

NÜRTINGEN

„Über Qualität entscheidet jetzt der Preis“

14.01.2015, VON JÜRGEN GERRMANN —

F Empfehlen

Tweet



Landtagsabgeordneter Thaddäus Kunzmann hat sich bemüht, den Nebel um die Zukunft des Schienennahverkehrs zu lichten

Wie sieht die Regionalverkehrslandschaft am mittleren Neckar künftig aus? Das hat der Nürtinger CDU-Landtagsabgeordnete Thaddäus Kunzmann in den vergangenen Wochen zu ergründen versucht. Nun scheint sich abzuzeichnen: Für Nürtingen und sein Umland überwiegen die Verbesserungen.



Der Regionalexpress heißt künftig Metropolexpress. Ob es bei den Doppelstockwagen bleibt, ist allerdings keineswegs sicher. jg/Foto: jh

Manches davon wird sogar schon vor der Fertigstellung von Stuttgart 21 spürbar. Die Ausschreibung für die Neckar-Alb-Bahn sehe vor, dass Nürtingen künftig einen durchgängigen Halbstundentakt erhalte, sagte Kunzmann im Gespräch mit unserer Zeitung.

Der von Tübingen kommende Metropolexpress (ein Zug, der außerhalb der S-Bahn-Netze überall, innerhalb aber kaum anhält) werde halbstündlich über Stuttgart hinaus nach Heilbronn und Bad Friedrichshall-Jagstfeld fahren und von dort stündlich entweder Mannheim oder Osterburken ansteuern. Alle 60 Minuten werde es daher vermutlich ab Dezember 2018 für Nürtingen einen Direktanschluss entweder ins Rhein-Neckar-Gebiet oder in den Neckar-Odenwald-Kreis geben.

Nach Fertigstellung des neuen Filderbahnhofs gehe es dann halbstündlich über den Flughafen entweder nach Aalen oder Karlsruhe.

Bei seinen Recherchen war Kunzmann auf eine Lücke zwischen 2018 und der Fertigstellung von Stuttgart 21 gestoßen. Die ursprünglichen Ausschreibungs-Pläne hätten ein schlechteres Angebot im Berufsverkehr

zwischen 6 und 8 Uhr vorgesehen, erzählt der Abgeordnete: „Ich habe mehrmals nachgebohrt, nun hat mir das Verkehrsministerium versichert, dass der Status quo der jetzigen Regionalexpress erhalten bleibt.“

Freilich: Mit den zurzeit auf der Strecke Plochingen–Nürtingen–Tübingen–Herrenberg verkehrenden Regionalbahnen, die auch in Bempflingen und Oberboihingen halten, wird es künftig definitiv vorbei sein. Für diese beiden Orte bleibe indes der Stundentakt gewährleistet – und sie hätten künftig durch den Metropoexpress sogar einen Direktanschluss an den Stuttgarter Hauptbahnhof (und darüber hinaus). Auch das ist wohl eher ein Vorteil gegenüber der jetzigen Situation.

Kunzmann wiederum befürchtet dadurch auch gewisse Probleme für Nürtingen: Wenn die Züge künftig in Bempflingen und Oberboihingen hielten, verlängere das die Fahrtzeit von und nach Stuttgart. Ob da wohl die Vertaktung mit der Tälesbahn und dem 74er-Bus Richtung Bernhausen gehalten werden könne?

Schon jetzt werde es ja ab und an knapp mit dem Umsteigen (auch in die anderen Buslinien). Die Linie 74 könne nicht lange warten, weil sie ja den Anschluss an die S-Bahn auf den Fildern halten müsse. Und auch die Tälesbahn müsse pünktlich verkehren, da sie ja zweimal pro Stunde die Strecke nach Neuffen und zurück schaffen müsse. Zudem befahre sie noch für die ersten (oder letzten) paar Hundert Meter dasselbe Gleis wie der aus Tübingen kommende Zug.

Für Irritationen hatten auch Gerüchte aus Bahnexperten-Kreisen gesorgt, dass die Ausschreibung zumindest „interpretationsfähig“ sei. Darin werde nämlich nur die Zahl der Züge erwähnt, aber keine Qualitätsanforderungen festgezurr. Das könne dazu führen, dass die derzeit sehr beliebten Doppelstockwagen nicht mehr eingesetzt werden (müssten) – unter anderem deswegen, um dadurch kürzere Aufenthalts- und Umsteigezeiten zu gewährleisten.

Doppelstockwagen oder nicht: Ministerium legt sich nicht fest

Leidet also die Qualität, wenn die neue Ausschreibung in die Realität umgesetzt wird? Diese Frage haben wir an die Pressestelle des Landes-Verkehrsministeriums gerichtet. Pressesprecher Edgar Neumann ließ daraufhin Folgendes mitteilen: „In der laufenden Ausschreibung zum Netz 1 sind keine Fahrzeugtypen vorgeschrieben. Der Markt wird entscheiden, ob einstöckige oder doppelstöckige Triebzugkonzepte günstiger sind. Die vorgegebenen Fahrzeiten und Bahnsteiglängen lassen beide Zugtypen zu.“ Eine absolute Qualitätsgarantie dürfte gemeinhin anders aussehen.

Thaddäus Kunzmann ärgert derweil noch etwas anderes: Der künftige Fahrplan sei Teil der Ausschreibung. Zunächst habe das Ministerium zugesagt, ihn den betroffenen Städten und Gemeinden zur Kenntnis zu geben. Das freilich sei bis jetzt nicht erfolgt: „Die Stadt Nürtingen zum Beispiel kann nur im Nebel rumstochern. Vermutlich kriegen die Kommunen den Fahrplan erst dann, wenn der Käse längst gegessen ist.“

Wie sieht der Abgeordnete denn nun nach all dem Wirrwarr die Zukunft des Schienenverkehrs im Nürtinger Raum? Kunzmanns Fazit: „Was die Zahl der Regionalexpress anbelangt, kann wohl Entwarnung gegeben werden. Aber der Teufel liegt zumeist im Detail. Wenn die Qualität nachlässt, wird der Nahverkehr eben nicht mehr so genutzt wie heute. Und der Knackpunkt bei der Qualität ist die Zahl der Sitzplätze in den Zügen. Die ist nicht mehr gewährleistet. Über sie entscheidet jetzt wohl der Preis.“