

# „Enormes Potenzial für Metropolexpress“

## Bürgermeister und Anlieger für bessere Bahnverbindung - Adressaten in Stuttgart und im Kreis Böblingen

Der Ausbau des Zugangebots auf der Bahnlinie zwischen Stuttgart, Leonberg und Calw ist nötig – für mehr Umsteiger vom Auto und zur Entlastung der S-Bahn. Es gibt dafür gute Gründe und genügend Einzugsgebiet. Das ist der Tenor des Informationsabends, der am 7. November in Weil der Stadt stattfand. Veranstalter waren zwei Bürgerinitiativen. Auch Bürgermeister und Abgeordnete waren zu Gast.

**WEIL DER STADT** · Wird für die Fahrgäste zwischen Stuttgart, Weil der Stadt und Calw nicht alles besser, nachdem die Hermann-Hesse-Bahn kommt und es jetzt eine zweite S-Bahn-Linie gibt? Hans-Joachim Knupfer (Leonberg) von der Bürgeraktion Unsere Schwarzwaldbahn (BAUS) malte in seinem Folienvortrag im Weiler Klösterle buchstäblich dunkle Schatten an die Wand: Die S-Bahn sei bereits jetzt überlastet, Weil der Stadt und künftig auch Calw besäßen die mit Abstand langsamste Nahverkehrsverbindung im ganzen Großraum Stuttgart. Die Fahrzeiten würden künftig noch länger, die Anschlüsse schlechter. Und die neue Zusatzlinie S 62 sei in der jetzigen Form schlicht überflüssig. Der Verkehrsfachmann zeigte auch auf, wo nach Ansicht der BAUS die Lösung liege: Weil der Stadt, Calw und selbst Bad Liebenzell sollten künftig auch vom Metropolexpress (MEX) bedient werden. Dieser „schnelle Zug nach Stuttgart“ sei nötig, um Kundschaft anzulocken, die nicht mit der S-Bahn fahre. Und er würde die S-Bahn entlasten und damit pünktlicher und wieder attraktiver machen.

Zu der Versammlung mit Statements, Vortrag und Diskussion hatten die Initiative Infrastruktur Nordschwarzwald (INN) und die BAUS eingeladen. Über 50 Gäste fanden sich in der historischen Klosterkirche ein. **Karl Braun** (Haiterbach) lobte den Kreis Calw, der mit Beschluss und anlaufendem Bau der Hermann-Hesse-Bahn seine Hausaufgaben gemacht habe. Jetzt schon müssten aber die nächsten Schritte angegangen werden: „Für die Weiterentwicklung ist das Land gefragt.“ Auch der Kreis Böblingen müsse sich hier einbringen.

Weils Bürgermeister **Christian Walter** als Hausherr im Klösterle erzeugte mit seiner Darstellung Betroffenheit: Der Verkehrssektor belaste das Weltklima immer mehr, anstatt abzunehmen, der Umfang des Autoverkehrs nehme nach wie vor ständig zu und die Dichte der Autozulassungen feiere derzeit Rekordhöhen. 20 000 Autos pro Tag aktuell auf der B 295 durch Weil der Stadt würden ein deutliches Signal bilden: „Es gibt ein riesiges Potenzial für die Verlagerung auf die Schiene“ – entlang der ganzen Achse zwischen dem Kreis Calw und der Region Stuttgart. Um solche Umsteiger anzusprechen, brauche es aber „mehr und bessere Züge“, nicht nur die S-Bahn.

„Vergesst mir nicht den Nordschwarzwald“

Bürgermeister Roberto Chiari sekundierte aus der Sicht von Bad Liebenzell: Der Kurort habe einst perfekte Anbindungen per Schiene gehabt, direkte Sonntagszüge aus Stuttgart, Eilzüge und Kurswagen aus dem Rheintal und dem Ruhrgebiet. Selbst den direkten Bundesbahn-Omnibus aus Stuttgart gebe es längst nicht mehr. Chiari betonte die Attraktivität seines Bäderortes gerade für Publikum aus der Region Stuttgart, auch im Winter: „Das sind zwei Millionen potenzielle Fahrgäste für den direkten Zug.“ Ihm gehe es nicht um Bevorzugung, nur

