



Heilbronner gegen Stuttgart 21

Für eine Bahnwende in der Region und im Land

Aktionsbündnis Bahnwende in der Region und im Land
c/o BUND Regionalverband Heilbronn-Franken
G. May-Stürmer
Lixstraße 8
74072 Heilbronn
www.hgs21.de
Kontakt: hgs21@go4more.de, hhh@vcd-bw.de

i.A. VCD-Regionalverband Hall-Heilbronn-Hohenlohe

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Minister Winfried Hermann
Hauptstätter Str. 67
70178 Stuttgart

Betr.: Zukunft des Nahverkehrs in Heilbronn-Franken, Stadtbahn Nord

Heilbronn, 20. Mai 2013

Sehr geehrter Herr Verkehrsminister Winfried Hermann,

wir möchten uns heute mit unserem Anliegen direkt an den Landesverkehrsminister wenden, da der Dialog mit den BürgerInnen und das „Gehörtwerden“ ja ein besonderes Anliegen Ihrer Politik sind. Seit bald zwei Jahren versuchen wir auf unterschiedlichsten Ebenen auf die zahlreichen Probleme im Zusammenhang mit dem SPNV und der geplanten Stadtbahn Nord aufmerksam zu machen. Die Hoffnung, dass nach den schwarz-gelben Zeiten nun **die BürgerInnen gehört werden, wird bitter enttäuscht: Stattdessen wird die Region vertröstet, und es wird weiterhin eine mangelhafte Planung verfolgt, die nicht viel mit einem modernen Öffentlichen Verkehr (ÖV) zu tun hat.**

Dabei ist es doch gerade Ihr persönliches Bestreben, Baden-Württemberg zum Vorzeigeland für nachhaltige Mobilität zu machen, und wir Bürgerinnen und Bürger erwarten das entsprechende Handeln.

Die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg hat im März Entwürfe für den Fahrplanwechsel im Dezember 2013 ins Internet gestellt. Es ist demnach bei der Heilbronner Stadtbahn Nord (KBS 710-4) ein 20-Minuten-Takt zwischen Heilbronn und Bad Friedrichshall geplant mit nur **einer S-Bahn-Verbindung pro Stunde in Richtung Mosbach-Neckarelz**. Die heute stündlich verkehrende Regionalbahn von Neckarelz nach Stuttgart und Ulm soll ebenso entfallen wie heutige Direktverbindungen zwischen Bad Friedrichshall und Heidelberg über Sinsheim. Nahezu der gesamte überregionale Bahnverkehr soll auf S-Bahn-Niveau reduziert werden mit Umsteigezwang und gravierenden Nachteilen für die Kommunen, Fahrgäste und BürgerInnen in diesem Bereich. Siehe dazu:
<http://www.3-loewen-takt.de/mobil-in-bw/fahrgastbeteiligung/>

Und das, obwohl sich die Region Heilbronn-Franken seit Jahrzehnten im Bahnschatten befindet und die Großstadt Heilbronn bis zum heutigen Tage keinerlei Fernverkehrsanschluss hat. Auf der zweigleisigen, wichtigen überregionalen Hauptstrecke durchs Neckartal gibt es bereits heute nur alle zwei Stunden eine direkte, durchgehende Verbindung zwischen den Oberzentren Heilbronn und Heidelberg/Mannheim.

Wie kann es sein, dass eine wirtschaftsstarke Region wie unsere derart vom Land Baden-Württemberg beim Schienenpersonennahverkehr (SPNV) benachteiligt wird? Hier wird die ursprüngliche Idee eines modernen S-Bahnsystems zu einem Sparkonzept verstümmelt.

