Michelbach	8.11	9.11	10.11
8.55	9.55	10.55	14 **Langenburg**	8.05	9.05	10.05

Zuganschlüsse in Blaufelden siehe oben

🚌	🚌	🚌	Kleinbus	🚌	🚌	🚌
8.32	9.32	10.32	km **Blaufelden**	8.27	9.27	10.27
8.40	9.40	10.40	6 Wiesenbach	8.18	9.18	10.18
8.46	9.46	10.46	10 Brettheim	8.12	9.12	10.12
8.50	9.50	10.50	13 Hausen am Bach	8.08	9.08	10.08
8.54	9.54	10.54	16 Insingen Mitte	8.04	9.04	10.04
8.57	9.57	10.57	18 **Diebach-Insingen**	8.02	9.02	10.02
9.01	*10.01*	*11.01*	*Diebach-Insingen*	*7.59*	*8.59*	*9.59*
9.11	*10.11*	*11.11*	*Rothenburg* 884	*7.49*	*8.49*	*9.49*
9.01	*10.01*	*11.01*	*Diebach-Insingen*	*7.59*	*8.59*	*9.59*
9.27	*10.27*	*11.27*	*Vehlberg* 884	*7.33*	*8.33*	*9.33*

Die Zugkreuzung zur Minute 30 in Blaufelden bietet sehr gute Voraussetzungen für Busanschlüsse ins Umland:

Nach Westen können Standardlinienbusse auf den Spuren der 1900 eröffneten und 1996 stillgelegten Nebenbahn über Gerabronn nach Langenburg fahren.

Nach Osten reichen Kleinbusse für die Verbindung über Brettheim nach Diebach-Insingen. Dort begegnen sich zur Min. 00 die Züge nach Rothenburg und Vehlberg (→ KBS 882).

779 Wertheim - Tauberbischofsheim - Lauda (- Crailsheim)

Die 1867 eröffnete *Taubertalbahn* ist bis heute eingleisig und nicht elektrifiziert. Von etwa 1950 bis 1990 fuhren Eilzüge von Frankfurt über Wertheim und Lauda nach Ulm – heute gibt es nur noch sporadisch Fernverkehr durch Güterzüge mit überbreiter Ladung, die nicht durch den Schwarzkopftunnel auf der KBS 800 zwischen Würzburg und Aschaffenburg fahren können.

Seit 2006 betreut die DB-Tochter *Westfrankenbahn* sowohl die Infrastruktur als auch den Betrieb der KBS 779. Triebwagen der Baureihen 628 und 650 fahren tagsüber stündlich, wobei es aber einzelne Taktlücken und schlechte Anschlüsse in Lauda gibt.

7.33	***8.33***	***9.33***		*Aschaffenburg*	***10.27***	***11.27***	***12.27***
8.01	***9.01***	***10.01***		*Miltenberg*	***9.59***	***10.59***	***11.59***
8.36	***9.36***	***10.36***		*Wertheim* 802	***9.23***	***10.23***	***11.23***
7.48	***8.48***	***9.48***		*Würzburg Hbf*	***10.13***	***11.13***	***12.13***
8.22	***9.22***	***10.22***		*Wertheim* 802	***9.37***	***10.37***	***11.37***
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.40	9.40	10.40	km	**Wertheim**	9.19	10.19	11.19
8.46	9.46	10.46	4,7	Reicholzheim	9.13	10.13	11.13
8.50	9.50	10.50	7,6	Bronnbach (Taub.)	9.09	10.09	11.09
8.56	9.56	10.56	12,4	Gamburg (Tauber)	9.03	10.03	11.03
58/01	58/01	58/01	13,9	Niklashausen	58/01	58/01	58/01
9.07	10.07	11.07	18,9	Hochhausen	8.52	9.52	10.52
9.11	10.11	11.11	21,3	Impfingen	8.48	9.48	10.48
9.14	10.14	11.14	23,8	**Tauber-bischofsheim**	8.45	9.45	10.45
9.15	10.15	11.15			8.44	9.44	10.44
9.18	10.18	11.18	26,0	Dittigheim	8.41	9.41	10.41
9.21	10.21	11.21	27,3	Distelhausen	8.38	9.38	10.38
9.26	10.26	11.26	31,4	**Lauda**	8.34	9.34	10.34
9.33	10.33	11.33		*Lauda* 778	8.27	9.27	10.27
9.44	10.44	11.44		*Bad Mergentheim*	8.15	9.15	10.15
10.52	11.52	12.52		*Crailsheim*	7.08	8.08	9.08
9.31	***10.31***	***11.31***		*Lauda* 780	***8.29***	***9.29***	***10.29***
10.51	***11.51***	***12.51***		*Stuttgart Hbf*	***7.09***	***8.09***	***9.09***

Beim ***VD-T*** hätte der Abschnitt Wertheim - Lauda noch weniger Bedeutung für den Durchgangsverkehr als in der Realität, da man viele Ziele über die neue KBS 802 Würzburg - Wertheim schneller erreicht.

Das Angebot wäre dennoch besser, weil die Regionalbahnen konsequent stündlich von Wertheim nach Crailsheim durchfahren und immer alle Stationen bedienen.

Das ist gut für den Binnenverkehr im Main-Tauber-Kreis und schafft mit den perfekten Anschlüssen in Wertheim und Lauda auch attraktive Reiseketten nach Heilbronn, Stuttgart, Miltenberg und Würzburg.

➢ In der Realität gab es bis zur Jahrtausendwende in Gamburg, Niklashausen und Tauberbischofsheim Ausweichmöglichkeiten. Während die *DB* den Bahnhof Niklashausen zum Haltepunkt zurückbaute, hätte es beim ***VD-T*** den Bahnhof Gamburg getroffen.

780 Stuttgart - Heilbronn - BF-Jagstfeld - Seckach (- Würzburg)

Die erste Strecke der *Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen* war die von 1844 bis 1846 erbaute *Centralbahn* von Stuttgart nach Ludwigsburg im Norden und Esslingen im Osten. Schon 1848 wurde der Nordast nach Heilbronn verlängert. Während der Neckar mit seinen vielen Schleifen von Stuttgart bis Heilbronn 70 km lang ist, sind es bei der *Nordbahn* dank ihrer aufwändigen Trassierung nur 52,6 km:

Schon kurz nach dem Stuttgarter *Centralbahnhof* verließen die Gleise den Talkessel, unterquerten in einem Tunnel den *Pragsattel* und gewannen in stetiger Steigung an Höhe, um bei Kornwestheim an den ersten Scheitelpunkt zu kommen. Vorbei an Berg und Festung *Hohenasperg* erreichten sie bei Bietigheim die *Enz* und begleiteten diesen Fluss bis Besigheim, wo er in den Neckar mündet. Dem „schwäbischen Strom" folgte die *Nordbahn* kurvenreich bis Heilbronn, nur eine Schleife bei Neckarwestheim wurde durch den 584 Meter langen *Kirchheimer Tunnel* abgekürzt.

1864 schlossen Württemberg und Baden einen Staatsvertrag, um die *Nordbahn* bei Osterburken mit der *Odenwaldbahn* von Heildelberg nach Würzburg zu verbinden. Die *Untere Jagstbahn* wurde von Württemberg erbaut und zwischen 1866 und 1869 in mehreren Teilstücken eröffnet.

Die neue Nord-Süd-Achse Würzburg - Osterburken - Heilbronn - Stuttgart zog immer mehr Verkehr an und wurde bis 1906 zweigleisig ausgebaut. Nur 3,7 km südlich von Möckmühl mit einer Jagstbrücke blieben eingleisig. 1934 fuhren täglich drei Schnellzugpaare Berlin - Stuttgart über die Strecke, eines darüber hinaus nach Schaffhausen (mit Kurswagen bis Rom).

Nach dem Zweiten Weltkrieg sank die Bedeutung im Fernverkehr, weil die innerdeutsche Grenze die Verbindung nach Berlin unterbrach. Die Zahl der D-Züge nahm ab, dafür setzte die *Deutsche Bundesbahn* (DB) vor allem zwischen Stuttgart und Heilbronn immer mehr Eilzüge ein.

1959 begann die Elektrifizierung zwischen Stuttgart und Heilbronn und bis 1975 verlängerte die DB den Fahrdraht bis Würzburg. 1977 schloss sie viele Bahnhöfe, vor allem zwischen Osterburken und Lauda. Südlich davon traf es nur Klingenberg und Heilbronn-Böckingen.

Für die *S-Bahn Stuttgart* verlegte die *DB* von 1976 bis 1980 zwischen Ludwigsburg und Bietigheim das vierte Gleis und beseitigte die letzten höhengleichen Bahnübergänge. Am 29.9.78 wurde die S 4 von Stuttgart nach Bietigheim eröffnet, im Herbst 1980 folgte der Abzweig Ludwigsburg - Marbach (→ KBS 795).

Die KBS 780 blieb sehr kurvenreich und erlaubt bis heute oft nur 100 km/h. 1988 brauchten die D-Züge von Stuttgart nach Würzburg durchschnittlich 140 Minuten, das ergab (für 125 km Luftlinie) nur eine Reisegeschwindigkeit von 53,5 km/h. Wie wenig die *DB* von ihren eigenen Zügen hielt zeigte sie, indem sie sich selbst mit 8 *InterRegio-Bussen* täglich von Heilbronn nach Würzburg und zurück Konkurrenz machte. Das groß angekündigte Projekt scheiterte aber grandios am fehlenden Fahrgastinteresse und wurde schon 1990 sang- und klanglos eingestellt.

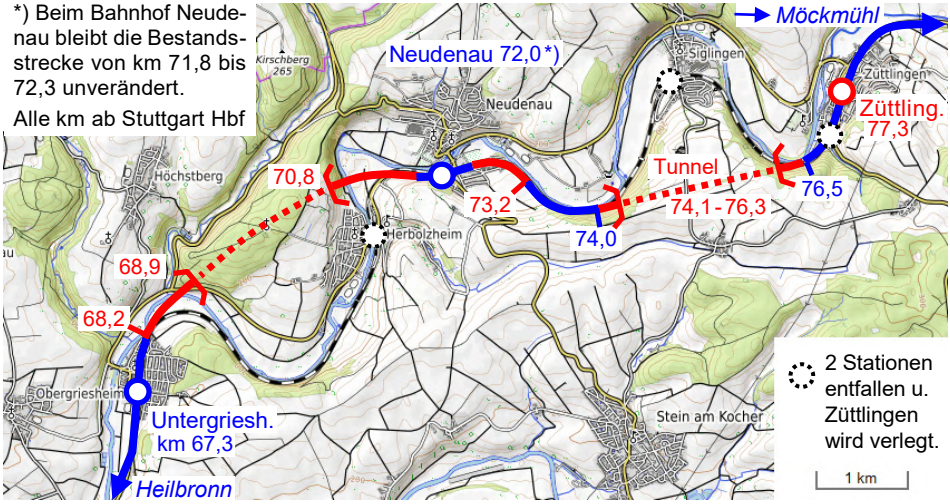
Am 17.8.18 fotografierte Tobi (@br111_fan) *eine RB von Heilbronn nach Stuttgart zwischen Nordheim und Lauffen. Sie bestand aus 5 Doppelstockwagen und einer E-Lok der Baureihe 112. Am linken Bildrand sieht man zwischen den Bäumen ein Stück vom Neckar.*

Nach der Eröffnung der *Schnellfahrstrecke Stuttgart - Mannheim* strich die *DB* 1991 die letzten D-Züge aus dem Fahrplan: Von Hamburg, Hannover und Fulda kam man nämlich mit dem ICE über Frankfurt schneller nach Stuttgart als über Würzburg. Dafür vertaktete sie das Angebot und ließ zweistündlich Eilzüge von Würzburg nach Stuttgart fahren, die in Osterburken Anschluss zu Eilzügen über Neckarelz nach Heidelberg boten.

Auch die deutsche Wiedervereinigung 1990 brachte kaum neue Impulse: Erst 1997 kam täglich ein *InterRegio* (IR) - Zugpaar Rennsteig Erfurt - Würzburg - Stuttgart und zurück in den Fahrplan. 2001 wurde es schon wieder eingestellt, weil die *DB* das *IR*-Netz bundesweit immer weiter einschränkte.

Nach der Regionalisierung des Nahverkehrs 1996 blieb es zwar beim 2-Stunden-Takt der Eilzüge, die 2¼ Stunden von Stuttgart nach Würzburg unterwegs waren. Das Angebot im Nahverkehr wurde aber schrittweise verbessert und vertaktet: 2010 fuhren tagsüber Regionalbahnen (RB) im Halbstundentakt, die für die 52,6 km von Stuttgart nach Heilbronn 46 bis 55 Minuten brauchten.

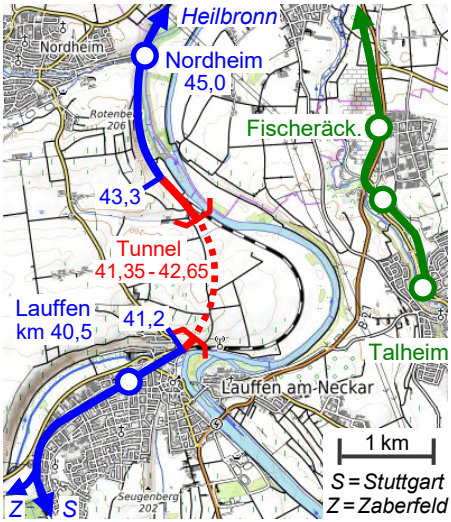
Das ist der Bedeutung der Relation nicht angemessen und wäre beim ***VD-T*** in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) mit drei Zügen pro Stunde und Richtung zwischen Stuttgart und Heilbronn besser. Um die Fahrzeiten zu verkürzen und an möglichst



Die Karte oben zeigt das Jagsttal bei Neudenau. Die blaue Bestandslinie folgt allen engen Kurven mit Radien bis zu 400 Meter. Die neue rote Trasse hat mindestens 800 Meter, die (mit passiver Neigetechnik) 140 km/h erlauben. 7,0 km würde der ***VD-T*** *neu bauen, davon lägen 4,1 km im Tunnel.*

Rechts sieht man die enge Neckarschleife zwischen Lauffen und Nordheim. Die Bestandslinie hat dort einen großen 500 Meter-Bogen. Der ***VD-T*** *würde den Radius auf 1.000 Meter verdoppeln. Das erfordert 2,1 Neubau-km mit 1,3 km Tunnel.*

Grün eingezeichnet ist die neue Stadtbahn von Heilbronn nach Talheim (→ KBS 782).



vielen Stationen gute Anschlüsse zu bieten, hätte der ***VD-T*** die engsten Flussschleifen mit kurzen Neubauabschnitten abgekürzt. Die Fahrstrecke Stuttgart Hbf - Möckmühl verkürzt sich dadurch von 85,0 auf 81,6 km.

