

Regionale Infrastruktur (I):

# Erfolg belohnt PRO BAHN

Die Erfolgsgeschichte der elektrifizierten Enztalbahn von Dieter Zaudtke



&gt;&gt; Enztalbahn



&gt;&gt; Flöhatalbahn



&gt;&gt; Saftbahn



> Die Stadtbahn durch Bad Wildbad bis zum Kurpark hat ihre Befürworter nicht enttäuscht und die Kritiker widerlegt. Eine „Bundes-Bahn“ hätte es nicht geschafft, die Widerstände zu überwinden.

**E**inige Insider werden sich noch daran erinnern: 1989 ging PRO BAHN Nordschwarzwald erstmalig mit der Idee einer elektrischen Stadtbahn im Enztal an die Öffentlichkeit. Es bedurfte einiger Überzeugungsarbeit, bis die Politik und die Verwaltungen in das Projekt einstiegen. Gegner des Stadtbahnprojekts ließen nichts unversucht, um das Bahnvorhaben zu Fall zu bringen.

In Bad Wildbad formierte sich eine Bürgerinitiative gegen die innerstädtische Schienentrasse zum Kurpark. Eine hohe Lärmbelästigung, Elektromog, eine Verschandelung des Stadtbildes und eine Gefährdung der Spaziergänger entlang der Enzpromenade mussten als Argumente herhalten. Geschäftsleute befürchteten einen Gästerückgang und damit ein totales Ausbluten der Kurstadt. Und überhaupt, wozu ein solch kostenträchtiges Stadtbahnprojekt? Die Leute fahren doch viel lieber mit dem Auto! Viele sahen in den prognos-

tizierten Fahrgastzahlen des Stadtbahnbetriebs mit einem Steigerungsfaktor von zwei eine reine Propaganda-Aktion.

Trotz aller Widerstände ging im Dezember 2002 die auf Stadtbahnbetrieb umgebaute ehemalige DB-Strecke unter Regie der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) zwischen Pforzheim und dem Bad Wildbader Bahnhof in Betrieb. Bereits jetzt hat sich das tägliche durchschnittliche Fahrgastaufkommen auf ca. 2.300 Personen verdoppelt.

## ■ Mehr Fahrgäste, mehr Besucher, mehr Kunden

Am 4. Oktober 2003 erfolgte die feierliche Inbetriebnahme des etwa 800 Meter langen innerstädtischen Straßenbahnabschnitts. Die Erfolgsgeschichte nahm ihren Lauf. Im Sommer 2004 wurden täglich 3.300 Fahrgäste auf der Enztalbahn ermittelt, die Vergleichszahl zu Zeiten des DB-Dieselbetriebs lag bei ca. 1.200. Auffällig sind dabei zum einen die enormen

*Großes Bild oben: Wer hier aussteigt, ist gleich im Kurpark. Nur das Stadtbahn-Konzept konnte das ermöglichen.*

Steigerungen im Wochenendverkehr und die durch die bessere Erschließung bedingten höheren Einsteigerzahlen in Bad Wildbad. Letztere erhöhten sich, ohne Berücksichtigung des Teילות Calmbach, Montag bis Freitag von 250 auf 800, an Samstagen von 160 auf 630 und an Sonntagen von 150 auf 830. Eine vorteilhafte Tarifgestaltung und die direkte Anbindung der Wildbader Bergbahn (Standseilbahn auf den Sommerberg) führten dort zu einer Fahrgaststeigerung um etwa 20 Prozent.

In Bad Wildbad ist die ursprünglich weit verbreitete negative Stimmung in einen vorsichtigen Optimismus umgeschlagen. Nach stichprobenartigen Zählungen steigerte sich die Zahl der Tagesgäste von etwa 1.800 auf 3.200. Restaurants und Cafés vermelden einen Mehrbesuch zwischen 15 und 30 Prozent. An verkaufsoffenen Sonntagen registriert der Einzelhandel Umsatzzuwächse von bis zu 50 Prozent.

Die optische Gestaltung der Straßenbahntrasse ist sehr gut gelungen, die König-Karl-Straße präsentiert sich inzwischen in einem noch freundlicheren Ambiente. Kritik ist nur noch ganz vereinzelt zu hören.

Die nachfolgend genannten Voraussetzungen begründeten den Erfolg: Die Zahl der Haltestellen an der ca. 24 Kilometer langen Strecke wurde von acht auf 19 erhöht und damit der Zugang zur Schiene entscheidend verbessert. Dabei blieb die Fahrzeit mit rund einer halben Stunde gegenüber dem früheren DB-Betrieb annähernd gleich. Die Betriebszeiten verlängerten sich morgens um eine, am Abend um bis zu sechs Stunden. Ein Taktfahrplan mit einstündiger Folge, in Starklastzeiten zu einem Halbstundentakt verdichtet, stellt ein attraktives Angebot dar. Ein Großteil der Züge endet nun

nicht mehr am Pforzheimer Hauptbahnhof, sondern ist vielmehr nach Bietigheim-Bissingen oder nach Karlsruhe bzw. Wörth durchgebunden. Unter der Zusatzbezeichnung „Schwarzwald-Express“ gibt es seit dem letzten Fahrplanwechsel eine Direktverbindung Bad Wildbad – Freudenstadt. Alle Haltestellen wurden in dem optisch freundlichen und zweckmäßigen AVG-Standard gebaut bzw. umgebaut und sind mit Ausnahme des Pforzheimer Hauptbahnhofs auch für behinderte Personen zugänglich.

### ■ Erfolgsfaktor „regionales Marketing“

**E**inen wesentlichen Anteil an der erfolgreichen Entwicklung der Fahrgastzahlen hat die AVG mit ihrem sehr offensiven und ansprechenden Marketing. So informiert beispielsweise eine interessant aufgemachte Broschüre über Ausflugstipps im Enztal. Anlässlich der Rossini-Festspiele verkehren Sonderwagen, in denen zur Einstimmung Sekt serviert wird.

Wahrscheinlich auch aufgrund der erfolgreichen Entwicklung des Stadtbahnbetriebs im Enztal schluckten die Verantwortlichen im vergangenen Herbst eine nachträgliche Steigerung der Investitionskosten um ca. 35 Prozent ohne Kritik – zumal die erzielten Fahrgeldeinnahmen durch den überproportionalen Fahrgastanstieg unter Einrechnung der vom Land überwiesenen Regionalisierungsmittel einen bisher kostendeckenden und damit zuschussfreien Betrieb ermöglichen.

Nicht nur PRO BAHN Nordschwarzwald hält die Renaissance der Enztalbahn für gelungen.



Die König-Karl-Straße hat durch den Umbau gewonnen und präsentiert sich in einem freundlichen Ambiente.

>> Enztalbahn

>> Flöhatalbahn

>> Saftbahn



Infos unter:  
[www.enztalbahn.de](http://www.enztalbahn.de)