

Heilbronn: Stadtbahnerweiterung geht (auf Raten) in Betrieb

von Thomas Naumann, Berlin



Im Juli 2004 weit fortgeschritten: der Trassenbau der Stadtbahn-Oststrecke in Heilbronn (Moltkestraße). Doch trotz einer Teileröffnung im Dezember 2004 wird der gesamte Stadtbahnast bis Öhringen noch lange Baustelle bleiben.

Es sind nun etwas mehr als drei Jahre vergangen, seit Stadtbahnwagen der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) auf innerstädtischen Schienen das Zentrum von Heilbronn erreicht haben. Die Inbetriebnahme der restlichen Stadtdurchquerung wird am 12. Dezember erfolgen, aber – anders als geplant – wird noch einige Zeit verstreichen, bis die Züge auf Eisenbahngleisen ihr eigentliches Ziel erreichen werden – die große Kreisstadt Öhringen im Hohenloher Land. Die beteiligten Kommunen und der Betreiber sind darüber nicht gerade erfreut...

„Am 21. Juli wurde mit dem ersten Teilstück der Stadtbahnstrecke in der Heilbronner Innenstadt die erste Betriebsstufe der Stadtbahn Heilbronn in Betrieb genommen... Bis spätestens 2004 ist die Durchbindung der Stadtbahn bis Öhringen vorgesehen“ [1]. Vorgeschichte und Gesamtumfang der Heilbronner Stadtbahnplanungen bis zur ersten Teilinbetriebnahme sind detailliert in Heft 7-8/01 dieser Fachzeitschrift nachzulesen. Termingerech hat der Betreiber die für die Streckenverlängerung beschafften Fahrzeuge in Betrieb genommen, nun steht die kommunale Strecke bis zur Verknüpfung mit der Eisenbahnstrecke zur Inbetriebnahme an. Die Bahnstrecke selbst jedoch ist zum Berichtszeitpunkt von einer Fertigstellung weit entfernt, in einigen Bereichen haben die Arbeiten noch nicht einmal begonnen – so erobert sich die Natur z.B. allmählich den Bahnhof Weinsberg zurück, wo bereits kleine Bäume im Gleis wachsen. Nicht nur die Fortführung der eindrucksvollen Erfolgsbilanz dieser Stadtbahn soll im Folgenden dargestellt werden; vielmehr soll auch hinterfragt werden, warum es jetzt „klemmt“ und ob dies für die Zukunft – nicht nur dieser Stadtbahn- Anlass zur Sorge geben könnte.

Die zweite Etappe: Fertigstellung der Stadtquerung

Die technischen Parameter der innerstädtischen Stadtbahnstrecken nach BOStrab sind in [1] ausführlich dargestellt; die anschließende Beschreibung beschränkt sich auf verkehrliche und betriebliche Gesichtspunkte der Verlängerung.

Vom Beginn der vorbereitenden Aktivitäten Ende April 2002 und dem offiziellen Start der Bauarbeiten im September 2003 bis zur Inbetriebnahme Ende 2004 werden gut zweieinhalb bzw. lediglich etwas über ein Jahr vergangen sein, um den verbleibenden Abschnitt der Ost-West-Querung der Heilbronner Innenstadt fertigzustellen. An diese schließt hinter der Haltestelle Pfühlpark die zweite Verknüpfungsstelle zum Eisenbahn-

netz und ein kurzer Abschnitt bis zur letzten innerstädtischen Haltestelle Trappensee bereits auf Eisenbahngleisen an.

Im Anschluss an die schon heute befahrenen Gleisanlagen im Zuge der Moltkestraße (Wendeanlage) hinter der Haltestelle Harmonie führen die Gleise zukünftig geradeaus weiter bis zur Einmündung der Moltkestraße in die Bismarckstraße und bedienen die neuen Haltestellen Friedensplatz und Finanzamt. Herausragende Erschließungseffekte sind dabei das Finanzamt und Schulstandorte. Eine auffallende Neuerung ist, dass der Bahnkörper hier auf ganzer Länge als Rasengleisanlage ausgeführt wird, auch im Bereich der Haltestellen. Anschließend folgt im Zuge der Bismarckstraße ein kurzer eingleisiger Abschnitt, der – in Seitenlage als eigener Bahnkörper ausgebildet und kaum länger als 150 m – einen baulichen Engpass überwindet. Es folgt die letzte im BOStrab-Bereich gelegene Haltestelle Pfühlpark, der ein Abstellgleis vorgelagert ist und an die sich unmittelbar eine Wendeanlage und die Rampe zum Übergang ins Eisenbahnnetz anschließen. Die Einbindung des Abstellgleises (von und nach EBO-Strecke) erlaubt mit minimalem Aufwand das ggf. notwendige Stärken bzw. Schwächen von Zugverbänden beim Übergang zwischen den beiden Betriebsformen (maximale Zuglänge nach BOStrab 75 m). Hier werden die Züge ab Fahrplanwechsel am 12.12.2004 so lange wenden, bis die Gesamtstrecke nach Öhringen in Betrieb genommen werden kann.

Mit einem neu errichteten Brückenbauwerk wird die Richard-Becker-Straße überquert, unmittelbar anschließend bindet die Stadtbahn höhen- gleich in die Eisenbahnstrecke ein. Im gleichen Bereich befindet sich auch der Systemwechselabschnitt. Nach wenigen hundert Metern Streckenlänge ist dann die letzte auf Heilbronner Stadtgebiet gelegene Zugangsstelle „Trappensee“ erreicht.

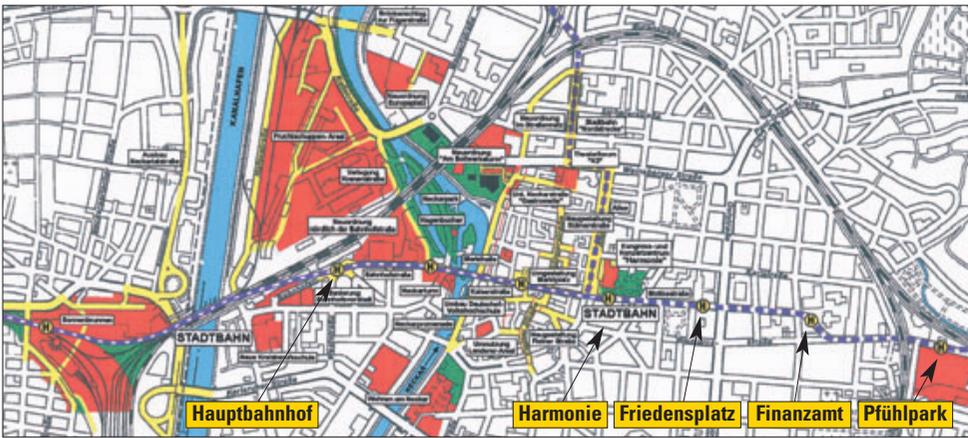
Der gesamte BOStrab-Abschnitt wurde teilweise deckungsgleich bereits bis 1955 von den – damals meterspurigen – Wagen der alten Heilbronner Straßenbahn befahren; deren Nachfolger, die Buslinie 1, wird zwar nach Inbetriebnahme der Stadtbahn modifiziert und auch „abgespeckt“, aber nicht eingestellt. Generell ist die Stadtbahn Heilbronn als reine Regionalbahn konzipiert und nicht als innerstädtische Straßenbahn, was nicht ausschließt, dass sie von manch einem Fahrgast – auch heute schon – so genutzt wird.