Dies war sicherlich niemals die Intention bei den ursprünglichen Planungen für ein Heilbronner S-Bahnnetz. Zurecht gingen die betroffenen Kommunen stets davon aus, dass sich mit der Stadtbahn der ÖV allein schon **aus Gründen des Klimaschutzes** verbessern wird, dass es **mehr Verbindungen im Nahbereich** gibt und nicht, dass die Straßenbahn einfach **überregionale Züge ersetzt** und damit zahlreiche Nachteile für die betroffenen Kommunen und ihre BürgerInnen bringt:

- Die Fahrzeiten von/nach Heilbronn werden sich im Vergleich zu heute deutlich verlängern und sind damit aus dem Außenbereich **nicht mehr konkurrenzfähig zum Autoverkehr**.
 Beispiele: von Heilbronn Hbf nach Neckarelz aktuell **32min**, künftig **46min**; nach Gundelsheim aktuell **21min**, künftig **35min**; nach Offenau aktuell **17min**, künftig **31min**. Nicht jeder Fahrgast steuert Ziele etwa im Neckarsulmer-Heilbronner Industriegebiet an und kann die Vorteile vieler Stopps nutzen.
- Fahrgäste von/nach Stuttgart müssen künftig **umsteigen und längere Fahrzeiten** einplanen
- Lange Fahrzeiten in einer Straßenbahn ohne Toiletten (nach Mosbach bis zu **54min**) sind bei weitem nicht so komfortabel wie in bequemen, geräumigen und modernen Regionalzügen
- Auch für Fahrgäste, die man künftig zwingt, **vom Bus auf die Stadtbahn umzusteigen**, werden sich Reisezeiten deutlich verlängern. Beispiele: von Oedheim im Bus nach Heilbronn direkt aktuell **34min**, künftig mit Umstieg auf Stadtbahn (bei gutem Anschluss) mindestens **40min**
- Der geplante **20-Minuten-Takt passt nicht zum bestehenden landesweiten Integralen Taktfahrplan (3-Löwen-Takt)** auf Basis von Fahrten alle **30** oder **15-Minuten**. Fahrgastfreundliche **Anschlüsse zum Heilbronner oder Neckarsulmer Stadtbusverkehr (15-Minuten-Takte) sind mit der Stadtbahn nicht möglich**. Auch nicht zum überregionalen Fernverkehr, der Heilbronn Hbf hauptsächlich zu den Takt-knoten um die Minuten :30 und :00 bedient
- Nach dem jetzigen Fahrplanentwurf soll die Stadtbahn regelmäßig Anschlüsse in Heilbronn-Hbf verpassen, ein paar konkrete Beispiele:
RegionalBahn aus Stuttgart an HN-Hbf Minute :01, S ab HN Bahnhofsvorplatz Minute :01
RegionalExpress aus Stuttgart an HN-Hbf Minute :45, S ab HN Bahnhofsvorplatz Minute :41
S an HN Bahnhofsvorplatz Minute :54, RegionalBahn nach Stuttgart HN-Hbf ab Minute :54/56
S an HN Bahnhofsvorplatz Minute :14, RegionalExpress nach Stuttgart HN-Hbf ab Minute :12

Besonders aberwitzig ist, dass die betroffenen Kommunen teils kein besseres Angebot als heute bekommen, in Zukunft aber für das bislang vom Land Baden-Württemberg finanzierte SPNV-Angebot auch noch **teure Betriebskostenzuschüsse bezahlen sollen!**

Das Aktionsbündnis HgS21 hat wie auch schon Landrat Achim Brötel (Neckar-Odenwald-Kreis) **die ernsthafte Sorge**, dass der geplante Start der Stadtbahn Nord Ende 2013 ein Fiasko wird und die wenigen Vorteile, die die Stadtbahn durch zusätzliche Haltestellen bringt, nicht über die **gravierenden Nachteile** bei der **Ausdünnung des übrigen Bahnverkehrs** hinwegtäuschen können! Die Fahrgäste werden sich dies nicht gefallen lassen und im Zweifel aufs Auto umsteigen – mit allen damit verbundenen negativen Folgen!

Das stellt Sinn und Ziel Ihrer Verkehrspolitik auf den Kopf.

Da das Land Baden-Württemberg aktuell dabei ist, das künftige Nahverkehrsangebot ab 2016 im Rahmen der anstehenden Ausschreibungen gerade auch für unsere Region konkret zu definieren, ist zu befürchten, dass das aktuelle **Minimal-Angebot aus den 90er Jahren auf Jahrzehnte festgeschrieben wird**. Und das, obwohl in den letzten Jahren die Fahrgastzahlen in Baden-Württemberg geradezu explodiert sind, ohne dass das SPNV-Angebot mit diesen Steigerungen Schritt gehalten hätte.

