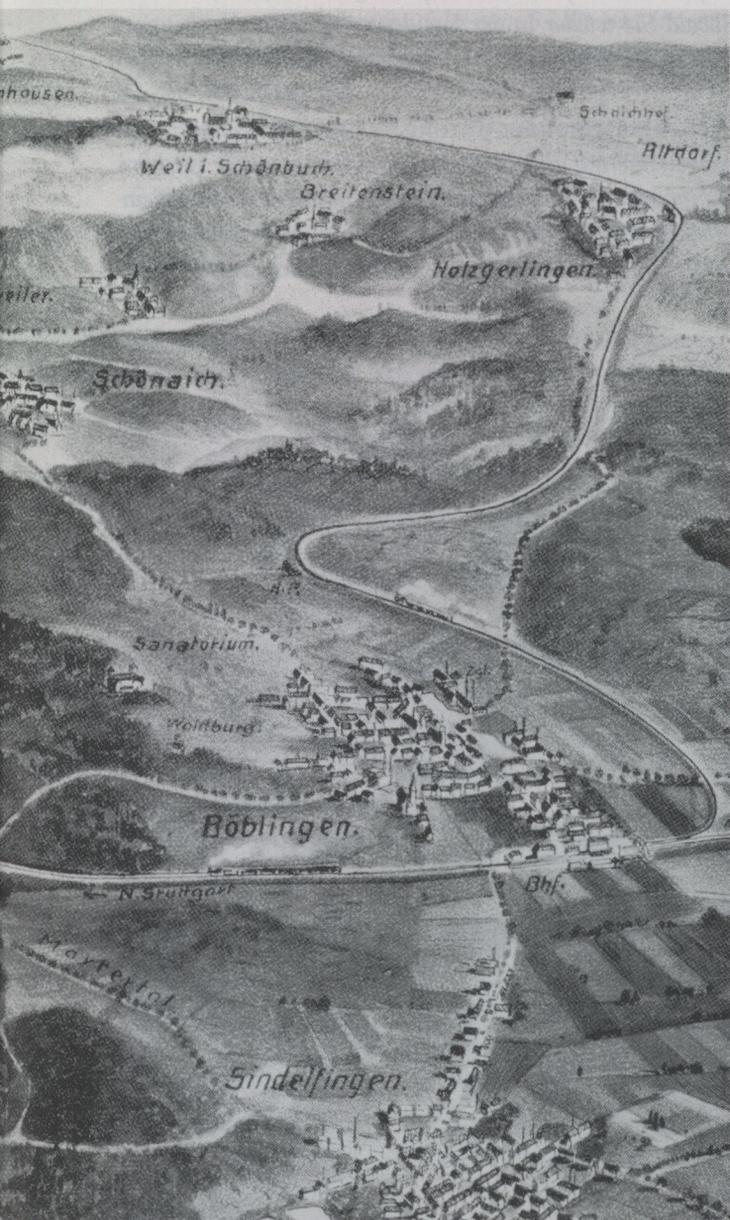


# 75 Jahre Schönbuchbahn Böblingen–Dettenhausen

Jürgen Schedler

Im Netz der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (K.W.St.E.) wurden bis zur Jahrhundertwende die Hauptbahnen fertiggestellt<sup>1</sup>. Sie verbanden die Hauptstadt Stuttgart mit den wichtigsten Städten des damaligen Königreichs: mit Heilbronn, Ulm und Friedrichshafen sowie mit den östlichen und westlichen Landesteilen. Anschließend eröffnete man in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts zahlreiche Nebenbahnen. Einige waren sinnvolle Verbindungen zwischen wichtigen

«Böblingen und Sindelfingen mit der Schönbuchbahn aus der Vogelschau» steht auf dieser alten Postkarte, die in der Zeit zwischen 1910 und 1920 gedruckt worden ist.



Knotenpunkten, wie z. B. die Linie von Herrenberg nach Tübingen, die 1909/10, oder jene von Renningen über Sindelfingen nach Böblingen, die 1914/15 eröffnet wurde.

Etliche dieser Nebenstrecken sind zu funktionslosen Stummeln geschrumpft, für den Personenverkehr eingeschränkt oder stillgelegt wie die Ammertalbahn, deren 75jähriges Bestehen vor zwei Jahren gefeiert wurde<sup>2</sup>. Dieser Strecke wurde das Verbindungsglied Herrenberg–Gültstein genommen. Besser erging es der Nebenbahn Renningen–Böblingen, die 1935 eine Aufwertung erhielt durch die fertiggestellte Verbindung vom Rangierbahnhof Kornwestheim nach Korntal. Damit wurde es möglich, unter Umfahrung und Entlastung von Stuttgart Güterzüge in Richtung Horb über Renningen und Böblingen zu führen. Entsprechend der Bedeutung für den Güterverkehr erfolgte 1972 ihre Elektrifizierung. Ein bescheidener Personenverkehr besteht heute nur noch zwischen Böblingen und Sindelfingen.

In den Wirren der Weltkriege, in der Weltwirtschaftskrise, während des ersten Kraftfahrzeugbooms im Dritten Reich wurde bei vielen Strecken schon der Bau eingestellt. Fast alle nach 1890 gebauten Strecken unterlagen, besonders nach dem Zweiten Weltkrieg, dem Wettbewerb mit dem Auto. Es wären heute noch viel mehr als gut 60% der Nebenstrecken stillgelegt, wenn nicht das Land Baden-Württemberg über halbstaatliche Gesellschaften wie die Südwestdeutsche Eisenbahnen AG / SWEG oder die Hohenzollerische Landesbahn AG / HzL den Betrieb aufrecht erhalten würde.

Um den Erhalt mancher Nebenbahn wird nun vielfach gekämpft, wie von den Strecken Herrenberg–Tübingen oder Schorndorf–Welzheim bekannt ist. Zu diesen wieder in die Diskussion geratenen Strecken gehört auch die nunmehr 76 Jahre alte Stichbahn, die von Böblingen nach Dettenhausen ins Zentrum des Schönbuchs führende Schönbuchbahn.

