

Bad Wildbad in Fahrt

Am 12.10.2019 waren die Odenwaldbahn-Initiative, der PRO BAHN Regionalverband Starkenburg, der DGB Darmstadt-Dieburg und der BUND Darmstadt auf Exkursion in Bad Wildbad. Dort erhielten die neun Teilnehmer eine erkenntnisreiche Führung durch Bürgermeister Klaus Mack, der über die Entwicklung seiner Stadt in den letzten Jahren und die Rolle der 2002 modernisierten Enztalbahn Pforzheim – Bad Wildbad berichtete. Das Modernisierungsprojekt umfasste neben der Komplettsanierung und Elektrifizierung der 20 km langen Strecke, die Einrichtung zahlreicher neuer Haltepunkte und die Weiterführung der Bahnlinie vom Bahnhof durch einen städtebaulich sensiblen Bereich bis zum Kurpark auf einer Straßenbahn-Neubaustrecke. Die Erfahrungen aus Bad Wildbad können einen Beitrag zur Diskussion um die Entwicklung des ÖPNV im Darmstädter Umland leisten.

Bad Wildbad, 12.10.2019

Im Anblick des eigens für den württembergischen Adel erbauten Bahnhofsgebäudes erklärt Bürgermeister Mack, dass die Modernisierung der Bahn eines von vielen wesentlichen Elementen im strategischen Gesamtkonzept für die Stadtentwicklung in Bad Wildbad bildet. Neben dem Ausbau von Ganztags-Kita-Plätzen und der städtebaulichen Revitalisierung des ehemals brachliegenden Bahnhofsgeländes durch barrierefreies Wohnen, hat die Stadt in den letzten Jahren viel in den Tourismus investiert. In den letzten Jahren sind unter anderem eine Downhill-Strecke für Mountainbiker, ein Baumwipfelpfad und eine 60 Meter hohe Hängebrücke für Fußgänger entstanden. Diese Attraktionen ergänzen die beiden Thermen, Theater und Kliniken der im Enztal eingebetteten mondänen Kurstadt mit rund 10 000 Einwohnern, 280 000 Übernachtungsgästen und hunderttausenden Tagesbesuchern pro Jahr.

„Als beliebtes Ausflugsziel und Bildungsstandort müssen wir ein hohes Verkehrsaufkommen bewältigen. Seit 1996 ist unsere Altstadt vom Durchgangsverkehr dank einer Umgehungsstraße entlastet und damit die Voraussetzungen für die Stadtbahn bis zum Kurpark geschaffen worden. Durch diese Kombination haben wir den Verkehr in den Griff bekommen“, so der Bürgermeister, der kein Geheimnis daraus macht, dass die Stadtbahn während der Planungsphase hochumstritten war.

Denn so selbstverständlich, wie heute bis zu vier Mal pro Stunde ein Zug durch die verkehrsberuhigte Begegnungszone der König-Karl-Straße fährt, war das Vorhaben durchaus nicht. Nachdem einige Bürger und Einzelhändler Wind davon bekommen haben, dass durch die Altstadt bald Züge rollen sollten, formierte sich heftiger Widerstand. Die Sorgen und Ängste konnten jedoch schnell durch umfassende Aufklärung und Unterstützung der Landespolitik ausgeräumt werden. *„Heute will sich niemand gegen die Stadtbahn ausgesprochen haben“,* fasst Mack den Meinungsumschwung zusammen. *„Die anfängliche Sorge, dass die König-Karl-Straße wegen der neuen Verkehrssituation unsicherer und deshalb ausbluten würde, hat sich nicht bestätigt. Dieser Bereich wird sogar etwas stärker frequentiert, als die parallel verlaufende Fußgängerzone. Die Stadtbahn ist heute die Lebensader unserer Stadt“.*

An der Haltestelle Umlandplatz, dort wo die Bahn mitten durch den Außenbereich bewirteter Cafés und Gaststätten fährt und in unmittelbarer Nachbarschaft zur 2011 modernisierten Sommerbergbahn hält, erzählt Mack von der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG), dem Verkehrsunternehmen, das die Enztalbahn bis heute mit Mehrsystem-Stadtbahnwagen betreibt. Diese Züge sind technisch so ausgerüstet, dass sie sowohl in der Stadt, als auch auf Eisenbahnstrecken eingesetzt werden können.

