

Transkript der Audiodatei

Nächster Halt: Reaktivierung der Schönbuchbahn

Intro:

Hallo und herzlich Willkommen zum Podcast der VDV-Akademie. Der Podcast rund um Weiterbildung und Lernen in der Mobilitätsbranche.

Catharina Goj:

Nächster Halt: Reaktivierung der Schönbuchbahn. Herzlich Willkommen zu einer neuen Podcastfolge. Mein Name ist Catharina Goj und in dieser Podcastfolge habe ich Dr. Walter Gerstner zu Gast. Er ist Geschäftsführer des Zweckverbands Schönbuchbahn. Mit ihm möchte ich heute über die Reaktivierung dieser Schienenstrecke sprechen, die etwas Besonderes ist, da die Bevölkerung der Region keinen kleinen Anteil daran hat. Hallo, Herr Dr. Gerstner, schön, dass Sie da sind.

Dr. Walter Gerstner:

Guten Tag! Ich freu mich.

Catharina Goj:

Zur geografischen Einordnung. Zunächst die Frage: Wo befindet sich die Schönbuchbahn? Und was sind die Endhaltestellen?

Dr. Walter Gerstner:

Die Schönbuchbahn ist eine Nebenbahn von Böblingen nach Sachsenhausen. Diese Strecke zweigt in Böblingen von der bekannten Gäubahn Stuttgart-Singen ab. Sie ist 17 Kilometer lang und führt durch den Schönbuch. Der Schönbuch ist ein Naherholungsgebiet im Süden von Stuttgart.

Catharina Goj:

Das klingt erstmal traumhaft, Naherholungsgebiet. Aber seit 1966 fuhr auf dieser Strecke kein Schienenpersonenverkehr mehr bis der 1989 und 1990 die Strecke zur Stilllegung vorgesehen. Kurze Zeit später kam dann der Wunsch, diese Strecke zu reaktivieren. Was waren da die Beweggründe?



Dr. Walter Gerstner:

Ja, es ist richtig. Die Strecke dümpelte 20 Jahre etwa vor sich hin, bevor die damalige Deutsche Bundesbahn dann die Stilllegung für den Personen- und Güterverkehr beantragte.

Dieses Stilllegungsbegehren war wie ein Wachrütteln für die Region und ihre Bürger. Der Landkreis Böblingen zeigte sehr schnell Interesse an der Übernahme der Strecke, weil sich ja bekanntermaßen die Verkehrsverhältnisse in den 70er- und 80er-Jahren entscheidend verändert hatten.

Ich bin überzeugt davon, dass auch in der Autoregion im Großraum Stuttgart, wenn man die Grenzen für dieses unbegrenzte Wachstum der Individual-Mobilität erkannt hat. Die täglichen Staus im Verkehr im Stuttgarter Kessel sind ja vielen bekannt und ist heute immer noch anhalten.

So war es auch eine ganz wichtige und entscheidende Idee oder ein Beweggrund, dass mit dieser Schönbuchbahn, der S-Bahn-Anschluss in Böblingen an das Großraum S-Bahn-Netz Stuttgart hergestellt werden sollte und sozusagen die S-Bahnen in dieses Naherholungsgebiet Schönbuch verlängert werden sollte. Das war ein ganz wichtiger Grund auch für das bürgerliche und politische Engagement.

Catharina Goj:

Sie haben das bürgerliche Engagement gerade nochmal angesprochen und es war

eine Bürgerinitiative, die maßgeblich am Reaktivierungsprozess beteiligt war. Wie hat sich denn diese Beteiligung gestaltet?

Dr. Walter Gerstner:

Ja, der sogenannte „Runde Tisch Schönbuchbahn“ war eine Bürgerinitiative, die nicht erst im Moment der beantragten Stilllegung auftrat.

Sie war über all die Jahre, in denen kein Personenverkehr mehr stattfand, an dem Erhalt der Strecke äußerst interessiert und durch vielfältige Aktivitäten, z. B. Bahnhofsfeiern, Draisinenfahrten und vieles mehr, hat diese Gruppe dafür gesorgt, dass die Strecke immer im Blickfeld der Bürger und der Politik blieb und in dieser Bürgerinitiative waren auch Eisenbahn-Kenner, möchte ich mal sagen, aktiv, die schon damals erste und grobe Ideen und Konzepte für eine mögliche reaktiviert ausgearbeitet hat. Und als dann dieser Stilllegungsantrag kam.