In der *NVZ* fahren drei Züge pro Stunde in Stuttgart ab, die aus jeweils zwei Triebwagen (Tw) gebildet werden:

➢ Der *InterRegio* (IR) fährt nonstop in werbewirksamen 30 Minuten nach Heilbronn. Dort steigen viele Fahrgäste aus oder in andere Züge um, daher wird ein Tw abgekuppelt. Er fährt als RB über Bad Friedrichshall, Mosbach und Seckach nach Osterburken weiter, wo er Anschluss zum *IR* der Gegenrichtung nach Stuttgart bietet. Dadurch entstehen viele attraktive Verbindungen in die Landeshauptstadt: Ab Oberschefflenz erreicht man sie (in 84 Minuten) ohne Umsteigen über Mosbach schneller und ab Auerbach (ebenfalls in 84 Minuten) mit Umsteigen in Osterburken.

	Zug	IR	RB	RB	RE	RB	IR	RB	RB	RE	RB	IR
km	**Stuttgart** Hbf	12.09		12.12	**12.42**	↘	13.09		13.12	**13.42**	↘	14.09
13,9	Ludwigsburg	|		12.22	**12.52**		|		13.22	**13.52**		|
23,6	**Bietigheim-Bissingen**	|		12.29	**12.59**	Flügel	|		13.29	**13.59**	Flügel	|
		|		12.30	**13.01**	13.03	|		13.30	**14.01**	14.03	|
25,2	Bietigheim Ost	|		12.32	|	|	|		13.32	|	|	|
29,8	Besigheim	|		12.36	|	13.08	|		13.36	|	14.08	|
32,0	Walheim (Württ)	|		12.39	|	13.11	|		13.39	|	14.11	|
35,2	Kirchheim (Neck.)	|		12.42	|	13.14	|		13.42	|	14.14	|
40,5	**Lauffen** (Neckar)	|	↘	12.47	**13.11**	13.19	|	↘	13.47	**14.11**	14.19	|
45,0	Nordheim (Württ)	|		12.51	|	13.23	|		13.51	|	14.23	|
50,9	**Heilbronn** Hbf	12.39	Flügel	12.57	**13.19**	13.29	13.39	Flügel	13.57	**14.19**	14.29	14.39
		12.41	12.44	13.03	**13.21**	13.31	13.41	13.44	14.03	**14.21**	14.31	14.41
56,7	Neckarsulm	|	12.49	|	|	13.36	|	13.49	|	|	14.36	|
62,3	**B.Friedrichshall**	|	12.54	13.11	29/31	13.41	|	13.54	14.11	29/31	14.41	|
>	*Mosbach (Bd)* 787	>	13.16	>	>	13.59	>	14.16	>	>	14.59	>
67,3	Untergriesheim	|	<	13.16	Mann-	>	|	<	14.16	Mann-	>	|
71,9	Herbolzheim	|	>	13.20	heim /	Eber-	|	>	14.20	heim /	Eber-	|
73,4	Neudenau	|	<	13.23	Hanau	bach	|	<	14.23	Hanau	bach	|
78,0	Züttlingen	|	>	13.27			|	>	14.27			|
82,7	**Möckmühl**	12.58	<	13.32			13.58	<	14.32			14.58
88,1	Roigheim	|	>	13.37			|	>	14.37			|
91,6	Sennfeld	|	<	13.40			|	<	14.40			|
94,9	Adelsheim	|	>	13.44			|	>	14.44			|
98,7	**Osterburken**	13.09	<	13.49		↙	14.09	<	14.49		↙	15.09
	Osterburken 788	13.11	>	***13.53***		*14.14*	14.11	>	***14.53***		*15.14*	15.11
	Seckach	<	13.38	***14.00***		*14.23*	<	14.38	***15.00***		*15.23*	<
	Lauda	13.29					14.29					15.29
	Würzburg Hbf	13.55					14.55					15.55

➢ Der *RegionalExpress* (RE) braucht mit drei Zwischenstopps 37 Minuten nach Heilbronn. Dort begegnet er dem *IR* der Gegenrichtung und ermöglicht optimale Anschlüsse zu anderen Linien. In Bad Friedrichshall ist der RE die Grundlage für den *Integralen Taktknoten* zur Minute 30. Der vordere Tw fährt über Sinsheim nach Mannheim weiter (→ KBS 784) und der hintere Tw über Eberbach nach Hanau (→ KBS 787).

➢ Die *RegionalBahn* (RB) hält 8 mal bis Heilbronn, das sie nach 45 Minuten erreicht. Dort bietet sie im *Integralen Taktknoten* zur Min. 00 Anschluss am gleichen Bahnsteig gegenüber zu den RE nach Karlsruhe und Crailsheim (→ KBS 705 und 775).

	Würzburg Hbf	**12.05**					**13.05**					**14.05**
	Lauda	**12.31**					**13.31**					**14.31**
	Seckach	<	*12.37*		***13.00***	13.21	<	*13.37*		***14.00***	14.21	<
	Osterburken 788	**12.49**	*12.46*		***13.07***	<	**13.49**	*13.46*		***14.07***	<	**14.49**
	Zug	**IR**	RB	**RE**	RB	RB	**IR**	RB	**RE**	RB	RB	**IR**
km	**Osterburken**	**12.51**	↙		13.11	<	**13.51**	↙		14.11	<	**14.51**
3,8	Adelsheim	I			13.15	>	I			14.15	>	I
7,1	Sennfeld	I			13.19	<	I			14.19	<	I
10,6	Roigheim	I			13.22	>	I			14.22	>	I
16,0	**Möckmühl**	**13.01**			13.27	<	**14.01**			14.27	<	**15.01**
20,7	Züttlingen	I			13.32	>	I			14.32	>	I
25,3	Neudenau	I	Eber-	Mann-	13.36	<	I	Eber-	Mann-	14.36	<	I
26,8	Herbolzheim	I	bach	heim /	13.39	>	I	bach	heim /	14.39	>	I
31,6	Untergriesheim	I	>	Hanau	13.43	<	I	>	Hanau	14.43	<	I
>	*Mosbach (Bd)* 787	>	13.01	>	>	13.43	>	14.01	>	>	14.43	>
36,6	**B.Friedrichshall**	I	13.18	29/31	13.48	14.05	I	14.18	29/31	14.48	15.05	I
42,2	Neckarsulm	I	13.23	I	I	14.10	I	14.23	I	I	15.10	I
47,8	**Heilbronn** Hbf	**13.19**	13.29	**13.39**	13.57	14.16	**14.19**	14.29	**14.39**	14.57	15.16	**15.19**
		13.21	13.31	**13.41**	14.03	Flügel	**14.21**	14.31	**14.41**	15.03	Flügel	**15.21**
58,2	Nordheim (Württ)	I	13.36	I	14.08	↘	I	14.36	I	15.08	↘	I
58,2	Lauffen (Neckar)	I	13.40	**13.47**	14.12		I	14.40	**14.47**	15.12		I
63,5	Kirchheim (Neck.)	I	13.45	I	14.17		I	14.45	I	15.17		I
66,7	Walheim (Württ)	I	13.48	I	14.20		I	14.48	I	15.20		I
68,9	Besigheim	I	13.51	I	14.23		I	14.51	I	15.23		I
73,5	Bietigheim Ost	I	I	I	14.27		I	I	I	15.27		I
75,1	**Bietigheim**	I	13.57	**13.59**	14.29		I	14.57	**14.59**	15.29		I
		I	Flügel	**14.00**	14.30		I	Flügel	**15.00**	15.30		I
84,8	Ludwigsburg	I	↘	**14.07**	14.37		I	↘	**15.07**	15.37		I
98,7	**Stuttgart** Hbf	**13.51**		**14.18**	14.48		**14.51**		**15.18**	15.48		**15.51**

Die blauen RB fahren nur montags bis freitags an Werktagen;
Gesamtverkehr Bad Friedrichshall - Heilbronn → KBS 782

781 (Heilbronn -) **Lauffen** (Neckar) **- Brackenheim - Zaberfeld**

Am 28.8.1896 eröffneten die *Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen* (KWStE) die Schmalspurbahn Lauffen - Güglingen mit 750 Millimeter Spurweite. Am 18.10.1901 wurde sie bis Leonbronn verlängert. Der kleine Ort sollte nur vorläufig als Endstation dienen, die Fortsetzung über Kürnbach und Großvillars nach Bretten (an der KBS 705) war geplant.

Württemberg verlor aber das Interesse an dieser Verbindung nach Baden. Daher begannen die *Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen* nach dem Ersten Weltkrieg mit dem Bau der normalspurigen Nebenbahn Bretten - Kürnbach. Die *Deutsche Reichsbahn* (als deren Nachfolger) stellte den Bau aber 1920 ein, obwohl er schon weit fortgeschritten war. Auch mit Bussen wurden die Anschlüsse später nicht hergestellt, was zur geringen Nutzung der Züge beitrug.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entsprach die Schmalspurbahn nicht mehr den Anforderungen der *Deutschen Bundesbahn* (DB). Sie richtete daher ab 1954 parallele Busfahrten ein und dünnte den Zugfahrplan schrittweise aus, um die Bahnlinie stillzulegen. Die Busse waren aber zum Teil noch langsamer als die „Bimmelbahn".

Nach einem schweren Unfall mit 45 Todesopfern an einem Bahnübergang bei Lauffen gründeten Anliegergemeinden und heimische Wirtschaft die „Aktionsgemeinschaft Zabergäu", um die Bahn durch Modernisierung und Umspurung zu retten. Der Umbau fand etappenweise vom 3.5.64 bis 24.7.65 statt. Dank der Beseitigung vieler Bahnübergänge konnte man die Höchstgeschwindigkeit von 25 auf 60 km/h anheben und die Reisezeit von 69 auf 35 Minuten verkürzen.

Nach einer kurzen Phase der Konsolidierung ging die Nachfrage wieder zurück, und die *DB* reagierte darauf wie üblich mit Angebotsverschlechterungen. Am 25.7.86 fuhr der letzte Personenzug und am 25.9.94 folgte der letzte Güterzug. Danach wurde das Gleis im Lauffener Bahnhof unterbrochen und die Strecke stillgelegt.

2005 war geplant, den Abschnitt Lauffen - Zaberfeld bis 2011 als Bestandteil des Heilbronner Stadtbahnnetzes zu reaktivieren. Dann wurde aber der „Nordast" Heilbronn - Neckarsulm vorgezogen. Der „Südast" nach Zaberfeld wurde danach immer wieder zurückgestellt. Im Juli 2017 vergab der Landkreis Heilbronn die Vorplanung für die *Standardisierte Bewertung*.

Der ***VD-T*** hätte 1986 nur die letzten 2,4 km mit dem Endbahnhof Leonbronn (mit damals etwa 700 Einwohnern) stillgelegt und die verbleibenden 17,8 km dafür modernisiert und für bis zu 80 km/h ertüchtigt. Dadurch kann ein Triebwagen im Stundentakt auf der Strecke pendeln.

8.12	***8.42***	*9.12*	***9.42***	*10.12*		*Stuttgart Hbf*	***9.18***	*9.48*	***10.18***	*10.48*	***11.18***
8.30	***9.00***	*9.30*	***10.00***	*10.30*		*Bietigh.-Bissingen*	***8.59***	*9.29*	***9.59***	*10.29*	***10.59***
8.47	***9.11***	*9.47*	***10.11***	*10.47*		*Lauffen (N)* 780	***8.48***	*9.12*	***9.49***	*10.12*	***10.49***
8.41	*9.03*	***9.41***	*10.03*	***10.41***		*Heilbronn Hbf*	*8.57*	***9.19***	*9.57*	***10.19***	*10.57*
8.48	*9.12*	***9.48***	*10.12*	***10.48***		*Lauffen (N)* 780	*8.47*	***9.11***	*9.47*	***10.11***	*10.47*
RB	🚌	RB	🚌	RB		Zug	RB	🚌	RB	🚌	RB
8.51	9.16	9.51	10.16	10.51	km	**Lauffen** (Neckar)	8.43	9.07	9.43	10.07	10.43
>	9.22	>	10.22	>	>	Hausen (Zaber)	>	9.00	>	10.00	>
8.56	>	9.56	>	10.56	5,2	Meimsheim	8.37	>	9.37	>	10.37
<	9.26	<	10.26	<	<	Dürrenzimmern	<	8.56	<	9.56	<
8.59	9.30	9.59	10.30	10.59	7,4	**Brackenheim**	8.34	8.52	9.34	9.52	10.34
>	9.37	>	Bed.*)	>	>	Cleebronn	>	8.45	>	Bed.*)	>
<	9.45	<	10.37	<	>	**Bönnigheim**	<	8.37	<	9.45	<
9.03	an	10.03	an	11.03	10,2	Frauenzimmern	8.30	ab	9.30	ab	10.30
9.05		10.05		11.05	11,8	Güglingen	8.28		9.28		10.28
9.09		10.09		11.09	14,5	Pfaffenhofen (Wü)	8.24		9.24		10.24
9.11		10.11		11.11	16,2	Weiler (Zaber)	8.22		9.22		10.22
9.14		10.14		11.14	17,8	**Zaberfeld**	8.20		9.20		10.20
9.19		*10.19*		*11.19*		*Zaberfeld* 🚌	*8.15*		*9.15*		*10.15*
9.35		*10.35*		*11.35*		*Oberderdingen*	*7.58*		*8.58*		*9.58*
9.50		*10.50*		*11.50*		*Bretten*	*7.44*		*8.44*		*9.44*

*) Cleebronn wird bei Bedarf in der Gegenrichtung bedient.

In Lauffen begegnen sich die RB und RE von Stuttgart nach Heilbronn. Das ist gut für hier beginnende Buslinien, aber ungünstig für die eigentlich gewünschte durchgehende Stadtbahn Heilbronn - Zaberfeld: Gute Anschlüsse von und nach Heilbronn würden einen mindestens sechsminütigen Aufenthalt erfordern, z.B. Ankunft aus Heilbronn zur Minute 09 und weiter zur Minute 15.

Brackenheim hat zwar über 15.000 Einwohner, allerdings auf acht Stadtteile verteilt, die nicht alle an der *Zabergäubahn* liegen. Daher erscheint 2010 ein kombiniertes Bahn-/ Busangebot mit folgenden Merkmalen sinnvoll:

➢ Die RB fahren stündlich und bieten mit wenig Zwischenstationen schnelle Verbindungen nach Brackenheim, Güglingen und Zaberfeld. Durch einen unsymmetrischen Fahrplan gibt es keine Zugkreuzungen auf der Zweigstrecke.

➢ Die Buslinie Lauffen - Bönnigheim fährt abwechselnd zum Zug und bedient die Stadtteile abseits der Schiene. Ihr Fahrplan ist auch unsymmetrisch und erhält dadurch eine Wendezeit, die man (bei Bedarf) für eine Schleifenfahrt über Cleebronn nutzt.

