



Foto: KVV

Aus dem Schwarzwald bietet die Stadtbahn direkten Anschluss an den TGV nach Paris.

## Die Stadtbahn fährt in zwei Richtungen

Seit 20 Jahren verbindet in und um Karlsruhe ein dichtes Stadtbahnnetz die Region. Dass davon die Wirtschaft profitiert ist kaum untersucht. Eine Spurensuche.

**E**ine Villa im Grünen, aber abends zum Kino hast du's nicht weit.“ Franz Lösch, Abteilungsleiter Verkehrsplanung und Qualitätsmanagement beim Karlsruher Verkehrsverbund (KVV), zitiert Kurt Tucholsky, um die Vorzüge des sogenannten Karlsruher Modells deutlich zu machen. Lösch arbeitet an der Nahtstelle zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, seit ihn der damalige Chef und Erfinder der Karlsruher Zweisystembahn, Dieter Ludwig, 1999 nach Karlsruhe geholt hat. Das Prinzip des Karlsruher Modells ist überraschend einfach und ebenso erfolgreich. Straßenbahnen fahren seit 1992 ins Karlsruher Umland auf DB-Schienen, das Netz umfasst inzwischen weit über 500

Kilometer Strecke. „Entscheidend war der Wechsel vom nachfrageorientierten ÖPNV zum angebotsorientierten“, sagt Lösch. Will sagen: Vor 1992 herrschte Tarifschunzel mit über 20 Unternehmen auf dem heutigen KVV-Gebiet, wenn weniger Fahrgäste die nur gelegentlich fahrenden uralten DB-Waggons bestiegen, wurde das Angebot der Nachfrage folgend nach unten angepasst. Anschlüsse passten rein zufällig.

Angebotsorientiert fuhr die Stadtbahn zunächst zwischen der Kleinstadt Bretten und Karlsruhe. Das bedeutete vier neue Haltestellen allein in Bretten und viele mehr auf der Strecke. Die Bahnen fuhren von Anfang an im 20-Minuten-Takt, von frühmorgens bis Mitter-

nacht mitten in die Städte, und das zu guten Preisen. „Dieses Angebot wurde von den Menschen vom ersten Tag an sehr gut angenommen. Im ersten Jahr vervierfachten wir die Fahrgäste auf 8000 pro Tag, heute sind es über 15000 jeden Tag, die zwischen Bretten und Karlsruhe die gelb-roten Bahnen nutzen“, zeigt Ulrich Braun, Amtsleiter für Stadtentwicklung und Baurecht, die Entwicklung auf.

Anfang der 90er war Bretten in einer tiefen wirtschaftlichen Krise. Der größte Arbeitgeber, der Nachtspeicherofen- und Herdbauer Malag, machte dicht. Der Traditionsherdbauer „Neff“ wurde von Bosch-Siemens aufgekauft, die Arbeitslosenquote lag bei 20 Prozent.



Brückenschlag ins Nachbarland: Die Stadtbahn fährt von Baden-Württemberg über Rheinland-Pfalz bis ins Elsass.

Foto: KVV

„Mit der Stadtbahn setzte ein dynamischer Aufschwung ein. Wir hatten damals ein Alleinstellungsmerkmal durch die Stadtbahnverbindung nach Karlsruhe“, erklärt Braun. Mit einer Vielzahl positiver Folgen für das Kraichgaustädtchen. Die Einwohnerzahl stieg von 23 000 auf 28 000 im Jahre 2004. Ein Neubaugebiet für 2 000 Bewohner entstand an der Bahnlinie, die Baulücken in der Kernstadt wurden geschlossen. „Karlsruher zogen raus nach Bretten wegen der niedrigeren Baukosten, sie hatten ja weiterhin den Anschluss an die Großstadt, auch am Abend für Theater oder Kino“, erklärt der Stadtentwickler Braun. Die Zahl der Arbeitsplätze stieg von Ende der 80er Jahre um 30 Prozent auf 11 000 im Jahr 2004. Entsprechend sank die Arbeitslosenquote von 20 auf sieben Prozent. „Heute liegen wir noch bei vier Prozent“, sagt Braun.