Weiter nach Öhringen

Öhringen, Zielort des Stadtbahnverkehrs auf der Eisenbahnstrecke, die von Heilbronn nach Schwäbisch Hall-Hessental führt, wo sie auf die Strecke Stuttgart-Nürnberg trifft, liegt im Landkreis Hohenlohe und wird über 25,5 km, für den Stadtbahnbetrieb zu ertüchtigende Eisenbahnstrecke erreicht. Die zweigleisige Strecke muss elektrifiziert werden, was auch die Änderung der Gleislage im Weinsberger Tunnel zwischen Trappensee und Weinsberg und dessen Grundsanierung erfordert. Zusätzlich zu den vorhandenen Zugangsstellen werden für die Stadtbahn zehn neue Halte eingerichtet, was die bestmögliche Ausschöpfung der Nachfragepotentiale erlaubt. Die Lage der Bebauung zur Bahnstrecke ist ab Weinsberg in Richtung Öhringen nahezu optimal; mangels Haltepunkten konnte daraus aber bisher nur begrenzter Nutzen gezogen werden. Eine wichtige Voraussetzung für den Stadtbahnbetrieb ist natürlich auch die Anpassung und Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik.

Ursprünglich war geplant, die Strecke während einer Vollsperrungsphase von Juni bis Dezember 2003 für den Stadtbahnverkehr auszubauen und anschließend die gesamte Strecke Heilbronn, Harmonie-Öhringen in einem Stück in Betrieb zu nehmen. Der Heilbronner Landrat kommentierte den Busersatzverkehr damals: „...es ist auszuhalten mit dem Blick auf das, was die Fahrgäste mit der Stadtbahn nach Öhringen bekommen“ [2]. Doch die Stimmung verschlechterte sich schon wenige Wochen später, als die Inbetriebnahme auf Mitte, dann Ende 2004 rutschte; der Öhringer OB

PROJEKT & PLANUNG



Innenstadtstrecken der Stadtbahn Heilbronn (vorhanden im Westteil, in Betrieb ab Dezember im Ostteil, geplant im Nordteil) und Entwicklungsprojekte im Stadtgebiet. Abbildung: Stadt Heilbronn

letzte Wort sicher noch nicht gesprochen, heute und morgen ist dies aber kein Thema.

Öhringen: Stadtbahn als ganzheitliches Konzept

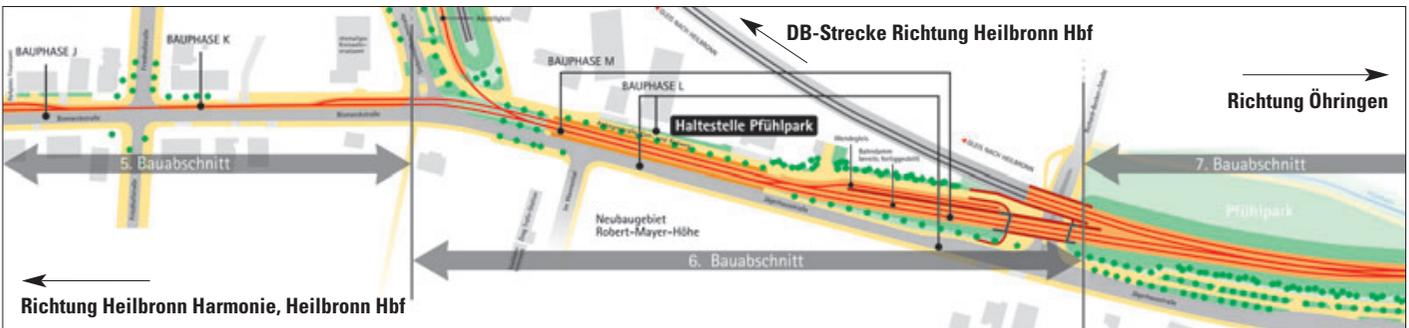
Die Schaffung einer Infrastruktur und die Bestellung von Betriebsleistungen sind nicht alles – sie wollen auch genutzt sein, und zwar so gut wie möglich. Um das zu erreichen, muss man dauerhaft etwas tun. Ein eigentlich banaler Zusammenhang; beispielhaft für die erschlossenen Kommunen werfen wir einen Blick auf die Leistungen, die die große Kreisstadt Öhringen freiwillig erbringt, um die Chancen, die sich mit der Inbetriebnahme der Stadtbahn ergeben, auch maximal zu nutzen.

Jochen Kübler zeigte sich „stinksauer auf die DB“ [3]. Wie mag seine Stimmung wohl heute sein, da die Vollsperrung erst sechs, dann neun Monate dauern wird und die Betriebsaufnahme nun erst für Ende 2005, möglicherweise sogar erst 2006 zu erwarten ist? Begründung für die Vollsperrung war übrigens einmal, dass man so schneller und kostensparend bauen könne... Mehr dazu im Textverlauf!

Ein weiterführender Stadtbahnbetrieb zur Anbindung der Kreisstadt Künzelsau würde die Reaktivierung der seit langem stillliegenden Kochertalbahn ab Waldenburg bedingen, ist mit negativem Ergebnis untersucht worden und steht wohl nicht mehr zur Debatte. Eine Durchbindung der Stadtbahnen bis Schwäbisch Hall-Hessental würde dagegen betrieblich wie verkehrlich plausibel erscheinen, wäre aber wohl mit eher hohen Aufwendungen beim Streckenausbau verbunden (mehrere Tunnel); dafür würde aber eine durchgehend elektrifizierte Strecke in der Relation Heilbronn-Crailsheim (und beiderseits darüber hinaus) entstehen. Hier ist das

Öhringen hat eine Wohnbevölkerung von 22.700 Einwohnern; hinzu kommen 21.500 Einwohner im suburbanen Bereich und weitere 35.800 im regionalen Umfeld (2004). Damit ist der Einzugsbereich des Stadtbahnverkehrs – einschließlich zuführender Busverkehre und P+R – umrissen. Bereits heute verfügt Öhringen über einen gut ausgebauten Stadtbusverkehr mit drei Linien, die im 30-Minuten-Takt verkehren; hinzu kommen Regionalbusverkehre. Es handelt sich im Bundesvergleich um einen wohlhabenden Landstrich; im Bedienungsgebiet des Heilbronner Verkehrsverbundes verfügen 1000 Erwachsene über 800 Pkw – dies kommt einer Vollmotorisierung nahe.

Trotzdem zeigt der Modal Split einen ÖPNV-Anteil von 16 % – nicht schlecht für den ländlichen Raum. Aber der Anteil der Schüler an den Gesamtbeförderungsfällen des Nahverkehrs Hohenlohe liegt bei 77 % (2002) und dies gibt im Umkehrschluss deutliche Hinweise darauf, aus welchen Gruppen die über die Stadtbahn angestrebten Nachfragezuwächse zu ge-



Umfangreiche Gleisanlagen (rot) im Verknüpfungsbereich Pfulpark bieten betriebliche Flexibilität

Abbildung: Stadt Heilbronn



Die Bahnstrecke Heilbronn–Öhringen wird die Siedlungsgebiete gut erschließen, nachdem zehn zusätzliche Zugangsstellen geschaffen sind. Rot: zukünftige Stadtbahn; blau: bestehende Eisenbahntrasse in Heilbronn, die weiterhin von RE-Zügen befahren werden soll. Die gerissenen vertikalen Linien unterscheiden die Gebietskörperschaften. Abbildung: Stadt Heilbronn

PROJEKT & PLANUNG



Umfeldverträgliche Gestaltung trotz Hochbahnsteig: Auf dem neuen Ostteil der Stadtdurchfahrt Heilbronn dominiert Rasengleis, auch im Stationsbereich. Das Bild der Haltestelle Finanzamt im Bauzustand Juli zeigt, dass die Anlage durch Geländemodellierung geschickt eingepasst wurde, damit die Gesamtstruktur trotz Bahnsteigkante auf 55 cm ü. SOK nicht zu wichtig wirkt.



