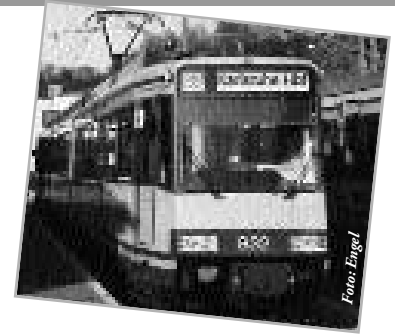


Stadtbahnbetrieb im Enztal:

Weiter bis zum Kurpark

Über zehn Jahre gefordert – nun bald Wirklichkeit



Mehr als zehn Jahre zähen Kampfes hat PRO BAHN durchgehalten: erst um die Anerkennung eines innovativen Konzepts gegen ignorante Politiker, gegen falsche Zahlen in Gutachten, gegen die Deutsche Bahn AG und schließlich gegen ewiggestrige Bürger. Jetzt haben die Bauarbeiten begonnen, im Jahr 2002 wird der erste Stadtbahnwagen nach Wildbad rollen und wenn es keine unerwarteten Verzögerungen gibt, ein Jahr später durch die Innenstadt bis zum Kurpark.



Am Anfang – die Idee und Kopfschütteln: Die Enztalbahn von Pforzheim nach Wildbad sah wie viele andere Nebenbahnen aus. Der einzige Unterschied mag sein, dass ein Kurswagen einmal am Tag Kurgäste von weit her bis in den Bahnhof brachte. Das war keine ausreichende Perspektive für die Zukunft. Unterdessen machte die Albtalbahn Anstalten, ihre cremefarbenen Stadtbahnwagen von Karlsruhe aus auf die Strecken der Bundesbahn zu schicken, und 1991 erreichten sie im Auftrag der Bundesbahn tatsächlich den Pforzheimer Hauptbahnhof.

Es wurde berichtet, dass DB-Lokführer ihr Patent abgeben wollten, falls ihnen jemals eine solche Straßenbahn entgegenkommen sollte. 1995 begann der Stadtbahn-Vorlaufbetrieb, seit 1997 fahren die Stadtbahnen durch die Karlsruher Innenstadt nach Pforzheim.

Die Geschichte einer elektrischen Stadtbahn auf der Enztalbahn begann für PRO BAHN Anfang 1989: Damals veröffentlichte der Verein unter dem Titel „Stadtbahn Pforzheim – eine Utopie?“ ein erstes Konzept. Die Resonanz darauf war ein gewisses Lächeln. Offizielle Antworten, z. B. aus dem Pforzheimer Rathaus, fielen entsprechend aus. Die Aktiven ließen sich nicht entmutigen und sprachen im November 1990 in einer öffentlichen Veranstaltung erstmalig von einer möglichen Verlängerung der zur Stadtbahn umgebauten Enztalbahn um 800 Meter bis zum Kurpark nach Fertigstellung des Bad Wildbader Straßentunnels.

PRO BAHNER sind dafür bekannt, den Verantwortlichen recht dauerhaft und manchmal auch schmerzhaft auf den Füßen zu stehen. Bis 1993 gab es von PRO BAHN zu diesem Thema immer wieder Anstöße und schriftliche Konzepte. Unterdessen war der Probetrieb der Stadtbahnwagen in Pforzheim zum Regelbetrieb geworden.

Die AVG springt auf: Dann kam Anfang 1995 die Studie der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) unter dem Titel „Stadtbahnbetrieb im Enztal“. Die darin genannten Vorstellungen gingen über die Vorstellungen und Wünsche von PRO BAHN noch hinaus. Im Mai 1995 erschien hierzu von PRO BAHN eine überwiegend positive Stellungnahme. Etwas später meldete sich auch die DB zu Wort und stellte ihrerseits ein alternatives Betriebskonzept mit Dieseltriebwagen vor. Auch dazu nahm PRO BAHN Stellung.

Die Region veranlasste eine fachmännische Untersuchung durch ein Ingenieurbüro, damit verbunden eine standardisierte Bewertung als Grundlage für eine Bezuschussung. In der Untersuchung wurden analysiert: ein reines Straßensystem, ein Spurbussystem, ein Dieselleichttriebwagen-System und der Stadtbahnbetrieb.

Das Ergebnis lag Ende 1996 vor und die Insider haben es sicher noch im Ohr: Die Bussysteme schieden aus. Der Dieseltriebwagen wurde als förderungsfähig eingestuft, die Variante Stadtbahn in der Kosten-Nutzen-Berechnung so niedrig eingestuft, dass eine Förderung des Landes nicht zu erwarten war.

Falsche Zahlen und die Folgen: Schnell fand PRO BAHN heraus, dass das beauftragte Ingenieurbüro zwar exakt gerechnet hatte, aber die von anderer Seite eingebrachten Größen teilweise falsch waren. So wurden zum Beispiel für die Stadtbahnwagen zu hohe und für die Dieseltriebwagen zu niedrige Anschaffungskosten genannt. Die Elektrifizierungskosten wurden etwa doppelt so hoch berechnet, als sie in der Praxis tatsächlich sind.



Die Bauarbeiten haben begonnen!



Hier endet heute die Enztalbahn ...



... und bis hier zum Kurpark soll sie führen.

