



Heilbronn im Windschatten des Schienenverkehrs

VCD-Vorstandssprecher Hans-Martin Sauter plädiert für ein Mobilitätsnetzwerk

Heilbronn ist eine der wenigen Großstädte in Deutschland, die ohne regulären Anschluss an den Schienenfernverkehr der Deutschen Bahn ist. Zudem weist Heilbronn und sein Umland im Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größe weitere Defizite im öffentlichen Verkehr, insbesondere was die Taktvernetzung betrifft, erhebliche Defizite auf. Dazu und über nachhaltige Mobilität im „autolastigen“ Heilbronner Land und in der Region sprach beim Mai-Treffen der SPD-Arbeitsgemeinschaft 60 plus Heilbronn Stadt & Land im Alten Böckinger Rathaus, Hans-Martin Sauter, Vorstandssprecher des Regionalverbands Hall-Heilbronn-Hohenlohe des „ökologischen“ Verkehrsclubs Deutschland (VCD). Dieser befasst sich zwar auch mit der Verbesserung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs, doch hier stellte er den Schienen- und Busverkehr in den Mittelpunkt.

Sauter spulte ein wahres Feuerwerk von verkehrstechnischen Details ab, benannte die unterschiedlichen Zuständigkeiten von Bundesbahn und Privatbahn, die zum Teil mit verantwortlich sind für die sich häufenden Verspätungen und Ausfälle von Bahnen, wovon auch SPD-Senioren aus bitteren Erfahrungen mitreden konnten. Hochkompetent und mit wahrer Leidenschaft nahm er sich der Probleme des öffentlichen Verkehrs an, zeigte machbare Verbesserungsmöglichkeiten auf. Dabei ist Sauter im Hauptberuf eigentlich Musiker, in einer 50-Prozent-Anstellung bei der Evangelischen Landeskirche (die andere 50-Prozent-Stelle an der Musikschule Heilbronn gab der 58jährige kürzlich mit Rücksicht auf arbeitslose Musiklehrer auf) als Referent für Popmusik im Evangelischen Jugendwerk Württemberg (EJW). Der Instrumentalpädagoge und Oboist, der auch schon im Kammerorchesters Heilbronn tätig war, große Aufführungen dirigierte und Chöre leitet,

wurde vor einem Jahr als erster Musiker mit dem Schwerpunkt Popmusik für seine Jahrzehnte lange herausragende künstlerische Arbeit in kirchlich-theologischer Verantwortung mit dem Titel Kirchenmusikdirektor ausgezeichnet.

Sauter begann allerdings seine Berufslaufbahn 1974 mit einer umfassenden Ausbildung im Bahnhof Friedrichshall-Jagstfeld – ehe er bei der Bundeswehr mit dem Studium der (Kirchen-)Musik begann. Damals gab es in Jagstfeld noch 60 Stellen, heute infolge der (verfehlten) Bahnreform höchstens noch zehn, und das in zwei Stellwerken, die keineswegs dem modernsten Stand entsprechen. Da schwebt Sauter und seinem VCD vor, dass Friedrichshall – inzwischen zum Hauptbahnhof aufgewertet – eine Schlüsselstellung im Regionalverkehr habe, quasi als Knotenpunkt für drei gut getaktete Verbindungen nach und von Stuttgart via Heilbronn/Neckarsulm: Für eine Verbindung aus Bad Wimpfen von Mannheim bzw. Heidelberg, von Heidelberg über Eberbach und Mosbach/Neckarelz und von Würzburg über Lauda und Osterburken. Alles im Rahmen eines Mobilitätsnetzwerks mit einheitlichem Fahrprogramm im Rahmen eines integralen Tariffahrplans.

Für Sauter ist es verständlich, dass Heilbronn wegen des Fehlens größerer Städte im direkten Umkreis nicht unbedingt eine Fernverbindung bekommt – außer jetzt im Rahmen der BUGA eine unzureichende. Daher hat für ihn Priorität, dass Fahrgäste mit besseren und komfortableren Verbindungen von und nach Heilbronn Fernverkehrsanschlüsse in den Bahnhöfen Mannheim, Heidelberg, Würzburg und Stuttgart tatsächlich erreichen. Es dürfe nicht sein, dass man wegen laufender Verspätungen den fahrplanmäßigen ICE-Anschluss in Würzburg verpasse oder dass nach ICE-Ankunft in Mannheim oder Heidelberg die Regionalbahn gerade abgefahren ist. Dem Verkehrsexperten geht es vor allem um einen Ausbau der Frankenbahn Stuttgart-Heilbronn-Würzburg, wegen deren Verspätungen und Zugausfälle, über die die Fahrgäste nicht ausreichend informiert werden, sich eine Bürgerinitiative (mit Unterschriftenaktion) gebildet hat.

