

# Positionspapier zur Bottwartalbahn

Beilstein/Marbach/Heilbronn/Leonberg, Oktober 2020

## 1) Die Schozachgau-Bottwartal-Bahn (Netz von Beilstein)

1. schließt zwischen den Regionen Heilbronn und Stuttgart mit Abstand die höchste Zahl an Kommunen an eine (neue/reaktivierte) Schienenstrecke an.
2. verfügt über das höchste kilometrische Fahrgastpotenzial aller in Betracht kommenden Strecken in den Kreisen Heilbronn und Ludwigsburg (mehr als die Strohgäubahn, wesentlich mehr als die Zabergäubahn, rund dreimal so viel wie die S-Bahn Marbach – Backnang).
3. erzielt eine besonders wirtschaftliche Auslastung (Zugumläufe und Einnahmen), weil sich die Fahrtbeziehungen in beiden Richtung überlagern: den Einpendlern Richtung Heilbronn und Stuttgart stehen Auspendler gegenüber, insbesondere zum Bosch-Forschungszentrum Abstatt, und zwar aus beiden Einzugsrichtungen.
3. erzielt die kilometrisch längste durchschnittliche Reiseweite der diskutierten Reaktivierungs- oder Neubauabschnitte im Kreis Heilbronn, weil sich die Pendlerverflechtungen nach Heilbronn immer mehr in den Kreis Ludwigsburg ausdehnen (bis nach Großbottwar und Marbach).
4. erschließt durch die Lage der Anliegergemeinden wie „Perlen auf der Kette“ und die sehr gut mögliche ortsnahe oder innerörtliche Trassierung als Regionalstadtbahn die Ortszentren auf kürzesten Wegen.
5. besitzt mit der bereits vorhandenen Stadtbahn Heilbronn eine ideale Ausgangslage, um vorhandene Verkehrsbeziehungen umsteigefrei als Durchmesserlinie weiterzuführen (insbesondere in der Relation vom Bottwartal/Schozachgau Richtung Industriegebiet Heilbronn Hafen/Neckarsulm) – dies kann kein anderes Verkehrsmittel. Dadurch wird maßgeblich zusätzliches Potenzial erschlossen, insbesondere an Umsteigern vom Pkw. Denn per Pkw ist weder der Weg durch die Heilbronner City noch über die Autobahn attraktiv.
6. erschließt den Heilbronner Süden für den ÖPNV in attraktiver und zeitgemäßer Form und entlastet den stark frequentierten Busverkehr nach Flein, wodurch neue Synergien für den gesamten ÖPNV in Heilbronn entstehen. Aus dem bisherigen T-Grundriss des Stadtbahnnetzes Heilbronn wird damit endlich ein Verkehrskreuz.
7. bietet für den Tourismusverkehr ein interessantes, zusätzliche Einnahmen erbringendes Fahrgastpotenzial zur umweltschonenden Anreise. An einen durchgehenden Sonntags-Stadtbahn-Eilzug Karlsruhe – Heilbronn – Marbach (Bottwartal-Schillerstadt-Express) darf gedacht werden! – das Konzept hat sich zwischen Öhringen und Murgtal bestens bewährt.

8. ist im Regionalverkehrsplan der Region Stuttgart mit „hoher Dringlichkeit“ eingestuft. Welche höhere Wertung für ein regionales Bahnprojekt sollte es noch geben?

*Vom Fahrgastpotenzial her hätte die S-Bahn nicht von Marbach nach Backnang geführt werden dürfen, sondern von Marbach nach Beilstein. JOCHEN BIESINGER, STADTRAT MARBACH*

## 2) So deprimierend ist die Ausgangslage

:: Der Busverkehr wird seit vielen Jahren langsamer statt schneller. Inzwischen wurden die meisten Ortsdurchfahrten auf Tempo 30 limitiert. Teils wurden bewusst Straßenmöblierungen vorgenommen, um den Autoverkehr zu bremsen. Für den Busverkehr sind damit unkalkulierbar lange Wartezeiten auf den Gegenverkehr entstanden.

:: Der Busverkehr ist überlastet und nicht mehr sinnvoll steigerungsfähig. Für die heutige Fahrgastsituation (zunehmend Kinderwagen, Rollis, Traglasten) ist der Bus zu unflexibel. Betagte, unsichere Fahrgäste meiden den Bus, was ihre Mobilität unnötig einschränkt. Die Wohngebiete können mit den Gelenkbussen zu schlecht erschlossen werden.