Die Netzverknüpfung am Pfühlpark erforderte einen gewissen Aufwand. Die Eisenbahntrasse in Hochlage wurde mit der ebenerdigen Straßenbahn durch eine Brücke verbunden, Rangiergleise (z.B. in Bildmitte) bieten betriebliche Gestaltungsmöglichkeiten.

winnen sind. Es sind vor allem die Wahlfreien, die mit der Stadtbahn für den ÖPNV zu gewinnen sind, und genau das ist auch die Strategie des Stadtbahnbaus. Um den „Schienenbonus“ in die Region weiterzugeben, wird der Heilbronner Verkehrsverbund 2005 zunächst auf Teile, später den ganzen Kreis Hohenloher Land ausgedehnt. Eine gute physische Verknüpfung der Busverkehre mit dem SPNV ist bereits heute mit dem ZOB am Öhringer Bahnhof gegeben. Damit könnte sich die Stadt eigentlich zufrieden geben – dies ist bereits mehr, als manch anderen Ortes für den ÖPNV getan wird. Doch was tut Öhringen darüber hinaus?

Vor dem Hintergrund der Gesetzeslage und den vertraglichen Vereinbarungen gemäß sind die Gemeinden anteilig in die Finanzierung des Projektes „Stadtbahn“ eingebunden – eine sog. „freiwillige Pflichtleistung“ betrifft die Schaffung bzw. Kofinanzierung neuer Zugangsstellen. Öhringen wünscht sich drei neue Zugangsstellen: West (Gewerbegebiet), Am Römerwall und Cappel (Limespark); die beiden letzteren liegen östlich des vorhandenen Bahnhofs in Richtung Schwäbisch Hall, so dass Öhringen-Cappel Endhaltepunkt des Stadtbahnverkehrs sein wird. Zukünftig 80 %, bis 2007 noch 85 % der Kosten übernimmt das Land bei der Anlage neuer Zugangsstellen, der Rest zuzüglich nicht zuwendungsfähiger Planungskosten muss kommunal aufgebracht werden.

Die Entwicklungsstrategie der Stadt Öhringen war seit langem so angelegt, dass zukünftig noch ein großes Stadterweiterungsgebiet erschlossen wird. Sollte dieses Gebiet zunächst an anderer Stelle entstehen, so wurden die Vorstellungen nach Anlaufen der Stadtbahnplanungen modifiziert; das Neubaugebiet „rutschte“ unmittelbar an die Bahntrasse und

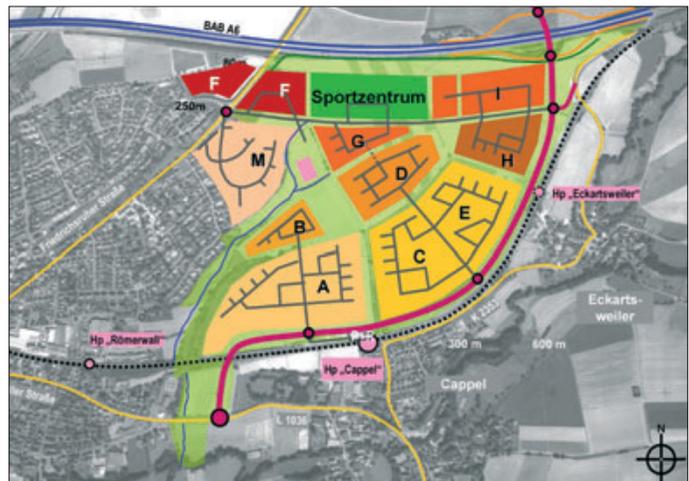
kann so optimal per Stadtbahn erschlossen werden. Was sich so einfach liest, war jedoch mit deutlich höheren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden und auch topographisch schwieriger gelegen. Höherer Aufwand, zusätzlich notwendige Ausgleichsflächen waren der Preis für die perfekte Anbindung. Das musste auch politisch durchgestanden werden! Nun wird der Limespark auf rund 100 ha Fläche für 5000 Einwohner bis 2020 entwickelt, und zwar konsequent von der Stadtbahn her: das erste Baufeld liegt direkt am zukünftigen Haltepunkt Cappel und wird seit 21.7.2004 erschlossen. Wenn dieses Baufeld abgeschlossen ist, wird es eine Erfolgskontrolle geben, bevor weiter entwickelt wird. Läuft die Entwicklung gut, ist auch an einen weiteren neuen Haltepunkt „Eckartsweiler“ am Baufeld C/E gedacht – das wäre dann ein neuerlicher Schritt um ca. 900 m in Richtung Schwäbisch Hall. Soviel zu den „harten“ Vorhaben.

Wie sieht es mit den „weichen“ Maßnahmen aus? Dreh- und Angelpunkt in der Innenstadt soll die Entwicklung des alten Bahnhofs sein. Man entwickelt im Rahmen von Ideenworkshops Nutzungskonzepte, definiert, welche Angebote in Öhringen noch benötigt werden (z.B. im Tourismus) und möchte diese Funktionen gezielt im Bahnhof lokalisieren, der damit deutlich mehr als heute noch, zum „wichtigen Punkt“ im Stadtleben wird.

Dr. Michael Walter, beim Oberbürgermeister sowohl mit dem Stadtmanagement betraut als auch für die Agenda 21 zuständig, bereitet die gesellschaftlichen Gruppen der Stadt gezielt auf die „Ankunft“ der Stadtbahn vor; so werden Handel und Gastronomie individuell im Rahmen von Workshops mit Informationen versorgt, die Chancen, die die Stadtbahn ihnen bietet, werden vermittelt. Dazu besucht man mit diesen Zielgruppen auch Gemeinden, die bereits vom Stadtbahnanschluss profitieren – damit erfahren nicht nur Politiker, sondern gerade Einzelhändler, Gastwirte usw.



In Öhringen hat der ÖPNV schon heute einen hohen Stellenwert, wie der Ortsbusverkehr zeigt. Mit Ankunft der Stadtbahn wird die ganze Gemeinde auf den Nahverkehr neu ausgerichtet. Aufnahmen ohne Vermerk: T. Naumann



Die Stadterweiterung in Öhringen-Cappel schmiegt sich an die Stadtbahntrasse an und führt bei Erfolg ggf. zur Verlängerung der Linie auf bestehender Bahnstrecke bis zum Haltepunkt Eckartsweiler. Abbildung: Stadt Öhringen

PROJEKT & PLANUNG

direkt von ihren Kollegen, welche Entwicklungen zu erwarten sind. Vor allem aus dem östlichen Landkreis Heilbronn erwartet Öhringen Kaufkraftzuwächse im Gefolge des Stadtbahnbetriebs. Rechtzeitig vor der Eröffnung ist dann eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit für die Gesamtbevölkerung vorgesehen.