➢ Die Buslinie Zaberfeld - Oberderdingen - Bretten erschließt das westliche Hinterland für die *Zabergäubahn.* Der 20-Minuten-Takt der S4 von Bretten nach Karlsruhe ermöglicht auch beim unsymmetrischen Fahrplan dieser Linie immer gute Anschlüsse.

782 (Ges.verk.) **B.Friedrichsh./ Weinsberg - Heilbronn - Ilsfeld**

1991 wurde in Heilbronn erstmals eine *Stadtbahn* nach Karlsruher Vorbild diskutiert und bekam 1994 die Zustimmung des Stadtrats. Erster sichtbarer Schritt war im Juni 1997 die Verlängerung der Karlsruher Linie S4 bis Eppingen. Ab März 1998 fuhr sie zunächst nur an den Wochenenden bis Heilbronn Hbf weiter, ab dem 27.9.98 dann täglich.

Bei der Neugestaltung der Innenstadt ließ die Stadt Heilbronn 1998 Gleise in der Kaiserstraße verlegen. Die Bauarbeiten für die Strecke begannen im Juni 2000 und am 21.7.01 wurden die ersten 1,3 km bis zur *Harmonie* eröffnet. Am 25.11.04 folgte die Verlängerung zum *Pfühlpark*. Der Übergang zur KBS 775 nach Crailsheim ging am 10.12.05 in Betrieb, seither fährt die S4 nach Öhringen. Die 2,6 km lange *Innenstadtstrecke* kostete gut 50 Millionen Euro. In den folgenden Jahren nutzten immer mehr Bürger die Öffentlichen Verkehrsmittel, in manchen Relationen wuchs die Nachfrage auf das Zehnfache!

2007 wurde die Lage der Trasse nach Norden in Heilbronn auf der *Allee* festgelegt. Im Sommer 2011 begann der Umbau der Unterführung am *Sülmertor*. Ende 2013 wurde die Stadtbahn auf eigenen Gleisen bis Neckarsul eröffnet. Ein Jahr später war die Überleitung auf die DB-Gleise frei und die S 41 und S 42 konnte über Bad Friedrichshall nach Sinsheim und Mosbach fahren.

Der ***VD-T*** hätte die erfolgreiche Heilbronner Stadtbahn schneller, dafür aber nicht so weit in das nördliche Umland erweitert: Schon 2010 hätten die Triebwagen Bad Friedrichshall, Waldenburg und Ilsheim angesteuert. Von Heilbronn Hbf nach Bad Friedrichshall brauchen sie 25 Minuten und wenden dort. Weiter entfernte Ziele übernehmen RB und RE, die Heilbronn - Bad Friedrichshall nonstop in 8 Minuten und mit Halt in Neckarelz in 10 Minuten schaffen.

Das Verkehrspotenzial ist ungleich verteilt, da zwischen Heilbronn und Eppingen 30.000 Einwohner leben, zwischen Heilbronn und Ilsfeld aber nur 10.000 Einwohner. Daher fahren beim VD-T nach Eppingen 4, nach Neckarsulm und Weinsberg 3 und Richtung Ilsfeld 2 Stadtbahnen pro Stunde, die sich zwischen Hauptbahnhof und Harmonie zum exakten 10-Minuten-Takt überlagern.

Man bräuchte 6 Linien, um jeden stündlichen Laufweg eindeutig zu benennen. Das wäre aber in den Fahr- und Netzplänen aufwändig darzustellen. Um mit 3 Linien auszukommen, wechselt jeder zweite Zug in Heilbronn die Liniennummer: Auf der Fahrt nach Osten am Hauptbahnhof und in der Gegenrichtung an der Harmonie. Dadurch sind alle Triebwagen auf der aufkommensstarken *Stammstrecke* richtig beschildert und viele Fahrgäste bemerken den Wechsel gar nicht.

	Neckarelz 780	Crails	Oster				Mos-		Crails		Mos-		**13.14**			Oster	
	Bad Rappenau	-heim	-burk.				bach	12.58	-heim		bach		**13.23**			-burk.	
	Waldenburg 775	**12.30**	>				>	>	12.53	12.36	>		>	Capp.		**13.30**	>	
	Öhringen	**12.41**	<				<	<	13.05	12.50	<	(W)	<	13.10		**13.41**	<	
S 14	Zug	**RE**	RB	S 16	S 15	S 14	RB	RB	RB	S 16	RB	S 14 (a)	**RE**	S 16 (b)	S 14	**RE**	RB	S 16
km	**Bad Friedrichshall**	>	12.48			12.55	I	13.07	>	>	13.17	13.17	**13.31**	>	13.37	>	13.48	
1,8	B.F.-Kochendorf	<	I			12.57	I	I	<	<	I	13.19	I	<	13.39	<	I	
4,0	Neckarsulm Nord	>	I			13.00	I	I	>	>	I	13.22	I	>	13.42	>	I	
5,6	**Neckarsulm** Bf	<	I			03/05	13.07	I	<	<	13.22	13.25	I	<	13.45	<	I	
7,5	Heilbr. Kaufland	>	>			13.08	>	>	>	>	I	13.28	>	>	13.48	>	>	
8,5	Hb, H.-Rieß-Str.	<	<			13.11	<	<	<	<	I	13.31	<	<	13.51	<	<	
10,1	Hb, Paulinenstraße	>	>		ab	13.14	>	>	>	>	I	13.34	>	>	13.54	>	>	
>	**Weinsberg** Bf	**12.53**	>		12.57	>	>	>	13.20	13.17	>	>	>	13.37	>	**13.53**	>	
<	Hb, Trappensee	I	<		13.01	<	<	<	I	13.21	<	<	<	13.41	<	I	<	
>	Hb, Finanzamt	>	>	v.li.	13.04	>	>	>	>	13.24	>	>	>	13.44	>	>	>	v.li.
11,1	Heilbr. Harmonie	<	<	12.57	13.07	13.17	<	<	<	13.27	<	13.37	<	13.47	13.57	<	<	13.57
11,5	Heilbronn, Rathaus	>	>	12.59	13.09	13.19	>	>	>	13.29	>	13.39	>	13.49	w.re.	>	>	13.59
11,9	Hb, Neckarturm	<	<	13.01	13.11	13.21	<	<	<	13.31	<	13.41	<	13.51		<	<	14.01
12,4	**Heilbronn** Hbf	**12.59**	12.57	13.03	13.13	13.23	13.13	13.16	13.27	13.33	13.29	13.43	**13.39**	13.53		**13.59**	13.57	14.03
		13.01	13.03	13.04	13.14	13.24	an	**13.21**	an	13.34	13.31	13.44	**13.41**	13.54		**14.01**	14.03	14.04
14,8	Böckingen Süd	<	>	<	<	13.28		>		<	>	<	>	13.58		<	>	<
16,2	Horkheim	>	Stutt	>	>	13.31		Stutt		>	Bietig	>	Stutt	14.01		>	Stutt	>
20,0	Talheim	<	-gart	<	<	13.36		-gart		<	-heim	<	-gart	14.06		<	-gart	<
27,0	**Ilsfeld**	>		>	>	13.43				>		>		14.13		>		>
	Bö. Sonnenbrunnen	I		13.06	I	an				13.36		I		an		I		14.06
	Böckingen West	I		13.09	I					13.39		I				I		14.09
	Leingarten Mitte	I		13.13	13.19					13.43		13.49				I		14.13
	Schwaigern Bf	I		13.19	13.23					13.49		13.53				I		14.19
	Schwaigern West	I		13.22	I					13.52		I				I		14.22
	Eppingen 705	**13.17**			13.34							14.05				**14.17**		
	Bretten	**13.34**			13.59							14.32				**14.34**		
	Karlsruhe Hbf	**13.53**			14.21											**14.53**		

(a) ab Harmonie als S 15

(b) ab Harmonie als S 14

							(c) ab Heilbronn Hbf als S 16										
	Karlsruhe Hbf	**12.08**										12.39			**13.08**		
	Bretten	**12.25**				12.28	(d) ab Heilbronn Hbf als S 14					13.01			**13.25**		
	Eppingen 705	**12.42**				12.54						13.25			**13.42**		
S 16	Zug	**RE**	S 14	S 14 (c)	**RE**	S 15 (d)	S 16	RB	RB	RB	RB	S 14	S 15	S 16	RB	**RE**	S 14	S 14 (a)
km	Schwaigern West	I				I	13.08						I	13.38		I		
1,1	**Schwaigern** Bf	I				13.06	13.10						13.36	13.40		I		
4,8	Leingarten Mitte	I				13.10	13.16						13.40	13.46		I		
9,2	Böckingen West	I				I	13.20						I	13.50		I		
11,1	Bö. Sonnenbrunnen	I		ab		I	13.23					ab	I	13.53		I		ab
>	**Ilsfeld**	>		12.47		>	>					13.17	>	>		>		13.47
<	Talheim	<		12.53	Stutt	<	<	Bietig		Stutt		13.23	<	<	Stutt	<		13.53
>	Horkheim	>		12.58	-gart	>	>	-heim		-gart		13.28	>	>	-gart	>		13.58
<	Böckingen Süd	<		13.01	<	<	<	<		<		13.31	<	<	<	<		14.01
12,4	**Heilbronn** Hbf	**12.59**		13.06	**13.19**	13.16	13.26	13.29	ab	**13.39**	ab	13.36	13.46	13.56	13.57	**13.59**		14.06
		13.01		13.07	**13.21**	13.17	13.27	13.31	13.33	13.44	13.47	13.37	13.47	13.57	14.03	**14.01**		14.07
12,9	Hb, Neckarturm	>		13.08	>	13.18	13.28	>	>	>	>	13.38	13.48	13.58	>	>		14.08
13,3	Heilbronn, Rathaus	<	v. li.	13.10	<	13.20	13.30	<	<	<	<	13.40	13.50	14.00	<	<	v. li.	14.10
13,7	Heilbr. Harmonie	>	13.02	13.12	>	13.22	13.32	>	>	>	>	13.42	13.52	14.02	>	>	14.02	14.12
14,6	Hb, Finanzamt	<	<	13.15	<	<	13.35	<	<	<	<	<	13.55	w. re.	<	<	<	14.15
16,1	Hb, Trappensee	I	>	13.18	>	>	13.38	<	I	>	>	>	13.58		<	I	>	14.18
19,3	**Weinsberg** Bf	**13.07**	<	13.22	<	<	13.42	>	13.39	<	<	<	14.02		>	**14.07**	<	14.22
	Hb, Paulinenstraße	>	13.05	>	>	13.25	>	I	>	>	>	13.45	an		>	>	14.05	>
	Hb, H.-Rieß er-Str.	<	13.08	<	<	13.28	<	I	<	<	<	13.48			<	<	14.08	<
	Heilbr. Kaufland	>	13.11	>	>	13.31	>	I	>	>	>	13.51			>	>	14.11	>
	Neckarsulm Bf	>	13.14	>	I	13.34	>	13.37	>	I	13.52	54/56			I	>	14.14	>
	Neckarsulm Nord	<	13.17	<	I	13.37	<	I	<	I	I	13.59			I	<	14.17	<
	B.F.-Kochendorf	>	13.20	>	I	13.40	>	I	>	I	I	14.02			I	>	14.20	>
	Bad Friedrichshall	<	13.23	<	**13.29**	13.43	<	13.42	<	13.52	I	14.05			14.11	<	14.23	<
	Öhringen	**13.19**		13.49	>	(W)	14.09	>	13.54	>	>				>	**14.19**		14.49
	Waldenburg 775	**13.29**		Capp.	<		14.24	<	14.06	<	<				<	**14.29**		Capp.
	Bad Rappenau	Crails			**13.37**			Mos-	Hess-	14.01	Mos-				Oster	Crails		
	Neckarelz 780	-heim			**13.46**			bach	ental		bach				-burk.	-heim		

Die blau dargestellten Züge fahren nur Montag bis Freitag nachmittags an Werktagen;
W) Montag bis Freitag nachmittags wartet die RB in Neckarsulm 6 Minuten
→ Bad Friedrichshall an Minute 49 und ab Minute 11.

Weitere S14-Stationen: 4,8 NSU Friedhof; 6,5 NSU Rötel; 9,5 Hb Industrieplatz; 10,6 Hb Theater; 13,7 Böckingen Ost; 17,8 Fischeräcker; 22,9 Schozach

Weitere S16-Stationen: 2,0 Schwaigern Ost; 4,8 Leingarten West; 6,6 Leingart. Ost; 10,4 Bö.Berufsschulz.; 13,6 Hb Friedensplatz; 14,5 Hb Pfühlpark; 18,2 Weinsberg West

➢ Der Ast nach Ilsfeld ist eingleisig mit einem zweigleisigen Begegnungsabschnitt zwischen *Böckingen Süd* und *Horkheim*. Bis *Böckingen Süd* nutzt er einen schmalen Streifen des nur noch teilweise genutzten *Heilbronner Rangierbahnhofs* und liegt dann neben der 1987 (mit einer Neckarbrücke) neu gebauten Bundesstraße B 27. Ab km 16 liegt das Gleis auf der 1972 stillgelegten *Bottwartalbahn*. Deren Trasse wurde in der Realität in einen Radweg umgebaut.

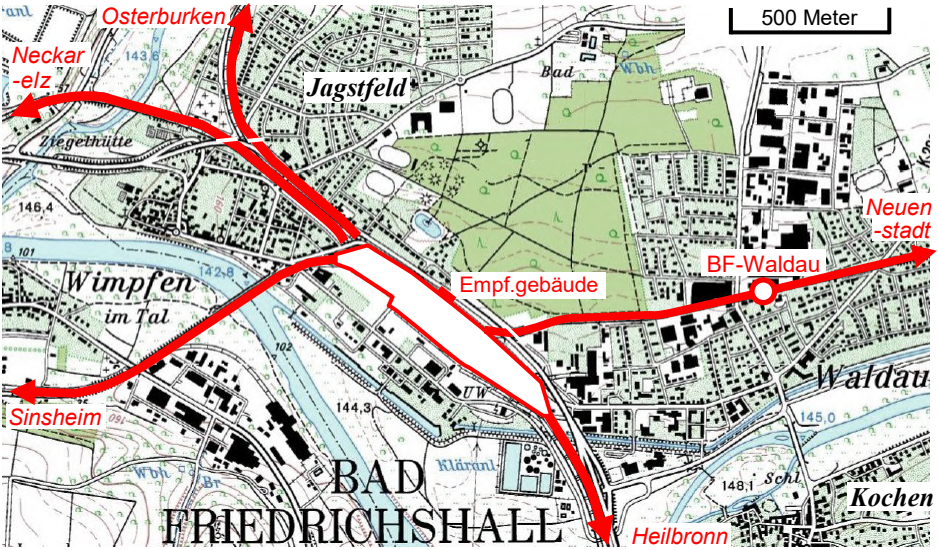
➢ Die ***VD-T***-Trasse ist die schnellste Verbindung von Beilstein nach Heilbronn Hbf und zur Stadtmitte brauchen die Züge genau so lang wie auf der seit 2006 diskutierten Alternativtrasse über Untergruppenbach. Dort kämen die Züge zudem „aus der falschen Richtung“ an der Harmonie an und könnten nicht nach Neckarsulm oder Weinsberg weiter fahren.

