

# Hat Stadtbahn in Innenstadt Chancen?

## Gesetzliche Hürden scheinen unüberwindbar

Von unserem Redaktionsmitglied Bernd Kappler

**Baden-Baden.** Eigentlich war es ja nur eine Nebenbemerkung, jetzt hat Baden-Baden einen neuen kommunalpolitischen Knüller: die Stadtbahn in die Innenstadt. Erneut auf der Taufe gehoben von Oberbürgermeisterin Margret Mergen („Die Pläne liegen in der Schublade.“), KVV-Chef Alexander Pischon („Das wäre ein Traum.“) und Georg Keitel vom Verkehrsministerium („Ich finde das sehr sinnvoll.“) Stunden später greift die SPD-

förderungswürdig zu sein, auf einem separaten, von der Fahrbahn getrennten Gleiskörper liegen. Dafür fehle aber der Platz. Gehri: „Was würden denn da die Anwohner sagen?“ Bürger, die in den Seitenlagen oder hinter dem Augustaplatz wohnen, müssten auf jeden Fall umsteigen, wirft Gehri ein. Laut BBL müsse das Verkehrsmittel zum Kunden, und nicht der Kunde zum Verkehrsmittel kommen.

Auch die CDU-Fraktion schreit nicht unbedingt! Hurra. Fraktionsvorsitzender Armin Schöpflin erinnert ebenfalls an die Gründe, die sowohl

### Wo sind die Schubladenpläne?

in den 90er Jahren als auch bei der Diskussion um Baden-Baden 2020 zur Ablehnung geführt hätten: die Kosten und der Nutzen. Schöpflin. Für Schnellschüsse einzelner politischer Entscheidungsträger sei das Thema zu wertvoll und zu teuer. Ob in der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs der Faktor 1,0 erreicht werden könne, sei zweifelhaft, meint Schöpflin. Womit die Freien Wähler und die CDU gar nicht falsch liegen, denn eine Schienentrasse in die Innenstadt hat vor al-



ENDSTATION IM GRÜNEN? Eine Führung der Stadtbahn in die Innenstadt auf normalen Straßen ist nicht möglich. Blicke also nur die Reaktivierung der alten Trasse. Im Alten Bahnhof (Mitte oben) ist heute aber das Festspielhaus. Foto: Hertweck

Die Stadtbahn bis in die Baden-Badener Innenstadt – was für eine schöne Vorstellung! Endlich vorbei die Zeiten des lästigen Umsteigens am Bahnhof in Oos. Wenn die Stadtbahn kommt, geht's künftig in einem Rutsch von City zu City: vom Herzen der Bäderstadt bis in die Mitte der Fächerstadt. Denn Baden-Baden bleibt über 2022 in der Zone um Karlsruhe, die die Stadtbahnen auch künftig bedienen werden.

Und zügiger geht's allemal. Die Stadtbahn fährt auf Gleisen, der Bus auf der Straße. Auch ein Schnellbus kann im Stau stecken bleiben, während die Stadtbahn daran vorbeirauscht. Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Pünktlichkeit sind Trümpfe, die immer wichtiger werden.



„Die Stadt muss die Chance für Direktanbindung nutzen.“

Michael Rudolphi

## Pluspunkt oder Tagtraum?

Die Oberbürgermeisterin, der Karlsruher Verkehrsverbund und das Verkehrsministerium höchstselbst haben den Stein ins Rollen gebracht: Die neuerliche Diskussion um die Fortführung der Stadtbahn in die Innenstadt, ziemlich genau 40 Jahre nachdem der letzte Eisenbahnzug im Stadtbahnhof Baden-Baden in Richtung Oos davongegangen war. Die Meinungen gehen auseinander: Echte Chance oder nur ein Traum, der an den Realitäten scheitert? BNN-Lesern und -Leser können an der Diskussion gerne mitwirken. E-Mail: redaktion.badenbaden@bnn.de

Und – mit Verlaub – bei der Baden-Baden-Linie hapert es da hin und wieder.

Zudem ist die Direktanbindung ein wichtiger Pluspunkt, um Baden-Baden in der zunehmenden Konkurrenz der Städte in der Region attraktiv zu machen. Ein gutes ÖPNV-Netz ist längst ein mitentscheidendes Kriterium, wenn Fachkräfte und deren Familien entscheiden, wo sie arbeiten und leben wollen.