### Nebenbahn Böblingen–Weil im Schönbuch 1910

Am 16. Oktober 1910 wurde die Teilstrecke von Böblingen nach Weil im Schönbuch mit 12,97 km Betriebslänge in Normalspur eröffnet<sup>3</sup>. Sie gehört zu den ersten der im Raum Böblingen erbauten Nebenbahnen. Die Fertigstellung bis zum Endbahnhof in Dettenhausen im Landkreis Tübingen verzögerte

sich infolge geologischer Schwierigkeiten, so daß die Teilstrecke bis Weil i.S. vorweg in Betrieb genommen wurde. Das 4 km lange Reststück nach Dettenhausen konnte am 29. Juli 1911 eröffnet werden. Geplant war aber auch eine Fortsetzung dieser Bahn durch den Schönbuch nach Tübingen.

Einen Tag vor der Eröffnung bringt der *Böblinger Bote* eine amtliche Mitteilung des Königlichen Oberamts Böblingen: *Die Teilstrecke Böblingen–Weil i.S. der Nebenbahn Böblingen–Dettenhausen ist heute eröffnet worden. Dies wird mit dem Hinweis zur allgemeinen Kenntnis gebracht, daß sämtliche Wegübergänge unbe wacht sind und daher die Führer von Fuhrwerken auf die Annäherung von Zügen besonders zu achten haben.*

Am 17. Oktober 1910 berichtet der *Böblinger Bote* von der Eröffnungsfeier der Strecke nach Weil i.S., die auf dem Bahnhof in Böblingen begann: *Böllerschüsse verkündeten das Herannahen des Zuges, mit dem die hohen Beamten der Generaldirektion kamen. Stadtschultheiß Dingler von Böblingen führte aus, die Bahn sei auch für die Bewohner von Stuttgart von Vorteil, als ihnen nun günstige Gelegenheit geboten ist, mit Leichtigkeit die schönen Waldungen des Schönbuchs zu erreichen und zu durchwandern und so die herrliche Luft, die wir hier oben haben, wenigstens vorübergehend zu genießen. Töchterchen Marta des Bahnhofsverwalters Schöllkopf trug folgendes Gedicht vor:*

*Ein längst gehegter Wunsch ist nun erfüllt:  
Die Bahn von Böblingen nach Dettenhausen;  
Dadurch wird manche Klage auch gestillt,  
Hört man das Dampfroß auf den Schienen brausen.*

*Hebt doch die Eisenbahn stets den Verkehr,  
Das wird sich wohl auch hier in Bälde zeigen;  
Das Landeswohl erheischt es immer mehr,  
So muß das Wohl des Einzelnen auch steigen.*

*Wir, die Beteiligten, erkennen dankbar an,  
Drum sieht man heut nur freundliche Gesichte;  
Wenn auch verhältnismäßig kurz die Bahn,  
Füllt's doch ein kleines Blatt der Weltgeschichte.*

*Mög mit der neuen Bahn der Segen sein!  
Wofür die beste Hoffnung heut ich hege;  
Gewiß, dann stimmt alles mit mir ein:  
Hie gut Württemberg allwege!*

*Doch hab noch einen Wunsch ich, Exzellenz:  
Daß einen Gruß Sie Sr. Majestät bestellen;  
Sobald Sie wieder in der Residenz  
Von unsrem Dank und Freude Ihm erzählen.*

Weiter berichtet der Chronist: *Die geladenen Gäste bestiegen hierauf den Extrazug, und kurz nach 12 Uhr dampfte das schön geschmückte Dampfroß «Enz» aus dem prächtig dekorierten Bahnhof. Am Haltepunkt Böblingen-Süd hatte sich der Liederkranz zur Begrüßung*

1909 ist der Bahnhof in Weil im Schönbuch gebaut worden. Wie er heute aussieht, zeigt das Titelbild.



eingestellt, am Schönaicher First stiegen der dort wartende Schultheiß, die bürgerlichen Kollegien und andere Schönaicher Festgäste zu. Im schön geschmückten Holzgerlingen angelangt, begrüßte Schultheiß Mosthaf die Gäste. In Weil i. S. wurde weiter gefeiert. Bezogen auf die Stichbahn sagte Schultheiß Singer: *Ist es doch endlich wahr geworden, daß auch in unsern Schönbuchgemeinden das Dampfroß seine Stimme erschallen läßt. . . . Außerdem hoffen wir, bis jetzt noch ganz im Stillen, daß einmal die Zeit kommt, wo die Bahn aufhört, eine Sackbahn zu sein, daß der Sack vielmehr bald ein Loch bekommt, etwa in Richtung nach der schönen Musenstadt. Womit Tübingen gemeint ist. Derselben Ansicht war sein Holzgerlinger Kollege: Wohl sind unsere Eisenbahnwünsche nicht so in Erfüllung gegangen, wie wir sie gerne gewünscht haben, denn wir hätten eine Hauptbahn von Böblingen nach Tübingen gern gesehen.*

Weiter ist im Böblinger Boten zu lesen: *Unter Hochrufen der Zurückbleibenden fuhr man 5 Uhr 10 Minuten wieder zurück nach Böblingen. Durch Einlegung eines Zuges, der abends um 7 Uhr wieder nach Weil zurückfuhr, war es einem großen Teil der Festteilnehmer der beteiligten Gemeinden, darunter auch den Festdamen, den «Schönsten von Weil», möglich, mit dem Festzug nach Böblingen zu fahren, um noch eine vergnügte Stunde dort zu verbringen. Die Rückkehr gestaltete sich recht heiter.*