Die Stadt und der Bahnhof Bad Friedrichshall

Die Gemeinde Bad Friedrichshall entstand 1933 durch den erzwungenen Zusammenschluss von *Kochendorf* und *Jagstfeld*, 1935 kam *Hagenbach* dazu. 1951 erhielt sie das Stadtrecht und nahm 1972 bis 1975 weitere Orte auf. Die Bevölkerung wuchs dadurch bis 2010 auf knapp 19.000 Einwohner. Im Stadtgebiet gab es bis 1971 fünf Bahnstationen, seit 1993 sind es nur noch drei: *Jagstfeld*, *Untergriesheim, Duttenberg-Obergriesheim* (1971 geschlossen) und *Kochendorf* an der KBS 780 sowie *Kochendorf Nord* an der KBS 783 (1993 stillgelegt).

Mit Abstand die größte Bedeutung hatte immer der Abzweigbahnhof *Jagstfeld*, in dem auch Schnell- und Eilzüge hielten. Von 1869 bis 1920 war er Grenzbahnhof zwischen *Badischer Staatsbahn* (nach Sinsheim und Neckarelz) und *Württembergischer Staatsbahn* (nach Osterburken und Heilbronn). Das Empfangsgebäude lag deshalb ursprünglich in Insellage zwischen den Gleisen. Es wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört und 1951/52 an der Ostseite neu gebaut. Die eigenen Gleisanlagen der *Württembergischen Eisenbahngesellschaft* (WEG) am Ostrand wurden dabei entfernt und die Triebwagen der KBS 783 wendeten bis 1983 auf Gleis 1.

Seit der Einstellung des letzten *InterRegio*-Zugpaars am 9.6.01 halten nur noch Regionalzüge in Jagstfeld. Der Bahnhof hat 14 parallele Gleise, die aber nicht fortlaufend nummeriert sind: 2, 6 und 7 sucht man daher vergebens. Personenzügen stehen sieben Gleise zur Verfügung, neben dem „Hausbahnsteig“ gibt es drei Inselbahnsteige 3 / 4, 5 / 8 und 10 / 11. Die Gleise 1 und 8 werden planmäßig nicht genutzt und die Züge halten meistens so, dass man beim Umsteigen durch die Unterführung gehen muss.



Am 14.12.14 ging die Heilbronner *Stadtbahn Nord* nach Neckarelz und Sinsheim in Betrieb. Dabei wurde der Bahnhof *Jagstfeld* in *Bad Friedrichshall Hbf* umbenannt. Der ***VD-T*** hätte das schon bis 2000 gemacht, allerdings auf den verwirrenden Zusatz *Hauptbahnhof* verzichtet, der den Halt in einer Großstadt suggeriert.

Bis 2010 hätte der ***VD-T*** den Bahnhof dann so umgebaut, dass er mit weniger Platzbedarf attraktiver und leistungsfähiger wird: Am Ostrand wenden im kurzen Stumpfgleis 1 die RB nach Neuenstadt und auf Gleis 2 (i.d.Lage vom realen Gl. 1) halten nach Norden fahrende RB und RE. Gleis 3 bleibt unverändert, verliert aber den Bahnsteig. Es dient wie das neue Gleis 4 nur noch Fern- und Güterzügen.

Zwischen Gleis 5 und 6 liegt ein 250 m langer neuer Inselbahnsteig. Beide Gleise bekommen in der Mitte Signale und Weichen, damit jeweils zwei Züge halten und bei Bedarf *geflügelt* werden können. Westlich von Gleis 6 gäbe es beim ***VD-T*** noch 2 oder 3 Gütergleise und die Bahnfläche wäre nur noch 40 statt 70 Meter breit.

783 Bad Friedrichshall - Oedheim - Neuenstadt (Kocher)

Neuenstadt (Kocher) lag vor dem Eisenbahnbau an der wichtigen Postkutschen-Route Heilbronn - Mergentheim - Würzburg. Durch die KBS 780, die weiter nördlich entlang der Jagst verlief, geriet die Stadt aber ins Abseits. Abhilfe hätte eigentlich die *Kocherbahn* Heilbronn - Schwäbisch Hall über Neckarsulm und den Unterlauf des Kochers gebracht. Allerdings gelang es der Stadt Heilbronn und den Orten im Weinsberger Tal, eine südlichere Trasse durchzusetzen, für die sogar der aufwändige Weinsberger Tunnel gebaut wurde (→ KBS 775.) [Heilbronn sicherte damit seine Vorrangstellung in der Region, die durch Pläne Württembergs für einen Neckarhafen in Neckarsulm gefährdet war.]

Während Heilbronn und Neckarsulm durch die folgende Industrialisierung aufblühten und sich Jagstfeld zu einem wichtigen Eisenbahnknoten entwickelte, führte der fehlende Verkehrsanschluss im unteren Kochertal zu Rückgang von Handel und Gewerbe und einer schleichenden Entvölkerung. Neue Hoffnung brachte die Konzessionierung privater Eisenbahnunternehmen in Württemberg: 1898 formierte sich ein Eisenbahn-Komitee, das Pläne für eine 750 mm-Schmalspurbahn Jagstfeld - Neuenstadt ausarbeiten ließ. Zwei Jahre später übernahm die *Württembergische Eisenbahngesellschaft* (WEG) die Verantwortung. Wegen der günstigen Geländeverhältnisse schlug sie den Bau in Normalspur vor, da dann Güterwagen nicht umgeladen werden mussten. Kommunen und Staat teilten sich die Mehrkosten, und die Bauarbeiten begannen Ende 1904 in Jagstfeld.

Am 14.9.1907 fand schließlich die feierliche Einweihung der Nebenbahn Jagstfeld - Neuenstadt statt. Am darauf folgenden Tag nahm die WEG den regulären Betrieb auf. 1910 bekam sie die Konzession für die Verlängerung im Kochertal nach Ohrnberg, die 1913 eröffnet wurde. 1924 verlängerte die Deutsche Reichsbahn zwar die KBS 776 von Künzelsau nach Forchtenberg. Die 13 km lange Lücke im Kochertal zwischen Forchtenberg und Ohrnberg blieb aber bestehen, obwohl noch 1953 beim 40-jährigen Jubiläum darüber gesprochen wurde.

Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs erlitt die Strecke schwere Schäden, besonders durch Tieffliegerangriffe und Bombenabwürfe auf den Bahnhof Jagstfeld, bei denen das Empfangsgebäude zerstört wurde. Aber erst am 1.4.1945 endete der Zugverkehr, nachdem die Wehrmacht auf ihrem Rückzug nach Süden alle drei Kocherbrücken gesprengt hatte. Erst im Laufe des Jahres 1946 wurde der Betrieb schrittweise wieder aufgenommen. 1952 errichtete die *Deutsche Bundesbahn* (DB) einen Ersatzneubau für das zerstörte Empfangsgebäude in Jagstfeld. Allerdings nicht mehr in Insellage, sondern am östlichen Rand ihrer Anlagen, wo zuvor die Personenzug-Gleise der *WEG* lagen. Ab diesem Zeitpunkt benutzten die *WEG*-Züge im Bahnhof Jagstfeld die *DB*-Gleise.

Sommer 1983 im Bahnhof Neuenstadt am Kocher: Neben dem zweiachsigen WEG-*Triebwagen stand auf Gleis 1 eine Stopfmaschine. (Foto von Jörg Schäfer)*

Die *WEG* gehörte zu den ersten Privatbahnen in Deutschland, die zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit von Dampflokzügen auf Triebwagen umstellte. So ersetzte ein fabrikneuer Dieseltriebwagen 1956 alle drei Dampfloks und verkürzte die Fahrzeit von 60 bis 70 auf 42 Minuten für die 22,6 km. Dennoch nahm der Personenverkehr kontinuierlich ab, neben dem zunehmenden Individualverkehr auch wegen einer von der *WEG* eingerichtete Buslinie: Ein Doppeldeckerbus verband das untere Kochertal schneller und direkt mit Neckarsulm und Heilbronn.

Der Schülerverkehr zu den neuen Mittelpunktschulen in Neuenstadt und Jagstfeld sorgte zwar für eine bessere Grundlast der Personenzüge, war aber wegen der Sondertarife wenig profitabel. Der Güterverkehr ging immer mehr auf den Zuckerrübenverkehr zurück, dessen Umfang aber ab 1970 durch eine effizientere Abfuhr zum Südzucker-Werk nach Offenau stark anwuchs. Zuletzt machte die süße Fracht über 80% aller Transporte aus. [1990 wurden während der Kampagne z.B. monatlich 600 bis 700 Güterwagen abgefertigt, sonst maximal 20.]

Ab 1988 wuchsen die jährlichen Verluste stark an. Als dann auch noch die *Südzucker AG* ankündigte, die Rübentransporte Ende 1993 einzustellen, beantragte die *WEG* die Entbindung von der Betriebspflicht zum 31.12.92. Nach einigem Hin und Her verkehrte der letzte reguläre Personenzug am 28.2.93, noch bevor der Landesverkehrsminister am 1.4.93 die *Genehmigung zur dauerhaften Einstellung*

des Personenverkehrs und zur vorübergehenden Entbindung von der Betriebspflicht im Güterverkehr erteilte. Am Ende der Rübenkampagne war der 27.12.93 letzter offizieller Betriebstag. Danach ruhte der Verkehr und die Strecke verwaiste. Nach und nach wurden die Bahnübergänge asphaltiert und der *Hohenlohekreis* verwandelte den Abschnitt Kochersteinsfeld - Ohrnberg in einen Radweg.

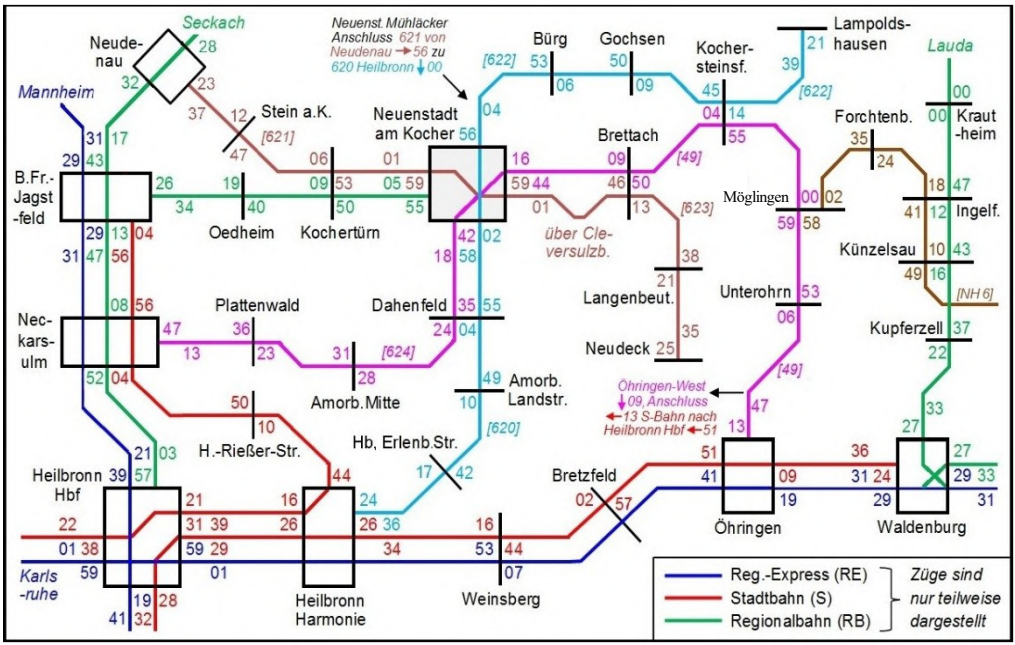
Die im Landkreis Heilbronn liegenden 17,5 km von Jagstfeld nach Kochersteinsfeld blieben zunächst als Option für eine Erweiterung der Stadtbahn Heilbronn erhalten. 1999 wurde deren Wirtschaftlichkeit erneut untersucht und ein nicht ausreichendes Fahrgast-Potenzial für die notwendigen Investitionen von rund 20 Millionen Euro festgestellt. Ungünstig waren dabei der notwendige Fahrtrichtungswechsel in Jagstfeld und die kürzere Fahrzeit von Schnellbussen zwischen Heilbronn und Neuenstadt.

Daher beschloss der Heilbronner Kreistag am 22.7.02 auf die *Standardisierte Bewertung* zu verzichten und die Strecke nach Kochersteinsfeld nicht in das Zielkonzept 2010 für die Heilbronner Stadtbahn aufzunehmen. Die Stadt Neuenstadt kaufte daraufhin die günstig gelegene Bahntrasse und baute auf ihr eine Ortsumgehungsstraße. Die restliche Trasse wurde anschließend für 3,7 Millionen Euro als Teil des *Kocher-Jagst-Radwegs* ausgebaut und 2009 eröffnet.

7.32	***8.32***	***9.32***	*Mannheim Hbf* 732	***9.28***	***10.28***	***11.28***
8.21	***9.21***	***10.21***	*Bad Rappenau*	***8.39***	***9.39***	***10.39***
8.29	***9.29***	***10.29***	*B.Friedr.-Jagstfeld*	***8.31***	***9.31***	***10.31***
7.42	***8.42***	***9.42***	*Stuttgart Hbf* 780	***9.18***	***10.18***	***11.18***
8.21	***9.21***	***10.21***	*Heilbronn Hbf*	***8.39***	***9.39***	***10.39***
8.29	***9.29***	***10.29***	*B.Friedr.-Jagstfeld*	***8.31***	***9.31***	***10.31***
RB	RB	RB	Zug	RB	RB	RB
8.34	9.34	10.34	km **Bad Friedrichshall**	8.26	9.26	10.26
8.36	9.36	10.36	1,1 B.F.-Waldau	8.23	9.23	10.23
8.40	9.40	10.40	4,1 Oedheim Bf	8.19	9.19	10.19
8.42	9.42	10.42	4,8 Oedheim Ost	8.17	9.17	10.17
8.47	9.47	10.47	8,1 Degmarn	8.12	9.12	10.12
8.50	9.50	10.50	9,7 Kochertürn	8.09	9.09	10.09
8.53	9.53	10.53	11,3 Neuenstadt (K) West	8.06	9.06	10.06
8.55	9.55	10.55	12,0 **Neuenstad**t (Kocher)	8.05	9.05	10.05

Der ***VD-T*** hätte wenigstens die westlichen 12 km Jagstf. - Neuenstadt „gerettet“: Der starke Schülerverkehr war eine gute Basis für die *Hauptverkehrszeiten* (HVZ).