Was lässt sich die Stadt Öhringen die aktive Mitwirkung am Projekt „Stadtbahn“ kosten? Der anteilige Aufwand, eine komplette Freiwilligenleistung, beträgt nach Abzug von GVFG- und ggf. anteiliger Kreisförderung ca. 4,4 Mio EUR (zum Vergleich: das Gesamthaushaltsvolumen liegt bei ca. 36 Mio EUR). Die Zusammensetzung ist wie folgt: Streckeninfrastruktur ca. 1.920.000 EUR, Haltepunkte ca. 1.140.000 EUR, Fahrzeuge ca. 950.000 EUR, P+R-Plätze West und Cappel ca. 400.000 EUR. Das ist erheblich mehr als ursprünglich vorgesehen: ohne Fahrzeuganteil sollten es einmal 2,3 Mio EUR sein, nun liegt dieser Wert bei 3,4 Mio EUR, und weitere Kostensteigerungen sind absehbar. Öhringen ist dabei wie andere Streckenanlieger betroffen von der Entscheidung der DB, z.B. für die neue Leit- und Sicherungstechnik nur 30 statt der erhofften 50 % der Kosten beizutragen, obwohl diese Technik den Betrieb der Strecke für die Bahn deutlich wirtschaftlicher macht [8].

Noch gar nicht berücksichtigt sind bei den genannten Aufwendungen Öhringens Vorhaben wie die erwähnte Aufwertung des alten Bahnhofs, der Zusatzaufwand für die Änderung der Bebauungsplanung oder der projektbezogene Personalaufwand der Stadt. Diese Verpflichtungen wurden bewusst freiwillig eingegangen, um die Stadtbahn zu einem gemeinsamen Erfolgsprojekt zu machen. Hier anhand von Öhringen dargestellt, trifft dies auf die anderen Gemeinden (Weinsberg, Ellhofen, Obersulm, Bretzfeld) ebenso zu.

Hinzu kommen Leistungen des Landkreises: 0,5–1,5 Mio EUR wird wohl die Anpassung der Busverkehre kosten, aus heutiger Sicht wird es Schnellbusse im Stundentakt aus dem Kocher- und dem Jagsttal zum Haltepunkt Öhringen-Cappel geben. Im Gegenzug werden aber kaum Einsparungen möglich sein – ausgenommen im Raum Bretzfeld –, da man im Hinblick auf die Stadtbahn hier schon Zurückhaltung in der Leistungserbringung geübt hat.

Wie viele Kommunen in Deutschland mögen es wohl sein, die sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten so beispielhaft engagieren wie Öhringen? Das mag jeder Leser mit einem Blick auf seine Heimatregion selbst beurteilen... Auch ohne methodisch korrekte Quantifizierung darf man mutmaßen: in aller Regel herrscht die Auffassung vor, für den SPNV seien andere zuständig und man habe kein Geld zu verschenken; allenfalls werden noch Kritik geübt und Forderungen gestellt. Aktive Beiträge sind selten, auch, wenn sie nur geringen Aufwand verursachen. Oft kann man sich vielmehr des Eindrucks nicht erwehren, die zu Gunsten einer Region bestellten SPNV-Verkehre würden eher „hingenommen“, Busverkehre – auch „lupenreine“ Parallelverkehre – nicht oder kaum abgestimmt und die Einrichtung neuer Zugangsstellen ist kein Thema. Je zentralistischer zudem die Philosophie der Bestellorganisation, umso passiver die Rolle der nachgeordneten Kommunen. Entsprechend stellt sich dann jeweils auch der verkehrliche Erfolg dar...

Endausbau des Netzes

Zweite tragende Säule der Heilbronner Stadtbahn soll die Nord-Süd-Achse werden, die im Stadtgebiet von Heilbronn zwischen Hauptbahnhof und Harmonie die bereits vorhandenen Anlagen gemeinsam mit der West-Ost-Achse nutzt. Auch hier sei der Leser für alle Details auf Literatur [1] verwiesen; wichtigste Änderung dazu ist, dass die Nordstrecke nunmehr über die dort genannten Endpunkte Bad Rappenau und Gundelsheim hinaus bis nach Sinsheim und Mosbach/Neckarelz führen soll, was sich natürlich auch in entsprechenden Kostensteigerungen niederschlägt. Im neu zu bauenden BOStrab-Teil der Nordstrecke zwischen Harmonie und Neckarsulm wird in Heilbronn nördlicher Nachbarstadt noch über unterschiedliche Varianten der Gleisführung diskutiert. Die Projektbeteiligten sind alle guter Hoffnung, dass die Nordstrecken realisiert werden, wenngleich auch zum Teil skeptische Töne hinsichtlich der Einhaltung des ursprünglichen, ehrgeizigen Terminplans bis 2010 zu vernehmen sind. So, wie bei der Öhringer Strecke deutet sich auch auf den Nordstrecken an: kein Pachtmodell für die Infrastruktur, Betriebsführung getrennt durch DB Regio (RE-Züge) und AVG (S-Bahn). Man darf also optimistisch sein, dass das Heilbronner System seinen vorgesehenen Gesamtausbaustand erreichen wird.



Zabergäu: Damit die Stadtbahn wie geplant in etwa sechs Jahren nach Zaberfeld rollen kann, muss die Strecke neu gebaut werden. Die Trasse (im Bild: Bahnhof Güglingen) ist aber durchwegs noch vorhanden.

Werden die Stadtbahnzüge auch den seit vielen Jahren brachliegenden Schienenweg ins Zabergäu mit neuem Leben erfüllen? Das ist so vorgesehen, diese Strecke ist Bestandteil der Südtrasse und hat als solcher das „Standardisierte Bewertungsverfahren“ mit positivem Ergebnis durchlaufen, so dass grundsätzliche Förderfähigkeit für die Investitionen gegeben ist. In den Genuss einer Bundesförderung wird man aber hier wohl nicht gelangen, die Hoffnung liegt daher darauf, dass das Land in die Finanzierungsücke eintritt. Aber auch dann verbleibt für die Gemeinden ein relativ hoher Eigenanteil von ca. 10 Mio EUR zur Finanzierung – noch ohne Fahrzeuge, ohne Betriebskosten. Die Fahrzeuge werden bei der Umsetzung des „Karlsruher Modells“ gemeinhin – und so auch hier – anteilig entsprechend der Auspendlerzahlen durch die Kommunen mitfinanziert.

In Lauffen von der Hauptbahn Heilbronn–Stuttgart abzweigend, erschließt die Strecke mehrere Gemeinden, die in den zurückliegenden Jahren stark angewachsen sind, wie z.B. Brackenheim. Der Schienenstrang verläuft überwiegend sehr günstig zur Bebauung, und mit einer Verdichtung der Zugangsstellen gegenüber dem alten Zustand könnten die Potentiale gut ausgeschöpft werden. Zwar sind die Gleisanlagen noch auf ganzer Länge vorhanden, aber abschnittsweise sehr stark gewachsen; es wird ein Neubau auf vorhandener Trasse notwendig werden. Ein weiterer Punkt stellt sich ungünstiger dar als im restlichen Netz: da die Strecke bereits vor Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes ohne Personenverkehr war, stellt sich die Frage nach der Finanzierung der Betriebsleistungen. An der verkehrlichen Sinnhaftigkeit besteht keinerlei Zweifel; dies lässt hoffen, dass die Reaktivierung als Stadtbahn gelingt. Es wäre das dritte Mal, dass man im Zabergäu die Erschließung mit der Eisenbahn feiern könnte, war die ursprünglich schmalspurige Linie (760 mm) doch 1963/64 bereits auf Normalspur umgebaut worden. Dies konnte die Gesamtstilllegung letztlich nicht verhindern; der kurze Abschnitt Zaberfeld–Leonbronn wird auch zukünftig ohne Betrieb bleiben.