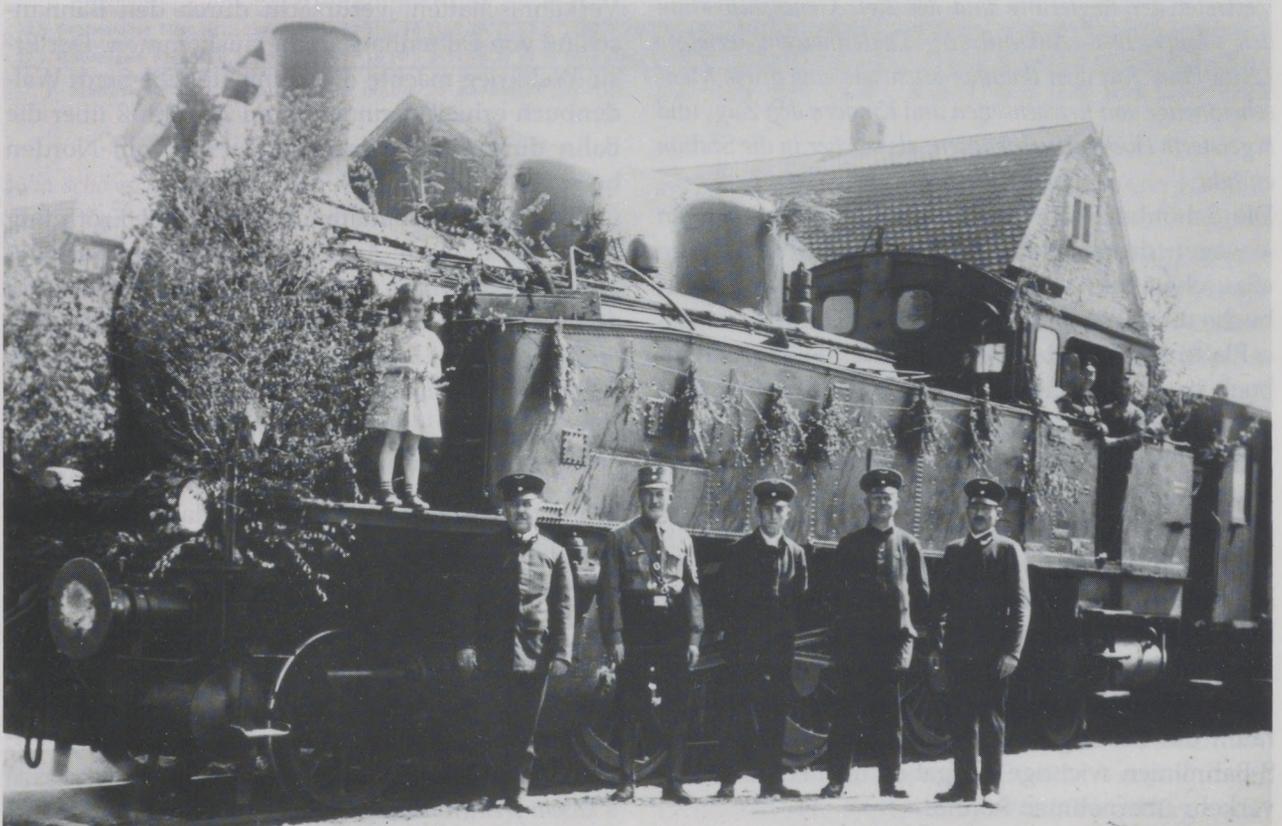
*Mit dem ersten Zug nach Weil hat der Postwagen gleichzeitig seine letzte Fahrt nach Böblingen angetreten, und mit dieser ist wieder ein altes Wahrzeichen früherer Zeiten verschwunden.*

Der dreiseitige, überaus umfangreiche Zeitungsbericht schließt mit folgender Bemerkung: *Als Beweis für die Notwendigkeit und die Frequenz der Bahn ist u. a. der Umstand anzuführen, daß auf der Station Holzgerlingen der Vorrat an Fahrkarten nach Weil i. S., der wohl auf Monate berechnet war, schon am ersten Tag nachmittags 2 Uhr verkauft war und die Fahrgäste sich mit «Hundefahrkarten» begnügen mußten.*

#### Rutschender Knollenmergel erschwert den Bahnbau nach Dettenhausen

Über den Fortgang des Bahnbaus in Richtung Dettenhausen ist am 21. März 1911 folgendes zu lesen: *Die Rutschungen, die sich an dem am Südabhang von Weil i. S. aufgeschütteten Damm der Bahnlinie Böblingen–Dettenhausen schon bald nach Baubeginn zeigten, sind trotz anstrengendster Bemühungen noch nicht zum Stillstand zu bringen gewesen. Der Wirkungsbereich der in Bewegung befindlichen Dammstrecke erstreckt sich nunmehr bis zur Talsohle des Schaichtals, so daß eine Reihe weiterer Grunderwerbungen mit beträchtlichem Aufwand erforderlich geworden ist. Durch die überaus be-*

Zug mit der Lokomotive T 5 im Bahnhof Dettenhausen. Das «Braunhemd» neben Bahnhofsvorsteher Hagenlocher (links) ermöglicht eine Zeitbestimmung.





## 172 Böblingen - Schönaich und Dettenhausen

km	Zug Nr. RBD Stuttgart Klasse	102	8	308	112	28	34	108	114	114	38	40	42	118	46	54	118	120	122	60	
		W 3.																			
	Stuttgart Hbf 168.....	ab	6.11	6.59	9.42	11.12	11.12	11.12	12.57	13.06	12.57	13.45	15.70	15.10	16.78	17.09		17.09	17.30	18.44	
	Stuttgart West 168.....	ab	4.22	6.30	7.17	9.56	11.30	11.30	11.30	13.20	13.43	13.20	14.02	15.30	15.30	16.37	17.32		17.32	17.43	19.06
0	Böblingen 168.171	ab	5.09	7.01	8.38	10.30	12.01	12.20	12.34	14.02	14.11	14.19	14.31	15.58	17.06	17.15	18.17		18.37	18.42	19.56
3	Böblingen Süd	ab	5.15	7.08		10.39	12.07	12.28	12.40	14.08	14.17	14.24	14.37	16.04		17.21	18.23		18.43	18.48	20.02
5	Schönaicher First	ab	5.20	7.12		10.42	12.13	12.32	12.46	14.14	14.21	14.30	14.42	16.10		17.15	18.29		18.49	18.54	20.08
0	Schönaicher First	an	5.21			10.43			12.47	14.15	14.24				17.29		18.32		18.50	18.55	
4	Schönaich	an	5.29			10.61			12.55	14.23	14.32				17.38		18.40		18.58	19.03	
6	Schönaicher First	an		7.13			12.14	12.33				14.31	14.43	16.11		17.27	18.30				20.09
10	Holzgerlingen	an		7.22	9.07		12.25	12.43				14.40	14.52	16.20		17.38	18.39				20.19
13	Weil im Schönbuch	an		7.31	9.28		12.34	12.52				14.48	15.00	16.29		17.44	18.48				20.28
17	Dettenhausen	an		7.33	9.43		12.42	13.00				14.56	15.08	16.37		17.52	18.56				20.36

f Werktags, außer Samstags.