:: Der Busverkehr ist vom Fahrplan zeitlich nicht mehr kalkulierbar. Die Busse „geben sich die Stoßstange in die Hand“, ohne überhaupt noch nach Fahrplan fahren zu können. In der Hauptverkehrszeit stehen sie auf gleicher Höhe in beiden Richtungen gleichzeitig im Stau! Dies betrifft auch die „Schnellbusse“. Ein Taktfahrplan ist de facto nicht möglich, ebensowenig praktikable Zuganschlüsse und Umsteigewege in Heilbronn (und Marbach). Die Umsteigestellen in Heilbronn und Marbach sind Dauerprovisorien der 70er und 80er Jahre.

:: In Beilstein werden die Buslinien gebrochen, alle Fahrgäste müssen umsteigen. Damit ist der Bus nur für „Systemgefangenen“ interessant. Die frühere Eisenbahn bediente ein Netz über Beilstein, die Busse nicht! Die digitale Fahrplanauskunft des Landes (EFA BW) nennt selbst für die Relation Heilbronn City – Marbach stets den wesentlich längeren Schienenweg über Ludwigsburg (mit Umsteigen) als schnellste Verbindung, anstatt den Bussen nach und über Beilstein. So langsam kann die Zukunft des ÖPNV im 21. Jahrhundert nicht aussehen.

:: In dieser Form ist der Busverkehr wesentlich zu aufwändig und daher nicht wirtschaftlich. Er ist für neue Kunden auch nicht attraktiv. Die Verkehrswende wird so im Bottwartal und Schozachbecken nicht stattfinden. Dabei ist das Verkehrsaufkommen mit über 5000 Fahrgästen alleine im Bottwartal längst „schienenwürdig“.

:: Über Beilstein hindurch in beiden Talschaften bewegt sich heute werktags wie am Wochenende tagsüber inzwischen ständig eine fast unterunterbrochene Kette an Pkw – mit entsprechender unaufhörlicher Belastung an Lärm und Abgasen. Man wähnt sich auf einer der „Stau-Demonstrationen“ von 1969, wo – zugunsten des Erhalts des damaligen Eisenbahnnetzes – künstlich solche Verkehrssituationen erzeugt wurden.

:: Im Modal Split ist der Heilbronner ÖPNV sehr unterdurchschnittlich beteiligt. Gerade angesichts der Luftsituation ist Abhilfe dringend nötig – durch eine habhafte Erweiterung des ÖPNV-Angebotes. Leistungsfähig, wirtschaftlich und attraktiv ist dabei im Wesentlichen die Schiene – in Form einer Erweiterung des Stadtbahnnetzes. Dabei ließen sich Stadtverkehr und Schozachgau-Bottwartal-Bahn ideal verknüpfen und ergänzen.

*Die Bottwartalbahn ist die einzige Alternative für den öffentlichen Personennahverkehr im Bottwartal und darüber hinaus.* GÜNTER PERLINGER, GEMEINDERATSFRAKTION IN OBERSTENFELD

### 3) Wir stellen fest

:: Ein Nutzen-Kosten-Faktor ist kein geeignetes Instrument, um daraus eine Förderwürdigkeit und Grundsatzentscheidung für ein solches Bahnprojekt abzuleiten. Die Klima-, Energie- und Verkehrsproblematik kümmert sich nicht um Nutzen-Kosten-Faktoren. Keine Stadthalle und keine Straße dürfte gebaut werden, wenn sie von den langfristigen Belastungsfaktoren einer Standardisierten Bewertung abhängig wären.

:: Die „Standi“ schafft keine gleichwertigen Grundlagen, im Gegenteil: Sie verschärft bestehende Ungerechtigkeiten und Zufallsfolgen. Es ist Zufall, dass die frühere Bottwartalbahn vollständig aufgegeben wurde, obwohl ihr Verkehrsaufkommen wuchs und 1967 die damalige Landesbahn SWEG bereits zur Übernahme bereit war. Es ist Zufall, dass es 1959 ein schweres Busunglück stattfand und die Zabergäubahn deshalb dann doch erhalten und modernisiert wurde. Schon damals befand das Innenministerium rückblickend, man habe eher in die „falsche“ Bahn von beiden investiert.

Im vorliegenden Fall wäre die Ausgangslage völlig anders, wenn zufälligerweise das Gleis der Bottwartalbahn erhalten geblieben und stattdessen die Zabergäubahn abgebaut worden wäre. Dann würde man – aufgrund der von uns dargelegten Faktenlage – sofort das *Netz von Beilstein* wieder in Betrieb nehmen und stattdessen die Zabergäubahn zwar auch grundsätzlich als wünschenswert, aber doch sehr untergeordnet betrachten.

