

Die Zukunft hat begonnen



Großer Polit-Auftrieb beim Spatenstich auf der Ermstalbahn zur Elektrifizierung. Im Bild (von links) Dr. Martin Rosemann (SPD-MdB), Dr. Christian Mayer (Bürgermeister Wannweil), Ramazan Selcuk (SPD-MdL), Thomas Keck (OB Reutlingen), Dr. Ulrich Fiedler (OB Metzingen), Carsten Strähle (ENAG), Winfried Hermann (Verkehrsminister), verdeckt Regierungspräsident Klaus Tappeser, Thomas Reumann (Landrat Reutlingen), Jochachim Walter (Landrat Tübingen), Elmar Rebmann (Bürgermeister Bad Urach), Dr. Ulrich Hägele (Stellvertr. Bürgermeister Dettingen), Karl-Wilhelm Röhm (CDU-MdL), Beate Müller-Gemmeke (Grünen-MdB) und Thomas Poreski (Grünen-MdL). Fotos: Fink

Mobilität – Baubeginn bei der Regionalstadtbahn Neckar-Alb. Spatenstich für die Elektrifizierung der Ermstalbahn

VON ANDREAS FINK

DETTINGEN. »Heute ist ein ganz großartiger, ein besonderer Tag!« Thomas Reumann schwärmt nicht nur als Reutlinger Landrat, sondern auch als Vorsitzender des Zweckverbandes Regionalstadtbahn Neckar-Alb. Der hatte gestern einen großen Tag: Zwischen Bad Urach und Dettingen war der Spatenstich zur Elektrifizierung der Ermstalbahn. Nach Entringen, wo's schon Anfang Mai mit einer »symbolischen Schwellenlegung« losging, der zweite Baustein zur Regionalstadtbahn.

»Die Erfolgsgeschichte der Ermstalbahn wird durch die Regionalstadtbahn fortgeschrieben«, so Reumann, »Schiene ist Zukunft!« Mit der Regionalstadtbahn werde ein nachhaltiges, enkeltaugliches Angebot als wesentlicher Baustein eines integrierten, vernetzten und damit zukunftsfähigen Mobilitätskonzeptes geschaffen und im Falle des Spatenstichs bei Dettingen buchstäblich aufs Gleis gesetzt. Der erwartete Halb-Stunden-Takt »bedeutet eine tolle Alternative zum Stau«, so Reumann, »und eine sehr gute Anbindung an die Städte der Oberzentren Reutlingen und Tübingen«.

»Das Projekt Regionalstadtbahn ist beispielhaft für eine notwendige Verkehrswende im ganzen Land«, sagt Verkehrsminister Winfried Hermann, »dabei wird deutlich, wie wir uns die Mobilität der Zukunft vorstellen.« Die Menschen in der Region bekämen mit der Regionalstadtbahn eine attraktive Möglichkeit, vom Auto auf die klima- und umweltfreundliche Bahn umzusteigen.

»In 10 bis 15 Jahren sollten wir das Ganze gewuppt haben«

Eisenbahnfreunde seien früher oft als »Pufferküsser« verhöhnt worden, blickt der Verkehrsminister zurück. Heute sind sie Visionäre, die die Städte und den ländlichen Raum – beide Worte stecken in »Regionalstadtbahn« – verbinden. »Das gibt dem Ganzen eine neue Qualität«, so Winfried Hermann. Der Grünen-Minister gab einen Ausblick auf die Dimension des Großprojekts: Mit der Regionalstadtbahn sind 44 neu zu bauende und 166 zu elektrifizierende Schienen-Kilometer verbunden. Neben dem Neubau sollen auch bestehende Schienenstrecken modernisiert, elektrifiziert und teilweise zweigleisig ausgebaut werden. Zudem werden 70 neue Haltepunkte in der Region geschaffen. Die Fahrgäste sollen künftig umsteigefrei im 30-Minuten-Takt in die Innenstädte fahren können.

»Das ist wirklich ein Großprojekt«, so Hermann, »es geht in der Summe um eine Milliarde Euro.« Ein Projekt, das Unterstützer und viel Durchhaltevermögen brauche. »30 Jahre braucht's nicht mehr«, so Hermann mit Rückblick auf die langen und komplexen Vorplanungen, »in 10 bis 15 Jahren sollten wir das Ganze gewuppt haben.«

Die 1988 von den Anliegergemeinden der Ermstalbahn gegründete Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG), die zum 1. Januar 1994 die Strecke Bad Urach-Metzingen von der damaligen Deutschen Bundesbahn zum symbolischen Preis von einer D-Mark erworben hatte, sei »ein schönes Beispiel kommunaler Zusammenarbeit«, findet Dr. Rolf Hägele in Vertretung von Bürgermeister Michael Hillert, der gerade im Urlaub ist, »es kocht eben nicht jeder sein Süppchen«. Die ENAG betreibe bis heute die Strecke zuverlässig und kostengünstig, sagt er in Richtung von Carsten Strähle, dem Vorstandsvorsitzenden der Erms-Neckar-Bahn AG.

»Wir werden unseren Dieselmotoren das Rauchen abgewöhnen«

Der Angesprochene blickt stolz zurück: Es sei für einen Schwaben durchaus etwas Besonderes, eigenes Geld in die Hand zu nehmen, um sich für eine Bahn starkzumachen. Was kommt: »Wir werden unseren Dieselmotoren das Rauchen abgewöhnen«, sagt der Mann mit dem badischen Akzent zur Elektrifizierung der Ermstalbahn.

Der Strom braucht Platz. Der ist unter der B 28-Brücke nicht vorhanden. Deshalb muss das Gleisbett an dieser Stelle auf einer Länge von 200 Metern um 50 Zentimeter tiefergelegt werden – der eigentliche Spatenstich. (GEA)