

Rede Hohenlohebahn

Hohenlohebahn – die vergessene Ost-West Magistrale

Heilbronn war vor dem ersten Weltkrieg ein wichtiger Eisenbahnknoten.

Höhepunkt dieser Entwicklung war die Führung des Luxuszuges "Paris - Karlsbad Express" auf der Route Paris - Karlsruhe - Heilbronn - Schwäbisch Hall - Nürnberg – Karlsbad.

Auch in den 70er Jahren erlebt die Strecke eine neue Blüte. Zunächst kommen mit den neuen DC-Zügen der Relation Passau - Saarbrücken 1973 wieder richtige Fernverkehrszüge (täglich 3 x) auf die Strecke.

In den 80er Jahren beleben zahlreiche Umleiter-Güterzüge - vor allem in der Nacht - die Strecke. Ursächlich dafür sind umfangreiche Bauarbeiten im Raum Würzburg.

Das alles hat unsere Region verloren.

Aber unser dicht besiedelter Raum benötigt eine gute Verkehrsanbindung gerade auch auf der Schiene.

Die Hohenlohebahn ist die Strecke von Heilbronn nach Schwäbisch Hall mit dem Abzweig in Waldenburg zur Kochertalbahn. Diese Strecken wurde sehr vernachlässigt, auch weil sie noch nicht durchgehend elektrifiziert sind.

Vor fast 35 Jahren wurde das Nahverkehrsmodell Hohenlohe NVH mit Bundes- und Landesmitteln initiiert. Dieses Projekt wurde vier Jahre lang vom Land und Bund mitgetragen. Dadurch wurden wirklich auch die kleinen Gemeinden und Ortschaften an den öffentlichen Verkehr angebunden. Aber im Zuge dieser Entwicklung wurde leider die Kochertalbahn stillgelegt und später auch entwidmet. Nach den vier Jahren kam es wie nicht anders zu erwarten zu starken Ausdünnungen der Verkehrsleistung.

Im Straßenverkehr wurde genau anders vorgegangen. Straßen wurden ausgebaut. Umgehungsstraßen gebaut, allein die autobahnähnliche Streckenführung der B19 in Gaisbach bei der Zufahrt zum Würth ist völlig überdimensioniert. Aber dadurch lässt sich natürlich ein schienengebundener Verkehr schlechter politisch durchsetzen. Daran sind auch die Kommunen schuld, die sich stärker für den Straßenbau als für den öffentlichen Verkehr einsetzen. Lippenbekenntnisse reichen nicht.

Auch jetzt wo sich durch die Stadtbahn bis Öhringen einiges verbessert hat, fehlt die weitere Elektrifizierung bis Schwäbisch Hall.

In einem Positionspapier des Regionalverbandes Heilbronn-Franken von 2010 in dem 74 BürgermeisterInnen und Gemeinderätinnen aus vier Landkreisen vertreten sind wurden die Forderungen schon gestellt die auch wir von den HgS21 haben. Aber bei allem wurde die Zuständigkeit aufs Land verwiesen, also wieder nur Lippenbekenntnisse.

Als wichtige Punkte wurde der Lückenschluss der Elektrifizierung der 32 km langen Strecke zwischen Öhringen und Hall aufgeführt. Es wurden auch Vorschläge für eine günstige Sanierung des Tunnels bei Schwäbisch Hall aufgeführt, der ja bei der Elektrifizierung wie in Weinsberg tiefergelegt werden muss. Auch die Forderung einer Stadtbahn nach Künzelsau über Kupferzell und Waldenburg. (Immerhin gibt es in Künzelsau seit einigen Jahren eine Hochschule. Und seit der Schulreform sind die Abiturienten teilweise unter 18 Jahre.)

Zitat aus dem Papier:

Künzelsau – derzeit das einzige Mittelzentrum in der Region ohne Schienenanschluss – stellt zusammen mit den umliegenden Gemeinden ein Bevölkerungspoten-

tial von weit über 20.000 Einwohnern dar. Es bildet damit ein wichtiges Potential zur Stärkung der Hohenlohebahn bzw. eines möglichen künftigen Stadtbahnbetriebs. Der Regionalverband fordert deshalb den Stadtbahnanschluss für Künzelsau, Kupferzell und Waldenburg.

Und:

Die Fahrzeiten vom Hbf. Öhringen nach Heilbronn Hbf. mit der Stadtbahn betragen derzeit i.d.R. 43 Minuten, die zweistündlichen RE-Verbindungen benötigen ca. 23 Minuten. Die Region schließt sich der Einschätzung des Hohenlohekreises an, dass eine zusätzliche schnelle Verbindung der Stadtbahn im Wechsel mit dem RE-Zug mit dem Ziel eines 1-Stunden-Taktes die Attraktivität der Stadtbahn für den Hohenloher Raum weiter erhöhen würde.

Auch der Güterverkehr wird heute in Deutschland allgemein überwiegend mit elektrischen Lokomotiven abgewickelt. Hier erweist sich der nicht elektrifizierte Abschnitt Öhringen - Hessental als Handicap. Trotz chronischer Verstopfung der „Murrbahn“ wird der Güterverkehr über die eingleisige, aber elektrifizierte Strecke Hessental - Backnang - Marbach/N. - Kornwestheim geführt. Nur vereinzelt nutzen dieselgeführte Güterzüge privater Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Hohenlohebahn.

Gleichzeitig wird die Autobahn mit viel Geld weiter ausgebaut. Auch das ist gegen einen umweltfreundlichen Güterverkehr.

Vor Jahrzehnten habe ich einmal einen kurzen Zeitungsartikel aus der Hst ausgeschnitten, der immer noch, total vergilbt, an meiner Pinnwand hängt von einem VW-Vorstandsmitglied.

Zitat: ... durch weiteren Ausbau der Straßen und innerstädtischen Parkmöglichkeiten können die Verkehrsprobleme in der Bundesrepublik nicht gelöst werden. Im Gegenteil, wer Straßen sät, wird Verkehr ernten. Nur wenn es gelinge die Verkehrsträger sinnvoll miteinander zu verbinden erhalten wir die Mobilität, die unseren Wohlstand erfordert.

Grundsätzlich fehlt der Politik und der Bahn ein Gesamtkonzept. Erst wenn das Konzept steht, weiß man wo Geld am dringendsten benötigt wird. Das ist aber ohne Bahnreform nicht zu erreichen. Und das ist das grundsätzliche Problem bei allen Beteiligten. Sie reden lieber über einzelne Strecken, Haltepunkte und Ausweichgleise. Aber niemand traut sich, oder wird nicht gehört, grundsätzlich über eine andere Bahn zu reden. Eine Bahn für Deutschland und kein Global Player der sich in China, England und Katar mit deutschen Steuergeldern an Großprojekten beteiligt.