



Abb. 1: Ankunft der ersten Stadtbahn am 25. September 1992 (Foto: Stadt Bretten)

Wie eine geniale Idee laufen lernte – Die Geburtsstunde der Stadtbahn Karlsruhe – Bretten

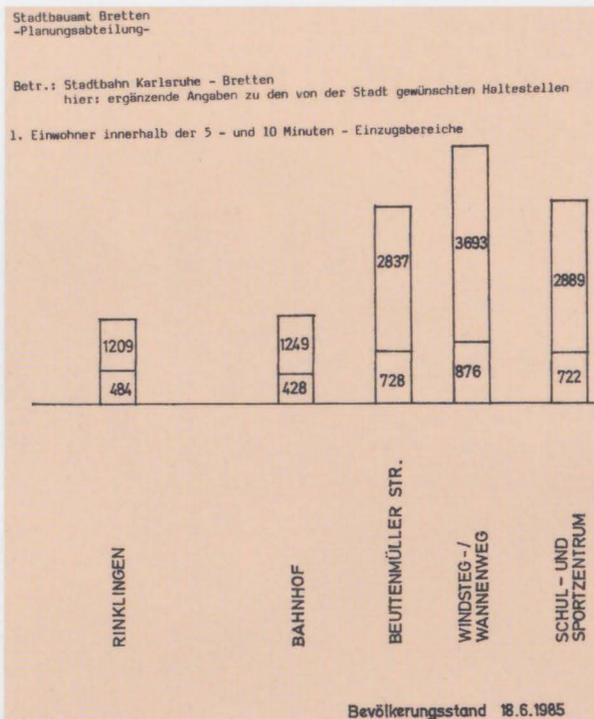
GUNTER LANGE
STADTBAUDIREKTOR I. R.

Am 25. September 1992 fuhr der erste offizielle Stadtbahnzug auf Bundesbahngleisen von Karlsruhe kommend in Höhe der Hermann-Beuttenmüller-Straße am Haltepunkt „Bretten-Mitte“ ein. An Bord: die ganz hohe Prominenz, bestehend aus Verkehrsminister Hermann Schauffler, DB-Chef Heinz Dürr, Reg. Präsident Dr. H. Scheuer, Landrat Dr. Bernhard Ditteney, Staatsminister Erwin Vetter und Karlsruhes OB Prof. Dr. Gerhard Seiler. Im Führerstand saß der damalige Geschäftsführer der Karlsruher Verkehrsbetriebe und der Albtalverkehrsgesellschaft, Dipl.-Ing. Dieter Ludwig persönlich, der Mann, der noch vor seinem Tode am 15.07.2020 mit 81 Jahren als „Nahverkehrspapst“ in die Geschichte einging. Empfangen wurden alle von OB Paul Metzger, Bürgermeister Willi Leonhardt, Mitgliedern des Brettener Gemeinderates, Amtsleitern, der Brettener Prominenz, der interessierten Öffentlichkeit und vielen Pressevertretern.

Die spannende Frage ist: Wie kam es überhaupt dazu, dass dieser Stadtbahnzug und am Ende unzählige Stadtbahnzüge aus dem Karlsruher Straßenbahnnetz mit Gleichstrom hinaus auf den Bundesbahnschienen und Schienen anderer Verkehrsbetriebsgesellschaften mit Wechselstrom in die ganze Region führen und sich somit ein optimaler Verkehrsverbund ergab? Ganze 660km umfasste dieses Streckennetz dann später.



Stadtbahn-Einweihung am 25. September 1992 mit viel Prominenz: Verkehrsminister Hermann Schauffler, MdL Franz Wieser, Staatsminister Erwin Vetter, OB Paul Metzger, MdB Klaus Bühler, Regierungspräsident Dr. Hans Scheuer, Karlsruhes Oberbürgermeister Prof. Dr. Gerhard Seiler, Ehrenmitglied des EP Horst Seefeld (unten links nach oben rechts, Foto: Stadt Bretten)



*Ermittelte Einwohnerzahl im 5- und 10-Minutenbereich um die geplanten Haltestellen
(Grafik: Stadt Bretten)*

Es war 1983, das genaue Datum hatte ich nicht notiert, als ich zusammen mit meinem Leiter der Bauverwaltung, Herbert Maier, von meinem damaligen Chef, Oberbürgermeister Alfred Leicht, mit dem Hinweis gerufen wurde, es sei wichtiger Besuch da. Als wir das OB-Zimmer in dem im Jahr zuvor fertiggestellten neuen Rathaus der Großen Kreisstadt Bretten betraten, saßen bei OB Leicht vier honorige Herren aus Karlsruhe. Es waren dies: Bundesbahn-Direktor Dipl.-Ing. Horst Emmerich, Prof. Dr.-Ing. Gerhard Bernstein vom Institut für Straßen- und Eisenbahnenwesen an der damaligen Technischen Universität Karlsruhe sowie der oben genannte „Nahverkehrspapst“ Dipl.-Ing. Dieter Ludwig mit seinem Stellvertreter bei den Karlsruher Verkehrsbetrieben BD Georg Drechsler.

