

Bürger-Aktion

Unsere Schwarzwaldbahn

Stuttgart – Renningen – Weil der Stadt – Calw



Zugziel-Anzeiger

6

Wissenswertes für
kritische Anlieger und
künftige Bahnkunden

Zugdurchlauf ohne Umsteigen – Garant für Erfolg

1. Züge im Nahverkehr, die zum nächsten Bahnknoten durchlaufen, verdoppeln fast die Zahl der Nutzer | Jedes Umsteigen bei Nutzung des Nahverkehrs kostet etwa 40 Prozent der potenziellen Kunden – eine Erfahrung, die nicht nur Fachleute und Planer seit Jahrzehnten ständig machen. Jeder Fahrgast kann den Unwille, umzusteigen, auch an sich selbst beachten – und liebäugelt dann mit dem Auto. Umgekehrt bringt jede weitere umsteigefreie Verbindung im Nahverkehr massive Zuwächse.

2. Ohne Potenzial der umsteigefreien-/umsteige-armen Verbindung kein Zugverkehr | Erst durch das zusätzliche Fahrgastaufkommen, das durch die höhere Attraktivität des „mindestens 1 x Umsteigen weniger“ entsteht, rechnet sich die Zuschussung solcher lokalen Bahnen, die keine große Stadt ansteuern – wie die Verbindung von Calw nach Weil der Stadt. Ohne Zuschuss für die Investition fährt aber gar kein Zug.

3. Keiner der seit 1994 in Baden-Württemberg reaktivierten Bahnen, die nur eine Kleinstadt als Anschlusspunkt haben, wäre ohne solche Durchbindungen in Betrieb gegangen | Dies haben die knappen bis ungenügenden Nutzen-Kosten-Faktoren seinerzeit gezeigt. Hingegen hat das konsequente Angebot durchgehender Zugfahrten den Erfolg gebracht: Alle Strecken werden bestens angenommen. Das ist keine Überraschung, sondern ein logisches Ergebnis. Ohne den Betrieb dieser Bahnen würden mehrere Tausend Pendler per Pkw bis zum Ziel fahren – also wesentlich mehr Abgase und Dieselruß. Somit spart die Bahn dies ein, gleich ob sie mit Diesel oder Strom fährt.

4. Alle dieser Zugdurchläufe finden mit Dieselfahrzeugen auf elektrifizierten Strecken statt | Grundlage der Wirtschaftlichkeit war es, die Dieselmotoren durchlaufen zu lassen, ohne die Zweigbahnen deshalb zu elektrifizieren. Das hat sich in allen Fällen als richtig erwiesen. Anwohner und Umweltschützer tragen es mit.

5. Elektrischer Betrieb: schön, aber meist nicht wirtschaftlich | Warum kauft sich heute nicht jeder ein Elektroauto? Warum fahren nicht längst überall Batteriebusse oder Oberleitungsbusse? Auch die öffentliche Hand kann den Mehraufwand an Invest und Betriebskosten nicht aufbringen. Und sie muss die Wirtschaftlichkeit für Invest, Betrieb und Kommunalhaushalt verantworten: vor dem Steuerzahler – und dem Rechnungshof. Realität kommt daher vor Wunschenken.

6. Ohne Einstieg in die Dieselvariante kein späterer Ausbau | Die Ermstalbahn nach Bad Urach fährt seit 1999 endlich wieder – mit Diesel. Heute, 15 Jahre später, wird der elektrische Betrieb vorbereitet – wegen der geplanten Regionalstadtbahn Neckar-Alb, die auch die Innenstädte von Reutlingen und Tübingen anfahren wird. Schrittweises Vorgehen und der Beginn mit dem überschaubaren ersten Schritt zahlen sich aus.

„Das entscheidende Stichwort für erfolgreichen Nahverkehr ist ‚umsteigefrei‘“

BERND STROBEL, EHEM. VORSTAND DER HOHENZOLLERISCHEN LANDESBahn/SWEG

Zugdurchläufe in Baden-Württemberg mit Dieselbetrieb

Übersicht der wichtigsten Verkehre mit planmäßiger Durchbindung von Dieseltriebzügen auf Strecken mit elektrischem Fahrdrabt

Zur weiteren Information | Internetseiten der Betreiber einiger dieser Durchläufe