Das war, wie soll ich sagen, so ein entscheidender Moment. Da hat man in diese Kiste gegriffen und hat mit diesen Konzepten auch die Politik überzeugt und dem Landrat schon ein erstes Konzept für eine Reaktivierung auf den Tisch gelegt. Und dieser wichtige Faktor, ich möchte mal sagen, Weitsicht, aber auch Mut und Möglichkeiten waren dann Schlüsselfaktoren für die Reaktivierung.

Catharina Goj:

Das heißt, die Hoffnung war immer da, dass man irgendwann diese Schienenstrecke wieder reaktiviert. Was waren denn so die ersten Herausforderungen bis zur ersten Reaktivierung, als es dann klar war, dass diese Strecke reaktiviert werden sollte?

Dr. Walter Gerstner:

Also ich denke, entscheidend war es, dass diese Konzepte, ich möchte mal sagen, eine Vision für die Strecke, welche Bedeutung, welche Funktionalität, Ziel für die Zukunft im Verkehrsraum haben kann gar ein ganz entscheidender Faktor war.

Weiter meine ich, dass es wichtig war, dass man keine weit in die Zukunft reichende Zielkonzepte erarbeitet hat und vielleicht Kosten, die nicht mehr überschaubar waren,

angehäuft, sondern dass man von Anfang an pragmatisch vorgegangen ist.

Man hat immer, vielleicht lassen Sie mich sagen in schwäbischer Sparsamkeit, darauf geschaut, erstmal mit der vorhandenen Infrastruktur, was man mit der machen kann und mit möglichst wenig Mitteln eine nächste Stufe in der Reaktivierungsabfolge erreichen kann.

Ganz wichtig waren auch, dass man Zuständigkeitsfragen am Anfang etwas hintenangestellt hat.

Man hätte ja immer sagen können, da ist der Bund zuständig oder da ist der zuständig.

Aber nein, die Region, getragen von den Bürgern und auch unterstützt von der Politik. Das waren die Bürgermeister und das waren vor allem dann der Landrat des Landkreises Böblingen, haben diese Diskussion nicht so geführt, sondern haben pragmatisch nach vorne geschaut und geschaut, was können wir hier für die Strecke konkret tun?

Also die Aufgabe, Schienenverkehr zu betreiben, auch ein Stück weit als kommunale Aufgabe anzunehmen.

Ja, und dann galt es natürlich, Mehrheiten zu organisieren. Ein Kreistag, der letzten Endes über Finanzmittel entscheidet, ist ein Gremium, das vielfältig zusammengesetzt war und immer noch ist.

Aber es ist gelungen, dort Mehrheiten für dieses Projekt zu finden und auch politisch durchzusetzen. Man darf sagen der Landkreis Böblingen ist ein Landkreis, der auch über entsprechende Eigenmittel verfügt und damit auch die wirtschaftliche Basis legen konnte.

Aber ohne Eigenmittel, mit Eigenmitteln muss es gehen. Aber ohne Fördermittel, möchte ich sagen, geht's nicht.

Also ein wichtiger weiterer Schritt der Herausforderungen war es eben dann mit diesen Konzepten und diesem eigenen Engagement auch die Fördermittel einwerben. Sozusagen, also auf die Tour gehen und beim Land und an welchen Stellen auch immer dann das Projekt vorstellen und um Förderung bitten.

Catharina Goj:

Nun gab es ja nach der ersten Reaktivierung, von der wir gerade sprechen, verschiedene Ausbaustufen bis hin ins Jahr 2019, wo dann die Schönbuchbahn ihren vollständigen Ausbaugrad, sag ich mal, erreicht hat.

Können Sie uns diese verschiedenen Stufen etwas näher erläutern, denn es blieb ja nicht bei dieser ersten Reaktivierung?

Dr. Walter Gerstner:

Ja, ich möchte das gerne rückwärts beginnen, sozusagen, und unsere jüngste Ausbaustufe kurz vorstellen.