An noch weitergehende Ausbauphasen zu denken, wie z.B. weitere Verlängerungen auf vorhandenen Eisenbahnstrecken oder gar eine gänzlich neue Strecke, die der früheren Schmalspurbahn von Heilbronn–Süd in Richtung Marbach (Bottwartalbahn) zu neuem Leben in anderer Form verhelfen könnte, wäre gegenwärtig rein spekulativ und unter Berücksichti-

Stadtbahn Heilbronn: Kosten und Finanzierung (Stand 11/03)

Strecke	Länge [km]	Baukosten [Mio EUR]	Baukosten/km [Mio EUR]
Eppingen–Heilbronn Hbf	24,7	58,9	2,4
Innenstadt Heilbronn West–Ost	3,1	53,9	17,4
Heilbronn–Öhringen	26,8	79,0	2,9
Zaberfeld–Lauffen	17,5	33,6	1,9
Lauffen–Heilbronn	13,0	3,7	0,3
HN Harmonie–Einschleifung Neckarsulm	4,7	53,7	11,4
Neckarsulm Hbf–Sinsheim/Neckarelz	49,4	56,9	1,2
Gesamtnetz	139,2	339,7	2,4

Quelle: [5], Zahlen wurden in der Präsentation für Stand 7/04 bestätigt

gung der tendenziellen Entwicklung der Finanzierungsinstrumente auch eher als unwahrscheinlich zu bezeichnen.

Die Gesamtkosten für den Vollausbau des Systems werden heute, d.h. Stand Juli 2004, mit 339,7 Mio EUR angegeben [5].

Gedanken zur Zukunft eines Erfolgsmodells

Legt man die einschlägigen Statistiken des VDV zugrunde und macht man sich die Mühe, regional nicht nur die Nachfrageentwicklung im ÖPNV über die Jahre zu verfolgen, sondern – wo es möglich ist – auch zu hinterfragen, wie es um den Modal Split bestellt ist, wie weitgehend also die Potentiale ausgeschöpft werden, so ergibt sich eine sehr klare Erkenntnis: es sind die Schienenverkehre, welche dem öffentlichen Verkehr nachfragebezogen seine Bedeutung sichern. Voraussetzung: die Potentiale müssen vor dem Hintergrund der demographischen Daten der Region auch gegeben sein! Überschlägt man dann, wie hoch die Nachfragezuwächse – bezogen auf erschlossene Potentiale – prozentual und absolut ausfallen, so stellen die Erfolge eines Betriebskonzeptes alles andere in den Schatten, nämlich jene des „Karlsruher Modells“.

Hier wird wirklich das schöne Schlagwort vom „größtmöglichen Nutzen aus dem geringstmöglichen Aufwand“ Wirklichkeit; nach heutigem Stand hat der Stadtbahnverkehr auf der Strecke Eppingen–Heilbronn zu Fahrgastzuwächsen in Höhe von 588 %, d.h. von knapp 2000 Fahrgästen zu DB-Zeiten auf nunmehr knapp 12.000 geführt [4]. Eine stolze Bilanz! Der SPNV-Betrieb läuft hier nach Angaben der kaufmännischen Projektleitung der Stadtbahn Heilbronn kostendeckend [5], was man eigentlich auch für Öhringen erwartete. Im Stadtgebiet Heilbronn liegt man bei 40 % [5]. Und vor allem: nachfragebezogen sind das ganz klar „schienenwürdige“ Verkehre; das kann man bei weitem nicht überall sagen, wo Regionalisierungsmittel ausgegeben werden...

Der Aufwand, mit dem die EBO-Infrastruktur für den Stadtbahnverkehr ertüchtigt wurde, lag bei Eppingen–Heilbronn (25 km, ohne Heilbronn Hbf) bei 72 Mio DM, mit der Querung des Hauptbahnhofs (deren Kosten übrigens zu 100 % die Stadt Heilbronn getragen hat) bei 99 Mio DM [1] – das ergibt einen Aufwand in Höhe von 2,88 Mio DM/km ohne bzw. 3,81 Mio DM/km mit Bahnstabsquerung. Je Kilometer Ausbau vorhandener EBO-Strecke rechnet man heute in Heilbronn mit einer Spannweite von 0,3-2,5 Mio EUR entsprechend den örtlichen Gegebenheiten [5].

Der Zeitaufwand zum Ausbau der Strecke Heilbronn–Eppingen betrug gerademal ein Jahr; für die Murgtalbahn mit ihren weitaus schwierigeren Rahmenbedingungen (hier waren allein sieben Tunnel zu sanieren und für die Aufnahme der Fahrleitung zu ertüchtigen) waren es 2,5 Jahre...

Für die Herstellung der BO-Strab-Strecke durch Heilbronn waren ursprünglich 89 Mio DM veranschlagt [1]; daraus werden nun 60 Mio EUR geworden sein [5], wovon allein 23 % grobenteils nicht förderfähige Aufwendungen für städtebauliche Eingliederung, Umfeldverbesserung etc. umfassen – am spektakulärsten repräsentiert durch das wunderschöne Glasdach auf dem Hauptbahnhofs-vorplatz. Das Gesamtsystem soll 139 km umfassen, und nur 6 % davon ist der Anteil der neu zu bauenden BO-Strab-Strecken in Heilbronn und Neckarsulm; trotz aller Kostensteigerungen erlaubt der schon erreichte bzw. noch erhoffte Erfolg die Einschätzung, dass mit dem „Karlsruher Modell“ bei sehr moderatem Aufwand eine beispiellose Erfolgsgeschichte geschrieben wurde und weiterhin wird.

Schon ein Jahr nach der ersten Teilbetriebnahme in die Heilbronner Innenstadt resümiert die örtliche Presse unter der Überschrift: „Die Stadtbahn schiebt den Handel an“ Tendenzen der seither zu beobachtenden Veränderungen: „Wir haben eine sehr viel stärkere Kundenfrequenz seitdem die Stadtbahn fährt“ (C&A, Geschäftsführung); „Die Bahnhofstraße ist die einzige Achse, die in Heilbronn funktioniert... wenn der Neckarturm nicht an der (Stadtbahn-)Trasse läge, würde er leer stehen“ (Immobilienfirma); „Die Stadtbahn war für uns ein wesentlicher Faktor für die Entscheidung, in Heilbronn zu investieren... die (Mieter aus dem Einzelhandel) bestätigen uns immer wieder, wie wichtig die Stadtbahn ist“ (Projektentwickler Neckarturm) [6].

Oder ein Beispiel aus dem regionalen Umfeld Heilbronn: Schwaigern-West, Endpunkt des 20-Minuten-Taktes aus Heilbronn heraus, liegt unmittelbar an der Neubausiedlung „Lindenberg“, die ohne Zweifel die Vollmotorisierung erreicht hat. Es lässt sich nach Ortstermin unschwer abschätzen, wie hoch hier der ÖPNV-Anteil am Modal Split ohne die Stadtbahn wäre: 0 %... Die Stadtbahn aber aktiviert zumindest in den Zeiten des Berufsverkehrs ÖPNV-Potentiale, und genau das ist es, was das

„Karlsruher Modell“ zum Erfolg macht, auch und gerade unter solchen Bedingungen wie in Schwaigern-West.

Und auch betrieblich ist dies ein guter Punkt, die Vorzüge des Stadtbahnsystems zu beobachten: unglaublich straff, mit der Präzision eines Uhrwerks, zugleich aber auch mit einer geradezu spielerischen Leichtigkeit läuft der Betrieb ab, folgen sich unmittelbar Zug und Gegenzug; ein Eilzug, mit 100 km/h herannahend, und ein endender Zug sind noch kurz vor dem Halt vom Beobachter kaum zu unterscheiden, und plötzlich steht der letztere... Man weiß es, hat es oftmals so erlebt, und doch ist es wieder faszinierend – Stadtbahnbetrieb eben, gegen welchen herkömmlicher Eisenbahnbetrieb nicht nur schwerfällig und langsam erscheint, sondern auch ist...

