

Was bedeutet Stuttgart 21 für die Region Heilbronn?

Bahnwende in der Region

Wenn alle Mittel nach Stuttgart fließen, fehlt das Geld für die dringend notwendige Verbesserung des Schienenverkehrs in der Region:

- Modernisierung und behindertengerechter Ausbau der Bahnhöfe in der Region. Der Zustand des Heilbronner Hauptbahnhofes ist trostlos, und die Stadt Heilbronn musste jetzt trotz knapper kommunaler Kassen noch eine Million Euro zuschießen, damit der Umbau endlich in Gang kommt. Jetzt steht auch noch der „Service-Point“ (Bahndeutsch!) im Bahnhofsgebäude selbst zur Disposition. Der Bahnhof in Lauffen/Neckar hat nicht einmal Metallschienen auf der steilen Treppe zu Gleis 2 und 3, die es Menschen mit Kinderwagen oder Rollstühlen etwas erleichtern würden, zum Zug zu gelangen.
- Auf der Frankenbahn Heilbronn – Würzburg sind der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Züttlingen und Möckmühl, ein durchgehender Stundentakt und komfortablere Züge dringend erforderlich. Die Verbindung nach Würzburg ist für Heilbronn zum Anschluss an den dortigen ICE-Knoten lebenswichtig.

Die heutige Situation: Fahrzeit Hamburg-Würzburg 3 ½ Stunden und Würzburg – Heilbronn noch einmal 3 ½ Stunden, wenn man wegen geringfügiger Verspätung des ICE den Anschluss an den Regional-express verpasst. Und das passiert häufig!

- Zweigleisiger Ausbau der S-Bahn-Strecke ab Leingarten West. Häufige Verspätungen der Züge aus Karlsruhe führen auf der eingleisigen Strecke zu Verspätungen aller S-Bahn-Züge, da die eingleisigen Strecken zeitweilig blockiert sind. Außerdem fallen wegen des Sprinters von/nach Karlsruhe einzelne S-Bahn-Fahrten aus.
- Weiterer Geldbedarf besteht für folgende Strecken:
 - Stadtbahn Nord (gerade erst um ein Jahr verschoben)
 - Stadtbahnverlängerung von Öhringen nach Schwäbisch Hall, evtl. auch Künzelsau
 - Stadtbahnstrecken ins Zabergäu und nach Möckmühl / Osterburken
 - Halbstundentakt der S-Bahn zwischen Eppingen und Sinsheim (erfordert Bau einer Ausweichstelle)
- Bau der „Eppinger Kurve“ zwischen Gemmingen und Richen. Die Fahrzeit zum ICE-Knoten Mannheim würde so deutlich verkürzt. Die heutige Streckenführung über Eberbach oder Bad Rappenau bedeutet einen erheblichen Umweg und damit Zeitverlust.