Und folglich ist auch mehr Geld im Stadtsäckel. Das Gewerbesteueraufkommen hat sich in den letzten 20 Jahren von fünf auf 25 Millionen verfünffacht. Bretten war die erste Kleinstadt, die an das Karlsruher Bahnnetz angebunden wurde, und hat wahrscheinlich besonders profitiert. „Aber auch alle Mittelzentren im KVV, Bruchsal, Rastatt, Baden-Baden, Gaggenau, haben profitiert“, sagt der

Verbundstratege Franz Lösch. „Die Kritiker, die am Anfang den Untergang der kleinen Städte prophezeiten, weil die ganze Kaufkraft nach Karlsruhe abflösse, sind schnell verstummt.“ Im Gegenteil sei ein positiver Sog zum KVV entstanden. Matthias Lieb, der baden-württembergische Landesvorsitzende des VCD, stimmt Lösch zu: „Nach dem Erfolg der Pilotstrecke hoben alle im Umland den Finger und riefen: Ich will auch!“

### Plötzlich Stundentakt

Es folgten schnell die Verbindungen nach Pforzheim, Baden-Baden, Heilbronn und Bruchsal. Doch es blieb nicht bei den sternförmigen Anschlüssen der Mittelzentren an Karlsruhe. Querverbindungen von Bruchsal nach Bretten wurden gebaut und auch der ländliche Kraichgau angeschlossen mit Eppingen, Menzingen und Odenheim. „Man muss sich den Kontrast vorstellen“, sagt Lieb, „vorher der vergammelte Nahverkehr mit wenigen verstreuten Bahnhöfen und dann plötzlich Stundentakt bis in die Nacht und viele neue Haltestellen.“ Diese Revolution auf Schienen setzte auch die örtliche Politik unter Strom. Aus dem Verliererthema ÖPNV war über Nacht ein Gewinnerthema geworden.

Ein weiteres Erfolgsbeispiel ist die Aktivierung und Einbindung der Murgtalbahn in den KVV ab 2002. Der Landkreis Rastatt und die Anliegergemeinden verbanden mit der Stadtbahn von Anfang an zwei wesentliche Ziele: Den Wirtschaftsstandort sichern und stabilisieren und die Attraktivität des Wohnstandortes Murgtal erhöhen. Das Schwarzwaldtal mit seinen Dörfern und Kleinstädten entlang der Tallage ist für eine Bahnerschließung ideal geeignet. Aber auch hier stellte sich durch die DB Ende der 90er Jahre die Existenzfrage. „Exemplarisch zeigt sich die fahrgastabschreckende Wirkung dieser Art von Nahverkehr am Bahnhof Ottenau-Hörden“, erklärt KVV-Stratege Franz Lösch. Der Haltepunkt lag genau in der Mitte der beiden Ortsteile, sodass alle einen langen Fußweg zur Bahn in Kauf nehmen mussten. Außerdem mussten die Bahnwaggons buchstäblich „bestiegen“ werden, da der Bahnsteig auf Schienenniveau lag und die Waggons einen guten Meter über dem Gleis. Für den Stadtbahnbetrieb wurde dieser Halt aufgegeben und durch zwei neue, jeweils in der Ortsmitte von Ottenau und Hörden, ersetzt. „Und die Stadtbahnwagen können selbstverständlich ebenerdig betreten werden“, ergänzt Lösch.



Foto: KVV

Überwiegend eingleisig, aber in beide Richtungen: Die Murgtalbahn verbindet Rastatt mit Freudenstadt. Ein- und Auspendler nach Karlsruhe halten sich die Waage.

Das KVV-Konzept endet jedoch nicht an den Bahnhaltstellen. Auch der gesamte Busverkehr im Murgtal wurde konsequent auf die Schienenstrecke ausgerichtet. Die Busse aus den Seitentälern bringen die Fahrgäste zu vier Verknüpfungspunkten mit der Stadtbahn. Der Anschluss wird mit zwei bis vier Minuten Umsteigezeit geplant und bei Verspätungen bis zu zehn Minuten garantiert. „Auch für ein paar Hundert Einwohner gilt die Bedienung von morgens bis Mitternacht und mindestens mit Stundentakt“, erklärt Franz Lösch. In den beiden Murgtal-Städten Gaggenau und Gernsbach können die Bewohner heute an elf Haltestellen einsteigen, und zwar dort, wo sie wohnen und arbeiten. Ein Schulzentrum ist genauso perfekt angeschlossen wie das Mercedes-Benz-Werk und die Gewerbegebiete in Bad Rotenfels und Gernsbach-Obertsrot.