Warum also an dieser Stelle nun ein Blick in die Zukunft, der durchaus auch sorgenvolle Gedanken beinhaltet? Wird es gelingen, die Erfolgsgeschichte ungebrochen fortzuschreiben?

„Pachtmodell“ ade?

Bei jenen Strecken abseits des Hauptstreckennetzes der DB, die in der jüngeren Vergangenheit in den Stadtbahnbetrieb der AVG einbezogen worden sind, hat sich ein Umsetzungsmodell in jeder Hinsicht bewährt, bei dem die Streckeninfrastruktur von der DB Netz AG für einen bestimmten Zeitraum an den Betreiber AVG verpachtet wird, unter dessen Regie dann sämtliche Ausbaumaßnahmen umgesetzt werden und schließlich auch der Betrieb geführt wird. Murgtalbahn, Enzbahn und eben auch die Verbindung Heilbronn–Eppingen konnten mit diesem Modell in jeweils kurzen Zeitspannen und termintreu ertüchtigt werden. Vor allem blieben aber die Aufwendungen auch dann „im Rahmen“, wenn die bei solchen Projekten nicht immer vermeidbaren Kostensteigerungen berücksichtigt werden. Ein bewährtes Modell zum Nutzen aller Beteiligten, ganz besonders positiv aber auch vor dem Hintergrund eines verantwortungsvollen Umgangs mit öffentlichen Zuwendungen zu sehen. Denn dass all diese Mittel von Bürgern erarbeitet und durch Besteuerung gewonnen werden, gerät beim Ausgeben allzu leicht in Vergessenheit. Warum sollten Steuerzahler den Ausbau einer Infrastruktur, der durch einen Anbieter (hier: AVG) zu einem bestimmten Preis realisiert werden kann, bei identischer Leistung mit der anderthalbfachen Summe (hier: DB Netz AG) finanzieren? [5]

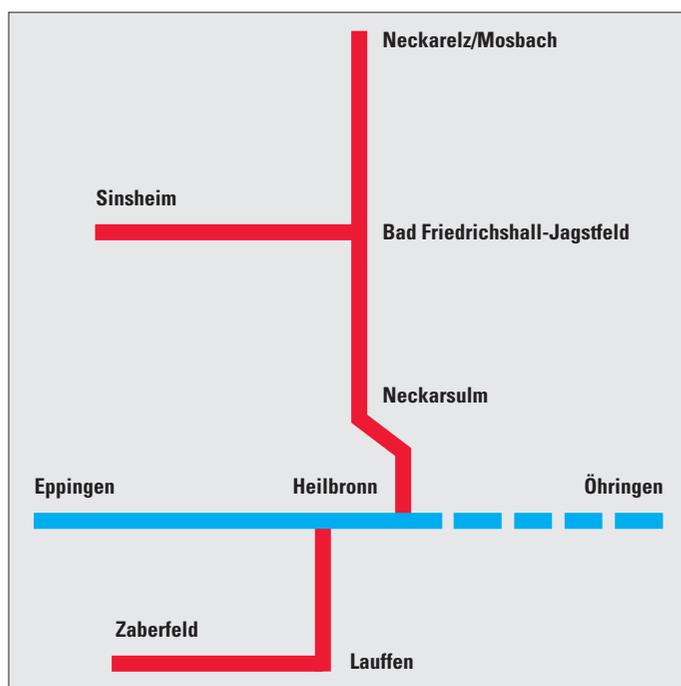
Die Zeiten sind längst vorbei, als man der Öhringer Strecke noch hohe überregionale Bedeutung zuerkennen konnte. Es ist nun drei Jahrzehnte her, da hier ein Durchgangsgüterzug dem anderen folgte – nichts davon ist geblieben. Einziger Grund, warum dieses so erfolgreiche Modell nun zumindest bei der Öhringer Strecke nicht zum Zuge kommt, möglicherweise sogar seitens der DB Netz AG zukünftig überhaupt nicht mehr mitgetragen wird, scheint der zu sein, dass die DB AG mit ihren Töchtern selbst abwickeln will, was vormit der Verpachtung von Strecken Dritten zugefallen war. Nun mag man mit Recht sagen, dass die Verpachtungen freiwillig erfolgt sind. Es gibt keinen Anspruch auf ein solches Vorgehen, und es ist ja auch völlig untadelig, wenn die DB in Stadtbahnverkehren ein Geschäftsfeld für die Zukunft erblickt, das mit Einnahmeerwartungen verbunden ist, die man auf eigener Strecke gerne auch im eigenen Haus sehen möchte.

Dem steht gegenüber, dass in der „Öhringer Realität“ seit die DB „mitverdienen“ will die Kosten in einem Umfang explodiert sind – und weiter steigen, welcher alles weit in den Schatten stellt, was an Kostensteigerungen bei der Innenstadtquerung wie bei der Eppinger Bahn zu verzeichnen war. Waren die Kosten 2002 (damals schon erheblich gestiegen!) mit 60,6 Mio EUR veranschlagt, so rechnet man heute (Juli 2004) mit 79,0 Mio EUR. Das ist ein Wert von 2,9 Mio EUR/km – deutlich über dem bisherigen Maximum der Schwankungsbreite, den man für den Ausbau von EBO-Strecken angenommen hatte. Im Ergebnis ist man damit nun bei Gesamtkosten angekommen, die in Euro höher liegen als ursprünglich in DM veranschlagt [5].

Vor diesem Hintergrund haben alle Beteiligten erklärt, dass sie keinerlei Vorleistungen mehr erbringen werden, bis die DB nicht alle notwendigen Verträge rechtsverbindlich unterschrieben hat, die für einen verlässlichen Fortgang und Abschluss der Arbeiten erforderlich sind [7].

Ähnlich wie bei den Kosten verhält es sich bei den Zeitplänen – kaum ist ein neuer Termin verkündet, scheint er bereits wieder Makulatur zu sein... Und wenn DB Netz AG für die Kostensteigerungen das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) mit seinen hohen, durch Mischbetrieb von Stadtbahnen

PROJEKT & PLANUNG



Geplantes Streckennetz der Stadtbahn Heilbronn. Blau: Ostwestlinie in Betrieb bzw. in Bau (gerissen). Rot: Nordsüdlinie
Abbildung: SG



Nicht überall unterstützt die lokale Wirtschaft Stadtbahnprojekte. In Heilbronn loben Gewerbetreibende deren umsatzsteigernde Wirkung und Unternehmen aus der Region sponsern stolz einen Stadtbahnzug mit künstlerischer Gestaltung von James Rizzi.

und herkömmlichen DB-Regionalzügen bedingten Anforderungsstandards verantwortlich macht und sich selbst in puncto Verzögerungen damit entschuldigt, die Projektunterlagen lägen zur Entscheidung beim Vorstand der DB AG – heißt das dann nicht, dass dies dann eben kein adäquates Modell für einen kostensparenden, effizienten und zeitnahen Ausbau einer Bahnstrecke zur Stadtbahn ist, nicht zielführend vor allem hinsichtlich des verantwortlichen Umgangs mit Steuermitteln? Denn wir haben ja mit dem Pachtmodell einen bewährten Ansatz, der dies alles gewährleistet und, notabene, den Mischbetrieb mit herkömmlichen DB-Zügen ebenfalls sicherstellt, ohne jene hohen Anforderungsniveaus zu bedingen, die das EBA verlangt. In einem Interview mit der Heilbronner Stimme bekräftigt AVG-Vorstand Dieter Ludwig im März 2004: „Das ist doch keine Hochgeschwindigkeitsstrecke!“ zu den Querelen um überzogene, teure Ausbaustandards für die Öhringer Strecke [8] und zum Problem des Mischbetriebs von Stadtbahnen und herkömmlichen DB-Zügen, dies werde auch im Murgtal praktiziert, wo man alle Arbeiten in zweieinhalb Jahren durchgezogen habe und zwar einschließlich der Sanierung von sieben Tunneln unter Landesaufsicht und AVG-Regie, was zusammen

billiger gewesen sei als die Sanierung des einzigen, des Weinsberger Tunnels auf der Öhringer Strecke.

