

Mehr Zuwachs erwartet

Stadtbahnfreunde diskutierten über Resultate der Machbarkeitsstudie

TÜBINGEN (foh). Das Betriebskonzept einer möglichen Regionalstadtbahn Neckar-Alb kam beim Förderverein „Pro Regio Stadtbahn“ am Mittwoch gut an. Die prognostizierten Fahrgastzahlen allerdings waren für manches Mitglied enttäuschend. Am Mittwoch stellte Volker Stölting von der Hannoveraner „Transtec“ die ersten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie dem Publikum im Bürgerheim vor.

Laut Vorstandsmitglied Gerd Hickmann hat der Förderverein eine wichtige Etappe erreicht: Vor drei Jahren gründete sich „Pro Regio Stadtbahn“ auch mit dem Ziel, die Machbarkeitsstudie auf den Weg zu bringen. Jetzt liegen erste Daten über Nachfragepotenzial und Streckenführung auf dem Tisch. Sind es vorerst auch nur Zwischenergebnisse, so sah sich der Förderverein in seinen Zielen dennoch bestätigt: „Die Erwartung, dass ein solches Bahnkonzept in unserer Region Sinn macht, ist eingetroffen“, so Hickmann.

Technisch scheint das Projekt realisierbar: Die Stadtbahn könnte zum größten Teil auf den schon bestehenden Schienen im Neckar-Alb-Raum fahren. Um das Netz zu vervollständigen, müssten auf manchen Trassen erstmals Schienen gelegt werden. In den meisten Fällen zeigen die Nachfragezahlen, dass das Projekt auch wirtschaftlich Aussicht auf Erfolg hat. Jeweils 16 000 Fahrgäste pro Tag erwartet Stölting beispielsweise in den Innenstädten Reutlingens und Tübingens. Auf schwächeren Verbindungen wie der Ammertalbahn gehen die Planer von durchschnittlich 6000 Fahrgästen pro Tag aus.

Zehn bis 20 Prozent des Individualverkehrs nimmt die Stadtbahn in dem vorgestellten Konzept auf. Stölting betonte, dass er an die Berechnung der möglichen Fahrgäste nicht „zu optimistisch rangegangen“ sei. Die Bestandsaufnahme potenzieller Nutzer/innen sei schwierig gewesen, da wichtige Angaben aus einzelnen Gemeinden und Städten fehlten.

Aus ökonomischer Sicht wertete Stölting die prognostizierten Zahlen als „recht ordentlich“. Doch das Publikum zeigte sich hiervon eher enttäuscht. Auch wenn eine detailliertere Kalkulation die Ziffern in der Endfassung der Machbarkeitsstudie

im September noch steigen lässt - der Entlastungseffekt im Autoverkehr scheint eher gering. Was kann die Stadtbahn von der Straße holen - diese Frage war „doch ein ganz zentraler Punkt in unserem Anliegen“, so einer der Anwesenden.

Nach den Angaben Stöltins gibt es hier nicht mehr als fünf bis zehn Prozent Zuwachs. „Konservativ gerechnet“, meinte Vorstandsmitglied Boris Palmer. Er bemängelte, dass sich die Nachfrage-Zahlen in erster Linie an den bisherigen Werten des ÖPNV orientierten.

Das Publikum forderte, die Berechnung nicht so statisch zu halten und verwies auf den „Karlsruher Effekt“: Hier macht der öffentliche Nahverkehr nach der Einführung durchgehender Verbindungsstrecken rund ein Drittel des Gesamtverkehrs aus. „Ich geh von einer größeren Zahl aus“, erklärte Palmer. Seiner Meinung nach sei diese auch notwendig, um das Konzept politisch durchzusetzen.

Einzelne Streckenführungen und technische Details bildeten weitere Diskussionsthemen. „Ich will grundsätzlich mit Elektrik fahren“, erklärte er auf die Frage nach der Lärmbelästigung. Alternativ wäre auch eine mit Diesel angetriebene Stadtbahn denkbar, wie sie derzeit Kassel plant.

Schwäbisches Tagblatt 21.06.2002