:: Gerhard Schnaitmann, langjähriger Angebotsplaner bei der Landesnahverkehrsgesellschaft, hat vor dem Gemeinderat Ilsfeld (2019) seine Einschätzung zum möglichen Nutzen-Kosten-Faktor des Vorhabens Schozachgau-Bottwartal-Bahn abgegeben: „2,0“! Warum wollen dann Gutachter nun zu einem fast unglaublich schlechten Bewertungsergebnis kommen? Es ist nicht anzunehmen, dass sich ein sehr versierter Nahverkehrsfachmann bei einer öffentlichen Äußerung völlig verschätzt. Die örtlichen Verhältnisse sind Herrn Schnaitmann aus langjähriger Befassung bestens bekannt.

:: Das Land Hessen verwendet *kein* Bewertungsverfahren wie die „Standi“. Dort werden Bahnstrecken rein nach regionalpolitisch-strukturellem Bedarf wiederbelebt. Kein Parlament und kein Rechnungshof rügt das. So einfach kann Verkehrspolitik sein.

:: Wir verkennen keinesfalls Sinn und Bedarf der Befassung mit weiteren Schienenstrecken im Kreis Heilbronn (und Ludwigburg), im Gegenteil: Jede einzelne hat für ihre Teilregion Berechtigung und stärkt synergetisch das Gesamtsystem ÖPNV.

*Gerade morgens und zur Feierabendzeit ist das Verkehrssystem im Bottwartal an den Schwerpunkten stark überlastet. Verkehr auf die Schiene zu verlagern, würde eine erhebliche Entlastung und Entspannung mit sich bringen. Moderne Technik ermöglicht zukunftsfähige Mobilität. Zum Vorteil für die Verkehrsteilnehmer und für das Klima!*

*REGINA TRAUB, STEINHEIM | REGIONALRÄTIN, MITGLIED IM VERKEHRSAUSSCHUSS DER REGION STUTTGART*

#### 4) Wir folgern daraus

:: Für den ÖPNV in Heilbronn und das Stadtbahnsystem Heilbronn ist 20 Jahre nach Einführung der Stadtbahn ein Großer Sprung nach vorne nötig: das Stadtbahnnetz 2.0 als Paket. Kein möglicher neuer Streckenast ist dabei benachteiligt. Alle haben ihre Qualitäten:

##### Schozachgau-Bottwartal-Bahn

- + beste Einschätzung für Fahrgastpotenzial, Auslastung und strukturelle Bedeutung
- + größte Netz- und Synergieeffekte
- + einziges Streckennetz – mit beidseitiger Anbindung und eigenständigem Verkehrspotenzial in zwei Relationen gleichzeitig
- + zusätzliche Entlastung und Attraktivierung des Stadtverkehrs in Heilbronn (Süd/Flein), dies alleine würde bereits den „Stadtbahnast Süd“ bis Flein rechtfertigen
- + 1,5 km Bahnstrecke mit Bahnrecht auf Markung Marbach bereits vorhanden
- ansonsten kompletter Neubau (als BO-Strab-Strecke)
- + verkehrlich und regional bedeutsam klar erkennbare sinnvolle Streckenführung über Flein – Untergruppenbach/Happenbach – Bosch - Abstatt Ort – Ilsfeld Ostrand – Beilstein (so auch im Strukturplan des Gemeindeverwaltungsverbandes seit langem festgelegt). Im Bottwartal selbst strukturell klar vorgegebene Bündelungstrasse an der Straße bzw. am alten Bahndamm. Daher aus fachlicher Sicht überschaubare Diskussion zur Trassierung = Zeithorizont für Neubau bis zur Eröffnung: ca. 10 Jahre (wenn jetzt Grundsatzbeschluss).