um Gleichberechtigung mit anderen Kommunen wie Bad Wildbad, die im Sonntagsverkehr eine Direktzugverbindung aus Stuttgart genießen: „Wir wollen nur wieder bekommen, was wir schon mal hatten.“ Chiari bekannte sich klar zum Vorrang der Schiene: „Ich werde keiner dreispurigen B 296 nach Pforzheim das Wort reden – ich stehe für die gute, umsteigefreie Bahnanbindung nach Stuttgart.“ Er äußerte Wohlwollen für das Verkehrsministerium, das erfolgreiche und clevere Touristikverkehre im ganzen Land auf die Schiene gebracht habe, bis nach Oberschwaben – „aber vergesst bitte das Nagoldtal und den Bäderkreis Calw nicht, die liegen so nahe!“

**Dieter Maurmaier** aus Leonberg-Höfingen als Anlieger der Nordschwarzwaldbahn und Vorsitzender der FDP im Kreis Böblingen plädierte für eine neue Sichtweise der Gesamtverbindung – nicht mehr nur mit Blick auf die klassischen Pendler nach Stuttgart per S-Bahn, sondern aus umgekehrter Perspektive: „Es entstehen immer mehr Arbeitsplätze in Renningen oder aktuell in Leonberg – diese Leute kommen aus Stuttgart, und sie brauchen dazu eine geschickte Möglichkeit ohne Auto.“ Der von der BAUS angeregte Metropolexpress könne nicht nur die Anlieger besser an den Fernverkehr im Hauptbahnhof Stuttgart anbinden als die S-Bahn. Er könne dank Durchmesserlinie auch durchgebunden werden etwa nach Reutlingen und Tübingen. „Auch Leonberg würde sehr profitieren“, so der renommierte Verkehrsplaner: „Wenn man die Verkehrswende will, führt an dem schnellen Zug nach Stuttgart und weiter in die Region kein Weg vorbei.“ Maurmaier sprach sich dafür aus, die Kreis- und Landespolitik solle den MEX unvoreingenommen prüfen. Im Übrigen seien die Darstellungen der BAUS an Klarheit und Aussagekraft nicht zu übertreffen, ihr Studium daher ein Gewinn für alle Betrachter.

**Peter Schuon** (Haiterbach) von der INN wünschte sich den Blick der Planer „über den bisherigen Tellerrand der S-Bahn-Konzepte hinaus“: Wenn man mehr Zulauf für den ÖPNV brauche – und das sei nötig – „dann braucht es den Metropolexpress.“ Denn der könne auch den Mittelbereich im Nagoldtal beidseits von Calw anbinden: „Eine S-Bahn kann das nicht.“ Alle Kommunen und Institutionen in beiden Landkreisen müssten für diese bessere Anbindung am gleichen Strick in die gleiche Richtung ziehen und in Stuttgart Druck machen – Schuon adressierte diese Bitte also auch an den Kreis Böblingen, „denn der MEX nützt auch Weil der Stadt, Renningen und Leonberg“. Daher müsse es vorrangiges politisches Ziel der Veranstaltung und der Versammelten, den Metropolexpress voranzubringen.

„Schwierig, aber wichtig“

Der Landtagsabgeordnete der Grünen für den Wahlkreis Leonberg-Herrenberg, **Peter Seimer**, erklärte, warum Calw bisher nicht im Netzkonzept des Metropolexpress enthalten sei: „Dafür ist Calw zu klein“, etwa im Vergleich mit Heilbronn. Seimer möchte sich nun aber beim Land dafür einsetzen, dass diese seitherige Betrachtung revidiert wird: Das Ziel Metropolexpress für Calw sei schwierig, aber angesichts der von den Initiativen dargelegten Ziele „sinnvoll und wichtig.“ Tatsächlich müsse die Gesamt-Bahnverbindung gestärkt werden, über die S-Bahn hinaus. Beim Verkehrsministerium – als eigentlichem Adressaten der Forderungen – wolle sich Seimer für eine Anhörung der beiden Verbände einsetzen.