Die erste Reaktion im Pforzheimer Rathaus: Man erkenne keinen Handlungsbedarf. Positiver dagegen im Landratsamt Enzkreis: „Dann fangen wir doch erst einmal mit einer Diesellösung an und rüsten später, wenn die Erprobung erfolgreich ist, die Elektrifizierung nach“. PRO BAHN argumentierte dagegen: Ein Stadtbahnbetrieb kann nun einmal nicht mit einem Dieseltriebwagen ausprobiert werden. Eine umfangreiche Stellungnahme befasste sich mit dem strittigen Gutachten. PRO BAHN machte gegen das Gutachten mobil. Zusammen mit regionalen Organisationen anderer Verbände wurden eine umfangreiche Presseaktion gestartet und unzählige Gespräche mit den Verantwortlichen geführt. Dadurch fand das Stadtbahnkonzept auch bei Politikern Fürsprecher.

Von 1997 bis Anfang 1998 gab es eine Zeit zäher Verhandlungen zwischen dem Land und Vertretern aus der Region. Es fanden drei sicher auch die Richtung bestimmende Enztalbahnen-Konferenzen statt, auf denen auch PRO BAHN vertreten war.

Ende 1998 konnte die „Kuh vom Eis“ gezerzt werden. Eine Überarbeitung der standardisierten Bewertung ergab einen Kosten-Nutzen-Faktor für die elektrische Lösung von über 1,0. Damit bestätigte sich, wie Ende 1996 von PRO BAHN gesagt, die grundsätzliche Förderfähigkeit der Stadtbahnvariante. Das Land plädierte nun vorbehaltlos für die Stadtbahn. Positive Signale kamen auch von den Landkreisen und den betroffenen Kommunen.

Stolperstein – Privateigentum am Netz:

Ein neues Problem tat sich auf: Die Deutsche Bahn AG war nicht bereit, die Streckeninfrastruktur so einfach an einen neuen Betreiber abzugeben. PRO BAHN versuchte, auch in diesen schwierigen Prozess einzugreifen. Es ging dabei um eine jährliche Betriebskostendifferenz von etwa 500.000 DM. Ein erneuter Poker mit dem Land setzte ein. Mit einem Kompromiss – einem Pachtvertrag auf 25 Jahre – konnte das Problem aus der Welt geschafft werden. Ende Januar 1999 sprach sich auch der Bad Wildbader Gemeinderat mit nur einer Gegenstimme für die Realisierung der elektrischen Stadtbahn einschließlich der innerstädtischen Verlängerung bis zum Kurpark aus.

Bürger von gestern mucken auf: Was so gesichert erschien, wurde durch ewiggestrige Bürger gefährdet. Eine Bürgerinitiative formierte sich im Frühjahr 1999 mit dem Ziel, die innerörtliche Stadtbahnverlängerung bis zum Kurpark in Bad Wildbad zu verhindern. Eine Unterschriftenaktion scheiterte aus juristischen Gründen.

In der Bad Wildbader Bevölkerung war die Meinung gespalten. PRO BAHN ging mit mehreren engagierten Mitgliedern an drei Tagen auf die Straße, suchte das Gespräch mit dem Bürger, verteilte Flugblätter. Die Aktiven von PRO BAHN stellten fest, dass es eine Vielzahl von Fehlinformationen bei den Bürgern gab, und sie sind sicher, dass es gelungen ist, mancherlei Zweifel und Ängste bei den Betroffenen abzubauen.

PRO BAHN schlug der Bad Wildbader Verwaltung eine Demonstrationsfahrt und eine Aufklärungsveranstaltung seitens PRO BAHN vor. Beides wurde daraufhin von der Stadt selbst in die Hand genommen. Wie so oft blieben bei der Stadtbahnsonderfahrt, die durch extrem sensible Bereiche im Karlsruher Raum führte, die Gegner der innerstädtischen Verlängerung daheim.

Der „erste Baggerbiss“: Am 28.2.2001 konnte mit einem symbolischen „ersten Baggerbiss“ der offizielle Baubeginn gefeiert werden. Auf der insgesamt 23 km langen Strecke wird der Abschnitt bis Brötzingen (2,9 km), auf dem bisher die Gleise der Enztal- und der Nagoldtalbahn unverbunden nebeneinander liegen, zweigleisig befahren werden. Außerdem werden die Bahnhöfe Neuenbürg, Calmbach und Bad Wildbad die Kreuzung mit Gegenzügen zulassen. An der vorhandenen Strecke werden mindestens acht neue Haltepunkte eingerichtet und die Bahn wird über den bisherigen Endbahnhof hinaus über die Station Uhlandstraße/Sommerbergbahn durch die Innenstadt von Wildbad die Endstelle Kurpark erreichen. Der Abschnitt durch die Innenstadt wird mit 750 V Gleichstrom elektrifiziert (Straßenbahnstandard), die übrige Strecke mit Wechselstrom (DB-Regelstromsystem).

Kritik kam jüngst vom Landesrechnungshof: Ein Ausbau für Dieseltriebwagen sei viel günstiger zu haben. Ob diese Lösung aber politisch durchsetzbar gewesen wäre, ist fraglich, denn noch gibt es keine einzige neu gebaute Dieseltalbahn durch sensible Innenstädte. Glücklicherweise stehen die regionalen Politiker und das Umwelt- und Verkehrsministerium in Stuttgart hinter der getroffenen Entscheidung. Dieter Zaudtke, von Anfang an Motor und Kristallisationspunkt der PRO BAHNER im Nordschwarzwald, schreibt zu diesem Erfolg: „Immerhin über zehn Jahre sind wir damit befasst, also lange bevor sich die Politik und auch die Verwaltungen der Angelegenheit annahmen. Für uns ist es der Lohn für langjährige Arbeit an einer Herzensangelegenheit.“



Dagegen sein ist nicht schwer – PRO BAHN leistete Aufklärungsarbeit.



Ein sensibler Bereich: die schmale Durchfahrt in der König-Karl-Straße.