Im folgenden Gespräch erläuterten die drei Erstgenannten, dass sie Freunde seien und die

Idee hätten, über ein bezuschusstes Forschungsprojekt einen Triebwagen mit Elektroantrieb entwickeln zu lassen, der sowohl mit dem 750 Volt Gleichstrom der Straßenbahnen als auch dem 15.000 Volt Wechselstrom der Bundesbahn fahren könne. Weiterhin solle die Möglichkeit untersucht werden, Übergänge zwischen beiden Stromnetzen zu schaffen. Wenn dies klappen würde, könnten – so ihre Idee – die neuen „Stadtbahnzüge“ aus dem Karlsruher Schienennetz heraus über die Bundesbahngleise in das gesamte Karlsruher Umland fahren. Dies deshalb, weil beide Netze die gleiche Spurbreite besäßen. Neben der Entwicklung des doppelten Antriebes müsse dazu natürlich noch eine ganze Menge geklärt werden, insbesondere die Investitionskosten eines solchen Projektes, die Kostenträger und die Wirtschaftlichkeit des Betriebes. Weiterhin müsse dazu erst eine Pilotstrecke zur Erprobung der Funktionsfähigkeit gefunden werden. Die Aufgabenverteilung sei so gedacht, dass sich Prof. Bernstein um das Forschungsprojekt, DB Direktor Emmerich um die Konzession zur Nutzung des DB-Netzes, die Grundstücksangelegenheiten und eine Vertaktung mit der Bundesbahn, Verkehrsbetrieb-Chef Dieter Ludwig um den Zweisystemantrieb, eine Pilotstrecke, alle politischen und finanziellen Voraussetzungen und sein Stellvertreter BD Drechsler um die Abstimmung aller Planungen der Strecke, Haltestellen und dgl. kümmern wollten. Über das Gesamtprojekt mit allen Kosten solle ein Gutachten erstellt und allen Kostenträgern vorgelegt werden.

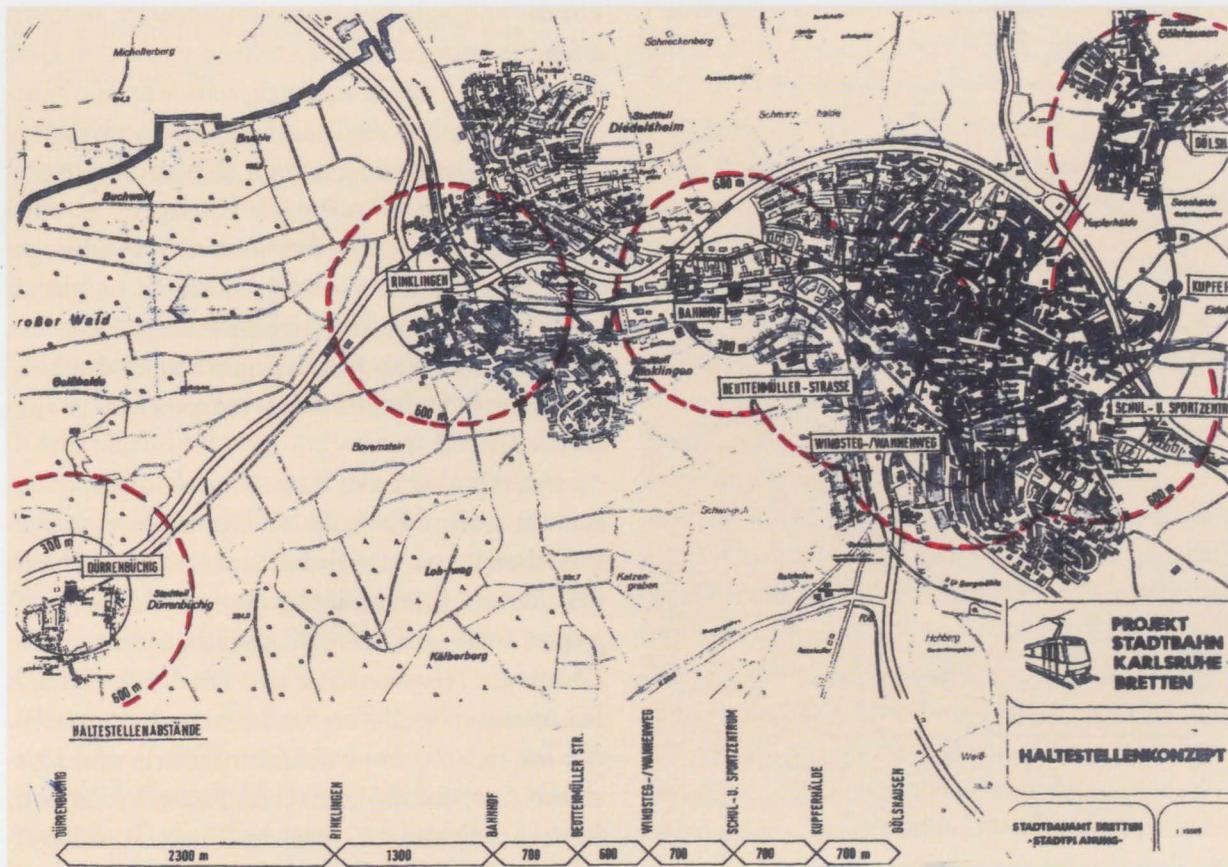
Dann ließen sie die „Katze aus dem Sack“: Die Herren erklärten, dass sie sich als Pilotstrecke die Verbindung vom Albtalbahnhof über den Hauptbahnhof und den Marktplatz in Karlsruhe bis nach Bretten über das alte Industriegleis zum ehem. Amman'schen Zimmerplatz am Seedamm vorgestellt hätten. Dies deshalb, weil hierbei nur vier politische Gremien mit in das finanzielle Boot zu holen seien. Es seien dies die Stadt Karls-