g täglich außer Samstags.

k Sonn- und Feiertags und Samstags nur 3. Klasse.

## 172 Dettenhausen und Schönaich - Böblingen

km	Zug Nr. RBD Stuttgart Klasse	101	3	5	105	13	19	311	113	108	33	115	43	117	121	61
		W 3.	W 3.	W 2.3.	W 3.											
0	Dettenhausen	ab	4.25		5.31		6.00	7.46	8.00		13.12		15.08		19.08	
5	Weil im Schönbuch	ab	4.38		5.43		6.09	7.58	8.24		13.25		15.17		19.19	
8	Holzgerlingen	ab	4.45		5.52		6.17	8.10	8.37		13.35		15.28		19.28	
13	Schönaicher First	ab	4.54		6.02		6.25	8.19	8.56		13.44		15.34		19.38	
0	Schönaich	ab	4.41		5.51		6.00			11.10	11.20	14.40		19.10		
4	Schönaicher First	ab	4.50		6.00		6.28			11.19	11.29	14.49		19.19		
13	Schönaicher First	ab	4.56		6.03	6.15	6.28	8.20	8.57	11.20	11.30	14.50	15.36	19.20	19.37	
16	Böblingen Süd	ab	5.00		6.09	6.20	6.32	8.26	11.09	11.25	11.35	13.61	14.55	18.41	19.25	19.43
17	Böblingen 168.171	ab	5.08		6.15	6.28	6.37	8.31	11.16	11.31	11.41	13.67	15.01	18.00	19.31	19.49
	Stuttgart West 168.....	an	5.43		6.50	7.14	7.14	10.10	12.00	12.07	12.19	14.47	16.16	17.16	18.30	19.49
	Stuttgart Hbf 168.....	an	5.55		7.05	7.26	7.26	9.05	12.12	12.19	12.31	15.00	16.28	17.28	18.43	19.49

## 324 d Böblingen - Schönaich und Dettenhausen und zurück

Alle Züge 3. Klasse, wenn nichts anderes angegeben

km	Zug Nr. RBD Stuttgart Klasse	101	3	5	105	13	19	311	113	108	33	115	43	117	121	61	
		W 3.	W 3.	W 2.3.	W 3.												
	Stuttgart Hbf 324.....	ab	5.50	6.35	6.35	6.35	8.14	8.14	9.45		11.13		13.12		15.07		
	Stuttgart West 324.....	ab	6.07	6.51	6.51	6.51	8.30	8.30	9.59		11.31		13.29		15.23		
	RBD Stuttgart Zug Nr.		12	7	10	7	8	15	8	10	30	8	8	15	8	10	
0	Böblingen 324. 324e	ab	6.08	6.44	6.57	7.22	7.33	8.57	9.21	10.30	11.15	12.28	12.28	12.40	14.00	14.13	15.27
2	Böblingen Süd	ab	6.13	6.49	7.26	7.41	9.05	9.29	10.38	11.23	12.36	12.36	12.48	14.08	14.21	15.35	
4	Schönaicher First	ab	6.18	6.54	7.05	7.31	7.41	9.07	9.30	10.40	11.24	12.38	12.37	12.50	14.10	14.23	15.36
5	Schönaicher First	an	5.19	5.50	7.05	7.41	9.07	9.30	10.40	11.24	12.38	12.37	12.50	14.10	14.23	15.36	
5	Schönaicher First	an	5.26	5.57	7.13	7.49	9.14	9.37	10.41	11.25	12.39	12.38	12.51	14.11	14.24	15.37	
5	Schönaich	an	5.26	5.57	7.13	7.49	9.14	9.37	10.41	11.25	12.39	12.38	12.51	14.11	14.24	15.37	
5	Schönaicher First	an	5.26	5.57	7.13	7.49	9.14	9.37	10.41	11.25	12.39	12.38	12.51	14.11	14.24	15.37	
9	Holzgerlingen	an	7.03		7.40		9.20	9.39		11.22	11.37		14.33	14.45	16.17		
13	Weil im Schönbuch	an	7.12		7.48		9.27	9.46		11.24	11.47		14.41	14.52	16.25		
17	Dettenhausen	an	7.19		7.55		9.55	9.53		11.27	11.57		14.47	15.59	16.37		

Wie schön isch aber, wam ma reist!  
 und et lang d'Schtiefelsohl verreischt  
 und onesitzt wie a Baro,  
 sait schtolz Adje! und fahrt droo;  
 anschtatt a Schtond noch Böbleng nei  
 dur Dreck und Reaga oder Schnai.  
 Und kommt a Bsuauch vor Fremde a,  
 ka fahra bis an d'Häuser na,  
 begrüßt ma-n glei am Bahnhof duß,  
 kaum ischt'r us em Waga huß,  
 nemmt d'Schachtel, 's Koffer, geht voraus  
 und führt a aschtandsgmäß nach Haus.  
 Ja, Bua, jetzt ghair mr au zor Welt,  
 jetzt sei mr wie a Großschtadt gschtelte!  
 Koi Hendernis hält oin mai a,  
 vo hia bis noch Amerika.  
 Jetzt hang mr au am Eisenetz  
 mo d'Erd omschpannt, 's ischt nemme letz!

