

Bürger-Aktion

Unsere Schwarzwaldbahn

Stuttgart – Renningen – Weil der Stadt – Calw



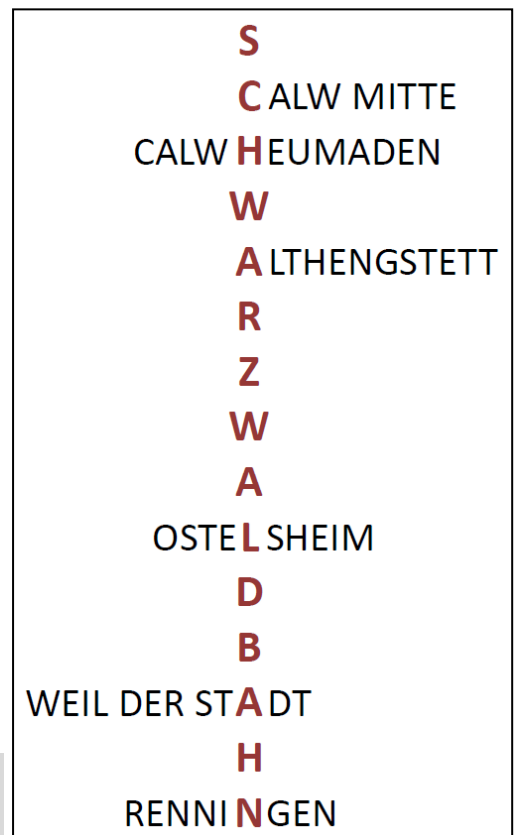
Zugziel-Anzeiger

Wissenswertes für
kritische Anlieger und
künftige Bahnkunden

Chancen für die Schwarzwaldbahn – und ihre Anlieger

- 1. Renningen wird zur Verkehrs-Drehscheibe** – auf der umweltschonenden, energieeffizienten Schiene, und mit dem von der Region geplanten Schnellbus von Vaihingen/Enz. Was andere Gemeinden gerne hätten: Renningen ist auf dem Weg, es zu bekommen, als neues Tor zum Nord-schwarzwald – bald in aller Munde?
- 2. Schienenverkehr zieht etwa doppelt so viele Pendler und Nutzer vom Auto ab als Busverkehre** – diese Faustregel beweist sich bei jeder Umstellung von Bus auf Schiene von neuem. Daher entlastet die Bahn die Straßen, auch im Bereich Weil der Stadt und Renningen (Kindelberg und Malmsheim) – wenn sie bis Renningen fährt.
- 3. Arbeitgeber und Gewerbetreibende legen heute großen Wert auf gute Anbindung im Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV).** Auch Bosch dürfte es begrüßen, wenn seine Mitarbeiter einen attraktiven Weg ohne Auto in Richtung Nord-schwarzwald vorfinden. Attraktiv ist er dann, wenn die Boschler nur einmal umsteigen müssen, vom Bosch-Bus auf die Schwarzwaldbahn. Der Bus fährt bis zum Bahnhof Renningen. Daher liegt dort der Umsteigeknoten.
- 4. Die Bahn ist leistungsfähiger, daher flexibler und wirtschaftlicher als Busse.** Auch für den Tagestourismus ist die Bahn flexibler: Sie fasst mühelos Reisegruppen und Fahrräder.
- 5. Weil der Stadt mit Renningen, weiter Calw und Pforzheim bilden miteinander ein neues magisches Dreieck für den Tagestourismus** durchs Würm- und Nagoldtal. Auch das Rankbachtal kann davon profitieren, wenn es sich gut aufstellt.

Wussten Sie das? Es gab in Renningen einst eine echte Drehscheibe für die Lokomotiven der Eisenbahn. Bahn-Drehscheibe Renningen!



*Wie Perlen auf der Kette: Die Orte an der Schwarzwaldbahn
(aus Calwer Sicht: Hermann-Hesse-Bahn)*

Fünf Fragen zur Schwarzwaldbahn – mit Antworten

1. Stören zusätzliche Züge Weil der Stadt – Renningen nicht den S-Bahn-Verkehr?

Nein. Heute fahren dort weniger Züge als beim Start der S-Bahn 1978. Damals war die Strecke aber eingleisig. Heute bietet der zweigleisige Abschnitt Malmsheim – Renningen sogar mehr Flexibilität.

2. Ist die Begegnung zusätzlicher Züge im teils engen Abstand weniger Minuten nicht ein Problem für die Pünktlichkeit?

Nein. Es ist das Wesen der Eisenbahn und ihres Fahrplans, dass sich Züge im Minutenabstand die gleichen Gleise teilen, auch wegen guter Anschlüsse. Dies wird auch in der Region Stuttgart täglich hundertfach so gehandhabt. Somit gibt es keinen Grund, gerade in Renningen davon abzuweichen.

3. Sind die zusätzlichen Züge nicht eine zusätzliche Belastung für die Anwohner?

Jeder darf das subjektiv so empfinden. Doch auf diesem Abschnitt fahren so wenige Züge wie fast auf keinem anderen in der Region Stuttgart, nämlich nur S-Bahnen – keine Eilzüge, Intercities und Güterzüge. Somit sind zusätzliche Züge – noch dazu mit sehr kurzer Länge – eine Entwicklung, mit der bei steigender Mobilität der Bürger und dem Zusammenwachsen der Metropolregion Stuttgart durchaus zu rechnen war und ist.

Auch fahren die Calwer Züge jeweils dicht kurz vor und hinter der S-Bahn. Die Belastung wird also gebündelt, dazwischen ist nach wie vor Ruhe.

Die Kirche (links hinten) bleibt im Dorf: Im Einzugsgebiet der Strohgäubahn (Korntal – Hemmingen) möchte niemand die Bahnverbindung vermissen. Dieseltriebwagen Regioshuttle

4. Ist es nicht unökologisch, mit Dieselmotoren ein Stück unter der elektrischen Oberleitung zu fahren?

Nein. Dies wird seit Jahrzehnten bundesweit so praktiziert, wenn angrenzende Strecke mit zu befahren sind. Zum Beispiel fährt die Ammertalbahn (Herrenberg) von Tübingen bis Plochingen unter Fahrdrabt und die Ermstalbahn (Bad Urach) von Metzingen bis Reutlingen. Das ist effektiver als Umsteigen der Fahrgäste. Somit nutzen wesentlich mehr Kunden die Züge und lassen dafür ihr Auto dafür für die Gesamtstrecke stehen. Das spart wirklich Energie, Abgase und Feinstaub.

5. Warum werden keine alternativen Antriebstechniken wie Hybridantrieb oder Wasserstofftechnik erwogen, anstatt Diesel?

Alle anderen Anwendungen sind von der wirtschaftlichen Marktfähigkeit und Dauerhaftigkeit weit entfernt. Der Kreis Calw muss seine Bahn jetzt reaktivieren, und er muss mit den Fahrzeugen fahren, mit denen er jetzt preisgünstig und zuverlässig den Einstieg schafft. Was sich später, in weiteren Schritten ergeben könnte, wird man sehen. Ohne jetzigen Start mit bewährten Fahrzeugen ergibt sich auf jeden Fall gar nichts.



Fotos und Inhalt: H.-J. Knapfer | Stand: 8/2014

Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn

V.i.s.d.P.: Reinhard Hackl, Holzgerlingen | Hans-Joachim Knapfer, Leonberg
Reinhard.hackl@gmx.de | Telefon 0 71 52 / 35 15 30 ab 19.30 Uhr (Knapfer)