Im Dezember 2019, kann man sagen, hat die Schönbuchbahn mit einem teilweise zweigleisige Abschnitt und mit der Elektrifizierung einen Ausbaugrad erreicht, der das Maximum dieser Strecke darstellt.

Man wird hier mit neuen Fahrzeugen und einer komplett sanierten Infrastruktur, mit einem neuen Betriebswerk, mit einem neuen elektronischen Stellwerk und auch neuen Fahrzeugen, einem Viertelstundentakt zwischen Böblingen und Holzgerlingen. Einem Punkt, etwa in der Hälfte der Strecke und immerhin einen Halbstundentakt von Böblingen bis Dettenhausen sieben Tage die Woche anstreben und umsetzen.

Das ist natürlich schon für eine reaktivierte Strecke, die vor 25 Jahren im Grunde genommen von null startete schon entscheidend.

Dazwischen gab es natürlich verschiedene Stufen. Ich hatte vorhin von dem pragmatischen Ansatz gesprochen. Man hat also mit vier Fahrzeugen, vier RegioShuttle-Fahrzeugen der württembergischen Eisenbahngesellschaft, damals begonnen mit einem klassischen Ein-Stunden-Takt, nachdem die Bevölkerung diese Strecke angenommen hat, ich möchte mal sagen, vielleicht besser als auch erwartet, hatten wir dann sehr schnell Fahrgaststeigerungen, die zu weiteren Ausbaumaßnahmen gedrängt haben.

Also mehr Fahrgäste bedeutet dann mehr Fahrzeug. Mehr Fahrzeuge hieß dann Doppeltraktion. Also brauchte man längere Bahnsteige und mit den längeren Bahnsteigen war dann wieder Infrastrukturausbau verbunden.

So ist der Kreislauf zwischen Fahrgast anwachsen, Ausbau der Infrastruktur mehr und andere Fahrzeuge ein Kreislauf entstanden, der in etwa drei Stufe zu dem heutigen Ausbaugrad geführt hat. Wie gesagt, pragmatisch vorgehen und die Fahrgäste entscheiden dann auch mit, welchen Grad ein Ausbau letzten Endes eine Strecke erreicht.

Heute sind wir ganz oben. Wir werden im nächsten Jahr, wenn die neuen Fahrzeuge dann laufen, 14.000 Reisende am Tag befördern. Und das ist für eine Nebenbahn, wenn man das mal so unspektakulär sagen will, schon eine ganz ordentliche Zahl. Alle Prognosen sind stets eingetreten. Daher bin ich sehr zuversichtlich, dass es uns gelingt, auch diese Zahlen nächstes Jahr zu erreichen.

Catharina Goj:

Das klingt nach einem wahr gewordenen Traum eines jeden Eisenbahners. Nun denkt sich vielleicht die eine Hörerin oder andere Hörer: „Super, wenn es so gut geklappt hat bei Ihnen, dann lassen Sie uns doch alle Gleise, die aktuell und unbenutzt rumliegen, einfach reaktivieren. Das wäre doch super für unsere Schieneninfrastruktur in ganz Deutschland. Aber Sie haben es gerade auch schon angesprochen. Der finanzielle Aspekt, der Aspekt der Wirtschaftlichkeit ist nicht ohne und es muss sich lohnen, eine Strecke auch zu reaktivieren. Wie kann man denn berechnen, dass sich die Reaktivierung von alten Schienenstrecken lohnt?

Dr. Walter Gerstner:

Das Schlüsselwort für diese Frage des Lohnes sicherlich die Wirtschaftlichkeit, und Wirtschaftlichkeit wird natürlich ganz entscheidend davon bestimmt, welches Potenzial eine Strecke hat.

Ich möchte deshalb neben dem Begriff Wirtschaftlichkeit zunächst mal diese Potenzialanalyse und die Erhebung der Frage: „Wie viele Fahrgäste kann denn diese zur Reaktivierung anstehende Strecke gewinnen und auf die Schiene bringen?“

Und dafür gibt es Planungsbüros, die verkehrswissenschaftliche oder verkehrswirtschaftliche Untersuchungen machen und das Potenzial, ausgedrückt in Fahrgäste pro Tag als Chance zu gewinnen, also vom Individualverkehr wegzubringen auf die Schiene und nach diesem Wertmaßstäben oder Clustern kann man dann abschätzen, welchem Fahrgastgewinn, im Grunde genommen, welcher Investitionsaufwand entgegensteht.