Heute erinnern nur noch alte Böschungen an diese 1958 endgültig stillgelegte Linie, die dem Zeitgeist entsprechend als nordöstliche Umgehungsstraße von Schönaich überplant werden. Erinnerungsstücke sind auch der alte Bahnhof und die Straßennamen Bahnhofstraße und Eisenbahnweg. Der Abzweig am Schönaicher First besteht aber heute noch als Industriegleis für eine Firma.  
 Mit dem Bau und der Inbetriebnahme der Schönbuchbahn sind der gewerblichen und industriellen Entwicklung wichtige Anstöße gegeben worden<sup>5</sup>. Der Weg der Berufstätigen zu den Fabriken in die nahen Städte war einfacher geworden. Die Entwicklung der Schönbuchgemeinden zu Arbeiterwohn-gemeinden setzte ein. Mit der Bahnlinie hatten die Gemeinden aber auch Anschluss an die große weite Welt, gleichbedeutend mit einem Autobahn-schluß in der Gegenwart. Direkte Verbindungen Dettenhausen-Dortmund, Weil-Würzburg oder

Holzgerlingen–Hamburg waren Realität geworden. Man war stolz, die Ortsnamen auf überregionalen Karten und in Fahrplänen verzeichnet zu haben. In der Blütezeit dieser Bahn fuhren auf der Strecke täglich bis zu zehn Zugpaare. Die Fahrt dauerte früher von Böblingen nach Dettenhausen 40 Minuten, wie dem «Amtlichen Taschenfahrplan von 1919» zu entnehmen ist. Es wurden Wagen der 2., 3. und 4. Klasse geführt. Der Zugkilometer 4. Klasse kostete damals 5,1 Pfg.

#### Schönbuchbahn: Werktäglich ein Güterzugpaar

Die Bahn wurde nach dem Zweiten Weltkrieg in der Bundesrepublik Deutschland systematisch abgebaut<sup>6</sup>. Ihre Verschuldung ist oft Begründung für Streckenstilllegungen. Fahrpläne wurden schlechter, Bahnhöfe aufgegeben, Fahrzeuge und Gleisanlagen veralteten. Diese Vernachlässigung vollzog

sich insbesondere auf dem ehemals weitverzweigten und engmaschigen Netz der Nebenbahnen im ländlichen Raum, in der Fläche, wie man heute sagt. Das führte letztlich zur Stilllegung bzw. Einstellung des Personenverkehrs auf etwa 6000 km. Die Bahn hat die in den letzten 30 Jahren zur Verfügung gestellten Gelder vornehmlich in die Hauptstrecken investiert. Milliardenbeträge werden in immer schneller, aber der Strecke nach immer kürzer werdende Schnellbahntrassen gesteckt. Völlig gegenläufig ist die Entwicklung im Straßenverkehr: das Zehnfache des Finanzaufkommens für das Schienennetz wurde seit 1960 in das Straßennetz investiert. Die Entwicklung der letzten Jahre ist deutlich der Statistik zu entnehmen.

So fuhr auch auf der Schönbuchbahn, seit 1949 zur Deutschen Bundesbahn gehörig, am 29. Mai 1965 der letzte trauerbeflaggte und bekränzte Personenzug. Auch die vollständige Stilllegung drohte. Um

Ein bescheidener Güterzug vor der Silhouette von Weil im Schönbuch.



	1960	1970	1980
Auf Schienen beförderte Personen in Mio.	1141	829	553
Streckenlänge der DB in 1000 km	30,7	29,5	28,5
Straßenbaumittel in Mrd. DM	6,0	14,8	23,0
Kraftfahrzeuge in Mio. Kfz	8	16,8	26,9

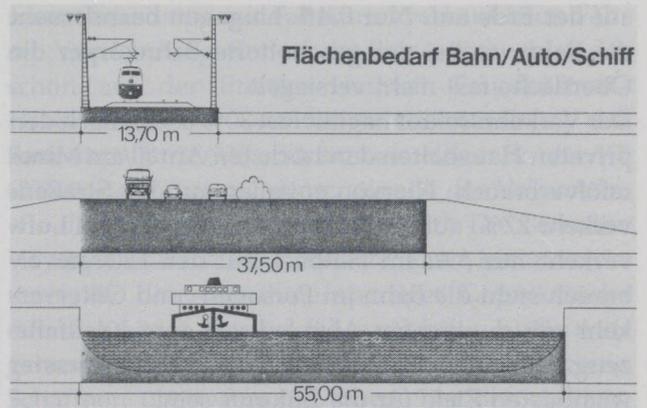
wenigstens den Güterverkehr zu erhalten, bemühte sich eine 1965 gebildete Interessengemeinschaft der Landkreise Böblingen und Tübingen sowie der Gemeinden Dettenhausen, Weil i.S. und Holzgerlingen. Ausschlaggebend für den Erfolg war letztlich der Bau eines Gleisanschlusses für die Firma Nau in Dettenhausen und das Angebot des Unternehmens, zusätzliches Material auf dem Schienenweg zu beziehen. Am 10. 1. 1967 fuhr der letzte Güterzug mit Personenbeförderung. Damit war der gesamte Personenverkehr eingestellt. Seit dem 1. Juni 1970 waren die Bahnhöfe Holzgerlingen, Weil i.S. und Dettenhausen unbesetzt, der Fahrkartenverkauf eingestellt, die Abfertigungsbefugnisse für Reisegepäck, Expreß- und Stückgut aufgehoben. Seither verkehrt auf der Strecke werktäglich nur noch ein Güterzugpaar.

#### Die Bahn – ein umweltfreundliches Verkehrsmittel

Heute ist der Schienenverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr wesentlich umweltfreundlicher. Die Gesichtspunkte Flächen- und Energieverbrauch, Schadstoffeintrag, Lärmbelastung und Trennwirkung sollen dies deutlich machen.