ruhe, die Stadt Bretten, die Gemeinde Walzbachtal und der Landkreis Karlsruhe. Daher wollten sie an diesem Tage zunächst bei Oberbürgermeister Alfred Leicht für ihre Idee und ihr Projekt werben.

Nachdem sich OB Leicht und meine Wenigkeit von der Idee äußerst angetan zeigten, wurden technische Dinge angesprochen. Beim Bahnhof Karlsruhe-Durlach sollte die Verknüpfung der Straßenbahnschienen mit der eingleisigen DB-Strecke nach Heilbronn gebaut werden. Im Bahnhof Durlach sollten sich die beiden Züge von Bretten und dem Albtalbahnhof Karlsruhe begegnen, da es von dort 20 bzw. 22 Minuten bis zu den Endpunkten seien. In Bretten sollte das vom Bahnhof Bretten kommende alte Industrieleis über die Luisenstraße zum damals noch

brach liegenden ehemaligen Ammann'schen Zimmerplatz führen und dort in einer „Stimmgabel“ enden. Man müsse im Pilotbetrieb hinsichtlich der Abstimmung auf den stündlichen ICE-Fahrplan der Bundesbahn von einem Stundentakt ausgehen. Daher seien für Bretten noch etwa 10 Minuten frei.

Damit kam mir nun der Gesichtspunkt einer guten Betriebswirtschaftlichkeit durch möglichst viele Nutzer in fußläufigen 10-Minuten-Einzugsbereichen um mehr Haltestellen herum in den Sinn. Ich schlug daher vor, die Stadtbahn statt am Seedamm am Schul- und Sportzentrum Ost enden zu lassen und dort das parallele Warteleis zu bauen. Dann könnte man neben der Hermann-Beuttenmüller-Straße auch noch an der Pforzheimer Straße/Am Wannenberg eine Halte-



Haltestellenkonzept vom Stadtbauamt für Bretten (Plan: Stadt Bretten)

stelle einrichten. Am Schulzentrum ließen sich auch die Buslinien gut verknüpfen und ein Park-and-Ride-Platz für weitere Kunden bauen. Dieser Vorschlag wurde aufgegriffen. Das Stadtbauamt bekam die Aufgabe, hierzu die Bewohner- und Schülerzahlen in den 10-Minuten-Einzugsbereichen der Haltepunkte Dürrenbüchig, Rinklingen, Bahnhof Bretten, Hermann-Beuttenmüller-Straße, Pforzheimer Straße und Schulzentrum Ost zu ermitteln und diese zusammen mit einem Buslinienplan an Prof. Bernstein zu liefern. Dieser Aufgabe kam das Stadtbauamt zusammen mit dem Hauptamt nach. Dann hörte man ein Jahr nichts mehr von diesem Projekt.