Die Verantwortlichen sollten die Chance jetzt keinesfalls leichtfertig vertun. Vielleicht geht die Tür für die Stadtbahn nicht mehr so schnell auf. Wenn ein Vertreter des Verkehrsministeriums vor den Medien sagt, in dieses Thema könnte wieder Dynamik kommen, tut er das nicht unüberlegt und ohne das in seinem Haus abzustimmen. Die Zeichen in Stuttgart stehen also günstig.

Da gibt es jetzt nur eine Devise: Zupacken, die Chance nutzen und zumindest prüfen! Wer zögert und zaudert, hat bereits verloren.

Jem zwei eigentlich unüberwindbare Hürden: Die Finanziertheit und der Nachweis, dass der Nutzen höher ist, als die Kosten. Beides sind gesetzlich geregelte Voraussetzungen für solche Infrastrukturmaßnahmen.

Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind Schienenverkehrswege nur dann förderfähig, wenn sie auf einem so genannten „besonderen Bahnkörper“ geführt werden. Das bedeutet, dass Neubaustrecken grundsätzlich so

könnte. Dann müsste es zusätzlich Schüttel-Fahrten geben. Ergebnis: Man müsste bis zur Innenstadt dann sogar zweimal umsteigen. Die Ooser und die Weststädter einschließlich aller Schülerinnen und Schüler hätten deutlich weitere Wege zur Haltestelle. Saubere Stadtbahn? Nur wenn sie mit Ökostrom fährt und dieser nicht aus Braunkohle-Kraftwerken kommt. In der Summe sind mithin keine Vorteile erkennbar. Dabei liegt die Alternative doch so nah: Den Schnellbus optimieren. Falls es auf der B 500 zum Stau kommt, muss dieser (und nur dieser und nur dann) über Schwarzwaldstraße, Aumattstraße und Eisenbahnstraße zum Verfassungssplatz fahren dürfen. Ohne Stau und wesentlich günstiger.



„Wundervolle Idee, aber nur eine Tagträumerie.“

Bernd Kappler

gebaut werden müssen, dass nur Schienenfahrzeuge dort fahren. Mithin ist eine Führung durch die Rheinstraße, Langestraße, Luisenstraße und Lichtenalter Straße nicht möglich, weil ganz einfach der Platz fehlt. Übrig bliebe die Reaktivierung der alten Bahnstrecke, die vor 40 Jahren zur Grünen Einfahrt gemacht werden ist. Der damalige Endpunkt ist aber nicht nutzbar, es sei denn, man gibt das Festspielhaus auf. Mithin müsste spätestens am Verfassungssplatz eine Verknüpfung von Bahn und Bus geschaffen werden – Grünanlagen ade.

„Die Innenstadt“, also Leo oder Augustaplatz, wären damit aber immer noch nicht umsteigefrei zu erreichen. Eine Tunnellösung vom Festspielhaus bis zum Augustaplatz wirft Kostenprobleme auf. Außerdem dürfte ein solcher Tunnel die Thermalquellen stärker tangieren als der Michaelstunnel.

Bei einer oberirdischen Führung durch die Innenstadt würde sich zudem die Frage aufwerfen, wie Strommasten entlang der Luisenstraße oder gar auf der Kaiserallee vor dem Kurhaus aussehen und wie sich diese mit dem Weltkulturerbe vereinbaren. Alternative Leo? Der müsste für die Schienen natürlich wieder aufgerissen werden.

Und die Bedienungsqualität? Im Moment gibt es einen Zehn-Minuten-Takt auf der Tallinie. Die Frage: Mit welchem Aufwand ist das mit einer Stadtbahn zu erreichen? Geklärt werden müsste das in der Standardisierten Bewertung. Ohne die – mindestens Faktor 1,0 – gibt es nämlich ganz einfach keine Zuschüsse. In diese Bewertung fließen eine Fülle von Kriterien ein. Neben Investitions- und Betriebskosten zum Beispiel auch die Frage, ob sich Verbesserungen beim Takt ergeben. Parallelverkehre, also Bahn und Bus in der gleichen Richtung, verschlechtern den Faktor eher.