Keine Blumen gab es für die vom Verband Region Stuttgart seit September eingesetzte weitere S-Bahn-Linie S 62 und die Art, wie der Verband dabei mit der Hermann-Hesse-Bahn und dem Kreis Calw umgeht. **Peter Schuon** kann nicht erkennen, „wofür die S 62 eigentlich gut sein soll.“ **Peter Seimer** titulierte die Zusatzlinie als „nett, aber sinnvoll ist anders.“ Auch Ursula

Utters, Vorsitzende der SPD Altensteig, sieht nicht, „wem diese S 62 nützen soll.“ Zur Sprache kam auch die vom Verband Region Stuttgart beschlossene Änderung der Höhe der Bahnsteige entlang der S-Bahn nach Weil der Stadt. Weg von einer Norm, die auch zur Hermann-Hesse-Bahn passt, hin zu einer unpassenden Nicht-Norm, die die Hessebahn vom Halt mit Fahrgästen in Weil der Stadt, Renningen oder Leonberg ausschließt, ist der Umbau für **Karl Braun**, den Unternehmer aus Haiterbach, „ein völliges Unding.“

Die Einschätzung der zu geringen Bestandsgröße von Calw durch Peter Seimer forderte seitens der Gäste bei der Podiumsdiskussion Widerspruch heraus: Ursula Utters verwies darauf, dass Stadt und Kreis Calw besonders seit der konkreten Schritte zur Hermann-Hesse-Bahn ein sichtbares Wachstum bei Gewerbeansiedlung und Wohnbau verzeichne. Gerade zur Entlastung der Region Stuttgart könne das Kreisgebiet Calw und die neue Bahn wohltuend wirken: „Da muss man doch über die Grenze schauen können, und“ – so der Appell Richtung Böblingen und Stuttgart – „gemeinsam planen, statt gegeneinander!“ Utters: „Man kann nicht die Industrie auf dem Land ansiedeln wollen, aber dann an der Verbindung sparen und Calw dafür ‚bestrafen‘, dass es zu klein sei.“ Joe Schwarz (Calw-Stammheim), Fraktionssprecher der Grünen im Kreis Calw, sieht beim ehemaligen Bahnhof Calw Süd Potenziale für eine Wiederbelegung und Nutzung durch eine Park-and-Ride-Anlage, die dem Einzugsbereich südwestlich von Calw dienen würde: „Die Parkplätze sind ja dort schon da.“

Alle Fahrgäste betroffen – nicht nur aus Calw

Hans-Joachim Knupfer und Klaus Hünerfeld von der BAUS zeigten auch auf, dass der künftige Fahrplan, den der Verband Region Stuttgart für die S-Bahn vorsehe, die Verbindung gleich an zwei Stellen langsamer mache: durch den Zusatzhalt Stuttgart Mitnachtstraße und durch eine zwangsweise Wartezeit, die nun wegen dem eingleisigen Abschnitt Malmshaus – Weil der Stadt entstehe. Knupfers Appell an die Verantwortlichen im Verkehrsministerium, bei der Deutschen Bahn AG und beim Kreis Böblingen: „Das zweite Gleis durchgehend bis Weil der Stadt muss endlich her.“ Das Thema Ausbau Nordschwarzwaldbahn betreffe jetzt also nicht nur die Fahrgäste aus Richtung Calw, es sei nun auch bei den Weilern und allen Kunden der bestehenden S 6 angekommen – „es haben nur noch nicht alle gemerkt.“ Über die Rolle des Verbandes Region Stuttgart ärgert sich Knupfer, vor allem weil dieser sich immer wieder zum Plan des Metropolexpress äußere, obwohl der Verband dafür gar nicht zuständig sei. Mit dem Verband Region Stuttgart verhalte es sich daher wie mit einem Staubsaugervertreter: „Wenn man eine Waschmaschine will, macht sie der Vertreter schlecht, weil er halt nur Staubsauger verkaufen kann.“

Reinhard Hackl (Holzgerlingen) von der BAUS schloss die gut zweistündige Zusammenkunft ab mit einem Verweis auf Johannes Kepler, den großen Sohn Weil der Stadt: Kepler habe bekanntlich entdeckt, dass die Erde rund sei. Sein Horizont sei weit über alles hinausgegangen, was man bis damals gewusst habe. Hackls Credo über den Informationsabend: „Die Welt hört nicht mehr hinter Weil der Stadt auf – alle müssen ab jetzt hinausdenken, hinaus über die S-Bahn, und hinaus über die Zuständigkeitsgrenzen, in größeren Schritten als bisher.“