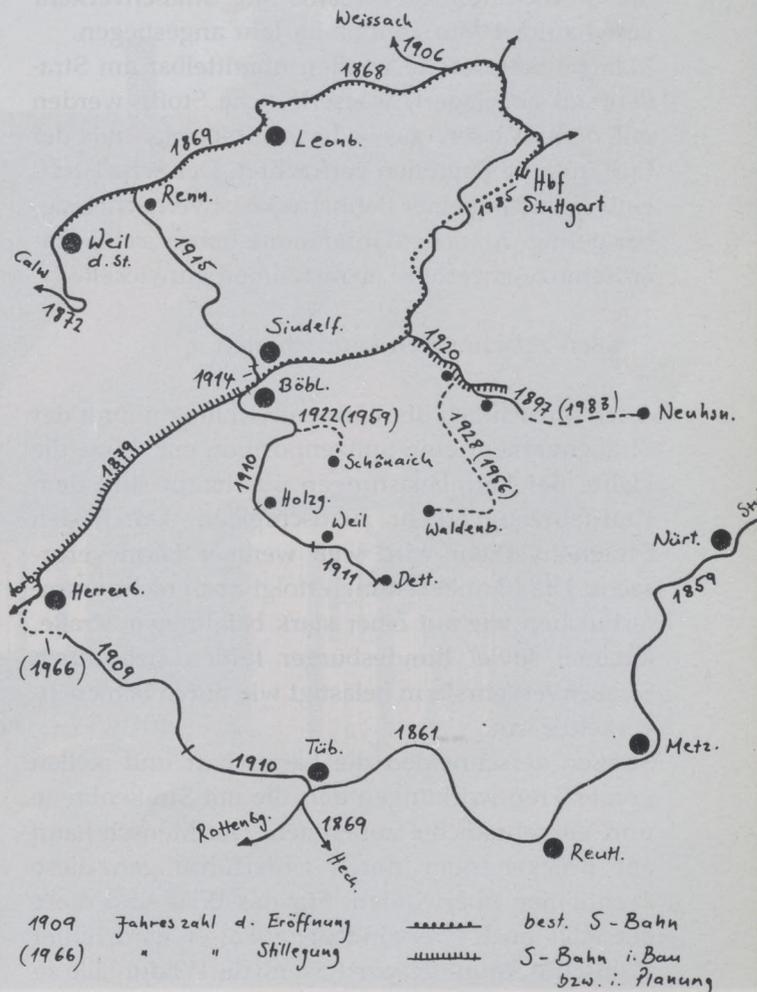
Das Transportvermögen auf der Schiene ist bei minimalem Flächenbedarf viel größer als das auf der Straße<sup>6</sup>. Für die gleiche Beförderungsleistung benötigt der Straßenverkehr in Siedlungsschwerpunkten 14mal mehr Fläche als beispielsweise eine S-Bahn, oder anders ausgedrückt: auf einer 10 m breiten zweigleisigen elektrifizierten Bahnstrecke könnte theoretisch je Richtung und Stunde genausoviel geleistet werden wie auf einer gedachten 136 m breiten Autobahn mit 20 Fahrspuren je Richtung. Da die Bahn mit weniger Platz auskommt, kann sie besser als eine Straße an die Landschaft angepaßt werden.

Trotz dieser günstigen Bilanz hinsichtlich Kapazität und Fläche bei der Bahn wurden seit 1960 weitere 38000 km Straßen neu gebaut, schrumpfte das



Schiennetz um 2500 km, auf weiteren 3500 km wurde der Personenverkehr eingestellt. Heute sind 4,4% der Fläche der Bundesrepublik Deutschland mit Straßen versiegelt, ohne die Flächen für den ruhenden Verkehr zu berücksichtigen. Eine Fläche, die etwa doppelt so groß wie das Saarland ist. Nach Belgien, Japan und den Niederlanden weist die Bundesrepublik die höchste Straßendichte

Die Schönbuchbahn im Netz umliegender Bahnen



auf der Erde auf. Nur 0,4% hingegen beansprucht die Bahn, wobei der geschottete Bahnkörper die Oberfläche fast nicht versiegelt.

Der Verkehrssektor hat mit fast 30% (1980) nach den privaten Haushalten den höchsten Anteil am Mineralölverbrauch. Hiervon entfallen auf den Straßenverkehr 27%, auf den Schienen-, Wasser- und Luftverkehr nur 3%. Im Hinblick auf den Energieverbrauch steht die Bahn im Personen- und Güterverkehr mit deutlichem Abstand vor dem Kraftfahrzeug. Energie einzusparen, sollte eines unserer wichtigsten Ziele für die Zukunft sein.

Der Landkreis Böblingen liegt mit 66 Kraftfahrzeugen auf 100 Einwohner an der Spitze der Region<sup>7</sup>. Wo viel Kraftstoff verbrannt wird, entstehen auch viele Schadstoffe. So ist der Straßenverkehr nach Angaben des Umweltbundesamtes mit 47% größter Verursacher von Emissionen<sup>8</sup>, die unter anderem auch für das Waldsterben verantwortlich zu machen sind. Die Auspuffrohre verlassen etwa 164 giftige Substanzen, wie Kohlenmonoxid (3 Mio to/J), Stickoxide (1,5 Mio to/J), Benzol (50000 to/J) oder Blei (3000 to/J), um nur die bekanntesten zu nennen. Diese Stoffe belasten Boden, Gewässer, Pflanzen, Tiere und Menschen nachhaltig. Seit 1965 ist z. B. der Kohlenmonoxid-Ausstoß im Straßenverkehr von 4 auf 6,4 Mio Tonnen im Jahr angestiegen.

Manche Schadstoffe werden unmittelbar am Straßenrand abgelagert, wasserlösliche Stoffe werden mit dem Wasser, gas- oder staubförmige mit der Luft in ferne Regionen verfrachtet. Der Schadstoffeintrag entlang einer Bahnstrecke ist vernachlässigbar gering. Manche Bahndämme haben sich sogar zu schützenswerten Lebensräumen entwickelt.