*Die Schiene ist die beste Chance, die übervollen Straßen in unserem Tal zu entlasten. Diese Infrastrukturmaßnahme ist vielleicht schwer umzusetzen, aber ihre Verwirklichung wäre für die Menschen in unserem Tal ein gewaltiger Segen. Das Ergebnis der aktuellen Untersuchung ist nur eine Momentaufnahme. Selbst, wenn das Ziel damit nicht erreicht ist, dürfen wir uns nicht entmutigen lassen. Die Zeit arbeitet für uns.*

*JOACHIM WELLER, BÜRGERMEISTER A.D., UNTERGRUPPENBACH*

### Zabergäubahn

- + komplette Bahnanlage mit Betriebsrecht vorhanden, nach Sanierung sofort befahrbar
- + interessantes, sehr wichtiges Zusatzpotenzial (Verkehr + Einnahmen) durch Schienen-güterverkehr, wachsende metallverarbeitende Industrie in Güglingen und Frauenzimmern mit internationalen Transportbeziehungen, Hackschnitzelverladung bei Pfaffenhofen, Holzverladung in Leonbronn für energetisch effizienten Bahntransport statt Lkw (wichtig: Beibehaltung der Widmung der Bahnstrecke nach EBO! – auch für Eisenbahn-Sonderzüge)
- + nicht nur für Pendler nach Heilbronn interessant, auch für die Relation nach Stuttgart
- + Zusatzpotenzial im Tourismusverkehr (bis Stausee Ehmetsklinge, über Zaberfeld hinaus!)
- kein Unterzentrum gegen das Streckenende, stark abfallendes Potenzial hinter Güglingen (doch mit Zusatzpotenzialen und durch Buszubringer [Ochsenburg usw.] „schienenwürdig“)
- + Option auf Verlängerung nach Bretten = Schaffung eines Streckennetzes mit Synergien; Entlastungslinie und Rückfallebene zur Kraichgaubahn (Trassierung als BO-Strab-Strecke mit den neuerdings zulässigen Neigungen bis 100 o/oo auch über Leonbronn und Sternfels ortsnah möglich, die Bürgeraktion Bottwartalbahn hat hierzu Vorschläge)

### Krebsbachbahn

- + kürzeste, einfachste (Stadtbahn-) Neubaustrecke in problemlosem Gelände (zur Anbindung der Bestandsstrecke Krebsbachbahn)
- + auf der Hand liegende Möglichkeit zur erheblichen Erweiterung des Einzugsgebietes der Stadtbahn Heilbronn nach Nordwesten ohne großen Aufwand zum Neubau
- + sich anbietende Möglichkeit zur Verknüpfung mit dem Bestandsnetz der S-Bahn Rhein-Neckar in Neckarbischofsheim; paritätische Strukturförderung der dazwischenliegenden Anlieger Richtung Heilbronn
- nur Siegelsbach und Obergimpern liegen im Kreis Heilbronn (Richtung Neckarbischofsheim und Hüffenhardt = Neckar-Odenwald-Kreis)
- Anbindung Siegelsbach und Konversionsgelände Siegelsbach Wald für zukunftsgerechten ÖPNV unbedingt wünschenswert, schließt aber betrieblich gleichwertige Anbindung Richtung Neckarbischofsheim fast aus, da zwei unterschiedliche Verkehrsrichtungen = Untersuchung über Zugflügelung oder (Teiltakt-) Zubringerlinie nötig, Gleisdreieck östlich von Obergimpern anzustreben
- nur 1 erschlossene zusätzliche Gemeinde (Siegelsbach) im Kreis Heilbronn, insgesamt überschaubares Einwohnerpotenzial

## Die Uhr tickt ...: Die Probleme

:: Bei der Bottwartalbahn wehren sich einzelne kommunale Stimmen gegen die weitere Vorhaltung der planerischen Freihaltetrasse – nicht weil sie gegen die Bahn sind, sondern weil sie zeitnah Klarheit über die Verwendungsmöglichkeiten haben wollen, mit Bahn oder eben auch ohne Bahn.

:: Die Deutsche Bahn möchte in Marbach die bestehenden Brücken der Bottwartalbahn (parallel zur Hauptbahn/S-Bahn-Strecke) entfernen, um die Unterhaltslast zu senken. Damit wäre das letzte oder vielmehr erste Stück der Bottwartalbahn endgültig unterbrochen. Die Wiederherstellung nach heutiger Rechtslage (Vorschriften zu Durchfahrts Höhen, Lärmschutz etc.) könnte enorm schwierig, teuer und langwierig werden.

Wenn in Marbach oder sonst einer Kommune aber ein einzelner Beschluss gefasst werden sollte, einen Eingriff in die „Verkehrsachse Bottwartalbahn“ vorzunehmen, dann wird die gesamte Rest-Bahnstrecke bzw. Freihaltetrasse nicht mehr zu halten sein – ein Dominoeffekt. Das kann aber – neben den vielen Beürwortern der Bahn, die es in allen Anliegerkommunen gibt – auch nicht im Sinne der Landesplanung sein.