Sollte es nicht eigentlich im Sinne des Landes sein, deutlich darauf hinzuwirken, dass nicht ein Anbieter das Preisniveau für eine Leistungserbringung vorgeben kann, wenn – nachgewiesenermaßen – unter anderen Rahmenbedingungen die gleiche Leistung viel billiger erbracht werden kann? Und zwar auch unter Einschluss der Alternative, dass die Leistung eben nur bis zu einer Kostenobergrenze bestellt wird – die natürlich realistisch sein muss – oder eben notfalls gar nicht? Schließlich halten die potentiellen Leistungserbringer ja die Hände auf, um öffentliche Mittel einzufordern! Möglicherweise würde ein solches Vorgehen ja den Willen der Bahn, sich auf Pachtmodelle einzulassen oder interne Rationalisierungsprozesse zu beschleunigen, deutlich beflügeln... In diesem Zusammenhang interessant: die neue DB-Regionalstruktur beinhaltet die Verpachtung ganzer Netze und sogar der Verkehrsstationen von DB Netz AG an die neuen DB Regionetze, während man dies zugleich anderen Betreibern zukünftig offenbar verweigern will...

Nun darf man schon anmerken, dass DB Netz AG seit 1994 vom bisher einzigen Betreiber DB Regio Trassenpreiszahlungen in erheblichem Umfang erhalten hat. Wenn es schon kein verbrieftes Recht ist, so doch ein moralischer Anspruch: was ist davon eigentlich in die Strecke reinvestiert worden? Jetzt bezahlen im wesentlichen Dritte den stadtbahnmäßigen Ausbau, überlassen der DB Netz AG dann eine optimal ausgebaute Strecke – und dürfen anschließend Trassen- und Stationsgebühren für deren Nutzung zahlen; dazu AVG-Vorstand Dieter Ludwig, der mit bis zu 5 Mio EUR Trassengebühren im Jahr rechnet: „Es ist so, als ob wir auf eigene Kosten das Haus sanierten, für das wir später teure Miete bezahlen“ [7].

Beispiel Zugangsstellenbau

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs e.V. (BAG-SPNV) hat untersuchen lassen, welche Vorgehensweisen bei DB Station & Service bzw. anderen Vorhabensträgern (z.B. NE-Bahnen) Planung, Bau und Finanzierung von Regionalbahnhöfen prägen und wie sich das auf die Kosten der Maßnahmen auswirkt. Im Ergebnis werden nach vergleichender Analyse von rund 90 Zugangsstellen – beschränkt auf vergleichbare Projekte – bei DB Station & Service „enorme Investitionskosten und weitere Kostensteigerungen im Projektverlauf“ erkannt; „nicht eingehaltene Zeitabläufe sind bei vielen Stationsprojekten die Regel“ [9, Seite 4]. Die Kosten für Planung und Bau erreichen auf der Basis des Durchschnitts der NE-Projekte (= 100 %) bei DB Station & Service 167 % [9, Seite 122]. Besonders eklatante Unterschiede bestehen bei den Planungskosten; hier wurden für die NE-Bahnen Planungskostenanteile von 6,1 % im Schnitt ermittelt, während DB Station & Service zwischen 15,8 % und 16,5 % liegt [9, Seite 120]. Für die Aufwandsträger ist dies ganz besonders ärgerlich, da Planungskosten bekanntlich nicht förderfähig sind, weswegen z.B. für die Stadt Öhringen bei der Kofinanzierung von unter DB-Regie erstellten neuen Zugangsstellen die Kosten-schere noch weiter auseinanderklafft als die o.g. Prozentzahlen vermuten lassen. Deutlich wird bei der differenzierten Betrachtung, dass Mehraufwendungen aufgrund höherer durch das EBA geforderter Standards zwar Einfluss auf die Gesamtkosten bei DB Station & Service nehmen, jedoch nur eine von vielen Mehrkostenursachen darstellen [9, Seite 123].

Man scheut fast davor zurück, die Gesamtbewertung, zu der die Vergleichsstudie kommt, zu zitieren, so deutlich ist deren Sprache:

„Die mangelhafte interne Projektorganisation bei der DB Station & Service AG führt zu hohen Kosten und unbefriedigender Termintreue. Neben den zahlreichen Know-how-Verlusten durch die ständigen internen Strukturänderungen sind die unflexiblen FreigabeprozEDUREN von Finanzierungsmitteln, die schleppend verlaufende Vergabe von Leistungen, die mangelhafte Qualität der Förderanträge, und der insgesamt problematisch zu bewertende Projektablauf zu nennen. Kostensteigerungen sind folglich der Regelfall und werden aufgrund eines häufig unvermeidlich erscheinenden Zeitdrucks vor Projektrealisierung noch bedeutender. Ärgerlich ist auch ein viel zu sehr an Jahresscheiben orientiertes Projektmanagement und Controlling, das z.T. dazu führt, dass Projekte von Jahr zu Jahr verschoben werden, weil Finanzierungssicherheiten erst Mitte des Jahres existieren, dann mit der Erarbeitung bzw. Korrektur von Ausschreibungsunterlagen begonnen wird und ein vor Jahresende anstehender Kas-sensturz zum Stopp der Ausschreibung führt. Schlimmstenfalls wiederholt sich dieses Verfahren von Jahr zu Jahr. Aufgrund der angespannten Fi-

PROJEKT & PLANUNG

nanzsituation bei der DB Station & Service ist zu beobachten, dass immer mehr Projekte nur noch bei einer vollständigen Fremdfinanzierung realisiert werden. DB Station & Service geht somit keine eigenen Risiken mehr ein. Selbst die Finanzierung der Maßnahmen über den Stationspreis ist nicht mehr möglich, da keine Eigenmittel zur Verfügung stehen. Stationsprojekte werden somit vielfach unmöglich, da auch Landesförderungen nicht einfach umzustellen sind." [9, Seite 127]

Dem steht gegenüber: „Regionale Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben bei Bahnhofsmo- dernisierungen zeigen können, dass sie Projekte oftmals schneller und zu geringen Kosten realisieren können. Hier bestehen erhebliche Kosteneinsparungspotentiale für die öffentliche Hand. Entsprechende Pacht- und Geschäftsbesorgungsmodelle nutzen allen Beteiligten und sind zu forcieren. Die Debatte der direkten Infrastrukturverantwortung der Bundesländer für die regionalen Schienenwege analog der gängigen Auftragsverwaltung bei Bundesfernstraßen ist zielgerichtet weiterzuführen. Regionale EIU müssen wie die DB AG Bundesmittel akquirieren können." [9, Seite 129].

Und unter solchen Bedingungen will die DB ernstlich in der Zukunft direkt und weitestmöglich an Stadtbahnverkehren mitverdienen? Wie soll das gehen, wer lässt sich auf so etwas ein? Die Situation bei der Öhringer Strecke ist zweifellos ein praktisches Beispiel für die oben beklagten Zustände. Werden die Kommunen an den Nordstrecken z.B. bereit sein, sich auf ein Vorgehen à la Öhringen einzulassen, wenn sie sehen, wie unbefriedigend der Gang der Dinge hier ist? Auf der Murgtalbahn wollte die DB schon einmal den Ausbau selbst durchführen; aber auch hier kam es zu den erwähnten Kosten- und Zeitüberschreitungen, die von den Kommunen dann 2000 nicht mehr hingenommen wurden; so kam es doch noch zur Verpachtung, und innerhalb von zweieinhalb Jahren war die Strecke ausgebaut und in Betrieb.

