

BAB c/o H.-J. Knupfer, Annette-Kolb-Str. 4, 71229 Leonberg

## Presseinformation

WOLFRAM BERNER M.A. | Dipl.-Archivar FH  
Marbach | Telefon 0172 / 1 84 98 83  
OLIVER KÄMPF M.A. | Stadtrat  
Beilstein | Telefon 0 70 62 / 66 93 76  
HANS-JOACHIM KNUPFER | Dipl.-Verw.wirt FH  
Pressereferent im ÖPNV  
Leonberg | Tel. Büro 0711 / 78 85-23 91  
info@bottwartalbahn.de  
03.11.2020

Land stuft Nahverkehrsprojekt positiv ein

## „Sehr hohes Potenzial“ für die Bottwartalbahn

**Das Projekt der Bottwartalbahn, dem möglichen Bahnstreckennetz zwischen Heilbronn, Beilstein und Marbach, besitzt eines der größten Fahrgastpotenziale im Land. Laut Mitteilung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg gehört dieses Reaktivierungsprojekt in die Kategorie „Sehr hohes Nachfragepotenzial“. Dies ist die höchste mögliche Einstufung. Die Bottwartalbahn wird dort an zweiter Stelle von zwölf denkbaren Bahnlinien dieser Einstufung gehandelt.**

Damit nimmt das Netz von Beilstein unter den 42 insgesamt voruntersuchten Vorhaben beinahe den höchsten Rang ein, was die grundsätzliche Aussicht auf hohe Nachfrage angeht. Die Bürgeraktion Bottwartalbahn sieht sich nicht überrascht, sondern in ihrer Einschätzung bestätigt: „Wir haben schon vor zwei Jahren durch eigene Zählungen und Berechnungen ermittelt, dass heute schon alleine auf einem Streckenast mindestens 5000 Fahrgäste unterwegs sind“, sagt Hans-Joachim Knupfer (Leonberg) von der Bürgerinitiative. Auf beiden Streckenästen nördlich und südlich von Beilstein kämen somit bereits heute rund 10 000 Fahrgäste zusammen. Damit liege die Bahnverbindung zwischen Schozachbecken und Bottwartal sehr weit über der vom Land genannten Quote von mindestens 1500 Fahrgästen am Tag, die bereits als „sehr hohes Potenzial“ gilt. Knupfer: „Wenn dort in Zukunft eine Bahn statt Omnibussen fährt, wird die Fahrgastzahl nochmals massiv ansteigen – denn damit gewinnt man echte Umsteiger vom Auto.“

Oliver Kämpf (Beilstein) von der Bürgeraktion verweist darauf, auch die große Streckenlänge von rund 30 Kilometern werde dazu beitragen, dass die Zahl der Pendlerkilometer, die künftig dank Schiene klimafreundlich unterwegs sein könnten, stark positiv zu Buche schlage: „Das stärkt die wirtschaftliche Ökobilanz unseres Projekts.“ Kämpf betont, dass das Thema Schozach-Bottwar-Netz besonders gute Chancen habe, weil durch die Kommunen bereits eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben worden sei. Die müsse nun auf die aktuellen Richtlinien des Landes angepasst werden, was den Nutzen-Kosten-Faktor angehe. Außerdem biete das Ministerium einen besonderen Anreiz: Wer bald einen Förderantrag stelle, für den

übernehme das Land sogar die Betriebskosten. Oliver Kämpf: „Da gilt das Windhundprinzip – jetzt müssen die Landkreise Heilbron und Ludwigsburg schnell sein.“ Der Antrag gehe zunächst sogar, ohne dass eine Studie abgewartet werden müsse. Wer zuerst komme, zeige damit auch dem Land, dass ihm das Thema wichtig sei. Besser als jetzt könnten die Chancen nie mehr kommen. Das Schozach-Bottwar-Bahnnetz biete endlich auch eine Perspektive für eine dringend nötige „Süd-Straßenbahn“ in Heilbronn.

#### Zusatzinfo

Die Baukosten für das Gesamtnetz seien zwar sicherlich hoch, aber die Förderung bis zu 90 Prozent, sogar für die Planungskosten, mildere die Einzelbeträge für die einzelnen Kommunen massiv. „Ein Kanalsanierung macht und stemmt eine Gemeinde auch mal, das ist im Verhältnis nichts anderes“, erklärt Nahverkehrskenner Knupfer.

Der große Vorteil der Stadtbahn läge darin, dass sie viel günstiger zu bauen sei als eine vergleichbare Eisenbahnstrecke, aber praktisch gleich leistungsfähig wäre. Die Stadtbahn benötige nicht mehr Breite als eine Busspur, und das Gleis könne sogar begrünt werden. Bei der Bottwartalbahn komme als enormer Vorteil dazu, dass das Stadtbahnnetz in Heilbronn bereits vorhanden sei. So ergebe sich neben vielen Synergien und Kosteneinsparungen eine für die Pendler sehr praktische Durchbindung bis in die City und weiter ins Industriegebiet Richtung Neckarsulm – „so etwas kann nur die Stadtbahn bieten“, so Oliver Kämpf. Auch für den Tourismusverkehr werde die Bahn in der malerischen Weinbaugegend eine echte Alternative und Attraktion bilden.

#### Der Bus als Plus

Durch die neue Arbeitsteilung zwischen Schiene und Bus könne das Busnetz auf kürzere Zubringerlinien mit kleineren Einheiten umgestellt werden. Kleinere Busse könnten die Wohngebiete besser erschließen und bereits heute elektrisch fahren. Damit werde auch der Busverkehr, der in der heutigen Form überlastet und zu unflexibel sei, für viele Neukunden attraktiv. Dieses Prinzip habe sich bei allen neuen Schienenstrecken bewährt, gerade auf dem flachen Land, und komme bei den Fahrgästen gut an. Hans-Joachim Knupfer: „So machen wir auch den Bus zum echten Sympathieträger und Gewinner.“ Außerdem werde die Bottwartalbahn beide Regionen zwischen Heilbronn und Marbach umsteigefrei verbinden, ein großer Fortschritt gegenüber dem heutigen Nahverkehr.

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/landes-offensive-zur-reaktivierung-stillgelegter-bahnstrecken/>

[www.bottwartalbahn.de](http://www.bottwartalbahn.de)



*Bald Bahnknoten unter dem Langhans? Die Stadtbahn vor der Kulisse von Burg Beilstein.*



*Wäre idealer Verknüpfungspunkt von Schiene und (Elektro-) Bus: Der heutige Busbahnhof Beilstein auf Höhe des Schulzentrums.*



*Eine Stadtbahn im Bottwartal? Auf diesem Bild fährt sie schon mal durch Oberstenfeld – hinten das alte Bahnhöfle von 1894.*

*Fotomontage: Knupfer/www.bottwartalbahn.de*

[www.bottwartalbahn.de](http://www.bottwartalbahn.de)

... was uns bewegt **bottwartalbahn**