Verbindung zum Flughafen Stuttgart	<p>Ja, es stimmt, bei einer Realisierung von Stuttgart 21 kommt man von Heilbronn aus ca. 20 Minuten schneller zum neuen Flughafen-Filderbahnhof. Davon haben aber nur Vielflieger etwas. Allerdings verliert man dann wieder 10 Minuten zwischen Flughafen-Fernbahnhof und Terminal, denn der Fußweg ist deutlich länger.</p> <p>Mit einer Express-S-Bahn, die über die Gäubahnstrecke direkt zum Flughafen fährt, käme man direkt am Terminal im heutigen Flughafenbahnhof an. Der Fahrzeitgewinn durch S21 reduziert sich damit auf etwa drei Minuten!</p> <p>Für Normalbürger sind die Fahrzeitgewinne irrelevant, wenn sie nur ein Mal im Jahr in Urlaub fliegen. Da wäre ein Nachtzug, mit dem man zwischen 4 und 5 Uhr am Flughafen sein kann, viel wichtiger, denn viele Charterflüge starten früh am Morgen.</p> <p>Von Stuttgart aus gehen die meisten Flüge zu Zielen in Deutschland und ins nähere Europa. Wären die Verbindungen nach Mannheim / Würzburg schneller und zuverlässiger, würden auch mehr Geschäftsleute die Bahn benützen, denn im ICE kann man dank Tisch und Laptop-Steckdose während der ganzen Fahrt ohne Unterbrechung arbeiten. Außerdem entfällt der Zeitverlust durch die Anreise zum und Abreise vom Flughafen und die systembedingten Wartezeiten (Check-in, Kontrollen, Gepäckausgabe).</p> <p>Für Kurz- und Mittelstrecken ist also die Bahn dem Flugzeug überlegen. Für Fernflüge kommt ohnehin nur der Flughafen in Frankfurt in Frage, den man mit der Bahn von Heilbronn aus auch jetzt schon in zwei Stunden erreicht.</p> <p>Fazit: Die schnellere Anbindung des Stuttgarter Flughafens ist aus Heilbronner Sicht unnötig. Übrigens ist Fliegen besonders umweltschädlich.</p>
Pendler nach Stuttgart	<p>Für die überwiegende Zahl der Fahrgäste aus dem Raum Heilbronn ist Stuttgart endgültiges Fahrziel. Bei S21 ergibt sich, wenn überhaupt, ein Fahrzeitvorteil von nur ein bis zwei Minuten. Der Zug hält im Tiefbahnhof nur kurz, man kann also bei der Rückfahrt nicht schon früher in den Zug steigen, sich in Ruhe einen Platz suchen und sich im Winter aufwärmen.</p> <p>In der Schlichtung wurde außerdem aufgezeigt, dass in der Hauptverkehrsstunde zwischen 7 und 8 Uhr statt fünf Zügen nur noch drei fahren können.</p> <p>Das S21-Konzept ist wegen der dichten Zugfolge auf nur acht Gleisen äußerst anfällig für Verspätungen. Da die oft verspäteten Fernzüge Vorrang haben, wird insbesondere die Pünktlichkeit im Regionalverkehr leiden, und bei Betriebsstörungen in den Tunneln bricht der gesamte Bahnverkehr rund um Stuttgart zusammen. Möglicherweise steigen deshalb Pendler aus dem Raum Heilbronn wieder auf das Auto um.</p>
Anschlüsse in Stuttgart	<p>Ein integraler Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild ist im Tiefbahnhof nicht möglich, da pro Richtung nur vier Gleise zur Verfügung stehen. Die Züge kommen also nicht umsteigefreundlich zur gleichen Minute aus allen Richtungen an und fahren später wieder zur gleichen Minute in alle Richtungen ab, sondern sie kommen zeitversetzt nacheinander in den Tiefbahnhof.</p> <p>Es kann daher beispielsweise durchaus sein, dass der Zug nach Heilbronn zwei Minuten vor der Ankunftszeit des ICE aus München – Ulm abfährt. Damit ist der potentielle Zeitgewinn durch die Neubaustrecke wieder verloren, denn die nächste Regionalbahn fährt erst eine halbe Stunde später.</p> <p>Aus den ersten beiden Schlichtungssitzungen geht hervor, dass die Bahn AG trotz jahrelanger Planung nicht in der Lage ist, ein funktionierendes Fahrplankonzept für S21 vorzulegen. Wenn die konkrete Ausgestaltung des Fahrplans jetzt schon grenzwertig ist, muss bezweifelt werden, dass die angeblichen Kapazitätsreserven für steigenden Verkehrsbedarf bei S21 überhaupt existieren. Die Behauptung, die Kapazität von S21 sei ein Drittel</p>

