

Bürger-Aktion

Unsere Schwarzwaldbahn

Stuttgart – Renningen – Weil der Stadt – Calw



Zugziel-Anzeiger

5

Wissenswertes für
kritische Anlieger und
künftige Bahnkunden

Standardisierte Bewertung – ein Zauberwort?

1. Vergleiche brauchen Maßstäbe | Öffentliches Geld will wohlüberlegt ausgegeben sein – mit glaubhaftem Nutzen, selbst bis zum Landesrechnungshof. Daher ist bereits in den 1970er Jahren die *Standardisierte Bewertung für Vorhaben im Öffentlichen Nahverkehr* erfunden worden – kurz „Standi“ genannt. Sie vergleicht Aufwand und Nutzen eines Vorhabens mit verschiedenen Zuständen, die mit oder ohne das Vorhaben anzutreffen wären, bis hin zur optimalen Variante.

2. Die „Standi“ ist eine reale Prognose | Grundlage sind die vor Ort aus vorliegenden Erfassungen bekannten oder eigens durch neue Zählungen ermittelten Zahlenwerte hinsichtlich Pendlern mit Nahverkehr und Pkw. Dazu kommt der Freizeitverkehr. Parallel werden die Anteile der Verkehrsströme und ihre Richtungen und Verknüpfungen erfasst. Daraus lässt sich errechnen, wie viele Nutzer ein neues Verkehrsmittel haben wird.

3. Die „Standi“ ist mehr als Soll und Haben | Auch die volkswirtschaftlichen Blickwinkel fließen in die Untersuchung ein: Verkürzte Reisezeiten, nachweislich höhere Attraktivität der Schiene, ersparte Abgase und Unfälle – all das lässt sich aus statistischen Grundwerten ablesen, die mit den vor Ort ermittelten Werten kombiniert werden. Durch volkswirtschaftlich-statistische Werte lässt sich der Vorteil und Nutzen in Geldwert erfassen. Dem wird der Aufwand gegenübergestellt – von den Kosten für Bau, Betrieb und Unterhalt bis zur (geringen) ökologischen Belastung oder Aufwand für Ausgleichsmaßnahmen.

3. Die „Standi“ ist geballte Erfahrung | Die Gutachter bewegen sich nicht im luftleeren Raum. Dutzende von Anwendungen bei verwirklichten Projekten zeigen seit Jahrzehnten, dass die Standi zu plausiblen Ergebnissen führt. Veränderungen im rechtlichen Bereich (z.B. Vorgabe der Barrierefreiheit) oder etwa im Fahrgastverhalten (z.B. Zunahme des Freizeitverkehrs) sind in Novellen der Standi eingeflossen. Somit haben die Macher und die Bearbeiter das Ohr am Wind. Die Ergebnisse sind – durch beliebige Fachleute aus der Branche, die sich mit der Standi und Verkehrszählungen auskennen – somit jederzeit nachprüfbar.

Alles richtig: Die „Standi“ errechnete 1993 für die geplante Reaktivierung der Schönbuchbahn einen positiven Faktor, mindestens 2500 Fahrgäste pro Tag und dabei zahlreiche Umsteiger vom Auto. Die Erwartungen haben sich bis heute voll erfüllt.



Sechs Fragen zur Schwarzwaldbahn – mit Antworten

1. Weshalb ist – laut „Standi“ – der Pendelverkehr der Bahn zwischen Calw und Weil der Stadt bei weitem nicht förderwürdig, die Durchleitung bis Renningen aber schon? |

Die wenigsten Fahrgäste wollen von Calw nach Weil der Stadt. Das unterscheidet die Struktur des Calwer Vorhabens grundlegend von anderen Bahnen, die aufgrund der „Standi“ erfolgreich gestartet wurden, etwa Schönbuch- oder Wieslaufbahn. Dort sind die „natürlichen“ Endpunkte der Bahnen, Böblingen und Schorndorf, gleichzeitig auch Ziel sehr vieler oder der meisten Kunden. Bei der Schwarzwaldbahn ist das Ziel der meisten Nutzer Stuttgart oder der Raum Böblingen. Daher ist es wichtig, wenigstens den Knotenpunkt Renningen direkt anzufahren.