Anfang Juni 1984 las man dann in den „Brettener Nachrichten“ völlig überraschend unter der

Überschrift „Interesse bei den Kommunalpolitikern – Straßenbahn bis zum Bahnhof Bretten, Pilotprojekt könnte bis 1990 Wirklichkeit werden“ eine kurze Pressenotiz. Vermutlich hatte Dieter Ludwig bis dahin auch die Gemeinden Karlsruhe, Walzbachtal und den Landrat überzeugen können und die Presse informiert. Allerdings war keinem der angesprochenen Beteiligten zu diesem Zeitpunkt das versprochene Kostengutachten bekannt.

So sah sich OB Leicht veranlasst, den Verwaltungsausschuss über den Stand des Projektes dahingehend zu informieren, dass das Gutachten mit Kostenschätzung erst Ende 1984 vorliegen werde und die Stadt erst danach erklären müsse, ob sie bei diesem Pilotprojekt mitmachen wolle oder nicht. Letztendlich wollten alle beteiligten politischen Entscheidungsgremien nicht nur die anfänglichen Investitionskosten, sondern auch die laufenden Betriebskosten kennen. Dies würde jedoch davon abhängig sein, wieviele Fahrgäste vermutlich die Stadtbahn nutzen würden. In Bretten interessierte man sich auch sehr dafür, wieviel Kaufkraft nach Karlsruhe abwandern würde. So wurde neben dem Verwaltungsausschuss und dem Planungsausschuss auch noch ein Nahverkehrsausschuss konstituiert. Es sollten nämlich über das Busliniennetz auch die Umlandgemeinden von Bretten entsprechend angebunden werden.

Um zu gesicherten Kosten zu kommen, mussten die technischen Abteilungen bei den Verkehrsbetrieben, der Bahndirektion sowie beim Stadtbauamt Bretten fleißig planen und ihre Aufgaben erledigen. Das Stadtbauamt hatte zum Glück zwischenzeitlich mit Dipl.-Ing. Ulrich Braun einen weiteren Stadtplaner bekommen, der mit den Busunternehmen Wöhrle und Hassis das Omnibusliniennetz im Raum Pforzheim, Bretten, Mühlacker, Oberderdingen und Knittlingen sowie Gondelsheim und Bruchsal optimiert und mit den geplanten Stadtbahnhaltestel-

Gesprächs-Notiz		telefonisch	11	12	1
		persönlich	10		2
mit <u>H. Ludwig, Prof. Bernstein,</u>			9	0	3
<u>Drehsler, Emmrich, OB</u>			8		4
In <u>Lange, Bretten</u>		Telefon-Nr.:	7	6	5
		Datum:	<u>1983</u>		
Betrifft: <u>Bahnhof</u> <u>Türen?</u> <u>bedeckte</u> <u>Fliesenlegung?</u> <u>nein</u> <u>Vorwärts-Rückwärts?</u> <u>ja/Nein?</u> <u>Wo Besege stelle?</u> <u>Durlach</u> <u>Zahl d. Züge?</u> <u>4-8 Triebwagen</u> <u>523</u> <u>403</u> <u>Müller, Bernstein, Drehsler, Ludwig</u> <u>Emmrich</u> <u>59665811</u>					
<u>Bahnhof Br. / Durlach 22 Mio</u> <u>→ Hpt DHT 20 Mio</u> <u>Restzeit? Kauf f. Bretten 10M.</u> <u>bis Schule Ost möglich? → besser!</u> <u>bei zusätzl. Fahrweg Abwäg.</u> <u>Alternativ nur 1 HP an offener</u> <u>Aufgenommen von: Str.</u>					
Wie erledigt: <u>Bewohner + Schülerzahl</u> <u>2-nicht. Arb. abschl. zahlen für Kreise</u> <u>Parkplatz zahl. vor/plan!</u>					

Erste Seite der Handnotizen mit meinen Fragen und den Antworten von 1983 (Akte: Stadt Bretten)

len verbunden und vertaktet hatte. Dabei wurden bei der Stadtverwaltung auch weitere Ämter, wie das Ordnungsamt und das Hauptamt, zusammen mit den übrigen Linienbusunternehmen eingebunden. Am 04.07.1985 fand unter der Leitung von Bürgermeister Niethammer eine interne Podiumsdiskussion mit Vertretern der Bundesbahn, der Verkehrsbetriebe Karlsruhe, des Regierungspräsidiums, der Busunternehmen und Landrat Dr. Ditteney in Bretten statt.