Svetlana Vogel ist Personalreferentin bei den Dambachwerken in Gaggenau. Sie sieht ein großes Fachkräftepotenzial dank Stadtbahn für ihr Unternehmen. Der Anbieter von Verkehrssicherungstechnik und Werbekonzepten gewinnt auch Mitarbeiter aus Karlsruhe, Bühl und Rastatt. „Gestern habe ich noch einen Azubi aus Karlsruhe eingestellt“, sagt Vogel, „mit dem Halbstundentakt von

frühmorgens bis spät abends sind wir optimal angebunden. Und die Haltestelle liegt vor der Werkstür.“ Ein Ingenieur aus Bühl überlege, zu Dambach zu wechseln. „Natürlich nicht allein wegen der Stadtbahn“, sagt Vogel, „aber die Tatsache, dass man sich ein Zweitauto sparen kann, kann schon den letzten Anstoß geben.“ Die gebürtige Murgtälerin schätzt die Stadtbahn auch privat. „Wir waren früher im Tal quasi festgebunden. Meine Kinder bewegen sich heute viel freier“, sagt sie.

### Beliebt bei den Menschen

Harte Zahlen über die wirtschaftlichen Effekte der Stadtbahn im Murgtal gibt es nicht. Franz Lösch vom Verkehrsverbund KVV weiß aber, dass sich die Zahl der Ein- und der Auspendler im Murgtal die Waage halten. Das heißt, auch hier hat die Deindustrialisierung des Landes nicht stattgefunden. „Die Stadtbahn fährt auch im Murgtal in beide Richtungen“, freut sich Lösch. Und ein weiteres Indiz für die beidseitige Wirkung: Die Einwohnerzahl von Gaggenau ist in den letzten 20 Jahren sogar leicht gestiegen.

Alle, die mit dem „Karlsruher Modell“ beruflich zu tun haben, sind von seiner Wirkung überzeugt. Auch in Karlsruhe

selbst. Verena Wagner, im Karlsruher Stadtplanungsamt für ÖPNV zuständig, bedauert die schlechte Datenlage. So kann sie nur die durchdachte Konzeption von Verkehrs- und Stadtentwicklung in ihrer Stadt ins Feld führen. Der neue Verkehrsentwicklungsplan, der im vergangenen November genehmigt wurde, setzt stark auf Stadtbahn, Radverkehr und die innovative Vernetzung der Verkehrsträger. Neue Stadtentwicklungsprojekte wie die Südstadt Ost oder Konversionsflächen auf alten Kasernengeländen der Amerikaner in Heide oder Knielingen wurden von Anfang an mit Stadtbahnanbindung geplant. „Bei der Wirtschaftsförderung oder der IHK ist die Bedeutung der Stadtbahn noch nicht in Gänze angekommen“, weiß Wagner. Mit einem vom Bundesumweltministerium finanzierten Klima-Manager will sie hier aufklärend wirken. „Betriebliches Mobilitätsmanagement anzustoßen, wäre eine wichtige Aufgabe“, sagt sie. Die Karlsruher Bürgerinnen und Bürger sind da schon einen Schritt weiter. Bei der Bürger-Befragung erreicht die Stadtbahn regelmäßig Topwerte. Im letzten Jahr erreichte die Stadtbahn mit 85 von 100 Punkten die höchsten Zufriedenheitswerte in der Bevölkerung.

MICHAEL ADLER



Foto: KVV

Überwiegend eingleisig, aber in beide Richtungen: Die Murgtalbahn verbindet Rastatt mit Freudenstadt. Ein- und Auspendler nach Karlsruhe halten sich die Waage.