:: An der Krebsbachbahn besteht seitens der Anlieger z.T. nur die Bereitschaft zu (begrenzter) weiterer Unterstützung, wenn zeitnah eine Grundsatzentscheidung zur Wandlung der Strecke in ein modernes Verkehrsmittel fällt. Sollte eine Kommune vorzeitig aus dem Kreis der Unterstützer ausfallen, ist auch hier der Dominoeffekt zu befürchten. Außerdem kann der bestehende Touristikverkehr nur so lange aufrechterhalten werden, wie kein größerer Invest anfällt. Eine längere „Durststrecke“ ist also auch hier nicht mehr vermittelbar.

:: Im Zabergäu ist seitens der privaten Unterstützer ebenfalls keine große Bereitschaft mehr da, den modernen SPNV zu propagieren, wenn es keine Pro-Beschlüsse gibt. Auch hier ist die Geduld der am meisten engagierten Förderer nach über 25 erfolglosen Jahren erschöpft.

Somit ist in allen drei Fällen gemeinsam eine Paketlösung nötig, im beschriebenen Sinne ein „Generalausbaukonzept“ für die Stadtbahn Heilbronn.

## Unser Fazit

:: Noch nie war es – angesichts der Klima-, Energie-, Umwelt- und Verkehrsdiskussion – so dringlich, jetzt konkrete Entscheidungen für den Ausbau des effizienten Schienenverkehrs im regionalen Verkehrsnetz zu treffen.

:: Noch nie war die Verkehrsbelastung zwischen den Ober-, Mittel- und Unterzentren und die Klage darüber so groß, dass selbst ländliche Gemeinden an der Autobahn heute vorbehaltlos für die Schiene plädieren.

Die Zeit der Grundsatzdiskussionen ist vorbei, Baubeschlüsse werden erwartet.

:: Noch nie war die Ausgangslage dafür seitens der geänderten Gesetzeslage (Überarbeitung der Standardisierten Bewertung, generelle Bereitstellung von Fördermitteln) so günstig.

:: Noch nie ist die Diskussion bei drei regionalen Bahnstrecken oder Bahnprojekten in allen Facetten so kumuliert wie jetzt bei Bottwartal-, Zabergäu- und Krebsbachbahn.

Ohne die leistungsfähige, von der Straße unabhängige Schiene kann die Verkehrswende nicht stattfinden. Die Situation hat ihren Zenit erreicht. Weitere Verzögerungen werden dazu führen, dass die örtliche gesellschaftliche Grundlage für die Bahnprojekte wegbricht.

Bei der Schozachgau-Bottwartal-Bahn könnte das Vorgehen in Etappen sein:

1. Abschnitt Heilbronn Harmonie – Flein
2. Flein – Beilstein
3. Beilstein – Großbottwar
4. Großbottwar – Marbach

So lassen sich die Investitionen verteilen, der jeweilige Abschnitt mit den Zusatzbelastungen durch den Bau bleibt überschaubar, das Endziel ist dennoch für alle Beteiligten vor Augen.

### **Eine Anregung**

Zur geplanten Gartenschau Marbach/Benningen könnten die bestehenden ersten 1,5 km der Bottwartalbahn in Marbach – eine prächtige Panoramastrecke mit Betriebsrecht - als Attraktion für Besucher präsentiert werden, befahren mit einem der neuen leisen batteriebetriebenen Triebwagenzüge.

Dies bildete auch ein unmissverständliches Pro-Signal für die Bottwartalbahn.

*Die Rahmenbedingungen für Investitionen waren der Krise zum Trotz selten so gut wie heute und der Ausbau des ÖPNV ist eine vordringliche Aufgabe. Wenn wir wieder mehr Menschen von der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel überzeugen wollen, müssen diese uns möglichst direkt zu unserem Ziel bringen. Außerdem zeigt die Vorsicht in der Bevölkerung während der Coronapandemie, dass wir auch in diesem Bereich eine Entzerrung der Fahrten benötigen. Für beide Vorhaben kann die Bottwartalbahn einen wichtigen Beitrag im Verbindungsraum zwischen Heilbronn und Stuttgart leisten.*

NICO WEINMANN, MDL, HEILBRONN

*Die Bottwartalbahn wäre endlich eine umweltfreundliche Alternative zum Autoverkehr. Auch unsere Bürger in Murr und Steinheim hätten dann ein attraktives Verkehrsmittel, pünktlich, schnell und ohne Umwege Richtung Heilbronn, Marbach und Stuttgart zu kommen.*

TAYFUN TOK, GEMEINDERAT MURR, LANDTAGSKANDIDAT 2021