



BORIS PALMER

Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Boris Palmer MdL, Konrad-Adenauer-Str. 12, 70173 Stuttgart

70173 STUTTGART
Konrad-Adenauer-Str. 12
Telefon (0711) 20 63-691
Telefax (0711) 20 63-660
boris.palmer@gruene.de
www.boris-palmer.de

Stuttgart, den 19.03.02

Erfahrungsbericht im Frühzug nach Stuttgart

Balingen, 6 Uhr früh. Im Nieselregen treffen sich Oberbürgermeister Dr. Edmund Merkel (CDU), zugleich Präsident des Regionalverbands, und Tübingens grüner Landtagsabgeordneter Boris Palmer am Bahnhof. Noch sind die Bahnsteige leer. Das ändert sich schnell. Bis der flotte Neigezug um 6.21h eintrifft, versammeln sich mehr als 60 Fahrgäste. Sie alle sind sich einig: Der schnelle Zug im Stundentakt, das wär's. Wer jetzt am Bahnsteig steht, ist um 7.43h in Stuttgart. Eine Stunde und zwölf Minuten dauert die Fahrt im günstigsten Fall. Die nächste Verbindung nach Stuttgart – ab Balingen 6.40h, an Stuttgart 8.37h ist ein dreiviertel Stunde langsamer. Den Vorteil weiterer schneller Züge erkennt eine Pendlerin sofort: „Da könnte ich eine Stunde länger schlafen.“

Auch Edmund Merkel sieht klar: „Jeder Bürgermeister an der Strecke wird diese Forderung unterstützen. Mit dem schnellen Zug kommen wir aus dem Verkehrsschatten.“ In der Tat: Der Fernverkehrsknoten in Stuttgart ist für Hechingen, Balingen und Albstadt nur alle zwei Stunden zu erreichen. Jeder zweite ICE bleibt ohne vernünftigen Anschluss an die Zollernalbregion.

Palmer steigt ein, Merkel winkt am Bahnsteig. Der Abgeordnete hat einen Berg von Flugblättern dabei. Bis Stuttgart verteilt er 600 Stück. Das ist die tägliche Reisendenzahl im so genannten Sardinienexpress. Ab Hechingen sind die Sitzplätze belegt, wer in Mössingen zu steigt, ist Raucher oder Stehplatznutzer.

In Tübingen treffen zwei Zügeinheiten aus Rottenburg auf den rappelvollen Zug aus dem Steinlachtal. Die Pendler wissen Bescheid, sie drängeln sich am hinteren Teil des Bahnsteigs, denn in den Zug aus Balingen einzusteigen, ist zwecklos. Die Züge werden gekoppelt, jetzt hat der Neitec die technische Maximallänge. Mehr geht nicht. Dabei kommt der Halt in der größten Stadt an der Strecke erst noch: Reutlingen Hauptbahnhof. Ab hier sind regelmäßig nur noch Stehplätze erhältlich. Immer wieder weichen deshalb verärgerte Fahrgäste in die erste Klasse aus. Neulich wurden einigen dafür sogar 30 Euro abgeknöpft. Eine Vorgang, über den sich Palmer schriftlich bei der Bahnzentrale beschwert hat.

Mit zwei Ausnahmen – beides Ministerialbeamte in Stuttgart – stößt Palmers Flugblatt auf große Zustimmung. Morgens könnten sich die Fahrgäste auf mehr Züge verteilen, dadurch würden wieder Sitzplätze frei. Auf der Rückfahrt nach Dienstschluss wäre man flexibler. Auch kürzeres Warten wirken sich positiv auf die Reisezeit aus.

Das Flugblatt ist eigentlich ein Brief, den Palmer vor einigen Wochen an den Landesverkehrsminister Ulrich Müller geschickt hat. Darin beschreibt er den morgendlichen Pendlerstress im Zug und bittet um Abhilfe. Das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr solle bei der Bahn zusätzliche Fahrten bestellen und damit den bisherigen Zweistundentakt zwischen Stuttgart und Ebingen auf einen Stundentakt verdichten. Zusätzliche Fahrten am späten Abend sollen das Angebot abrunden. Der Bedarf ist für Palmer erwiesen, im Zug nicken die Leute.

Auch das Geld sei da, sagt Palmer. Das Land erhält vom Bund für den Nahverkehr jährlich mehr als 700 Millionen Euro, gibt davon aber nur 650 Millionen Euro aus. Palmer hat dieses Sparkäse bei den Haushaltsberatungen entdeckt und verlangt nun, das Geld für die Fahrgäste auszugeben. „Auf der einen Seite lässt man die Leute am Bahnsteig stehen, auf der anderen Seite weiß man nicht, wohin mit dem Geld für den Schienenverkehr. Das ist doch absurd.“ Der Beamte aus dem Ministerium grummelt: „Das stimmt nicht. Sie machen hier nur Wahlkampf.“ Palmer bleibt bei seiner Auffassung, die Auskunft der Landesregierung habe er schriftlich. Für die Landkreise müsse die Aufstockung des Zugangebots kostenlos sein, denn zuständig sei allein das Land. Eine Kostenbeteiligung der Landkreise wie bei der Einführung der Pendolinos lehnt Palmer strikt ab: „Das war schon damals nicht koscher.“

Ein ehemaliger Stuttgarter Stellwerksleiter erkundigt sich bei Palmer, ob den überhaupt noch Platz sei auf der Schiene für zusätzlich Züge. Alles geprüft, antwortet der verkehrspolitische Sprecher der Grünen. Eng wird es zwar zwischen Bad-Cannstatt und Stuttgart, dort sei nur noch ein einziges Zeitfenster frei und das werde auch von Oberschwaben beansprucht. Die Zollernbahn sei zwar nahe an der Kapazitätsgrenze, aber diesen einen zusätzlichen Zug bringen man auf der eingleisigen Strecke gerade noch in die Kreuzungsbahnhöfe. Nur bis Sigma-lingen langt es nicht, doch das sei kein wirklicher Schaden. Die Masse des Verkehrs ist von Ebingen nach Norden gerichtet.

Um 7.49h trifft der Zug in Stuttgart ein. Heute klappt es mit dem Anschluss an den ICE um 7.50h. Das ist nicht immer so. Fast jeder Fahrgast kann von verpassten Zügen, ausgefallener Neigetechnik und spinnerten Klimaanlage berichten. Palmer zuckt gequält mit den Schultern: „Das die Technik funktioniert, kann die Politik nicht beschließen.“ Tür auf, los geht die Hatz zum ICE-Bahnsteig. Noch ein Vorteil des Stundentakts, scherzt eine Frau: „Dann muss ich in Zukunft nicht zwei Stunden, sondern nur noch eine Stunde zu früh losfahren, um sicher den ICE zu kriegen.“