

Sitzung des Kreistages des Neckar-Odenwald-Kreises  
am 04. Dezember 2017 in Aglasterhausen

## TOP 5 „Positionspapier "Zukunft Schiene - Mehr Takt und Qualität für den Neckar-Odenwald-Kreis"

### Stellungnahme der Fraktion der Freien Wähler

Sehr geehrter Herr Landrat, liebe Kolleginnen und Kollegen, *"Bahntrasse ermöglichte enormen Aufschwung"*. So überschrieben die Fränkischen Nachrichten am vergangenen Freitag ihren Bericht zum 130. Jahrestag der Eröffnung der Bahnstrecke Seckach - Walldürn. Die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts allgemein vertretene Erwartungshaltung, dass eine Bahnstrecke Gewinn abwerfen müsse, war in diesem Fall von vorneherein ausgeschlossen und weil die Kommunen bettelarm waren, begnügte sich der badische Staat mit der kostenlosen Zurverfügungstellung des Geländes. Der Bau auf Staatskosten und die Inkaufnahme eines laufenden Defizits wurden wie folgt begründet: *„Die Regierung ging jedenfalls von der Überlegung aus, dass dieses Opfer ausgeglichen oder überwogen würde durch die Vortheile, welche aus dem Unternehmen für die Landwirtschaft und das Gewerbe der Gegend hervorgehen würden."* Und weiter: *„Wie bei der Höllentalbahn lag also auch hier der Gedanke zu Grunde, die Bewohner eines größeren Landesteils aus ihrer Abgeschlossenheit herauszureißen, sie konkurrenz- und steuerfähig zu erhalten."* Die Stände (also das badische Parlament mit erster und zweiter Kammer) waren der Ansicht, *"dass die Förderung der volkswirtschaftlichen Interessen des Landes höher stehe als die der finanziellen und dass durch die Annahme des bezüglichen Gesetzesentwurfes eine Pflicht der Billigkeit und Gerechtigkeit gegen die Bevölkerung des Odenwaldes erfüllt würde, da ihr in dem früheren Verträge die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Odenwald und Maintal in noch vollkommenerer Weise, als dies jetzt der Fall sein sollte, in nahe Aussicht gestellt worden war"*. Mit dem "früheren Verträge" war der zwischen Baden und Bayern am 23. November 1871 geschlossene Staatsvertrag gemeint, wonach binnen zehn Jahren eine Bahn von Miltenberg nach Seckach oder Osterburken als Teil einer Verbindung von Aschaffenburg in den Mittleren Neckarraum (also Heilbronn und Stuttgart) geschaffen werden sollte.

M.s.v.D.u.H., in unserem heute zur Verabschiedung anstehenden Positionspapier zur Zukunft der Schiene im Neckar-Odenwald-Kreis geht es u.a. auch wieder um die Frage, wie über die heute „Madonnenlandbahn“ genannte Strecke Seckach - Miltenberg der Anschluss unseres Raumes sowohl an das Rhein-Main-Gebiet wie auch nach Stuttgart verbessert werden kann. Schon ein Blick auf den am kommenden Sonntag in Kraft tretenden Jahresfahrplan 2018 macht das ganze Dilemma deutlich, denn die schnellste Verbindung unter der Woche benötigt für die 43 km lange Madonnenlandbahn derzeit sage und schreibe 1 Stunde und sechs Minuten, was einer Reisegeschwindigkeit von unfassbaren 39 km/h entspricht. Es bedarf keiner großen Worte, dass ein solches Angebot heutzutage nicht mehr konkurrenzfähig ist. Eine spürbare Beschleunigung der Madonnenlandbahn als nördliches Ein- und Ausfalltor des Neckar-Odenwald-Kreises ist somit also dringend geboten, und hierfür brauchen wir a) den Ausbau der Streckeninfrastruktur, b) schnellere Fahrzeuge und c) Fahrpläne, die den Durchgangscharakter dieser Strecke betonen.

Auf ihre Art keinen Deut besser ist derweil die Situation auf der Frankenbahn Stuttgart - Würzburg, wobei zunächst einmal angemerkt werden muss, dass diese Bezeichnung historisch falsch ist, denn tatsächlich haben wir es hier in unserem Bereich mit einem Teil der Badischen Odenwaldbahn von Heidelberg nach Würzburg zu tun, welche denn auch in der Ost-West-Relation (ganz grob gesprochen also Saarbrücken - Hof) bis Anfang der 90er Jahre Fernverkehr aufwies. Aber auch der Nahverkehr verlief früher durchgehend in der Relation Mannheim - Würzburg und bis zum heutigen Tage nutzen Fahrgäste aus Unter-, Mittel- und Oberfranken mit dem Ziel Rhein-Neckar-Raum (und umgekehrt) diese Strecke gerne, weil sie ganz einfach die kürzeste Verbindung darstellt und zudem kostengünstiger ist als die von der Deutschen Bahn AG favorisierte Leitung der Reisenden mit dem ICE über Frankfurt. Doch auch in diesem Punkt hat die Fahrplangestaltung das Angebot in den letzten Jahren zunehmend unattraktiv gemacht, weil es zwischen Osterburken und Heidelberg keine schnell fahrenden Züge mit wenigen Halten mehr gibt. Es ist somit glasklar, dass der Sprinter als Ergänzung des Angebots der S-Bahn Rhein-Neckar unbedingt kommen muss, um den Mobilitätsbedürfnissen der Reisenden Rechnung zu tragen.