	<p>höher als beim jetzigen Kopfbahnhof, basiert auf der Annahme, dass optimale Anschlüsse keine Rolle spielen und Fernzüge zwei Minuten und Regionalzüge nur eine Minute im Tiefbahnhof halten. Letzteres ist völlig unrealistisch, denn wie sollen ältere Fahrgäste, Eltern mit Kinderwagen, Behinderte oder Radfahrer in so kurzer Zeit ein- und aussteigen?</p> <p>Gerade für diese Reisenden ist der ebenerdige Zugang beim Kopfbahnhof ein unschätzbare Vorteil. Sie können Rolltreppen nicht benutzen, und an Aufzügen bilden sich häufig lange Warteschlangen, so dass man Anschlüsse verpasst. Außerdem sind im bestehenden Kopfbahnhof die Bahnsteige breiter.</p> <p>Übrigens wird S21 wegen der geschlossenen Bauform ein Nichtraucher-Bahnhof, aber man hat ja Zeit, nach draußen zu gehen, während man eine halbe Stunde auf den Anschluss wartet!</p>
Durchbindung von Zügen	<p>Als Vorteil von S21 wird die „Durchbindung“ von Zügen angepriesen, d.h. man kann von Heilbronn kommend in Stuttgart im Zug sitzen bleiben und in eine andere Richtung weiterfahren. Geplant sind eine Regionalexpresslinie Würzburg – Heilbronn – Stuttgart – Ulm und zwei Regionalbahnlinien (Mannheim –) Neckarsulm - Heilbronn – Stuttgart - Plochingen – Tübingen / Ulm.</p> <p>Die Durchbindung ist aber kein Argument für S21, denn solche Durchbindungen sind auch beim Kopfbahnhof möglich. So fährt die Regionalbahn Neckarelz – Heilbronn – Stuttgart schon heute weiter nach Ulm / Donauwörth. Mit den heute üblichen Wendezügen, die keinen Lokomotivwechsel mehr erfordern, sind kurze Aufenthaltszeiten auch im Kopfbahnhof realisierbar, so dass auch hier S21 bestenfalls nur ganz minimale Fahrzeitgewinne bringt.</p> <p>Wer dagegen von Heilbronn aus nicht nach Tübingen oder Ulm, sondern in Richtung Böblingen, Backnang oder Schorndorf reisen möchte, muss wie heute auch in Stuttgart umsteigen. Bei S21 sind aber die Anschlüsse schlechter und das Umsteigen unbequemer (siehe oben).</p>
Ausschreibung Frankenbahn	<p>Die Landesregierung hat beschlossen, den Betrieb auf der Strecke Würzburg – Heilbronn – Stuttgart nach 2015 für weitere 15 Jahre ohne Ausschreibung an die Bahn AG zu vergeben. Es wird also keine Konkurrenz verschiedener Anbieter um die für die Fahrgäste beste Lösung geben, und die Bahn AG kann weiterhin die schon längst abgeschriebenen und damit äußerst profitablen Klapperkisten aus den 1960er-Jahren auf dieser Verbindung einsetzen. Der Verdacht liegt nahe, dass es sich um ein erneutes Geschenk der Landesregierung an die Bahn AG für das Wohlverhalten bei S21 handelt.</p>
Trassen- und Stationspreise	<p>In diesem Zusammenhang fällt auf, dass das Land für die Frankenbahn viel zu hohe Trassen- und Stationspreise an die Bahn AG zahlt, was ebenfalls eine verdeckte Finanzierung von S21 bedeutet. Für die Benutzung des Schienennetzes auf der Frankenbahn sind knapp 9 Euro pro Kilometer fällig, bei der AVG auf der Strecke Heilbronn-Karlsruhe sind es nur knapp 5 Euro.</p> <p>Für jeden Halt in einem Bahnhof sind Stationsgebühren zu zahlen. Diese betragen für Mannheim Hbf 11,87 Euro, für München Hbf nur 11,58 Euro – und für Heilbronn ebenfalls 11,87 Euro! Die Gebühren sind in Heilbronn also höher als in München und gleich hoch wie in Mannheim, obwohl kein ICE oder IC hält, die Schalter viel früher geschlossen werden, der Komfort nicht vergleichbar ist und es (bisher) noch nicht einmal Rolltreppen und Aufzüge gibt.</p>

Fazit	<p>Für das Projekt Stuttgart 21, das eigentlich kein Bahnprojekt, sondern ein Immobilienprojekt ist, werden viele Milliarden aus Steuermitteln eingesetzt, dessen Nutzen äußerst zweifelhaft ist. Auch die Mittel, welche die Bahn AG aufbringt, sind letztendlich Steuergelder, denn die Gewinne der Bahn fließen an den Alleineigentümer Bund.</p> <p>Die Steuerzahler aus der Region Heilbronn finanzieren das Projekt mit, ohne dass sie mitbestimmen könnten. In Anbetracht der Finanzkrise, der hohen Staatsverschuldung und des unsozialen Sparpakets ist es unverantwortlich, Milliarden für ein sinnloses Projekt auszugeben, die dann zum Beispiel im Bildungs- und Sozialbereich fehlen, aber auch bei sinnvolleren Bahnprojekten in der Region Heilbronn und anderswo.</p>
--------------	--