Der SPNV in der Region Heilbronn-Franken braucht eine tragfähige Zukunftsperspektive und muss ausgebaut und verbessert werden! Der Ersatz von überregionalen Zügen durch Stadtbahnen wäre ein dauerhafter Rückschritt! Im ganzen Land verkehren S-Bahnen in der Regel mindestens alle 30 Minuten und nicht nur jede Stunde! Wir benötigen für unsere Region ein belast- und ausbaubares Gesamtkonzept für den Öffentlichen Verkehr!

Die Forderungen des „Aktionsbündnis HgS21 – für eine Bahnwende in der Region und im Land“ sind:

- **Erhalt und Aufwertung der stündlichen RB/RE-Züge Ulm – Stuttgart – Heilbronn – Neckarelz**. Diese Züge müssen weiterhin in ähnlicher Fahrplanlage wie heute (Heilbronn ab/an Minute :30) verkehren.

Mittelfristig nach 2016 werden diese Züge als schnelle RE durchs Neckartal **mindestens bis Heidelberg weiter geführt.**

- **Die S-Bahn verkehrt im Neckartal zusätzlich zu den überregionalen Zügen** mindestens einmal pro Stunde bis Neckarelz, mittelfristig alle 30 Minuten mindestens bis Gundelsheim
- Zum Stadtbahn-Start 2013 verkehren die S-Bahnen **mindestens alle 30 Minuten zwischen Heilbronn und Bad Friedrichshall, mindestens alle 15 Minuten zwischen Heilbronn und Neckarsulm** (auf neuer, eigener Infrastruktur)
- Wenn es im Neckartal stündlich durchgehende Züge bis Heidelberg gibt, können die schnellen RE-Züge zwischen Heilbronn (ab/an Minute :00) und Mannheim stündlich die kürzere Strecke über Sinsheim befahren und so in Mannheim die Anschlüsse zum Fernverkehr verbessern. Die Region Heilbronn-Franken hätte damit einen schnellen **Halbstundentakt** in den Rhein-Neckar-Raum.
- Rasche **Umsetzung der Stadtbahn Süd (S 3) ins Zabergäu** sowie **Einbeziehung der Frankenbahn mindestens bis Möckmühl ins S-Bahn-Konzept** im Rahmen eines regionalen **Gesamtverkehrskonzeptes!**

Wir möchten Sie, lieber Herr Hermann, daher auffordern mitzuhelfen, die Heilbronner Stadtbahn noch aufs richtige Gleis zu setzen, damit diese zu einem **Vorzeigeprojekt grüner Verkehrspolitik im Lande** werden kann!

Uns sind die finanziellen Engpässe beim landesweiten SPNV bekannt und möchten betonen, dass unsere Vorschläge darauf Rücksicht nehmen und durch Änderungen in der Konzeption und der Verlagerung von Fahrplankilometern weitgehend kostenneutral umsetzbar scheinen. Um so wichtiger für unsere Region ist es, klare Perspektiven für die Zeit nach 2016 zu bekommen!

Lassen Sie nicht zu, dass unsere Region vom überregionalen Bahnverkehr noch weiter abgehängt wird! Helfen Sie bitte mit, den ÖV wieder so attraktiv zu machen, dass er für Autofahrer eine echte Alternative wird! Dazu müssen ÖV-Verbindungen in Zukunft deutlich schneller werden und nicht langsamer als bisher.

Mit freundlichen Grüßen!

„Aktionsbündnis HgS21 – für eine Bahnwende in der Region und im Land“

Das Aktionsbündnis „Heilbronner gegen Stuttgart 21 – Für eine Bahnwende in der Region und im Land“ ist ein Zusammenschluss von regionalen Verbänden, Organisationen und BürgerInnen. Dazu zählen unter anderem attac, BUND, DGB, Die Grünen, Die Linke, ödp, Verkehrsclub Deutschland.

P.S.: Weitere umfangreiche Informationen rund um die Stadtbahn Nord finden Sie auch im Weblog des ökologischen Verkehrsclub Deutschland VCD:
<http://stadtbahn.wordpress.com>