Übrigens wird mit der Eröffnung des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) 8.1, also der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg - Erfurt, am kommenden Sonntag auch für unseren Kreis eine neue schnelle Verbindung nach Berlin geschaffen: die Fahrzeit ab Osterburken über Schweinfurt - Bamberg in die Bundeshauptstadt wird dann nicht mehr länger sein als jene über die eh schon überlastete Süd-Nord-Verbindung Fulda - Göttingen und das Gleiche gilt für Ziele im mitteldeutschen Raum wie Leipzig oder Dresden. Das wäre jetzt also die Chance für eine Revitalisierung der bereits erwähnten alten Ost-West-Verbindungen über die Badische Odenwaldbahn, zumal man ja auch schon seit mehr als zehn Jahren in drei Stunden von Mannheim nach Paris fahren kann.

Und apropos Paris: in Würdigung der Baukultur der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn prägte der Eisenbahnhistoriker Albert Kuntzemüller dereinst in seinem Standardwerk *"Die Badischen Eisenbahnen 1840 - 1940"* u.a. den Satz: *"Der Bahnhof von Hirschlanden könnte an einem Boulevard in Paris stehen."* Doch an diese Herrlichkeit können sich nun wirklich nur noch ganz alte Menschen erinnern, oder anders ausgedrückt: heute weist das kümmerliche Zugangebot an den verbliebenen Stationen Rosenberg, Eubigheim und Boxberg des Streckenabschnitts Osterburken - Lauda gerade einmal drei - vier Zugpaare pro Tag auf und hieran soll sich auch im Zuge der Neuvergabe im Jahre 2019 nichts ändern. Dies stellt einen ganz klaren Verstoß gegen die vom Land Baden-Württemberg im Jahre 2014 zugesagte Mobilitätsgarantie dar, denn dort heißt es u.a., dass auf allen Strecken mit regelmäßigem Personenverkehr der 1-Stunden-Takt garantiert wird. Die Betriebszeit soll von 5 - 24 Uhr mit der ersten Ankunft im jeweiligen Mittelzentrum vor 6 Uhr und der letzten Abfahrt im jeweiligen Mittelzentrum nach 23 Uhr sowie der Erreichbarkeit des jeweiligen Oberzentrums vor 7 Uhr und nach 22 Uhr andauern. In vielen Landesteilen wie Südbaden, Ostwürttemberg oder Oberschwaben sind diese Vorgaben mittlerweile umgesetzt, nur für die Frankenbahn fehlt ganz einfach der politische Wille. M.s.v.D.u.H., das ist ein Armutszeugnis für die Politik in ihrer Gänze und vor allem deswegen so enttäuschend, weil selbst ein grüner Verkehrsminister hier bis heute nichts bewegt hat.

Aus Sicht der FREIEN WÄHLER kann es in der heutigen Zeit aber auch nicht mehr um das Klein-Klein gehen, sondern es müssen für die Verkehrswende zur Schiene endlich die großen Brocken bewegt werden. Dieselskandal, Dauerstaus, Feinstaubproblematik, drohende Fahrverbote, stundenlange Sicherheitskontrollen auf den Flughäfen und die Air-Berlin-Pleite: was muss denn eigentlich noch alles passieren, dass die Politik diese große Chance für den Schienenpersonenfern- und nahverkehr erkennt? Doch mit immer mehr Privatisierung und Infrastrukturabbau sowie dem eifersüchtigen Feilschen um GVFG-Milliönchen wird das Werk nicht gelingen. Wie man am Beispiel der S-Bahn Rhein-Neckar sieht, sind viele Bürgerinnen und Bürger dazu bereit, das Auto stehen zu lassen, wenn das Angebot auf der Schiene in Quantität und Qualität stimmt und um diese Tendenz noch zu verstärken, ist auch der Halbstundentakt über Mosbach hinaus bis Osterburken zu verlängern und auf der Strecke Neckarelz - Heilbronn - Stuttgart müssen gerade für Berufspendler in jeglicher Hinsicht endlich wieder passable Zustände hergestellt werden.

Deshalb ist es also wichtig und richtig, dass wir jetzt die Initiative ergreifen und ich danke daher der Verwaltung im Namen der Fraktion der FREIEN WÄHLER recht herzlich für die Vorbereitung dieses aussagekräftigen Positionspapiers, welches die notwendigen Verbesserungen bei den Fahrplänen und in der Infrastruktur gleichermaßen erfasst. Die für das kommende Jahr geplanten öffentlichkeitswirksamen Aktionen werden die Wahrnehmung unseres Vorstoßes bei der Landesregierung und den Abgeordneten hoffentlich noch zusätzlich fördern.

Übrigens ist es aufgrund der Streckenverläufe klar, dass zur Erreichung unserer Ziele teilweise auch eine Abstimmung mit dem Nachbarbundesland Bayern erfolgen muss und ... richtig, da war doch noch etwas: der Staatsvertrag aus dem Jahre 1871! *"Pacta sunt servanda"* - „Verträge sind einzuhalten“, sagt ja der Lateiner bekanntlich und wenn er noch bestehen würde, wäre vieles einfacher. Doch leider wird uns diese Vereinbarung nicht mehr helfen können, denn sie wurde im Zuge des *"Staatsvertrages zwischen dem Freistaat Bayern und dem Land Baden-Württemberg über die Festlegung der Landesgrenze im Main"* vom 20. Oktober 1983, und damit sage und schreibe 112 Jahre nach Vertragsabschluss, von den damaligen Ministerpräsidenten Franz-Josef Strauß und Lothar Späth aufgehoben. Das ist natürlich schade, aber immerhin könnte der Staatsvertrag von 1871 als Muster und Fingerzeig für künftige Absprachen und Vorhaben dienen. In diesem Sinne stimmt die Fraktion der FREIEN WÄHLER der Beschlussempfehlung zu.