

Die Bahn zu den Menschen bringen

Experte gibt Voralbbahn bis Kirchheim gute Chancen – Erfolgsmodell aus Baden übertragbar

Eine Voralbbahn von Göppingen bis Kirchheim hätte alle Aussicht auf Erfolg, wenn man sie „zu den Menschen bringt“. Das eröffnete der Vater des Karlsruher Modells einem stauenden Publikum in Bad Boll.

JÜRGEN SCHÄFER

Bad Boll. Seit 20 Jahren ist die Boller Bahnlinie stillgelegt, eine Weiterführung nach Kirchheim gilt als blanke Utopie. Darüber kann Dr. Dieter Ludwig nur milde lächeln. Er hat von Karlsruhe aus ein Stadtbahn-Netz aufgezogen, das Schlag auf Schlag auf 600 Kilometer gewachsen ist und Massen bewegt – zuletzt 187 Millionen Fahrgäste. Er erfand das Zweiwegsystem von Stadtbahnen, die außerorts auf Bahn-Gleisen fahren, und hat Strecken wiederbelebt, die für die Bahn unrentabel waren – mit Fahrgastzuwächsen bis zum Zwölffachen.

Sein Erfolgsrezept: Die Bahn muss dort fahren, wo die Menschen sind, also mitten in die Orte rein und wenn's sein muss in die Fußgängerzonen, sie braucht mehr Halte-



Bringt Dampf in die Diskussion um eine Voralbbahn: Koryphäe Dieter Ludwig (vorne links) im Gespräch mit Verkehrsplaner Markus Schaible und Kreisrat Arnulf Wein. Im Hintergrund links Kreisverkehrsplaner Jörg-Michael Wienecke. Foto: Schäfer

Ludwigs Analyse: Die Boller Bahn habe genügend Fahrgastpotenzial. „Sie hatten hier zuletzt 1000 Fahrgäste, nachdem die Fahrten schon ausgedünnt waren, jetzt bekommen Sie 6000.“ Ab 5000 Einwohner funktioniere die nutzerfreundliche Bahn, „und Sie haben hier 25 000“.

Damit ging er noch über das hinaus, was Verkehrsplaner Markus Schaible vom Büro Kölz als Fahrgastpotenzial eruiert hat: Bis zu 1100 Einpendler und 1200 Auspendler allein für die Gemeinde Bad Boll. Mehr noch: Ludwig zeigte auf,

dass seine Bahnen zu einem Wirtschaftsfaktor geworden seien. So habe Bretten an Einwohnern um 18 Prozent zugelegt und an Arbeitsplätzen um gut 20 Prozent, die Grundstückspreise seien um die Hälfte gestiegen und in Wohnungsanzeigen werde mit Stadtbahnanschluss geworben.

Wurden die wenigen Verfechter einer Voralbbahn bis Bad Boll oder gar bis Kirchheim bisher belächelt, so erging an diesem Abend die ernsthafte Frage an die Verkehrsplaner der Landkreise Esslingen und Göppingen, wie sie denn dazu stünden.

„Wir sind dafür offen“, erklärte Klaus Neckernuß für den Kreis Esslingen. Zurückhaltend äußerte sich Jörg-Michael Wienecke vom Landratsamt Göppingen. Im Raum stehe immer noch ein Gutachten von 1996, wonach die Boller Bahnlinie unwirtschaftlich sei. Ludwig habe aber interessante Ansätze aufgezeigt, die jetzt in einem langen Planungsprozess zu untersuchen seien. Der Kreis könne sich erst nachrangig damit befassen, weil Großaufgaben wie der S-Bahn-Anschluss für das Filstal im Vordergrund stünden. Wienecke stellte

auch klar: „Wir müssen die Sache auch finanzieren können.“ Eine Voralbbahn werde keinesfalls in fünf oder zehn Jahren Wirklichkeit.

Aufgeworfen war auch die Frage: Wie bringt man die Voralbbahn zu den Menschen? Die Bahnhöfe liegen ja nur zum Teil zentral. Dies schwächte Peter Blum vom Förderverein „Ein neuer Zug im Kreis“ ab, der das Expertentreffen zustande ge-

„Wir müssen die Sache auch finanzieren können“

bracht hatte. In Eschenbach und Dürnau seien die Orte an die Bahnlinie herangewachsen, in Holzheim könne man den Haltepunkt verlegen und im Bodenfeld neue schaffen.

Für den Heinger Bürgermeister Norbert Aufrecht greift das zu kurz. Er findet Ludwigs Ansatz überzeugend. Aber: „Bei uns liegt der Bahnhof am Ortsrand. Die Straßenbahn müsste mitten durch die Bezgenrieter Straße fahren, dann kämen die Fahrgäste, aber das würde auch Proteste der Anlieger auslösen.“

Ernst nimmt auch der Zeller Bürgermeister Werner Link die ungeahnte Perspektive für eine Voralbbahn. Er könne sich das vorstellen, sagt er. Die Frage wäre dann aber auch hier: Fährt die Bahn in den Ort hinein? Bisher denkt man an eine Verbindung entlang der Landesstraße, die Zell nur streift.

Die Region stand bisher schon hinter der Idee einer Voralbbahn bis Kirchheim, führte der federführende Planer Dr. Jürgen Wurmthaler aus. Sie plädiert nicht nur für den Ringschluss von Göppingen über Kirchheim bis Plochingen, sondern favorisiert langfristig eine Weiterführung über Wendlingen zum Flughafen.

Keiner läuft zwei Kilometer bis zum Bahnhof

stellen, sie muss die Menschen möglichst ohne Umsteigen ans Ziel bringen und sie muss so schnell sein wie das Auto. Keiner laufe heute zwei Kilometer zum Bahnhof, so Ludwig, gut seien Wege bis 300 Meter und außerorts auch mal tausend. Dieses Modell, sagt er, sei auch auf die Boller Bahnlinie übertragbar. Nur dass er hier nicht mit der Stadtbahn fahren würde, sondern mit einem Dieseltriebwagen.