Tagsüber reicht ein Triebwagen für einen attraktiven Stundentakt, der zwei *Integrale Taktknoten* verbindet: In Jagstfeld gäbe es zur Minute 30 Zuganschlüsse nach Heilbronn - Stuttgart, Bad Rappenau und Neckarelz. (Eine Richtung könnte man sogar umsteigefrei als *Flügelzug* anbieten.) Und in Neuenstadt hätte man zur Minute 00 Anschluss zu Bussen Richtung Dahenfeld (*WEG*-Linie 620), Stein am Kocher (621), Kochersteinsfeld (622) und Brettach (623).



In der Realität treffen sich sogar 7 WEG-Busse stündlich zur Minute 00 in Neuenstadt. Die Linie 625 ersetzt der ***VD-T*** durch die Züge der KBS 782 und verschiebt die Linien 624 und 49 um eine Viertelstunde. Dadurch erreichen die Busse in Neckarsulm und Öhringen bessere Zuganschlüsse – ein Quantensprung ist die Verbindung Neuenstadt - Öhringen - Schwäbisch Hall - Crailsheim. Und in Brettach, Kochersteinsfeld und Möglingen entstehen gute Umsteigemöglichkeiten zwischen den Bussen.

- Die WEG-Buslinie 622 fährt bis Kochersteinsfeld neben der alten Bahntrasse im Tal und biegt dann nach Norden ab. Die „Franken-Express“-Linie 49 nutzt die geradliniger trassierte Landesstraße über die Hügel nach Kochersteinsfeld und bleibt dann bis Möglingen neben der alten Bahntrasse. Von Neuenstadt zum früheren Endbahnhof Ohrnberg fahren aber nur noch wenige Busse, was die geringe Bedeutung dieser Verbindung unterstreicht.

- Im Stundentakt fährt hingegen die Hohenloher Busnie 6 Öhringen - Möglingen - Ohrnberg - Forchtenberg - Künzelsau. Der ***VD-T*** verknüpft sie in Möglingen mit der Linie 49 mit abwechselndem Linientausch. Zweistündlich gibt es daher direkte Busse Neuenstadt - Künzelsau, Neuenstadt - Öhringen und Öhringen - Künzelsau.

- Die *WEG*-Buslinie 620 fährt von Neuenstadt direkt nach Heilbronn, erreicht die Harmonie in 26 Minuten und ist dadurch für Ziele in der Nord- und Innenstadt attraktiver als der Zug. Von Neuenstadt nach Heilbronn Hbf sind die Reisezeiten mit

33 bzw. 34 Minuten aber fast gleich. Und wer dann mit einem anderen Zug weiter fahren will, wird ab Neuenstadt die KBS 782 nutzen, da sie 7 Minuten später abfährt und die gleichen Anschlüsse erreicht.

- Von Oedheim und Degmarn kommt man am schnellsten in die Heilbronner Innenstadt, wenn man in Jagstfeld in die S-Bahn umsteigt, z.B. Oedheim 8.19 - Jagstfeld 8.26 bis 8.36 - Heilbronn Harmonie 8.56 Uhr.

784 Heidelberg - Meckesheim - Sinsheim - Heilbronn

Die 39 km von Mannheim bis Meckesheim wurden schon 1862 als Teil der *Badischen Odenwaldbahn* (→ KBS 787) eröffnet. Die Verbindung nach Bad Rappenau folgte 1868 und Jagstfeld wurde 1869 erreicht. Obwohl der Weg von Mannheim nach Heilbronn auf der *Elsenztalbahn* über Sinsheim 15 km kürzer war, nahmen die meisten Züge den längeren Weg auf der *Neckartalbahn* über Eberbach (→788): Sie wies weniger Steigungen auf und war durchgehend zweigleisig und elektrifiziert.

In den 1980er Jahren war die *Elsenztalbahn* südlich von Sinsheim sogar stilllegungsgefährdet. Erst nach der Bahnreform 1996 entwickelten die baden-württembergischen Planer ein Konzept mit abwechselnden RE-Fahrten über Sinsheim und Eberbach. Die Nachfrage stieg kontinuierlich, und um die Jahrtausendwende wurden beide Strecken in das Projekt *S-Bahn RheinNeckar* aufgenommen.

2009 wurde die *Elsenztalbahn* zwischen Neckargemünd und Steinsfurt elektrifiziert und alle Bahnsteige auf 76 cm erhöht. Zum Jahresende ging die neue Linie S 5 Heidelberg - Meckesheim - Sinsheim - Eppingen in Betrieb. Im Juni 2010 folgte die Linie S 51, die in Meckesheim stündlich nach Aglasterhausen abzweigt (→ KBS 785). Beide Linien fahren in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) stündlich und überlagern sich bis Meckesheim zum Halbstundentakt.

In Eppingen besteht Anschluss zur Stadtbahnlinie 4 von Karlsruhe nach Heilbronn. Ende 2014 soll nach Elektrifizierung und Ausbau der östlichen *Elsenztalbahn* auch von Sinsheim über Jagstfeld nach Heilbronn die Stadtbahn fahren. Einziger Wermutstropfen der umfangreichen Maßnahmen ist, dass weiterhin nur alle zwei Stunden ein RE verkehrt, wodurch die Reise über weite Strecken recht lange dauert.

Beim ***VD-T*** wäre daher ein stündlicher RE Mannheim - Sinsheim - Jagstfeld - Heilbronn - Stuttgart mit „Flügelzügen“ elementarer Bestandteil der Planungen. Die *S-Bahn RheinNeckar* würde dafür nur bis Meckesheim fahren – viel wichtiger ist die Verlängerung westlich von Heidelberg, damit die Fahrgäste viele wichtige Ziele in Mannheim und Ludwigshafen ohne Umsteigen erreichen (→ KBS 679).

	Zug	RE	S 2	RB	RB	S 2	RE	S 2	RB	RB	S 2	RE
km	**Mannheim** Hbf	**12.29**	12.44		12.59	13.14	**13.29**	13.44		13.59	14.14	**14.29**
		12.41	13.00		13.11	13.30	**13.41**	14.00		14.11	14.30	**14.41**
17,5	**Heidelberg** Hbf											
		12.42	13.02		13.12	13.32	**13.42**	14.02		14.12	14.32	**14.42**
21,8	Heidelb.-Altstadt	**12.46**	13.07		13.16	13.37	**13.46**	14.07		14.16	14.37	**14.46**
29,1	Neckargemü. Bf	I	13.15		I	13.45	I	14.15		I	14.45	I
33,6	Bammenthal	I	13.19		I	13.49	I	14.19		I	14.49	I
34,5	Reilsheim	I	13.21		I	13.51	I	14.21		I	14.51	I
36,8	Mauer (b.Heid.)	I	13.23		I	13.53	I	14.23		I	14.53	I
		12.59	13.26		13.29	13.56	**13.59**	14.26		14.29	14.56	**14.59**
39,1	**Meckesheim**											
		13.01	an		13.31	an	**14.01**	an		14.31	an	**15.01**
41,9	Zuzenhausen	I			13.34		I			14.34		I
45,2	Hoffenheim	I			13.37		I			14.37		I
		13.08		ab	13.41		**14.08**		ab	14.41		**15.08**
49,1	**Sinsheim**											
		13.09		13.12	13.42		**14.09**		14.12	14.42		**15.09**
51,2	Sinsh. Museum	I		13.14	I		I		14.14	I		I
52,0	Steinsfurt	I		13.16	13.45		I		14.16	14.45		I
59,1	Grombach	I		*Epp-*	13.50		I		*Epp-*	14.50		I
64,0	Babstadt	I		*ingen*	13.55		I		*ingen*	14.55		I
67,0	**Bad Rappenau**	**13.21**			13.58		**14.21**			14.58		**15.21**
69,9	B.W.-Hohestadt	I			14.01		I			15.01		I
72,9	Bad Wimpfen	**13.26**			14.04		**14.26**			15.04		**15.26**
75,5	**B. Friedrichshall**	29/31			14.07		29/31			15.07		29/31
86,7	**Heilbronn** Hbf	**13.39**			14.16		**14.39**			15.16		**15.39**
	Heilbronn Hbf	***13.41***			**14.21**		***14.41***			**15.21**		***15.41***
	Bietigheim	***13.59***			I		***14.59***			I		***15.59***
	Stuttgart Hbf 780	***14.18***			**14.51**		***15.18***			**15.51**		***16.18***

Gesamtverkehre: Mannheim - Neckargemünd → KBS 703 und **B.Friedrichsh.- Heilbronn → KBS 782**

Südlich von Meckesheim gäbe es im Wechsel zum RE „nur“ eine stündliche RB, die auch an den kleineren Orten hält und dort einen angemessenen Standard anbietet. In der *NVZ* fährt sie (nach einem Fahrtrichtungswechsel) nach Aglasterhausen weiter. Im Berufs- und Schülerverkehr würden aber die Triebwagen aus Sinsheim und Aglasterhausen in Meckesheim zusammen gekuppelt und (zur Minute 31) als RE nach Heidelberg weiter fahren.

Zwischen Sinsheim und Steinsfurt fahren beim ***VD-T*** zusätzlich noch die RB nach Eppingen (→ KBS 704). Um all das zu ermöglichen, braucht man zwei jeweils 3 km lange Begegnungsabschnitte: Sinsheim Museum - östlich Steinsfurt und Bad Rappenau - Hohestadt. Da in den Bahnhöfen Steinsfurt und Bad Rappenau schon jeweils 1 km mehrgleisig ist, hätte der ***VD-T*** rund 8 km zweigleisig ausgebaut.

	Heilbronn Hbf	**12.42**			**13.09**		**13.42**			**14.09**		**14.42**
	Heilbronn Hbf	**12.42**			I		**13.42**			I		**14.42**
	Stuttgart Hbf 780	**13.19**			**13.39**		**14.19**			**14.39**		**15.19**
	Zug	**RE**	S 2	RB	RB	S 2	**RE**	S 2	RB	RB	S 2	**RE**
km	**Heilbronn** Hbf	**13.21**			13.44		**14.21**			14.44		**15.21**
11,2	**B. Friedrichshall**	29/31			13.52		29/31			14.52		29/31
13,8	Bad Wimpfen	**13.34**			13.55		**14.34**			14.55		**15.34**
16,8	B.W.-Hohestadt	I			13.58		I			14.58		I
19,7	**Bad Rappenau**	**13.39**			14.01		**14.39**			15.01		**15.39**
22,7	Babstadt	I		*Epp-*	14.04		I		*Epp-*	15.04		I
27,6	Grombach	I		*ingen*	14.09		I		*ingen*	15.09		I
34,7	Steinsfurt	I		14.01	14.14		I		15.01	15.14		I
35,5	Sinsh. Museum	I		14.03	I		I		15.03	I		I
37,6	**Sinsheim**	**13.51**		14.05	14.17		**14.51**		15.05	15.17		**15.51**
		13.52		an	14.18		**14.52**		an	15.18		**15.52**
41,5	Hoffenheim	I			14.22		I			15.22		I
44,8	Zuzenhausen	I			14.25		I			15.25		I
47,6	**Meckesheim**	**13.59**	ab		14.29	ab	**14.59**	ab		15.29	ab	**15.59**
		14.01	14.04		14.31	14.34	**15.01**	15.04		15.31	15.34	**16.01**
49,9	Mauer (b.Heid.)	I	14.06		I	14.36	I	15.06		I	15.36	I
52,2	Reilsheim	I	14.08		I	14.38	I	15.08		I	15.38	I
53,1	Bammenthal	I	14.10		I	14.40	I	15.10		I	15.40	I
57,6	Neckargemü. Bf	I	14.15		I	14.45	I	15.15		I	15.45	I
64,9	Heidelb.-Altstadt	**14.14**	14.23		14.44	14.53	**15.14**	15.23		15.44	15.53	**16.14**
69,2	**Heidelberg** Hbf	**14.18**	14.28		14.48	14.58	**15.18**	15.28		15.48	15.58	**16.18**
		14.19	14.30		14.49	15.00	**15.19**	15.30		15.49	16.00	**16.19**
86,7	**Mannheim** Hbf	**14.31**	14.46		15.01	15.16	**15.31**	15.46		16.01	16.16	**16.31**

- Für die RB Meckesheim Min.31 – Bad Friedrichshall 07/08 - Heilbronn Min.17 setzt der ***VD-T*** Triebwagen ein, die bis zu 160 km/h schaffen. In Heilbronn werden sie an den folgenden IR gekuppelt (→ KBS 780), bevor es ohne Zwischenstopp nach Stuttgart weitergeht.

785 Meckesheim - Neckarbischofsheim / Aglasterhausen

Die heute unscheinbare eingleisige Zweigstrecke führte bis 1945 weiter nach Neckarelz und war Teilstück der 1862 eröffneten *Badischen Odenwaldbahn* von Heidelberg nach Würzburg. Die topografisch günstigere Strecke durchs Neckartal wurde erst 1879 gebaut, weil sie bei Eberbach über hessisches Gebiet führte (→ KBS 788). Die *Badische Odenwaldbahn* wurde danach betrieblich in mehrere Abschnitte aufgeteilt, wovon Meckesheim - Neckarelz das geringste Verkehrsaufkommen hatte. Was auch daran lag, dass viele Station der als Hauptbahn gebauten Trasse ungünstig zu den Siedlungsschwerpunkten lagen.

Am 30.3.1945 sprengten deutsche Truppen beim Rückzug die Bahnbrücke bei Neckarelz, um den Alliierten das Überschreiten des Neckars zu erschweren. Kriegsentscheidend war das nicht mehr, aber die Bahnlinie blieb danach dauerhaft unterbrochen. Wegen der recht geringen Bedeutung der KBS 785 wurden immer wieder andere Aufbauarbeiten vorgezogen. Die Züge pendelten nur noch zwischen Meckesheim und Obrigheim, wo man in Busse nach Neckarelz umsteigen musste.

1970 zeichneten sich große Kosten für die Instandhaltung der zwei Tunnel zwischen Aglasterhausen und Obrigheim ab. Um diese zu vermeiden, wurde der Gesamtverkehr am 25.9.1971 eingestellt. Die offizielle Betriebsumwandlung zur Nebenbahn erfolgte erst 1974, obwohl die KBS 785 faktisch schon fast hundert Jahre nicht mehr als Hauptbahn fungierte.

Ab 1980 war die *Deutsche Bundesbahn* bestrebt, auch den restlichen Betrieb einzustellen. Dem kam die *Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft* (SWEG) zuvor, indem sie die Strecke ab 1.1.82 für 20 Jahre pachtete. Ohne diese bundesweit erste Regionalisierung einer staatlichen Eisenbahnstrecke hätte die in Neckarbischofsheim Nord abzweigende *SWEG*-Strecke nach Hüffenhardt (→ KBS 786) ihre Anbindung ans Schienennetz verloren. Die *SWEG* modernisierte und rationalisierte den Betrieb und setzte „Esslinger Triebwagen“, MAN-Schienenbusse und den damals modernen Triebwagentyp *NE 81* ein. Durch das erweiterte und verbesserte Fahrplanangebot stiegen die Fahrgastzahlen nach Aglasterhausen deutlich an.