### Straßen zerschneiden Landschaften

Auch hinsichtlich der Lärmentwicklung nimmt der Straßenverkehr eine Spitzenposition ein. Etwa die Hälfte der Lärmbelastungen überhaupt sind dem Kraftfahrzeugverkehr zuzuschreiben. Durch den Schienenverkehr wird weit weniger Lärm verursacht. Die Lärmbelastung erfolgt auch nicht unterbrochen wie auf einer stark befahrenen Straße. Dreimal soviel Bundesbürger fühlen sich durch Straßenverkehrslärm belästigt wie durch Schienenverkehrslärm.

Straßen zerschneiden die Landschaft und stellen immer Trennwirkungen dar, die mit Straßenbreite und Verkehrsdichte zunehmen. Der Mensch kann auf Brücken oder durch Unterführungen diese Trennlinien überwinden. Für das Wild sind diese ebenfalls noch überwindbar, außer es wird hinter Wildschutzzäune gesperrt, wenn die Wildunfälle zu



Moderner Dieseltriebwagen VT 627 im Bahnhof Altingen auf der Ammertalbahn; aufgenommen bei einer vom SCHWÄBISCHEN HEIMATBUND veranstalteten Sonderfahrt im Juni 1986

zahlreich geworden sind. Für einen Igel kann die Überquerung gerade noch möglich sein; sein «Eingeln» bei Gefahr endet für ihn meist tödlich. Man hat berechnet, daß überschlägig zwei Igel je Kilometer Straße und Jahr getötet werden, daß bereits eine Verkehrsdichte von nur 6 Kfz in der Stunde genügt, um etwa ein Drittel der Kröten und Frösche zu vernichten, die die Fahrbahn queren. Zahllos sind die durch Straßen geschnittenen Amphibienwanderwege. Durch den Straßenverkehr können ganze Amphibienpopulationen ausgelöscht werden. Für Kleintiere, Käfer, Schnecken usw. ist die Überwindung einer Straße nahezu aussichtslos. Die Folgen sind Isolierung von Lebensräumen, unterbundener Austausch genetischen Materials und Artenschwund. Demgegenüber stellt eine selbst mehrgleisige Bahnlinie kaum eine Barriere dar. Gleise bleiben auch noch für Kleinsttiere überwindbar. Immer noch werden jedes Jahr rund 12000 Menschen durch den Straßenverkehr getötet. Dagegen starben im Bahnbetrieb der Deutschen Bundesbahn im Durchschnitt der Jahre 1977–1981 lediglich 75 Reisende jährlich.

### Wiederaufnahme des Personenverkehrs?

Nach der Ansiedlung eines Zweigbetriebs der Firma Ritter in Dettenhausen, die jährlich 4000 to Fracht auf die Bahn bringen möchte, wurden die Gleisanlagen mit hohen Investitionen saniert. Nicht von ungefähr hofft daher die Gemeinde Dettenhausen, daß in naher Zukunft wieder ein regulärer Personenverkehr aufgenommen werden könnte. Allein Dettenhausen hat knapp 500 Pendler. Im unmittelbaren

Einzugsbereich der Schönbuchbahn leben heute immerhin etwa 56000 Einwohner. Zählt man die nahegelegenen Orte Schönaich, Altdorf und Hildrizhausen hinzu, kommt man auf über 71000 Einwohner. Einwohnerzahl und Pendlerströme würden eine Wiederaufnahme für den Personenverkehr sicher rechtfertigen.

Selbstverständlich müssten bei einer Wiederaufnahme des Personenverkehrs neue an die Besiedlung angepasste Haltepunkte errichtet werden, so beispielsweise im Weiler Industriegebiet, am Holzgerlinger Gewerbegebiet Buch, Holzgerlingen-Stöck, Schönaicher First und Böblingen-Süd. Dort müssten Park-and-ride-Plätze bzw. Bike-and-ride-Plätze angelegt und Zubringerdienste mit dem Bus auf diese Haltepunkte abgestimmt werden. Unabdingbar wäre ein Taktverkehr in Abstimmung auf S-Bahn und Fernbahn in Böblingen.

Der Personenverkehr ist aber mit alten klapprigen Wagen oder fast historischen Schienenbussen nicht attraktiv genug. Es müssen wirtschaftliche Ein-

mann-Fahrzeuge mit Fahrkartenverkauf beim Fahrer Verwendung finden. In Frage käme hier der schon auf der Strecke Hausach–Freudenstadt–Horb eingesetzte zweiteilige Dieseltriebzug der Baureihe VT 628/928 oder sein einteiliger Bruder VT 627, *die neue Triebwagengeneration für den Nahverkehr*, wie die Bundesbahn verlauten läßt<sup>9</sup>. Die Baureihe VT 628/928 besitzt 145 Sitzplätze, einen Mehrzweckraum für die Aufnahme sperriger Gepäckstücke oder Fahrräder. Der Lokführer übernimmt die Aufgaben des Fahrkartenverkaufs, ist gleichzeitig Schaffner, überwacht die Türen. Der Betrieb kann mit Fahrkartenautomaten, zuggesteuerter Bahnübergangssicherung und Signaltechnik, Funkleitbetrieb, Rückfallweichen vereinfacht werden.

Zu überlegen wäre auch die Gemeinschaftsfinanzierung zwischen Deutscher Bundesbahn, Land und Kommunen, wie dies bei anderen Strecken auch schon praktiziert worden ist.

Die Strecke Dettenhausen–Böblingen darf aber nicht losgelöst vom übrigen Netz betrachtet wer-

Der ehemalige Bahnhof von Holzgerlingen im milden Sonnenlicht.



den. Ein Blick auf die Karte zeigt ihre Fortsetzung über Sindelfingen nach Renningen. Die kurzfristige Wiederbelebung dieser bestehenden Bahnlinie für den Personenverkehr unter Nutzung der vorhandenen Einrichtungen mit noch tragbarem Aufwand muß ernsthaft verfolgt werden, und zwar ohne Wartezeiten auf einen längerfristig projektierten perfektionierten S-Bahn-Bau durch das Zentrum von Sindelfingen. Denkbar wäre dann auch ein S-Bahn-Rundverkehr Stuttgart-Böblingen-Sindelfingen-Renningen-Leonberg-Stuttgart und umgekehrt.