Sauter zeigte die netz- und systembedingten Ungereimtheiten auf und stellte insbesondere die Problematik der Eingleisigkeit zwischen Züttlingen und Möckmühl heraus. Neben schnelleren Zügen im Stundentakt auf dieser Strecke fordert Sauter und der VCD auch eine neue S-Bahn-Linie von Heidelberg nach Osterburken. Bessere Verbindungen und engere Takte bilden deshalb das Gerüst des vom VCD ausgearbeiteten Mobilitätspakts für den Bahn- und Busverkehr im Wirtschaftsraum Heilbronn mit einer gerechten Bedienung der Anliegerkommunen. Sauter: „Es geht um eine einheitliche Mobilitätsplanung über Stadt- und Landkreis-Grenzen hinweg, mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr deutlich attraktiver zu machen.“ Er kritisierte in diesem Zusammenhang, dass in Heilbronn die Software für eine einheitliche digitale Anzeige für Stadt- und Überlandbusse nicht verlässlich greift. Sauter wertete es auch als „Fehlgeburt“, dass bei der Sanierung des Heilbronner Hauptbahnhofs die Bahnsteige verkürzt wurden, und nur noch für Triebzüge geeignet sind, notwendige Verbindungen mit langen Triebzügen also unmöglich gemacht werden.

Sauter machte sich zudem stark für eine Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Öhringen und Schwäbisch-Hall, und unerlässlich erscheint ihm ein Stadtbahn-Ausbau nach Künzelsau, wohl einzige Kreis-Hauptstadt die nicht über einen Bahnanschluss verfügt, und das bei entsprechendem Bedarf bedeutender Betriebe. Nicht zuletzt hält er eine Reaktivierung der stillgelegten Zabergäubahn für sinnvoll, mit Streckenerweiterung bis Bretten bzw. Mühlacker, ebenso gegebenenfalls einen Neubau der Bottwartalbahn. Es habe sich gezeigt, dass entgegen der Befürchtungen der mit Kosten belasteten Kommunen wiederbelebte Bahnstecken eine über Erwarten große Benutzerfrequenz erreicht hätten.

Angesichts des Kompetenzwirrwarrs im öffentlichen Verkehr und der Verkehrsverbände in der Region plädierte Sauter dafür, den mit kompetenten Fachleuten besetzten Regionalverband stärker in die Verkehrsplanung einzubeziehen, auch um ein verlässliches Grundangebot mit angemessener Taktierung in den Hauptverkehrszeiten sowie auch bis nach Mitternacht und an Wochenenden zu gewährleisten.

Sauter konnte nicht verhehlen, dass er eigentlich das Konzept der BUGA auf der Bahn- und Industriebrache mit dem Entstehen eines neuen Stadtquartiers für verfehlt hält. In diesem Bereich mit direktem Bahn- und Schiffsanschluss und einem Umfeld von florierenden Industrie- und Dienstleistungsbetrieben hätte sich eher die Etablierung eines Gewerbeparks angeboten und anderswo die Ausweisung eines neuen Wohngebiets. Hier müsste auch noch das gescheiterte Container-Terminal thematisiert werden.

Und zu guter Letzt bekräftigte Sauter die kategorische Ablehnung von Stuttgart 21, dessen missglücktes Konzept einer intelligenten und zukunftsfähigen Mobilitätsplanung im Lande grundsätzlich entgegenstehe. Im Übrigen: Auch wenn man das Bahn-Vorbild Schweiz nicht kopieren könne, so gäbe es doch zu bedenken, dass man in der Schweiz pro Einwohner 460 € für den Schienenverkehr einsetze, in Deutschland hingegen nur 130 €, konstatierte VCD-Mann Hans-Martin Sauter. (hs)