

Meiden wir das Nadelöhr!

Podiumsdiskussion zum Thema Bus und S-Bahn: Warum müssen wir von Waiblingen nach Esslingen eigentlich über Stuttgart?

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
PETER SCHWARZ

Waiblingen.

Wie es ist, ist es nicht gut – so viel Einklang herrschte am Montag bei einer Waiblinger Podiumsdiskussion zum Thema öffentlicher Nahverkehr. Was aber tun? Da gingen die Meinungen der Regionalwahlkandidaten erwartungsgemäß auseinander. Immerhin: Mit der Idee, mehr Linien am Nadelöhr Stuttgart vorbeizuleiten, konnten sich alle anfreunden.

Beginnen wir bei der Einigkeit: Die S-Bahn bietet derzeit ein trauriges Spektakel. Dauernd Verspätungen, veraltete Signaltechnik: Dass der Verband Region Stuttgart endlich etwas biestiger Druck auf die Bahn machen sollte, damit die verdammt noch mal ihre Hausaufgaben erledigt – darauf können sich alle verständigen, von Frank Nopper, CDU, über Thomas Bernlöhr, Freie Wähler, Prof. Fritz Weller, FDP, Harald Rass, SPD, Timo Rapp, Grüne, und Wolfgang Hoepfner, Linke, bis zum sachkundigen Fragesteller auf dem Podium, Andreas Kegreiß, Fahrgastverband „Pro Bahn“.

Eine weitere Taktverdichtung auf den bestehenden S-Bahn-Strecken wird kaum zu verwirklichen sein, die Tunnelpassage Hauptbahnhof-Schwabstraße, durch die sich alle Bahnen quälen müssen, ist jetzt schon überlastet – weshalb der Begriff „Tangentialstrecken“ die neue Zauberformel in der regionalen Verkehrsdebatte ist. Der Verkehrsclub Deutschland propagiert die Idee seit vielen Jahren, und langsam aber sicher sickert sie in die Breite: Im Waiblinger Kulturhaus Schwanen jedenfalls führt jeder das güldne Wort im Munde. Das Prinzip ist so einfach wie schlüssig: Wir sollten, anstatt alle Linien zentralistisch durchs Stuttgarter Nadelöhr zu fädeln, mehr Direktverbindungen außen herum schaffen, um die in allen Scharnieren ächzende „Stammstrecke“ Hauptbahnhof-Schwabstraße zu entlasten.

Express-Busse oder Schienen-Umfahrungen?

Eine Variante sind Express-Busse. Von Waiblingen nach Ludwigsburg fährt schon einer, Fellbach-Ludwigsburg oder Waiblingen-Esslingen könnten folgen. Auch da macht sich der alte SPD-Politiker Rass, seit Jahrzehnten gestählt in vielen Endlos-Debatten, allerdings keine Illusionen: „Vor 2016 fahren die eh nicht.“ Die Buszuständigkeit liegt traditionell bei den Landkreisen, weshalb Verbindungen oft an Verwaltungsgrenzen, die im Alltag keinen Menschen interessieren, abreißen. Durch diesen Flickenteppich aus Kreisfürstentümern schwungvolle Linien zu ziehen, ist gar nicht so unkompliziert. Außerdem: Der Waiblinger Direktbus nach Ludwigsburg steht oft im Stau, der nach Esslingen müsste über den Schurwald zuckeln. Überzeugt das?

Tangentiallinien gehen auch per Schiene, sagt der Linke Hoepfner – „es wäre kein Problem, von Waiblingen direkt nach Esslingen zu kommen“, auf bereits bestehenden Gleisen. Frank Nopper allerdings unterstellt Schienen-Tangenten tendenziell



Der fährt schon seit einiger Zeit: Der Direktbus zwischen Ludwigsburg und Waiblingen. Bild: Pavlović

eine „schlechte Kosten-Nutzen-Rechnung“.