In den 1990er Jahren hat die AVG durch ihr Engagement in Zusammenarbeit mit betroffenen Landkreisen und dem Land Baden-Württemberg viele stilllegungsgefährdete Bahnstrecken im Raum Karlsruhe durch Modernisierungen und daraus resultierenden Vervielfachungen der Fahrgastzahlen gerettet.

„Die AVG hat die Weiterfahrt vom Bahnhof zum Kurpark von Anfang an zur Voraussetzung für die Modernisierung gemacht“, erläutert Mack. Erklärer Wille des damaligen Geschäftsführers Dr. Dieter Ludwig war es schließlich *„die Bahn zu den Menschen zu bringen“*. Dieser Wille wurde durch harte Fakten aus der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Modernisierung der gesamten Enztalbahn gefestigt: Ohne die Weiterführung bis zum Kurpark hätte das Projekt nämlich nicht den notwendigen Nutzen-Kosten-Faktor über 1 erreicht. Liegt das Ergebnis über 1 ist die Wirtschaftlichkeit eines Projektes nachgewiesen. Dies ist notwendig, um Fördergelder von Bund und Land für Investitionen in Verkehrswege zu erhalten.

Am Kurpark, wo sich Kurgäste der Thermen mit Parkbesuchern, Radfahrern und Fahrgästen der Stadtbahn tummeln, berichtet Mack von den Vorteilen der einfachen Anreise mit der Bahn, die besonders Senioren sehr schätzen würden. *„Durch die Direktverbindung nach Pforzheim und Karlsruhe ist es sehr leicht direkt vor die Haustür der zahlreichen kulturellen Veranstaltungen im König-Karls-Bad zu gelangen oder einfach den Trubel der Großstadt nach einem Spaziergang im Kurpark hinter sich zu lassen.“*

Im Anschluss an die Führung fand eine verkehrspolitische Diskussion im Kurhaus statt. Unter den Teilnehmern herrschte Einigkeit darüber, dass ohne Weiteres zwar nicht alle, aber doch viele Erfahrungen aus Bad Wildbad auf die Stadt Darmstadt und den Landkreis Darmstadt-Dieburg in adaptierter Form übertragen werden können. *„Eine reaktivierte Bahnstrecke in Kombination mit einer Ortsumgehung entfaltet einen deutlich größeren Nutzen, als eine Ortsumgehung allein“*, ist sich Uwe Schuchmann, Sprecher der Odenwaldbahn-Initiative, mit Blick auf die Diskussion um die Gersprenztalbahn in Groß-Bieberau sicher. *„Die Exkursion zeigte uns, dass in der Diskussion um das beste Konzept für den ÖPNV zwischen Darmstadt und Groß-Zimmern noch viel Klärungsbedarf besteht. Einen Beitrag dazu werden wir in den nächsten Monaten liefern“*, kündigt Peter Castellanos, Vorsitzender des PRO BAHN Regionalverbands Starkenburg an.

Der Fahrgastverband PRO BAHN ist eine gemeinnützig anerkannte Organisation und vertritt bundesweit ehrenamtlich die Interessen von Nutzern des öffentlichen Verkehrs. Er bewertet aktuelle Entwicklungen rund um den öffentlichen Verkehr aus Kundensicht, nimmt zu Planwerken Stellung, wirkt aktiv in Fahrgastbeiräten mit und tritt mit Entscheidungsträgern, Verkehrsunternehmen und Verwaltungen in Kontakt, um für Kundenbelange zu sensibilisieren. Der Regionalverband Starkenburg ist in den Kreisen Bergstraße, Darmstadt-Dieburg, Groß-Gerau, dem Odenwaldkreis, sowie der Stadt Darmstadt aktiv.

Die Odenwaldbahn-Initiative setzt sich für einen kundenorientierten Ausbau der Odenwaldbahn und ihrer Anschlussstrecken ein. Mit „123 km Zukunft“ hat die Initiative ein Fahrplan- und Infrastrukturkonzept ausgearbeitet, das sie regelmäßig in die Öffentlichkeit trägt. Hauptwirkungsgebiet der Odenwaldbahn-Initiative ist die Stadt Darmstadt, der Landkreis Darmstadt-Dieburg und der Odenwaldkreis.