Die *SWEG* etablierte die *Schwarzbachtalbahn* so gut, dass sie aus der Region nicht mehr wegzudenken war. Daher hatte es positive Ziele, als der Zugverkehr im August 2009 vorläufig eingestellt wurde: Die Strecke wurde modernisiert, elektrifiziert und für die *S-Bahn RheinNeckar* fit gemacht. Die Bauarbeiten dau-

erten bis Juni 2010 doppelt so lang wie ursprünglich geplant, seither kommen Elektrotriebwagen der Baureihe 425 in der *Normalverkehrszeit* (NVZ) stündlich als *S 51* ins Schwarzbachtal.

425 258 hielt als S51 nach Aglasterhausen im rundum erneuerten Bahnhof Meckesheim auf Gleis 1.

Der ***VD-T*** hätte die *Schwarzbachtalbahn* nicht in die *S-Bahn RheinNeckar* integriert, sondern „nur" das RB-Konzept fortentwickelt. Die Kosten für den Ausbau wären bei gleichem Nutzen für die Region geringer:

- Die 19 km von Meckesheim bis Aglasterhausen brauchen keine Oberleitung und die Stationen kürzere Bahnsteige.

- Von Meckesheim bis Waibstadt gäbe es ganztägig einen Halbstundentakt. Jeder zweite Zug fährt (allerdings als „Flügelzug" statt als S-Bahn) nach Heidelberg weiter. Von Waibstadt käme man z.B. wie in der Realität stündlich in 32 Minuten ohne Umsteigen nach Heidelberg Hbf.

- Von Aglasterhausen nach Heidelberg müsste man zwar in der *NVZ* in Meckesheim (am gleichen Bahnsteig) umsteigen. Dafür gäbe es beim ***VD-T*** auch Züge zum größeren und wichtigeren Neckarbischofsheim mit 4.000 Einwohnern, mehreren Schulen und Busanschlüssen nach Babstadt (→ KBS 786).

7.52	8.17	***8.52***	9.17	***9.52***		*Sinsheim*	8.43	***9.08***	9.43	***10.08***	10.43
7.59	8.29	***8.59***	9.29	***9.59***		*Meckesheim 687*	8.31	***9.01***	9.31	***10.01***	10.31
7.29	*7.44*	**8.29**	*8.44*	**9.29**		*Mannheim Hbf*	*9.16*	**9.31**	*10.16*	**10.31**	*11.16*
7.42	*8.02*	**8.42**	*9.02*	**9.42**		*Heidelberg Hbf*	*8.58*	**9.18**	*9.58*	**10.18**	*10.58*
7.59	*8.26*	**8.59**	*9.26*	**9.59**		*Meckesheim 687*	*8.34*	**9.01**	*9.34*	**10.01**	*10.34*
RB	RB	RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB	RB	RB
8.03	8.33	9.03	9.33	10.03	km	**Meckesheim**	8.27	8.57	9.27	9.57	10.27
8.08	8.38	9.08	9.38	10.08	5,1	Eschelbronn	8.21	8.51	9.21	9.51	10.21
8.10	8.40	9.10	9.40	10.10	6,9	Neidenstein	8.19	8.49	9.19	9.49	10.19
8.14	8.44	9.14	9.44	10.14	10,3	**Waibstadt**	8.16	8.46	9.16	9.46	10.16
8.17	8.45	9.17	9.45	10.17			8.15	8.43	9.15	9.43	10.15
8.20	8.48	9.20	9.48	10.20	12,2	Neckarbisch. Nord	8.11	8.39	9.11	9.39	10.11
8.25	>	9.25	>	>	*)	**Neckarbischofsh.**	>	8.35	>	>	>
an	8.51	an	9.51	an	15,1	Helmstadt Bf	8.08	ab	9.08	ab	10.08
	8.53		9.53		16,2	Helmstadt Nord	8.06		9.06		10.06
	8.57		9.57		19,1	**Aglasterhausen**	8.03		9.03		10.03
	9.01		*10.01*			*Aglasterhausen*	*7.59*		*8.59*		*9.59*
	9.15		*10.15*			*Obrigheim*	*7.44*		*8.44*		*9.44*
	9.26		*10.26*			*Mosbach* 🚌	*7.34*		*8.34*		*9.34*

786 (Museumsbahn) **Neckarbischofsheim - Hüffenhardt**

Beim Bau der *Badischen Odenwaldbahn* 1862 blieb Neckarbischofsheim „links liegen“. Erst 25 Jahre später bekam es wenigstens einen bescheidenen Bahnhof 3 km von der Stadt entfernt. Das war natürlich nicht befriedigend, und so bemühte man sich (mit Unterstützung der Kalkbrüche zwischen Helmhof und Obergimpern) um eine Zweigstrecke.

1900 genehmigte die badische Regierung die Nebenbahn Neckarbischofsheim - Hüffenhardt, die dann bis 1902 von den *Badischen Lokal-Eisenbahnen* (BLEAG) als Privatbahn gebaut wurde. Das Verkehrsaufkommen erfüllte die Erwartungen aber nicht, weshalb die BLEAG 1927 die Stilllegung beantragte. Um das zu verhindern, vereinbarte man einen staatlichen Defizitausgleich. 1939 wurde eine Munitionsanstalt bei Siegelsbach gebaut und ein Jahr später an die *Krebsbachtalbahn* angeschlossen. Dieses Anschlussgleis wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von der Bundeswehr weiter genutzt und ein wichtiges Standbein für den Güterverkehr auf der KBS 786.

1963 übernahm die *Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft* (SWEG) die Strecke und ersetzte schon bald Dampflokzüge durch kostengünstigere Dieseltriebwagen. Immer mehr Bedeutung gewann der Schülerverkehr nach Neckar-

bischofsheim. 1980 plante die *Deutsche Bundesbahn*, die Strecke Meckesheim - Aglasterhausen einzustellen (→ KBS 785). Um zu verhindern, dass die *Krebsbachtalbahn* den Anschluss ans übrige Schienennetz verliert, übernahm die *SWEG* ab 1982 auch diese Strecke. Fortan fuhren nach Aglasterhausen meistens fabrikneue vierachsige *NE-81-Triebwagen* und nach Hüffenhardt zweiachsige MAN-Schienenbusse. Vereinzelt wechselten auch Züge zwischen den Strecken, z.B. von Aglasterhausen nach Neckarbischofsheim Stadt oder von Hüffenhardt nach Meckesheim.

2006 beförderte die *Krebsbachtalbahn* an Werktagen durchschnittlich 450 Schüler und 105 sonstige Fahrgäste. Die *SWEG* kündigte daher an, ihren Betrieb mit Beginn der Elektrifizierung der KBS 785 einzustellen. Ab dem 2.5.07 fuhren nur noch zwei Zugpaare zu den Schulzeiten, am 31.7.09 endete mit dem Schuljahr auch dieser Restverkehr.

Die *Krebsbachtalbahn* befand sich technisch in einem guten Zustand – daher wurde sie nicht stillgelegt, sondern immer wieder für Testfahrten genutzt (z.B. vom Mosbacher Lokomotivhersteller *Gmeinder)*. Seit 2010 gibt es zudem an Sonn- und Feiertagen von Juni bis Oktober einen Freitzeitverkehr mit Uerdinger Schienenbussen: Bei vier Fahrten je Richtung werden alle Unterwegshalte im Zweistundentakt bedient, wobei die regulären Verbundfahrscheine gelten.

Der ***VD-T*** hätte wenigstens die 2,8 km zum Neckarbischofsheimer „Stadtbahnhof“ gerettet und mit stündlichen Zügen nach Heidelberg und Mannheim erheblich aufgewertet (→ KBS 785). Auf den übrigen 12 km wäre die Entwicklung aber wohl wie in der Realität verlaufen, weil das Fahrgastpotenzial für einen Stundentakt auf der Schiene zu gering ist: Die größten Orte Siegelsbach und Hüffenhardt haben jeweils nur etwa 2.000 Einwohner!

Die Region ist mit einem dichten Busnetz besser bedient. Dabei sind auch „Lückenschlüsse“ möglich, die für die Schiene oft gewünscht, aber nie realisiert wurden. Eine Linie kann z.B. attraktive Anschlüsse von Neckarbischofsheim zum *Integralen Taktknoten* der KBS 784 in Babstadt herstellen.

8.03 *8.25*	*9.03* *9.25*	*10.03* *10.25*		*Meckesheim 785* *Neckarbischofsh.*	*8.57* *8.35*	*9.57* *9.35*	*10.57* *10.35*
🚌	🚌	🚌		Bus	🚌	🚌	🚌
8.35 8.44 8.49 8.55	9.35 9.44 9.49 9.55	10.35 10.44 10.49 10.55	km 5 8 11	**Neckarbischofsh.** Untergimpern Obergimpern **Babstadt**	8.25 8.16 8.11 8.05	9.25 9.16 9.11 9.05	10.25 10.16 10.11 10.05
9.01 *9.13*	*10.01* *10.13*	*11.01* *11.13*		*Babstadt 784* *BF-Jagstfeld*	*7.59* *7.47*	*8.59* *8.47*	*9.59* *9.47*
9.01 *9.15*	*10.01* *10.15*	*11.01* *11.15*		*Babstadt 784* *Sinsheim*	*7.59* *7.45*	*8.59* *8.45*	*9.59* *9.45*

787 Mannheim - Heidelberg - Eberbach - Mosbach - Heilbronn

Der Abschnitt Heidelberg - Neckargemünd wurde schon 1862 als Bestandteil der *Badischen Odenwaldbahn* von Heidelberg über Meckesheim und Aglasterhausen nach Mosbach eröffnet (→ KBS 786). Obwohl zwischen Neckargemünd und Neckarelz der Weg entlang des Neckars einfacher gewesen wäre, wählten die badischen Bahnbauer eine Trasse durch den „Kleinen Odenwald“, um hessisches Hoheitsgebiet zwischen Neckarsteinach und Hirschhorn zu umfahren.

Erst 1879 wurde die Kleinstaaterei überwunden und die Trasse im Neckartal über Eberbach eröffnet. Sechs enge Neckarschleifen wurden durch zusammen 3,0 km lange Tunnel abgekürzt. Der große Bogen über Eberbach sorgte dennoch dafür, dass die Strecke sogar 1 km länger als über Aglasterhausen wurde – 41 Schienen-Kilometer im Neckartal verbinden seither die 23 km Luftlinie entfernten Orte Neckargemünd und Neckarelz.

Da die Gleise kaum Steigungen aufweisen, nutzten auch immer mehr Güterzüge die *Neckartalbahn*. Im Personen- und Güterverkehr gab es direkte Züge nach Mannheim, Heidelberg, Würzburg, Heilbronn und Stuttgart. Für den stetig wachsenden Verkehr wurde die Neckartalbahn bis 1912 zweigleisig ausgebaut.

1955 eröffnete die *Deutsche Bundesbahn* (DB) in Heidelberg den neuen Hauptbahnhof: Seither fahren alle Züge durch den 2.487 Meter langen *Königstuhltunnel*, den zuvor nur Güterzüge zum inzwischen stillgelegten Rangierbahnhof genutzt hatten. 1972 elektrifizierte die *DB* die Strecke Heidelberg - Neckarelz - Heilbronn.

Bis 1990 fuhren zahlreiche Schnell- und Eilzüge auf der *Neckartalbahn*. In den folgenden Jahren verschwanden sie nach und nach aus den Fahrplänen, zuletzt 2004 die drei „Heckeneilzüge“ Frankfurt - Hanau - Erbach - Heilbronn - Stuttgart. Seither bieten nur noch die Regional-Express-Züge Mannheim - Eberbach - Heilbronn schnelle Verbindungen im Zwei-Stunden-Takt.

Ansonsten dominieren heute die Nahverkehrszüge am Neckar: Seit Ende 2003 fahren elektrische Triebwagen der Baureihe 425.2 tagsüber stündlich als 202 km lange Linie S 1 von Homburg über Kaiserslautern, Mannheim, Heidelberg, Eberbach und Neckarelz nach Osterburken. In Neckarelz haben sie Anschluss zu Regionalbahnen, die (ebenfalls im Stundentakt) mit Elektrolokomotiven der Baureihe 146.2 und Doppelstockwagen über Heilbronn und Stuttgart das 176 km entfernte Ulm ansteuern. Das ist wenig attraktiv, und die meisten Fahrgäste nutzen die Züge nur auf Teilstrecken. (Von Mannheim nach Osterburken dauert die Zugfahrt z.B. mit 28 Zwischenstopps fast 2 Stunden!)

Beim ***VD-T*** würde die S-Bahn ihrer eigentlichen Bedeutung für Kurzstrecken gerecht und die Linie S 3 halbstündlich zwischen Germersheim, Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg und Eberbach pendeln. Dafür wäre das IR- und RE-Netz viel dichter, vertaktet und systematisiert:

Das hochwertigste Produkt ist der stündliche *InterRegio* (IR) Mannheim - Eberbach - Mosbach - Würzburg, dem in Osterburken ein Zugteil aus Stuttgart angekuppelt wird. Die stündlichen RE Mannheim - Sinsheim - Heilbronn - Stuttgart und Hanau - Eberbach - Heilbronn - Stuttgart werden in Bad Friedrichshall vereinigt bzw. getrennt und bieten viele schnelle und attraktive Direktverbindungen. *Flügelzüge* und gute Anschlüsse ergänzen das Angebot, so dass die meisten Verbindungen spürbar schneller als in der Realität sind.

- In Mannheim und Heidelberg errechnen sich wegen der dichten Zugfolge keine *Integrale Taktknoten*. Dennoch gibt es beim ***VD-T*** viele attraktive Anschlüsse, vor allem in Mannheim von der ICE-Linie 5 aus Köln (an Min.24) zum RE nach Heilbronn (ab Min.29) und in Heidelberg von der ICE-Linie 9 aus Basel (an Min.04) zum IR nach Würzburg (ab Min.10).

- In Eberbach gibt es *Integrale Taktknoten* zu den Minuten 00 und 30, in Seckach zur Min. 00 und in Bad Friedrichshall zur Min.30. Dabei kann man jeweils mit kurzen Übergangszeiten zwischen drei oder vier Zügen umsteigen.

- Abweichend von der Realität steht der Bahnhof der Kreisstadt Mosbach in der Tabelle Mannheim - Heilbronn, weil beim ***VD-T*** alle RB forthin fahren. Sie nutzen dabei eine Verbindungskurve südlich von Neckarelz, die seit 1945 nicht mehr planmäßig von Personenzügen befahren wurde. Nur die RE von Hanau nach Heilbronn und die zahlreichen Güterzüge nehmen beim ***VD-T*** noch den „klassischen Weg“ westlich an Mosbach vorbei.