Schon bröseln also die Einigkeit – und jetzt folgen erst die ganz großen Fragen. „Wie komme ich am besten von A nach B?“ Das ist die falsche, findet der Grüne Rapp. Seine Alternative: „Wie komme ich am ressourcenschonendsten von A nach B?“ Wer die Jahrhundertherausforderungen – Klimakatastrophe verhindern, Energiewende organisieren – meistern will, muss im Auto-land Baden-Württemberg endlich ent-

schlossen den ÖPNV stärken. Für den Linken Hoepfner ergibt sich daraus: „Straßenbau können wir uns grundsätzlich nicht mehr vorstellen in dieser Region.“

CDU-Nopper dagegen will „auch das überforderte Straßennetz ausbauen“, Freie-Wähler-Bernlöhr beantwortet das programmatische „entweder oder“ beherzt mit „sowohl als auch“, und FDP-Weller schwebt Maximales vor: Verkehr jeder Art sei, ob in Bund oder Land, seit 30 Jahren

von egal welcher Regierung „extrem unterfinanziert“ worden – „jeder Verkehrsteilnehmer muss die Freiheit haben, das von ihm gewünschte Verkehrsmittel zu wählen“. Forderung: „Schiene und Straße flächendeckend optimal!“

Den ÖPNV billiger machen, damit er an Attraktivität gewinnt? Nein, sagt Nopper. „Ich weiß, dass viele von Ihnen das nicht hören wollen, ich sag's aber trotzdem“: Derzeit trägt der Steuerzahler 40 Prozent der im Verkehrsverbund Stuttgart anfallenden Kosten, der Nutzer bezahlt 60 Prozent über die Tickets – „diese Relation ist in Ordnung“. Moment, interveniert Rass: Der Anteil, den die Bus- und Bahnfahrer zu tragen hatten, lag früher mal bei „deutlich unter 50 Prozent“, da hat sich etwas ungut entwickelt. Rass befürwortet gemeinsam mit dem Linken Hoepfner ein Sozialticket für Geringverdiener.

Oder ist der Preis egal? So sieht es Fritz Weller, FDP: Wenn Bus und Bahn billiger und Autofahrten teurer wären, „würde das auf die Nachfrage überhaupt keine Auswirkung haben“... Kommentar des Linken Hoepfner: „Selten so'n Unsinn gehört.“

Fazit: Bei aller Einigkeit im Leiden – letztlich verlaufen die Grenzen zwischen den Regionalparteien recht trennscharf.

Bitte ausschneiden

■ Eine Frau aus dem Publikum forderte am Montag einen **Zeitungsartikel** zum Ausschneiden und Übers-Bett-Hängen – dem Wunsche kann entsprochen werden. Die Frau fragte: Wenn Stuttgart 21 teurer und teurer wird – knickt dann eines Tages auch die Region Stuttgart ein und erhöht ihren vereinbarten **100-Millionen-Bezahlanteil** (den via Umlage letztlich die Städte und Gemeinden aufbringen müssen)? Die S-21-Befürworter Frank Nopper, CDU, und Harald Rass, SPD, sollten zu dieser Sorge doch bitte Zitierfähiges äußern, und der Berichterstatter möge die Statements veröffentlichen, damit sich in ein paar Jahren druckreif belegen lässt, wer wann wahr oder unwahr gesprochen hat. Na, dann los...

■ **Harald Rass:** „Die Beschlusslage ist klar, es gibt über die 100 Millionen hinaus kein zusätzliches Geld.“ **Frank Nopper:** „Selbst wenn weitere Mehrkosten kommen sollten – an der Region bleibt's jedenfalls nicht hängen.“

■ **Zwischenruf** aus dem Saal: „Aber am Steuerzahler!“

■ Bleibt die Sorge, dass wegen S 21 mit seinen vielen aufwendigen Tunnelstrecken die Trassen- und Stationspreise teurer werden – und damit auch die Tickets. **Rass:** So müsse es nicht zwangsläufig kommen. **Nopper:** Er habe dazu „keine belastbaren Aussagen“, gehe aber „per heute nicht davon aus, dass die Fahrpreise über das übliche Maß hinaus erhöht werden müssen“.

■ **Zwischenruf** eines Lateiners: „Sancta Simplicitas!“