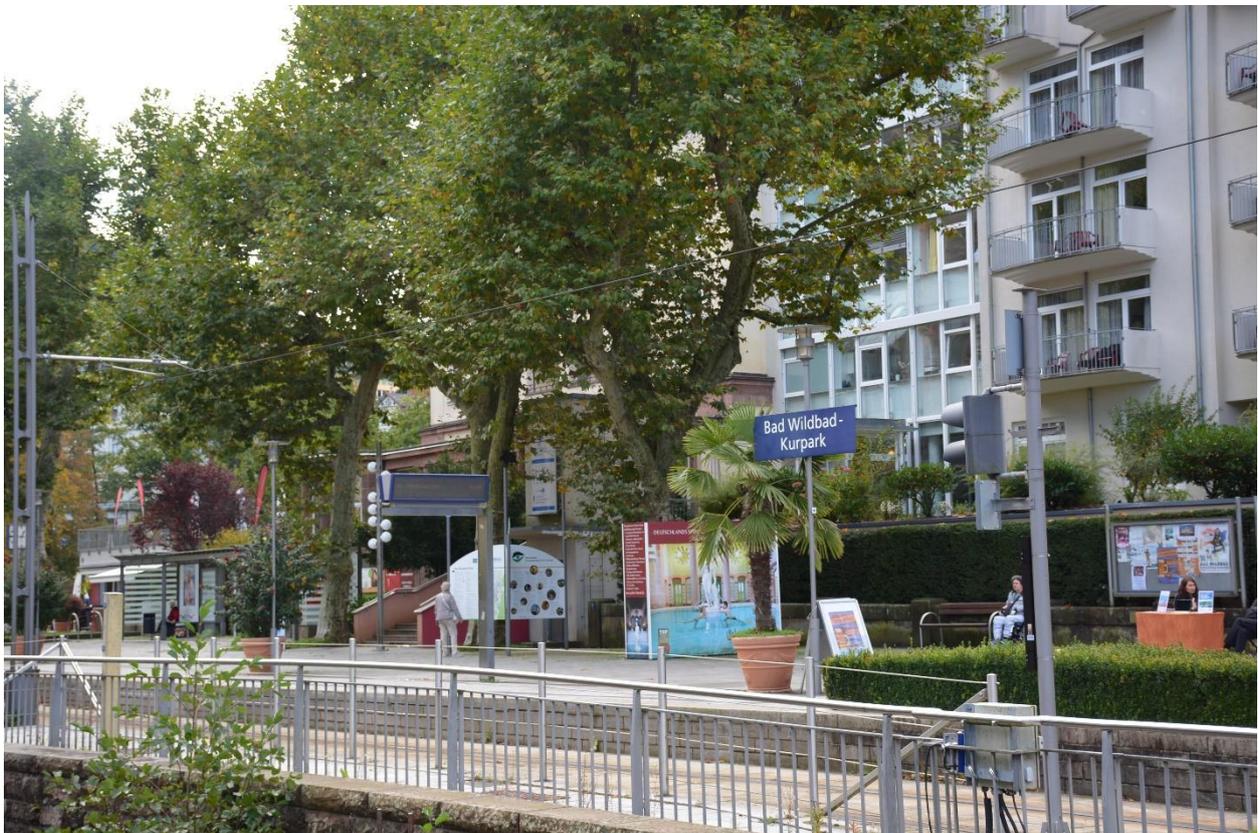














Bad Wildbad in Fahrt

Einladung zur Exkursion am

Sa, 12.10.2019

Treffpunkt: 7.00Uhr Darmstadt Hauptbahnhof
oder direkter Zustieg in RB68 ab 7.34Uhr nach Heidelberg
Teilnahmegebühr max. 40€ * - Keine Voranmeldung nötig!

* Für Mitglieder des PRO BAHN Regionalverbands Starkenburg ist die Teilnahme kostenlos



Weitere Infos:

www.pro-bahn.de/starkenburg/bad-wildbad-in-fahrt