Am 02.09.1985 wurde dann der Planungsausschuss umfassend informiert, woran sich eine knapp zweistündige Diskussion anschloss. Danach fasste der Planungsausschuss folgenden Beschluss:

- Dem Haltestellenkonzept für den Stadtbereich Bretten wird zugestimmt.
- Die endgültige Entscheidung trifft der Gemeinderat.
- Der Bundesbahn kann jetzt schon das Haltestellenkonzept mitgeteilt werden.

In einer seiner letzten Amtshandlungen unterrichtete OB Alfred Leicht am 10.12.1985 auch noch den Verwaltungsausschuss wie folgt: „Die Deutsche Bundesbahn hat zwischenzeitlich ein Taktschema für einen Ein-Studentakt zwischen Karlsruhe und Bretten entwickelt. Hierbei wurde festgestellt, dass das von der Stadt Bretten gewünschte Haltestellenkonzept Nr. 1 realisierbar ist. Dies bedeutet, dass neben den bereits vorhandenen Haltestellen Dürrenbüchig und Bahnhof die zusätzlichen Haltestellen Rinklingen, Hermann-Beuttenmüller-Straße, Windstegweg/Wannenweg und Schul- und Sportzentrum Ost angefahren werden. Die Linienführung im Karlsruher Stadtgebiet läuft über Marktplatz, Hauptpost, die Karlstraße zum Hauptbahnhof. Mit dieser Linienführung ist gewährleistet, dass ca. 80 bis 90 % der Stadtbahnnutzer ihr Ziel ohne Um-

steigen erreichen. Karlsruher Endhaltestelle ist der Hauptbahnhof. Ein Durchlauf bis Wörth ist nicht vorgesehen. Die Fahrtzeit zwischen Hauptbahnhof Karlsruhe und Haltestelle Schulzentrum Bretten beträgt ca. 50 Minuten. Mit 34 Minuten wurde die Fahrtzeit zwischen Brettener City/Hermann-Beuttenmüller-Straße und Marktplatz Karlsruhe angegeben. Mit Ausnahme der Spitzenzeiten morgens, mittags und spätnachmittags ist ein Studentakt vorgesehen. Bei einem entsprechenden Wagenpark kann in den Spitzenzeiten ein Halbstudentakt angeboten werden. Dies hängt jedoch von der Zahl der anzuschaffenden Stadtbahnzüge ab, deren Beschaffungskosten mit 2–2,5 Mio. DM angegeben werden.“

Damit hatte die Stadt Bretten zunächst ihre Hausaufgaben gemacht. Auch die geförderte Studie bei der Uni Karlsruhe hatte ergeben, dass das Wechselstromnetz baulich mit dem Gleichstromnetz verbunden werden kann. Ebenso waren die Verkehrsbetriebe Karlsruhe mit dem Zweisystemantrieb schon ein Stück weitergekommen. Nun war der Landkreis gefordert, ein Gesamt-ÖPNV-Konzept zusammen mit den Gemeinden zu entwickeln.

Es dauerte aber noch bis 1989, bis das Gutachten über alle Investitions- und Betriebskosten vorlag. Erst als OB Paul Metzger zusammen mit unserem Finanzdezernenten Bgm. Willi Leonhardt in Karlsruhe eine Vereinbarung mit allen beteiligten Kostenträgern unterzeichnet hatte, konnte mit den Baumaßnahmen begonnen werden. Am 25.09.1992 konnte dann der planmäßige Betrieb auf der Pilotstrecke Karlsruhe – Bretten zusammen mit hoher Prominenz, u. a. von Land, Landkreis, Bundesbahn, Regierungspräsidium und den beteiligten Kommunen, aufgenommen werden. Die gesamten Arbeiten an der Strecke nach Bretten kosteten 80 Mio. Euro. Weitere 43 Mio. Euro wurden dann noch für die ersten zehn Zweisystemfahrzeuge erforderlich. Als sich schon schnell der Erfolg einstellte, drängte

OB Paul Metzger darauf, dass auch eine Linie von Bretten nach Bruchsal angegangen wurde. Damit war der Weg bereitet für das später beispiellose regionale Nahverkehrsnetz im Landkreis Karlsruhe und darüber hinaus für etwa 660 km Schienenstrecke. Bis heute wurde dieses Konzept schon mehrfach weltweit kopiert. Auch für die Weiterentwicklung der Großen Kreisstadt

Bretten hatte die Stadtbahn von Karlsruhe nach Bretten eine große Bedeutung. Wuchs die Einwohnerzahl von 1980 bis 1990 noch um 7,2% und später von 2010 bis 2020 nur noch um 5,9%, so sprang sie dazwischen mit der Eröffnung der Stadtbahn von 1990 bis 2000 um ganze 11% nach oben. Bretten war mit einem Schlag als Wohnort attraktiver geworden.