Für aufwändige Trassenverbesserungen wie einen 7 km langen Tunnel zwischen Karlsruhe und Neckargemünd oder einen 8 km langen *Odenwald-Basistunnel* zwischen Neckarsteinach und Zwingenberg ist das Verkehrsaufkommen bis 2010 zu gering. Der ***VD-T*** hätte aber wenigstens einen Bedarf für Schienennetz angemeldet, als die Bundesstraße B 37 bei Hirschhorn mit einem Tunnel und zwei Brücken eine aufwändige neue Ortsumfahrung erhielt:

Durch einen 2,8 km langen Neubauabschnitt (mit zwei 0,3 und 1,3 km langen Tunneln) wird die *Neckartalbahn* um 1,1 km zu verkürzt und zwei enge Kurven „abgeschnitten“. RE kommen dadurch 2 Minuten schneller voran, Güterzüge und S-Bahnen jeweils 1 Minute. Der Haltepunkt Hirschhorn wird etwa 400 Meter nach Süden verlegt und der 341 Meter lange *Schlossbergtunnel* nicht mehr benötigt.

	Zug	IR	RB	S3	RE	RE	RB	S3	IR	RB	S3	RE
km	**Mannheim** Hbf	**12.57**		13.04		**13.29**		13.34	**13.57**		14.04	
		13.09		13.20		**13.41**		13.50	**14.09**		14.20	
17,5	**Heidelberg** Hbf											
		13.10		13.22		**13.42**		13.52	**14.10**		14.22	
21,8	Heidelb.-Altstadt	I		13.27		**13.46**		13.57	I		14.27	
29,1	Neckargemü. Bf	I		13.35		>		14.05	I		14.35	
30,2	Neckarg.Altstadt	I		13.37		<		14.07	I		14.37	
34,7	Neckarsteinach	I		13.41		>		14.11	I		14.41	
38,7	Neckarhausen	I		13.45		<		14.15	I		14.45	
41,8	Hirschhorn	I		13.48	Hanau	>		14.18	I		14.48	Hanau
46,6	Pleutersbach	I		13.52	>	<		14.22	I		14.52	>
49,2	**Eberbach**	**13.30**	ab	13.55	**13.59**	>	ab	14.25	**14.30**	ab	14.55	**14.59**
		13.31	13.34	an	**14.01**	*über*	14.04	an	**14.31**	14.34	an	**15.01**
55,4	Lindach	I	13.39		I	*Sins-*	14.09		I	14.39		I
58,5	Zwingenberg	I	13.42		I	*heim*	14.12		I	14.42		I
62,0	Neckargerach	I	13.46		I	>	14.16	RB	I	14.46		I
65,4	Binau	I	13.49		I	<	14.19	Oster	I	14.49		I
68,9	Neckarelz	I	13.53		**14.14**	>	14.23	-burk.	I	14.53		**15.14**
71,9	**Mosbach** Bf	**13.46**	13.57		<	>	14.27	14.42	**14.46**	14.57		<
		13.47	14.01		>	*siehe*	an	14.43	**14.47**	15.01		>
>	*Seckach 788*	**14.00**	>		<	*KBS*		>	**15.00**	>		<
73,0	Mosbach West	>	I		>	*784*		14.45	>	I		>
78,2	Neckarzimmern	Würz	14.07		I	>		14.50	Würz	15.07		I
80,5	Haßmersheim	-burg	I		I	<	*Sins-*	14.53	-burg	I		I
83,2	Gundelsheim		14.11		I	>	*heim*	14.56		15.11		I
87,6	Offenau		I		I	<	<	15.00		I		I
91,1	**B.Friedrichshall**		14.17		**14.27**	29/31	15.08	I		15.17		**15.27**
96,7	Neckarsulm		14.22		Flügel	I	I	15.07		15.22		Flügel
102,3	**Heilbronn** Hbf		14.29		↘	**14.39**	15.17	15.13		15.29		↘
	Heilbronn Hbf		14.31			**14.41**		***15.21***		15.31		
	Bietigh.-Bissingen		14.57			**14.59**		I		15.57		
	Stuttgart Hbf 780		**15.18**			**15.18**		***15.51***		**16.18**		

Gesamtverkehr: Neckargemünd - Mannheim → KBS 679 und **Heilbronn - B.Friedrichsh.→ KBS 782**

Die blauen RB fahren nur montags bis freitags nachmittags an Werktagen

- Die in Eberbach zur Minute 34 abfahrenden RB wenden am Wochenende von Minute 57 bis 03 in Mosbach. Montag bis Freitag wechseln sie dort die Fahrtrichtung und steuern über Heilbronn Bietigheim-Bissingen an. Dort werden sie an den folgenden RE gekuppelt, bevor es nach Stuttgart weitergeht.

	Stuttgart Hbf 780		***12.09***		**12.42**			**12.42**		***13.09***		**13.42**
	Bietigh.-Bissingen		I		**13.01**			13.03		I		**14.01**
	Heilbronn Hbf		***12.39***		**13.19**			13.29		***13.39***		**14.19**
	Zug	**IR**	RB	RB	**RE**	**RE**	S 3	RB	**IR**	RB	RB	**RE**
km	**Heilbronn** Hbf		12.47		**13.21**	↘		13.31		13.47		**14.21**
5,6	Neckarsulm		12.52		I	Flügel		13.37		13.52		I
11,2	**B. Friedrichshall**		I		29/31	**13.33**		13.42		I		29/31
14,7	Offenau		12.59		>	I		I		13.59		>
19,1	Gundelsheim		13.03		<	I		13.48		14.03		<
21,8	Haßmersheim	Würz	13.06		>	I		I	Würz	14.06		>
24,1	Neckarzimmern	-burg	13.09		<	I		13.52	-burg	14.09		<
>	Mosbach West	>	13.14		*über*	>		I	>	14.14		*über*
<	*Seckach 788*	**13.00**	<		*Sins-*	<		<	**14.00**	<		*Sins-*
>	**Mosbach** Bf	**13.13**	13.16	ab	*heim*	>		13.59	**14.13**	14.16	ab	*heim*
		13.14	13.17	13.33	>	<		14.03	**14.14**	14.17	14.33	>
29,0	Neckarelz	I	Oster	13.36	>	**13.46**		14.06	I	Oster	14.36	>
32,5	Binau	I	-burk.	13.40	<	I		14.10	I	-burk.	14.40	<
35,9	Neckargerach	I		13.43	>	I		14.13	I		14.43	>
39,4	Zwingenberg	I	S 3	13.47	*siehe*	I		14.17	I	S 3	14.47	*siehe*
42,5	Lindach	I		13.50	*KBS*	I		14.20	I		14.50	*KBS*
48,7	**Eberbach**	**13.29**	ab	13.56	*784*	**13.59**	ab	14.26	**14.29**	ab	14.56	*784*
		13.30	13.35	an	>	**14.01**	14.05	an	**14.30**	14.35	an	>
51,3	Pleutersbach	I	13.38		<	<	14.08		I	14.38		<
56,1	Hirschhorn	I	13.42		>	Hanau	14.12		I	14.42		>
59,2	Neckarhausen	I	13.45		<		14.15		I	14.45		<
63,2	Neckarsteinach	I	13.49		>		14.19		I	14.49		>
67,7	Neckarg.Altstadt	I	13.53		<		14.23		I	14.53		<
68,8	Neckargemü. Bf	I	13.55		>		14.25		I	14.55		>
76,1	Heidelb.-Altstadt	I	14.03		**14.14**		14.33		I	15.03		**15.14**
80,4	**Heidelberg** Hbf	**13.50**	14.08		**14.18**		14.38		**14.50**	15.08		**15.18**
		13.51	14.10		**14.19**		14.40		**14.51**	15.10		**15.19**
97,9	**Mannheim** Hbf	**14.03**	14.26		**14.31**		14.56		**15.03**	15.26		**15.31**

Zur KBS 788: *1971 gab die* Deutsche Bundesbahn *(DB) der Strecke Stuttgart - Würzburg bei ihrer Kursbuchreform die Nummer 780. Diese Tabelle ist sehr lang und unübersichtlich, weil viele Züge nur auf Teilstrecken verkehren. Der* **VD-T** *teilt sie daher, wobei die 780 beim Abschnitt Stuttgart - Heilbronn bleibt. Die abzweigenden Strecken werden (wie in der Realität) von Süd nach Nord gezählt, wodurch der Abschnitt Würzburg - Lauda - Seckach die Nummer 788 bekommt.*

788 Würzburg - Lauda - Seckach - Mosbach (- Mannheim)

Die Geschichte der KBS 788 wird ausführlich im ***FiT**-Konzept 1995 für Tauber- und Unterfranken* beschrieben. Anfang des 20.Jahrhunderts wurde sie zweigleisig ausgebaut und 1971 bis 1975 elektrifiziert. Vor dem Zweiten Weltkrieg fuhren Schnellzüge von Berlin nach Stuttgart und von Würzburg nach Heidelberg auf der KBS 788. Ab 1980 wurde der Fernverkehr immer weiter reduziert, heute gibt es nur noch zweistündliche RE, die von Würzburg nach Stuttgart 2¼ Stunden brauchen. Den Abschnitt Osterburken - Seckach - Mosbach bedient seit 2003 nur noch die *S-Bahn RheinNeckar*.

In den 1990er Jahren wurde der großflächige Bahnhof Mosbach komplett abgerissen und durch einen schlichten Haltepunkt mit zwei Außenbahnsteigen weiter nördlich ersetzt. Das wäre bei Franken in Takt nicht so rigoros passiert, da die Kreisstadt ein wichtiger Umsteigepunkt für die KBS 787 und 788 geworden wäre.

Das Bild entstand im Februar 1996 in Mosbach: © www.doku-des-alltags.de

Beim ***VD-T*** würde die Achse ihrer Bedeutung für den Fernverkehr mit stündlichen *InterRegios* (IR) besser gerecht: Zur Minute 05 verlässt ein zweiteiliger Zug Würzburg, dessen Triebwagen (Tw) *passive Neigetechnik* haben und *Stuttgart* bzw. *Mannheim* als Ziele anzeigen. In Osterburken werden sie getrennt und der vordere fährt über Heilbronn nach Stuttgart weiter. Der hintere Tw biegt 2 Minuten später Richtung Mosbach und Heidelberg ab. Wenn es die Nachfrage erfordert, wird an den Zugteil nach Stuttgart in Heilbronn ein weiterer Tw angekuppelt.

IR	RE	RB	IR	RE	Zug	IR	RB	RE	IR	RB
13.05	**13.25**	13.40	**14.05**	**14.25**	km **Würzburg** Hbf	**13.55**	14.20	**14.35**	**14.55**	15.20
|	|	13.43	|	|	2,4 Würzburg Süd	|	14.16	|	|	15.16
|	|	13.46	|	|	5,5 Heidingsfeld West	|	14.13	|	|	15.13
|	**13.32**	13.50	|	**14.32**	9,8 Reichenberg [verl.]	|	14.09	**14.27**	|	15.09
|	|	13.54	|	|	13,6 Albertshausen	|	14.05	|	|	15.05
|	**13.37**	13.57	|	**14.37**	16,0 Geroldshausen	|	14.02	**14.22**	|	15.02
|	**13.41**	14.01	|	**14.41**	21,1 Kirchheim [verlegt]	|	13.58	**14.18**	|	14.58
|	|	14.04	|	|	23,7 Gaubüttelbrunn	|	13.55	|	|	14.55
|	**13.46**	14.07	|	**14.46**	25,8 **Wittighausen**	|	13.52	**14.13**	|	14.52
|	|	14.11	|	|	31,0 Grünsf.-Zimmern	|	13.48	|	|	14.48
|	**13.53**	14.15	|	**14.53**	34,6 Grünsfeld	|	13.44	**14.06**	|	14.44
|	|	14.19	|	|	39,1 Gerlachsheim	|	13.40	|	|	14.40
13.29	**13.59**	14.23	**14.29**	**14.59**		**13.30**	13.37	**14.01**	**14.30**	14.37
13.30	**14.01**	an	**14.30**	**15.01**	41,4 **Lauda**	**13.29**	ab	**13.59**	**14.29**	ab
|	>		|	>	53,4 Boxberg-Wölching.	|		>	|	
|	Kü./M.		|	Kü./M.	62,1 Eubigheim	|		Kü./M.	|	
13.49		RB	**14.49**			**13.11**	RB		**14.11**	RB
13.53		14.13	**14.53**		73,9 **Osterburken**	**13.07**	13.47		**14.07**	14.47
|		14.17	|		78,5 Seckach-Zimmern	|	13.42		|	14.42
14.00		14.20	**15.00**		81,3 **Seckach**	**13.00**	13.39		**14.00**	14.39
|		14.24	|		85,8 Eicholzheim	|	13.35		|	14.35
|		14.27	|		87,9 Oberschefflenz	|	13.32		|	14.32
|		14.31	|		92,8 Auerbach	|	13.28		|	14.28
|		14.35	|		96,2 Dallau	|	13.24		|	14.24
|		14.38	|		98,4 Neckarburken	|	13.21		|	14.21
14.13		14.42	**15.13**		101,8 **Mosbach** (Baden)	**12.47**	13.17		**13.47**	14.17
14.29		>	**15.29**		*Eberbach* 787	**12.31**	>		**13.31**	>
15.03		<	**16.03**		*Mannheim Hbf*	**11.57**	<		**12.57**	<
		15.07			*Neckarsulm*		12.52			15.06
		15.13			*Heilbronn Hbf*		12.47			15.17

Die blauen RE fahren nur montags bis freitags nachmittags an Werktagen mit *Flügelzügen* nach Künzelsau und Bad Mergentheim (→ KBS 776 und 778).

➢ Ein 2,5 km langer Tunnel zwischen Boxberg und Eubigheim schneidet den kurven- und steigungsreichen Bogen über die Main-Tauber-Wasserscheide ab. 5,5 neue ersetzen 7,8 alte Strecken-km und die IR werden 3 Minuten schneller. Das ermöglicht *Integrale Taktknoten* in Lauda (30), Seckach (00) und Möckmühl (00).

➢ Zwischen Lauda und Boxberg-Schweigern (km 52,0) fahren zusätzlich die RB nach Schwäbisch Hall (→ KBS 776). Die Station *Adelsheim Nord* (2 km östlich von Seckach-Zimmern) bedient der ***VD-T*** nicht mehr, als Ersatz dient der Bahnhof *Adelsheim* an der KBS 780 (mit guten Anschlüssen in Osterburken).