Sie wissen, die Bundesrepublik hat das Verfahren der sogenannten standardisierten Bewertung hierfür eingeführt. Schon seit Jahrzehnten werden große Investitionsprojekte der Schiene, aber ich denke auch Straße, aber insbesondere der Schiene, nach dem Begriff der standardisierten Bewertung bewertet.

Das ist eine volkswirtschaftliche Berechnung /Vergleichsmethode, wo man einen volkswirtschaftlichen Nutzen, einem Investitionsaufwand und den Betriebskosten für eine Strecke entgegengesetzt. Und wenn der Nutzen größer ist als die Kosten sozusagen, also ein betriebswirtschaftlicher Beurteilungsindikator größer eins entsteht, dann lohnt sich eine Reaktivierung dieser Strecke. Und dann kann es vorangehen.

Catharina Goj:

Zu guter Letzt noch die Frage für diejenigen, die jetzt sagen: „Boa super, was da passiert bei der Schönbuchbahn. Der runde Tisch, die Bürgerinnen und Bürger, die sich dafür eingesetzt haben, dass diese Strecke reaktiviert wird.“

Welche Tipps haben Sie denn für diese Bürgerinnen und Bürger, die sich ebenfalls für Reaktivierung von Schienenstrecken in ihrem eigenen Kommunen einsetzen möchten?

Dr. Walter Gerstner:

Also aus Sicht der Schönbuchbahn, das mag vielleicht an der einen Stelle etwas unterschiedlich priorisiert oder bewertet werden, aber für unsere Strecke, die in den vergangenen Jahrzehnten hier schrittweise reaktiviert worden ist, war ganz entscheidend, dass sich die Bürger und Bürgerinnen engagieren und einbringen. Das ist schon ein wichtiger Faktor. Ohne die Bürger sieht es sehr schwierig aus. Man will ja keine Schienenstrecken lapidar reaktivieren, sondern es muss einen Nutzen bringen. Und da ist das Verhalten, das Mobilitätsverhalten der Bürger meines Erachtens sehr entscheidend.

Ich kenne weiter, als zweiten Punkt, viele Strecken, in denen man dann in Kostenermittlungen einsteigt und überrascht ist, von den Millionen großen Summen, die man braucht, um eine moderne Schienenstrecke wiederherzustellen. Das muss man sich ob für jede Strecke differenziert betrachten.

Aber aus meiner Sicht ist es ganz wichtig, dass man schrittweise vorgeht, ich möchte mal sagen, pragmatisch vorgeht.

Man muss in jedem Einzelfall schauen. Was ist für diese Strecke und für dieses Potenzial an Fahrgästen der richtige Ausbaugrad? Und dann kann ich mit einem Stundentakt mit einfachen betrieblichen Verhältnissen anfangen. Und wenn sich das dann sozusagen positiv entwickelt, hat man immer noch in der Zukunft die Möglichkeiten, Schritt für Schritt, aber gezielt ausbauen und jede Million an Investitionsmitteln zielscharf sozusagen einzusetzen.

Und am Ende der Kette, das ist für mich ein ganz wichtiger Punkt, wenn dann diese Strecke reaktiviert ist, dann müssen natürlich auch die Bürger und Bürgerinnen mit den Füßen abstimmen. Ich möchte es mal so sagen. Dann zeigt sich, dass man nicht nur holt Ziele, sondern auch tatsächlich ein Mobilitätsbedürfnis in einer Region zielgenau getroffen hat und die richtigen Entscheidungen hier umgesetzt hat.

Catharina Goj:

Vielen Dank für diesen Einblick. Mal wieder ein Appel, dass wir alle an der Verkehrswende mitarbeiten können und nicht nur die Politik.

Lieber Herr Dr. Gerstner, ich danke Ihnen vielmals für die spannende Einblicke in die Schönbuchbahn und die Reaktivierung dieser Schienenstrecke und für das Gespräch.

Dr. Walter Gerstner:

Vielen Dank auch ihnen.

Outro:

Bei Fragen und Anmerkungen sind wir unter podcast@vdv-akademie.de erreichbar.