An der Strecke Böblingen-Renningen liegen Siedlungsschwerpunkte mit zusammen über 127000 Einwohnern. Nimmt man das Einzugsgebiet der Schönbuchbahn hinzu, käme man auf etwa 170000 Einwohner. Zwei wichtige S-Bahn-Linien, die S 6 von Stuttgart nach Weil der Stadt und die S 1 von Stuttgart nach Böblingen, in wenigen Jahren nach Herrenberg, würden miteinander verbunden und die Schönbuch-Insel verkehrsmäßig erschließen.

#### Regionalplan:

natürliche Lebensgrundlagen schonen  
und Schienenverkehr fördern

Diese Überlegungen hinsichtlich einer Renaissance der Schönbuchbahn sind nicht aus der Luft gegriffen und sollten nicht als nostalgische Eisenbahnschwärmereien abgetan werden. Immerhin schlägt der Regionalverband Mittlerer Neckar<sup>10</sup> in der Fortschreibung des Regionalplans von 1984/85 vor, zur Verbesserung des regionalen Güter- und Personenverkehrs die Wiederaufnahme eines Personennahverkehrs einschließlich Park-and-ride-Möglichkeiten auf den von S-Bahn-Linien abzweigenden Güterverkehrsstrecken zu

prüfen. Dies träfe auch für die Bahn Böblingen-Dettenhausen zu. Für den Mittleren Neckarraum gilt der Grundsatz: Sparsamer Umgang mit Flächen sowie die Schonung natürlicher Lebensgrundlagen. Daher sieht Planziel 11.411 des Regionalplans vor, im Bereich verdichteter Siedlungsbänder, und der Raum Böblingen-Dettenhausen ist nahezu als ein solches Siedlungsband zu betrachten, die *Erhaltung und weitere Entwicklung der Schienennahverkehrssysteme der verschiedenen Träger anzustreben*.

Auch der Landkreis Böblingen verfolgt die Schaffung einer S-Bahn-Querspange über Sindelfingen nach Renningen. Diese ist auch im Flächennutzungsplan von Böblingen und Sindelfingen enthalten. Eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Schönbuchbahn könnte den Straßenverkehr im Nahbereich, insbesondere den Berufsverkehr, entlasten. Manche Straßenplanung könnte dann bescheidener dimensioniert werden. Die Schönbuchbahn könnte zu einer leistungsfähigen Verbindung zu S- und Fernbahnen entwickelt werden. Sie würde aus dem Großraum Stuttgart mitten in das Naherholungsgebiet des Schönbuchs führen.

Daß es mit der Bahn auch aufwärts gehen kann, zeigen andere Strecken, so z. B. die Allgäu-Zollern-Bahn Tübingen-Sigmaringen-Aulendorf, die lange von einer Stilllegung bedroht war<sup>11</sup>. Seit 1984 konnte durch intensive Bemühungen der Landkreise, Kommunen und Regionalverbände, letztlich auch durch neue Haltepunkte, eine Zunahme des Fahrgastaufkommens von rund 35 % erreicht werden. Weitere positive Beispiele sind die Nagoldtalbahn Pforzheim-Horb (Zunahme 7 %) oder die Strohäubahn Korntal-Weissach (Zunahme 50 %). Die Politiker sind zum Handeln aufgefordert, die Bürger zum Bahnfahren!

#### Benützte Literatur

- 1 MÜHL, A. & K. SEIDEL: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. Theiss-Verlag Stuttgart 1980
- 2 SCHNAITMANN, G. & O. ZÖLLNER: 75 Jahre Ammertalbahn Tübingen-Herrenberg, In: SCHWÄBISCHE HEIMAT 36. Jg. (2), 89-104, 1985
- 3 MIHAILESCU, P.-M. & M. MICHALKE: Vergessene Bahnen in Baden-Württemberg. Theiss Verlag Stuttgart 1985
- 4 HEIMBERGER, F.: Schönaich - Geschichte einer Wachstumsgemeinde im Kreis Böblingen. 1970
- 5 NAGEL, K.: Holzgerlingen und die Schönbuchbahn. In: Holzgerlinger Bote - Mitt.-Bl. für Freunde d. Vereins f. Heimatgeschichte e.V. Dez. 1981
- 6 Schiene Sonderheft 1 - Verkehrspolitische Argumentations- und Arbeitshilfen. josey-Verlag Wiesbaden.
- 7 REINER HEEB (Hrsg.): Der Kreis Böblingen. Theiss-Verlag Stuttgart 1983

- 8 Bundesministerium des Innern;  
Was Sie schon immer über Umweltschutz wissen wollten  
Was Sie schon immer über Luftreinhaltung wissen wollten  
Was Sie schon immer über Auto und Umwelt wissen wollten  
Verlag W. Kohlhammer Stuttgart-Berlin-Köln-Mainz
- 9 DB Bahn-Akzente: Die Bahn schont die Umwelt. Jan. 1985
- 10 Regionalplan Mittlerer Neckar 12. 12. 1984 / Fortschreibung 18. 1. 1986
- 11 GdED/BUND Informationsmappe: Jetzt die Weichen für die Zukunft stellen! 1985

Für die Überlassung von Foto- und Informationsmaterial bedankt sich der Verfasser bei den Gemeinden Dettenhausen, Holzgerlingen, Schönaich und Weil i. S.; beim Pressedienst der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn; beim Verein für Heimatgeschichte Holzgerlingen e.V., Herrn Franke und Herrn Nagel; bei den Herren Hagenlocher und Küster von der DB; bei den Herren Dr. Beckmann, Dettenhausen; Kontny, Schönaich; Gorhan und Rektor Hahn, Weil i. S.; Dr. Scholz, Stadtarchiv Böblingen, und H. Sostmann, Stadt Böblingen.