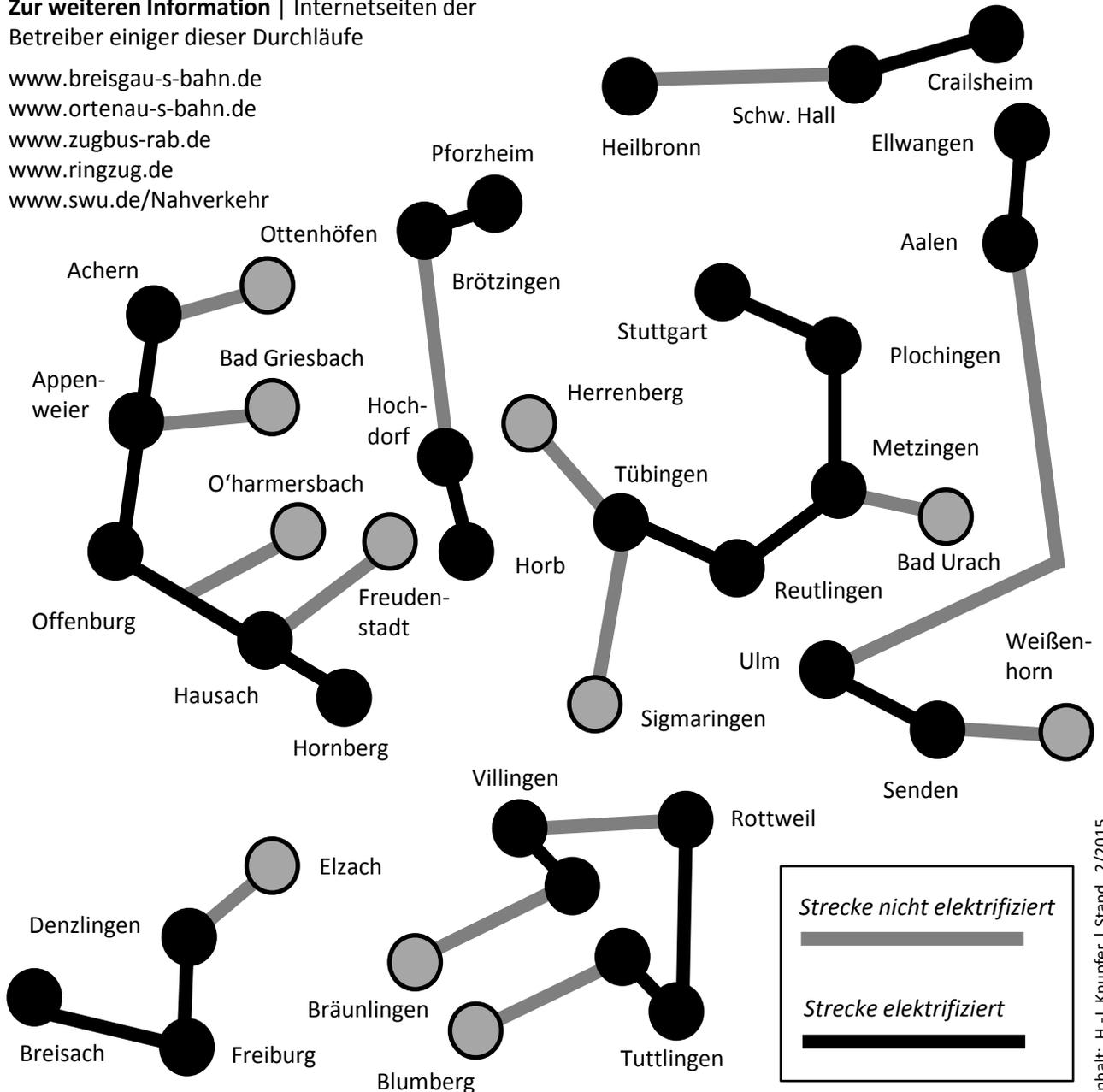
www.breisgau-s-bahn.de

www.ortenau-s-bahn.de

www.zugbus-rab.de

www.ringzug.de

www.swu.de/Nahverkehr



Inhalt: H.-J. Knupfer | Stand 2/2015

Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn

V.i.s.d.P.: Reinhard Hackl, Holzgerlingen | Hans-Joachim Knupfer, Leonberg
www.unsere-schwarzwaldbahn.de | Telefon 0 71 52 / 35 15 30 (Knupfer)
Spendenkonto: Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V., Stichwort Bürgeraktion Schwarzwaldbahn (B.A.U.S.) | IBAN DE 63 6035 0130 0000 1373 37