Hoffen wir, dass – wie auch immer – für die Zukunft Lösungen gefunden werden, die die mit dem Pachtmodell leistbaren Kosten und Termintreue garantieren und somit einen weiteren Ausbau der Stadtbahninfrastruktur sichern helfen.

Das Land spart

Baden-Württemberg, ohne Zweifel ein traditionell eisenbahnfreundliches Land, seit jeher auch freiwilligen verlorenen Zuschüssen im Einzelfall aufgeschlossen, hat nun angekündigt, vor dem Hintergrund allgemeiner Haushaltsengpässe die Förderung des SPNV drastisch einzuschränken. Für Fahrzeuge soll ab 2007 nur noch ein Fördersatz von 30 % – bisher 50 % – gelten, und zwar bis zu einem Maximum von gerade noch 7 Mio EUR p.a. für das ganze Land – das sind heute noch 40 Mio EUR! Das Land strebt an, dass die Fahrzeugkosten zukünftig in die Kilometersätze bei der Bestellung von SPNV-Leistungen einfließen, demnach über die Zeitschiene abfinanziert werden. Das erfolgreichste SPNV-System des Landes wird damit ganz besonders getroffen, denn die Zweisystemzüge schlagen inzwischen mit gut 3 Mio EUR/Fahrzeug zu Buche, stehen aber für eben jene grandiose Erfolgsbilanz, während Dieseltriebzüge, die in entlegenen Regionen manchmal kaum Fahrgäste befördern, ein ganzes Stück billiger sind, aber unter Einbeziehung des geringen verkehrlichen Erfolges schlussendlich relativ viel teurer kommen.

Weniger drastisch, aber ebenfalls schmerzlich sind die verminderten Fördersätze bei der Infrastruktur, wo zukünftig nur noch 80 statt heute noch 85 % zugezahlt werden.

Schlussbewertung

Es ist selten geworden in Deutschland, dass etwas geschieht, wie wir es hier im badischen Frankenland um Heilbronn erleben: dass man die Chancen eines Projektes sieht, dass man einen Schritt vorangeht anstatt stehen zu bleiben. Hat nicht immer alles etwas mit den Menschen zu tun, die etwas voranbringen – oder eben nicht? Hier wirken die Verantwortlichen an einem Projekt zusammen und zeigen, dass es eben doch geht: die Potentiale eines Projektes erkennen, andere davon überzeugen, dass es sich für die Mehrheit lohnt, es voranzubringen – gegen Bedenkenträger, Verhinderer, Status-quo-Bewahrer wie es sie überall gibt. Und schon heute zeigen sich klare Erfolge. Hoffen wir, dass es gelingen möge, diese und andere hoffnungsvolle Projekte auch unter schwierigen Umständen voranzubringen. Gerade zu Zeiten knapper Kassen müssen „Leuchtturmprojekte“ definiert werden, die gezielt gefördert werden, um ihrerseits positive

Folgewirkungen anzuschieben. Wäre es nicht schön, zukünftig z.B. die aktive Mitwirkung einer reformierten, wirklich konkurrenzfähigen DB AG an Stadtbahnprojekten in der Rolle einer treibenden Kraft erleben zu können? Dann könnte man der gedeihlichen Zukunft des SPNV in diesem Land sicher auch aus Nachsicht und unter schwierigen Rahmenbedingungen entspannter entgegensehen als heute...

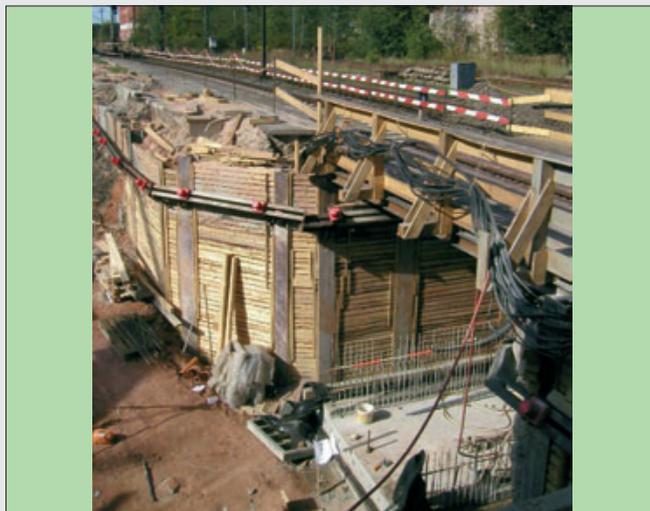
Dank

Der Verfasser ist den folgenden Herren für zahlreiche Informationen und die Überlassung von Material sehr zu Dank verpflichtet: Andreas Berk (techn. Projektleiter Stadtbahn, Tiefbauamt Heilbronn), Gerhard Gross (Geschäftsführer, Heilbronner Verkehrsverbund), Alfred Krüger (kaufm. Projektleiter Stadtbahn, Stadtwerke Heilbronn), Dr. Michael Walter (persönliches Büro des Oberbürgermeisters, Öhringen).

Literatur

- [1] Berk/Koch/Ludwig: Inbetriebnahme der Stadtbahn in der Heilbronner Innenstadt. in: „stadtverkehr“ 7-8/01, S. 21 ff.
- [2] Stadtbahnausbau gen Osten beginnt, in: Heilbronner Stimme 13.3.2003
- [3] Die Stadtbahn hat Verspätung, in: Heilbronner Stimme 2.5.2003
- [4] Information des Karlsruher Verkehrsverbundes KV
- [5] Die Region Heilbronn realisiert ihre Vision. Präsentation für die Universität Würzburg am 14.7.2004 in Heilbronn
- [6] Die Stadtbahn schiebt den Handel an, in: Heilbronner Stimme 3.9.2002
- [7] Heilbronner sind sauer auf die Bahn, in: Stuttgarter Nachrichten 17.3.2004
- [8] „Das ist doch keine Hochgeschwindigkeitsstrecke“ – Interview mit Dieter Ludwig, in: Heilbronner Stimme 31.03.04
- [9] Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs e.V. (BAG-SPNV) (Hrsg.): Planung, Bau und Finanzierung von Regionalbahnhöfen, Endbericht. Berlin 2004

„Rückumbau“ der Station Neustadt b. Coburg



Wiederaufbau einer Bahnsteigunterführung in Neustadt b. Coburg

Text und Aufnahme: T. Naumann

Während die AVG in zehn Jahren um die 60 Haltepunkte neu gebaut hat, gehen manchmal unter DB-Regie zehn Jahre ins Land, ohne dass ein Projekt auch nur ein Stück weiter gekommen ist [9, Seite 128]. Doch es geht auch noch „toller“: in Neustadt bei Coburg wird wenige Jahre, nachdem ein voll funktionsfähiger Inselbahnsteig abgerissen und die intakte Unterführung zugeschüttet wurde, ein neuer Bahnsteig gebaut und eine neue Unterführung gegraben – haben kurzfristige Rationalisierungserfolge Vorrang vor durchaus absehbaren Weiterentwicklungen des Verkehrs- und Stationssystems? Notabene: stadtbahnähnlicher Betrieb à la AVG würde hier – alle Züge halten – überhaupt keine Unterführung erfordern...