789 Miltenberg - Walldürn - Seckach

Die eingleisige *Madonnenlandbahn* verdankt ihren Namen dem „Madonnenländchen“, das sie durchquert. Die fränkische Region wurde 1806 zwischen Bayern und Baden aufgeteilt, wobei eine neue Grenze zwischen Amorbach und Walldürn entstand. Die Bahnlinie wurde in mehreren Abschnitten zwischen 1880 und 1899 in Betrieb genommen. Von 1911 bis 1999 zweigte in Walldürn zudem die kurze Nebenbahn nach Hardheim ab, deren Reiseverkehr schon 1954 eingestellt wurde.

2007 ruhte der Zugverkehr mehrere Monate für umfangreiche Sanierungen. Seither betreibt die *Westfrankenbahn* die Strecke. Obwohl die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h gesteigert wurde, brauchen die Züge immer noch mehr als eine Stunde für die 42,5 km. Hinzu kommt oft ein langer Aufenthalt in Walldürn.

7.31 *7.59*	*8.31* *8.59*	*9.31* *9.59*		*Wertheim* *Miltenberg*	*9.29* *9.01*	*10.29* *10.01*	*11.29* *11.01*
7.33 **7.59**	**8.33** **8.59**	**9.33** **9.59**		*Aschaffenburg* *Miltenberg*	**9.27** **9.01**	**10.27** **10.01**	**11.27** **11.01**
RB	RB	RB		Zug	RB	RB	RB
8.03 8.07 8.11 8.15	9.03 9.07 9.11 9.15	10.03 10.07 10.11 10.15	km 3,7 6,5 9,5	**Miltenberg** Breitendiehl Weilbach (Unterfr) Amorbach	8.57 8.52 8.48 8.44	9.57 9.52 9.48 9.44	10.57 10.52 10.48 10.44
8.18 8.22 8.29 8.32	9.18 9.22 9.29 9.32	10.18 10.22 10.29 10.32	11,7 15,4 23,2 24,4	Schneeberg Rippberg Walldürn Nord **Walldürn** Bf	8.41 8.37 8.31 8.28	9.41 9.37 9.31 9.28	10.41 10.37 10.31 10.28
8.38 8.41 8.43 8.50 8.56	9.38 9.41 9.43 9.50 9.56	10.38 10.41 10.43 10.50 10.56	29,5 31,9 32,9 39,4 43,7	Hainstadt (Baden) Buchen (Baden) Buchen Ost Bödigheim **Seckach**	8.21 8.18 8.16 8.09 8.04	9.21 9.18 9.16 9.09 9.04	10.21 10.18 10.16 10.09 10.04
9.04 *9.23* *9.57*	*10.04* *10.23* *10.57*	*11.04* *11.23* *11.57*		*Seckach 780* *Möckmühl* *Heilbronn Hbf*	*7.56* *7.37* *7.03*	*8.56* *8.37* *8.03*	*9.56* *9.37* *9.03*
9.01 ***9.13***	***10.01*** ***10.13***	***11.01*** ***11.13***		*Seckach 785* *Mosbach*	***7.59*** ***7.47***	***8.59*** ***8.47***	***9.59*** ***9.47***

Der ***VD-T*** würde die RB so beschleunigen, dass sie nur noch 53 Minuten für die 43,7 km brauchen und die *Integralen Taktknoten* in Miltenberg und Seckach perfekt verbinden.

In Walldürn ist dazu zwischen dem Bahnhof und dem neuen Haltepunkt Walldürn Nord ein zweigleisiger Begegnungsabschnitt erforderlich. 500 Meter davon gab es schon durch das stillgelegte Streckengleis nach Hardheim.

Durch den *InterRegio*-Halt und die direkte RB nach Möckmühl - Heilbronn (→ KBS 780) bietet Seckach dabei viel attraktivere Anschlüsse als in der Realität.

985 Ulm - Laupheim - Biberach - Ravensburg - Friedrichshafen

Da die baden-württembergischen 700er-Nummern schon dicht belegt sind, ordnet der **VD-T** *die Linie Ulm - Friedrichshafen und ihre Zweigstrecken nach Memmingen und Lindau dem benachbarten 980er-Kreis zu. Das passt zwar politisch nicht so gut, erlaubt aber eine logischere Nummerierung. Die ausführliche Schreibung findet man daher im* **VD-T** *Band „950 bis 999 = Oberbayern + Südschwaben“.*

Für das enorme Fahrgastpotenzial hätte der ***VD-T*** die Südbahn schon bis 2010 elektrifiziert und durchgehend für 160 km/h ertüchtigt. Die RE kommen dadurch in *ITF*-systemgerechten 55 Minuten von Ulm nach Friedrichshafen.

In der Realität fahren stündlich Doppelstock-IREs über die gesamte Strecke und stündliche RBs Ulm - Biberach und Aulendorf - Friedrichshafen. Beim ***VD-T*** bringen stündlich zwei REs auf der Gesamtstrecke mit „Flügelzügen“ viele attraktive Direktverbindungen: Zweimal pro Stunde verlassen drei zusammengekuppelte Triebwagen Ulm in Richtung Süden. Der letzte Teil wird entweder in Biberach abgehängt und fährt als RB weiter nach Aulendorf oder ab Aulendorf nach Wangen.

Der Bahnhof „Laupheim West“ liegt an der Südbahn etwa 3 km vom Zentrum der heute über 22.000 Einwohner zählenden „Großen Kreisstadt“ entfernt. 1904 ging die 16 km lange Nebenbahn nach Schwendi mit dem günstiger gelegenen Bahnhof „Laupheim Stadt“ in Betrieb. Östlich von Laupheim fuhr 1971 der letzte Personen- und 1984 der letzte Güterzug, anschließend wurde das Gleis abgebaut. Auf den 2,3 km in Laupheim gab es vom 28.5.83 bis 29.5.99 nur Güterverkehr. Nach der Reaktivierung pendelten zunächst stündlich Regionalbahnen nach Ulm.

Von Juni 2009 bis Juni 2011 entstand mit der „Südkurve Laupheim“ eine direkte Verbindung Richtung Biberach, damit durchgehende Züge nur einmal im Stadtbahnhof die Fahrtrichtung wechseln müssen. Der ***VD-T*** hätte statt der „Südkurve Laupheim“ eine neue Verbindung von Norden her zum Stadtbahnhof gebaut. Die 3 km lange Strecke läge größtenteils neben der großzügig trassierten Landesstraße 259 und beschleunigt die Züge über den Stadtbahnhof um 8 Minuten! Daher gibt es beim ***VD-T*** auch keine Verstärkerzüge, die an Laupheim vorbei fahren.

In Aulendorf gibt es einen „aufgelösten Knoten“ zur vollen Stunde, da nur die KBS 759 und 978 den Bahnhof zur Minute 00 erreichen Von der Min.54 bis 56 begegnen sich die RB nach Ravensburg und der RE nach Ulm, und von Min. 04 bis 06 dann die Züge der Gegenrichtung. Die RE von Sigmaringen nach Memmingen halten Min. 58 - 01 und in der Gegenrichtung 59 - 02, sodass alle erdenklichen Anschlüsse innerhalb weniger Minuten klappen.

Bei Ravensburg begegnen sich die REs zu den Min.15 und 45, was optimale Anschlüsse durch Stadtbuslinien im 30-Minuten-Takt ermöglicht. In Friedrichshafen wird das Triebwagenpärchen gleich nach der Ankunft getrennt: Der vordere Teil fährt immer Richtung Überlingen weiter (→ KBS 742) und der hintere über Lindau nach Bregenz (→ KBS 988).

	Stuttgart Hbf	***12.32***			***12.35***	***13.02***		***13.05***	***13.32***			***13.35***
	Wendlingen	I			***12.53***	I		***13.23***	I			***13.53***
	Ulm Hbf 760	***12.59***			***13.25***	***13.29***		***13.55***	***13.59***			***14.25***
	Zug	**R E**	RB	RB	**RE**	**R E**	RB	RB	**RE**		RB	**RE**
km	**Ulm** Hbf	**13.04**		13.10	**13.37**	**13.34**	13.42	13.51	**14.04**		14.10	**14.37**
1,2	Ulm Adenauerbr.	I		13.12	I	I	13.44	I	I		14.12	I
4,1	Grimmelfingen	I		13.15	I	I	13.47	13.55	I		14.15	I
7,9	Einsingen	I		13.19	I	I	13.51	I	I		14.19	I
11,2	**Erbach** (Donau)	**13.11**		13.23	**13.44**	I	13.55	14.01	**14.11**		14.23	**14.44**
>	Ehingen (Donau)	>		>	**13.52**	>	>	14.14	>		>	**14.52**
17,7	Achstetten	I		13.28	Sigm-	I	14.00	Mun-	I		14.28	Sigm-
<	**Laupheim**	<		13.32	aring.	<	14.04	derk.	>		14.32	aring.
23,3	Untersulmetingen	I		13.36		I	14.08		I		14.36	
27,3	Schemmerberg	I	↘	[z]		I	14.11		I	↘	[z]	
34,3	Warthausen	I		13.43		I	14.16		I		14.43	
37,5	**Biberach** (Riß)	**13.24**	Flügel	13.46		**13.51**	14.20		**14.24**	Flügel	14.46	
		13.26	13.29	13.47		**13.52**	an		**14.26**	14.29	14.47	
39,2	Biberach Süd	I	13.31	13.50		I			I	14.31	14.50	
41,8	Ummendorf West	I	13.34	an		I			I	14.34	an	
46,9	Hochdorf	I	13.39			I			I	14.39		
53,3	x Wattenweiler	I	13.44		RB	I			I	14.44		RB
57,2	B. Schussenried	I	13.49		v. li.	I			I	14.49		v. li.
62,3	**Aulendorf**	I	13.54		13.56	04/06			I	14.54		14.56
72,0	Mochenwangen	I	w.re.		14.02	I			I	w.re.		15.02
76,7	Niederbiegen	I			14.07	I			I			15.07
78,7	Weingarten/Berg	I		RB	14.10	I			I		RB	15.10
82,0	**Ravensburg**	**13.47**		ab	14.13	**14.17**	v. li.		**14.47**		ab	15.13
		13.48		13.52	w.re.	**14.18**	14.22		**14.48**		14.52	w.re.
84,2	Weißenau	I		13.54		I	14.24		I		14.54	
86,4	Oberzell	I		13.57		I	14.27		I		14.57	
92,7	Meckenbeuren	I		14.02		I	14.32		I		15.02	
94,7	Kehlen	I		14.04		I	14.34		I		15.04	
96,9	Friedr. Flughafen	I		14.07	↙	I	14.37		I		15.07	↙
99,1	Löwental	I	↘	14.10		I	14.40		I	↘	15.10	
101,3	**Friedrichshafen**	**13.59**	Flügel	14.13	Flügel	**14.29**	14.43		**14.59**	Flügel	15.13	Flügel
	Friedrichshafen	14.01	14.03	LRA	**14.33**	**14.31**	LRA		15.01	15.03	LRA	**15.33**
	Radolfzell 758	15.14	>		>	**15.17**			16.14	>		>
	Bregenz 758		14.47		**14.57**					15.47		**15.57**

	Bregenz 758					**13.03**		12.13				
	Radolfzell 758	11.46			**13.29**	>		>	12.46			**14.29**
	Friedrichshafen	12.59		LRA	**13.27**	**13.27**	LRA	12.57	13.59		LRA	**14.27**
	Zug	**R E**	RB	RB	**R E**	Flügel	RB	Flügel	**RE**	RB	RB	**R E**
km	**Friedrichshafen**	**13.01**		13.17	**13.31**	↙	13.47	↘	**14.01**		14.17	**14.31**
2,2	Löwental	I		13.19	I		13.49		I		14.19	I
4,4	Friedr. Flughafen	I		13.22	I		13.52		I		14.22	I
6,6	Kehlen	I		13.25	I		13.55		I		14.25	I
8,6	Meckenbeuren	I		13.27	I		13.57		I		14.27	I
14,9	Oberzell	I		13.32	I		14.02		I		14.32	I
17,1	Weißenau	I		13.35	I		14.05		I		14.35	I
		13.12		13.38	**13.42**	v. li.	14.08		**14.12**		14.38	**14.42**
19,3	**Ravensburg**	**13.13**		w.re.	**13.43**	13.47	an		**14.13**		w.re.	**14.43**
22,6	Weingarten/Berg	I			I	13.50			I			I
24,6	Niederbiegen	I			I	13.53			I			I
29,3	Mochenwangen	I			I	13.58		v. li.	I			I
39,0	**Aulendorf**	I			54/56	14.04		14.06	I			54/56
44,1	B. Schussenried	I			I	w.re.		14.10	I			I
48,0	x Wattenweiler	I			I			14.15	I			I
54,4	Hochdorf	I			I			14.20	I			I
59,5	Ummendorf West	I			I		ab	14.25	I			I
62,1	Biberach Süd	I			I		14.10	14.28	I			I
		13.34		ab	**14.08**		14.12	14.31	**14.34**		ab	**15.08**
63,8	**Biberach** (Riß)	**13.36**		13.40	**14.09**	**RE**	14.13	Flügel	**14.36**		14.40	**15.09**
67,0	Warthausen	I		13.43	I		14.16	↘	I		14.43	I
74,0	Schemmerberg	I		13.48	I		[z]		I		14.48	I
78,0	Untersulmetingen	I		13.51	I		14.23		I		14.51	I
81,1	**Laupheim**	<	Mun-	13.55	<	Sigm-	14.27		>	Mun-	14.55	<
86,1	Achstetten	I	derk.	13.59	I	aring.	14.31		I	derk.	14.59	I
>	Ehingen (Donau)	>	13.45	>	>	**14.07**	>		>	14.45	>	>
92,6	**Erbach** (Donau)	**13.48**	13.58	14.04	I	**14.15**	14.36		**14.11**	14.58	15.04	I
95,9	Einsingen	I	I	14.08	I	I	14.40		I	I	15.08	I
99,7	Grimmelfingen	I	14.04	14.12	I	I	14.44		I	15.04	15.12	I
102,6	Ulm Adenauerbr.	I	I	14.15	I	I	14.47		I	I	15.15	I
103,8	**Ulm** Hbf	**13.56**	14.09	14.18	**14.26**	**14.23**	14.50		**14.56**	15.09	15.18	**15.26**
	Ulm Hbf 760	***14.01***	***14.05***		***14.31***	***14.35***			***15.01***	***15.05***		***15.31***
	Wendlingen	I	***14.36***		I	***15.06***			I	***15.36***		I
	Stuttgart Hbf	***14.28***	***14.55***		***14.58***	***15.25***			***15.28***	***15.55***		***15.58***

Grimmelfingen heißt in der Realität *Ulm-Donautal* und *Laupheim* heißt *Laupheim Stadt*. Die neue Station *Untersulmetingen* liegt 800 Meter südlich vom realen *Laupheim Bahnhof*.

Das Titelbild zeigt Rottweil am 20.9.14. Der HzL-RegioShuttle *246 auf Gleis 1 traf die DB-Triebwagen 425 310 nach Stuttgart auf Gl. 3 und 611 539 nach Neustadt (Schwarzw) auf Gl. 4.*