Das KVV-Konzept endet jedoch nicht an den Bahnhaltstellen. Auch der gesamte Busverkehr im Murgtal wurde konsequent auf die Schienenstrecke ausgerichtet. Die Busse aus den Seitentälern bringen die Fahrgäste zu vier Verknüpfungspunkten mit der Stadtbahn. Der Anschluss wird mit zwei bis vier Minuten Umsteigezeit geplant und bei Verspätungen bis zu zehn Minuten garantiert. „Auch für ein paar Hundert Einwohner gilt die Bedienung von morgens bis Mitternacht und mindestens mit Stundentakt“, erklärt Franz Lösch. In den beiden Murgtal-Städten Gaggenau und Gernsbach können die Bewohner heute an elf Haltestellen einsteigen, und zwar dort, wo sie wohnen und arbeiten. Ein Schulzentrum ist genauso perfekt angeschlossen wie das Mercedes-Benz-Werk und die Gewerbegebiete in Bad Rotenfels und Gernsbach-Obertsrot.

Svetlana Vogel ist Personalreferentin bei den Dambachwerken in Gaggenau. Sie sieht ein großes Fachkräftepotenzial dank Stadtbahn für ihr Unternehmen. Der Anbieter von Verkehrssicherungstechnik und Werbekonzepten gewinnt auch Mitarbeiter aus Karlsruhe, Bühl und Rastatt. „Gestern habe ich noch einen Azubi aus Karlsruhe eingestellt“, sagt Vogel, „mit dem Halbstundentakt von

frühmorgens bis spät abends sind wir optimal angebunden. Und die Haltestelle liegt vor der Werkstür.“ Ein Ingenieur aus Bühl überlege, zu Dambach zu wechseln. „Natürlich nicht allein wegen der Stadtbahn“, sagt Vogel, „aber die Tatsache, dass man sich ein Zweitauto sparen kann, kann schon den letzten Anstoß geben.“ Die gebürtige Murgtälerin schätzt die Stadtbahn auch privat. „Wir waren früher im Tal quasi festgebunden. Meine Kinder bewegen sich heute viel freier“, sagt sie.

### Beliebt bei den Menschen

Harte Zahlen über die wirtschaftlichen Effekte der Stadtbahn im Murgtal gibt es nicht. Franz Lösch vom Verkehrsverbund KVV weiß aber, dass sich die Zahl der Ein- und der Auspendler im Murgtal die Waage halten. Das heißt, auch hier hat die Deindustrialisierung des Landes nicht stattgefunden. „Die Stadtbahn fährt auch im Murgtal in beide Richtungen“, freut sich Lösch. Und ein weiteres Indiz für die beidseitige Wirkung: Die Einwohnerzahl von Gaggenau ist in den letzten 20 Jahren sogar leicht gestiegen.

Alle, die mit dem „Karlsruher Modell“ beruflich zu tun haben, sind von seiner Wirkung überzeugt. Auch in Karlsruhe

selbst. Verena Wagner, im Karlsruher Stadtplanungsamt für ÖPNV zuständig, bedauert die schlechte Datenlage. So kann sie nur die durchdachte Konzeption von Verkehrs- und Stadtentwicklung in ihrer Stadt ins Feld führen. Der neue Verkehrsentwicklungsplan, der im vergangenen November genehmigt wurde, setzt stark auf Stadtbahn, Radverkehr und die innovative Vernetzung der Verkehrsträger. Neue Stadtentwicklungsprojekte wie die Südstadt Ost oder Konversionsflächen auf alten Kasernengeländen der Amerikaner in Heide oder Knielingen wurden von Anfang an mit Stadtbahnanbindung geplant. „Bei der Wirtschaftsförderung oder der IHK ist die Bedeutung der Stadtbahn noch nicht in Gänze angekommen“, weiß Wagner. Mit einem vom Bundesumweltministerium finanzierten Klima-Manager will sie hier aufklärend wirken. „Betriebliches Mobilitätsmanagement anzustoßen, wäre eine wichtige Aufgabe“, sagt sie. Die Karlsruher Bürgerinnen und Bürger sind da schon einen Schritt weiter. Bei der Bürger-Befragung erreicht die Stadtbahn regelmäßig Topwerte. Im letzten Jahr erreichte die Stadtbahn mit 85 von 100 Punkten die höchsten Zufriedenheitswerte in der Bevölkerung.

MICHAEL ADLER