
Pressemitteilung

Presse-Service 05/10

Heilbronn, 22. September 2010

VCD fordert mehr Qualität im Nahverkehr

*Verkehrsclub präsentiert Vorschläge für einen besseren Schienenverkehr im Heilbronner Land:
Schnellverbindung nach Stuttgart und dichtere Taktung für umweltfreundliche Mobilität*

Der ökologische Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) in der Region Heilbronn-Franken fordert den weiteren Ausbau des Schienenverkehrs rund um Heilbronn und schlägt dafür verschiedene Maßnahmen vor. Ausschreibungen der Verkehrsleistungen helfen Kosten zu senken und die Qualität zu verbessern.

Das **Grundkonzept** auf allen Bahnlinien in der Region sollte aus **mindestens stündlichen Schnellverbindungen (IRE)** mit modernen, spurtstarken Fahrzeugen zwischen Heilbronn und den Fernverkehrsknoten Stuttgart, Karlsruhe, Heidelberg/Mannheim, Würzburg und Nürnberg bestehen. Ergänzt wird dieses System durch **S-Bahnlinien auf allen Strecken** im Heilbronner Ballungsraum im 30/15-Minuten-Takt nach dem ursprünglichen Stadtbahnkonzept mit den Endpunkten: Bietigheim-Bissingen, Zaberfeld/Bretten, Eppingen, Sinsheim, Mosbach/Neckarelz, Osterburken, Öhringen/Künzelsau/Schwäbisch Hall. Weitere Verdichtungen sind durch zusätzliche RegionalExpress-Züge möglich.

Um Steuergelder nicht weiterhin zu verschwenden und einen effizienten und zielgerichteten Einsatz der vorhandenen finanziellen Mittel zu gewährleisten, fordert der VCD eine baldige Ausschreibung des gesamten Öffentlichen Verkehrs in der Region inklusive der S-Bahnverkehre mit Zweisystem-Stadtbahnen.

Grundsätzlich ist Heilbronn nach VCD-Meinung bereits relativ gut in ein integrales Taktsystem eingebunden. Wünschenswert wäre, wenn in Heilbronn Hbf klare Taktknoten zu den Minuten :00 und :30 geschaffen würden. Dann treffen sich Züge aus allen Richtungen und bieten Anschlüsse aus allen Richtungen. Derzeit ist dieser Zustand nicht optimal, da die Züge nach Stuttgart zu den Minuten :26 bzw. :56 abfahren und :01 bzw. :32 ankommen, was zudem einen effizienten Fahrzeugeinsatz verhindert.

Hans-Martin Sauter, Vorstand im VCD-Regionalverband: „Vor allem die Verbindung mit der Frankenbahn nach Stuttgart muss schneller werden. Hier brauchen wir eine stündliche Schnellverbindung mit einer Reisezeit von etwa 30 bis 35 Minuten, wie sie heute schon der Sprinterzug morgens und abends erreicht. Nur so kann die Schiene mit dem Autoverkehr konkurrieren.“ Im Stuttgarter Kopfbahnhof können diese schnellen Züge schon heute mit den IRE über Ulm nach Friedrichshafen an den Bodensee oder mit den Schnellzügen über Singen nach Zürich verknüpft werden. „Dies ergäbe für Heilbronn eine komfortable und schnelle Anbindung mit Fernverkehrscharakter ganz ohne Stuttgart 21“, sagt Sauter

Auch am Abend muss das Angebot auf einen Halbstundentakt nach Stuttgart und auf den S-Bahn-Strecken verdichtet werden, ebenso am Wochenende.

An den Fernverkehrsknoten Würzburg und Mannheim muss die Umsteigesituation zwischen Fern- und Regionalverkehr verbessert werden. Sauter: „Fahrgäste aus Richtung Norden sehen hier allzu oft nur noch die Rücklichter vom RegionalExpress nach Heilbronn.“ Neben dem seit Jahren versprochenen Stundentakt auf der Frankenbahn schlägt der VCD vor, künftig jede Stunde eine Schnellverbindung zwischen Heilbronn und Mannheim via Sinsheim einzurichten und eine halbe

Stunde versetzt dazu eine etwas langsamere durch das Neckartal. „Wer dann in Mannheim wieder einmal den Anschluss verpasst hat, kann innerhalb einer halben Stunde erneut Richtung Heilbronn fahren“, erläutert Sauter.

Bei der Stadtbahn schlägt der VCD neben dem weiteren Ausbau die Umstellung auf einen einheitlichen 30/15-Minuten-Takt vor, um bessere Anschlussmöglichkeiten zum Regional- und Busverkehr zu schaffen. Eilzüge aus Karlsruhe sollten grundsätzlich als Schnellzug bis Öhringen fahren. Mittelfristig muss die Elektrifizierungslücke zwischen Öhringen und Schwäbisch Hall geschlossen werden, so dass elektrische Schnellbahnen (IRE) von Karlsruhe über Heilbronn bis Nürnberg durchfahren können.

Geld für einen solchen Ausbau der Schiene ist aus VCD-Sicht vorhanden. Konsequentes Ausschreiben und ein Wettbewerb der Anbieter bringen enorme Effizienzgewinne, so dass mit dem vorhandenen Geld schon heute rund 30 Prozent mehr Züge fahren könnten. „Doch statt wie andere Länder im Sinne der Fahrgäste zu handeln, plant das Land erneut lukrative Regionalstrecken wie die Frankenbahn wegen Stuttgart 21 direkt zu überkauften Preisen an die Deutsche Bahn zu vergeben“, bemängelt Sauter.

Nach VCD-Meinung verkennt die Landesregierung die wirtschaftliche Bedeutung eines modernen und starken Regionalverkehrs und setzt stattdessen auf klimaschädliche Betonprojekte.

Hans-Martin Sauter: „Es werden rund 1,8 Milliarden Euro Landesmittel in das unwirtschaftliche Projekt Stuttgart 21 gesteckt, statt in der Fläche den Nahverkehr auszubauen. Viele kleine Maßnahmen wie die Stadtbahn nach Osterburken würden den Wirtschaftsstandort enorm stärken, dauerhaft Arbeitsplätze in der Region schaffen und die Umwelt von Lärm, Abgasen und Feinstaub entlasten.“

Der VCD empfiehlt zudem, Kräfte zu bündeln und für das S-Bahnangebot in der Region eine zentrale Planung und Organisation zu schaffen, etwa durch einen kommunalen „Zweckverband S-Bahn Heilbronn“. Dieser sollte analog dem Verband Region Stuttgart (VRS) Aufgabenträgerfunktionen übernehmen und auch die Möglichkeit haben, den Mobilitäts-Bedarf zu definieren, S-Bahnverkehre auszuschreiben und so endlich für die nötige Kostentransparenz zu sorgen.

Die VCD-Vorschläge im Detail können Sie per Email anfordern oder zum Download unter:

<http://frankenbahn.wordpress.com>

<http://stadtbahn.wordpress.com>

Ca. 5.200 Zeichen mit Leerzeichen



Stadtbahn: Der VCD fordert S4-Eilzüge bis Öhringen zu führen die Umstellung auf einen 30/15-Minuten-Takt.

Haben Sie noch Fragen? Möchten Sie den Text oder ein Foto per e-Mail? Eine kurze Nachricht genügt.