2. Aber zur Bundesbahnzeit sind die Calwer Züge auch nur bis Weil der Stadt gefahren. |

Das war der Fehler – der Anfang vom Ende dieses Teilstücks. Die Schwarzwaldbahn ist seit jeher als durchgehende Verbindung geplant, erbaut und betrieben worden. Wer das schwächste Stück Calw – Weil der Stadt erneut isoliert betreiben will, missachtet den Gesamtzusammenhang – und hat daher (zu Recht) keinen Erfolg. Würde man die Wirtschaftlichkeit der Bundesstraße B 295 nur zwischen Calw und Weil berechnen, müsste man wohl auch sagen: Diese Straße rechnet sich in dieser Form dort nicht.

3. Warum kommen die Grundergebnisse der Standi nicht überraschend? |

Aus der Antwort zu Frage 1 ergibt sich der geringe Nutzen einerseits bei der Fahrt nur bis Weil. Dem steht im Calwer Fall der relativ hohe Aufwand entgegen: Mächtige Bauwerke, teils zweigleisiger Ausbau, Abkürzungstunnel, damit die Reisezeit nicht unnötig länger wird. Für Fachleute lässt sich der Schwerpunkt des Ergebnisses deshalb auch im Voraus abschätzen, und ohne die genauen Zahlen zu kennen. Aber auch darin unterscheidet sich der Fall Calw nicht von anderen Vorhaben.

4. Wie stehen die einzelnen Fahrgastprognosen der Standi zueinander? |

Die rund 2800 Fahrgäste pro Tag für Calw/Althengstett – Ostelsheim und etwas darunter für die Weiterführung bis Renningen sind im Vergleich zu ähnlichen Strecken, den Einwohnerzahlen, Pendler- und Schulbeziehungen realistisch. Der Zuwachs an 100 Fahrgästen Richtung Stuttgart erscheint wenig, erklärt sich aber daraus, dass viele Nutzer bereits heute mit dem Pkw bis Weil fahren und dann die S-Bahn nutzen. Somit entlastet die Schwarzwaldbahn sowohl die Park- und Verkehrssituation in Weil entscheidend, und sie entlastet die S-Bahn. Die 570 Fahrgäste Richtung Böblingen/Sindelfingen sind realistisch wegen der Stausituation auf den Straßen Richtung Böblingen, der Parkplatzsuche und dem Nicht-Umsteigen in Weil der Stadt.

5. Warum ist einmal weniger Umsteigen so entscheidend? |

Umsteigen im ÖPNV kostet nach dem ständig überall zu beobachtenden Erfahrungswert etwa 40 Prozent der potenziellen Fahrgäste. Da Nutzer der Relation Calw – Böblingen immer noch einmal umsteigen müssen, würde das zweite Umsteigen dieses Potenzial massiv senken. Die Schwarzwaldbahn braucht aber diese Fahrgäste, und die Anwohner der Schwarzwaldbahn möchten diese Verbindung. Würde die S-Bahn S 6 von Weil stets in Zuffenhausen enden, und die meisten Fahrgäste müssten in der Stadt nochmals umsteigen, wie viele Kunden würden dann wohl eher wieder das Auto nehmen?

6. Aber in Renningen ist doch der Umsteigeweg länger? |

Doch die dortigen Bahnsteige sind barrierefrei – dies ist heute zwingende Vorgabe und fließt gemeinsam mit den Entfernungen in die Standi ein. In Weil lässt sich kein barrierefreier Bahnsteig schaffen, so lange dort auf beiden Gleisen die S-Bahn hält. Und die Calwer Kunden können bereits in Renningen in „ihren“ Zug einsteigen, ohne Stehplätze in der vollen S-Bahn.

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

