

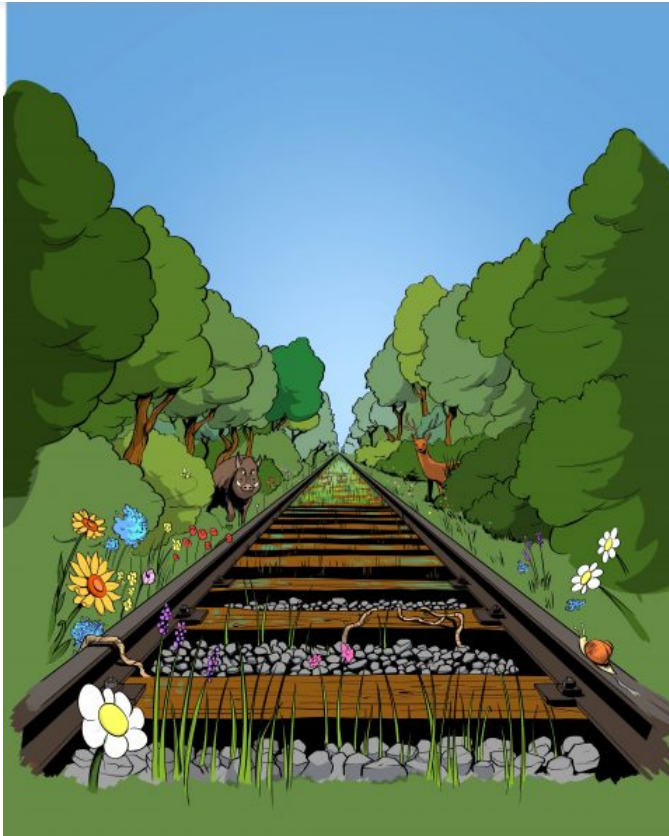
Ausgabe 11/2019 Titelthema

Reaktivierung von Bahnstrecken

Ende des Dornröschenschlafs?

Ganz im Trend der Klimadiskussion liegt das Stärken des öffentlichen Personennahverkehrs. In diesen Rahmen gehören auch Überlegungen, stillgelegte Bahnstrecken zu reaktivieren. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg lässt derzeit 41 solcher Strecken in einer vergleichenden Machbarkeitsstudie untersuchen, davon sieben im Regierungsbezirk Freiburg, dem Verbreitungsgebiet unserer Zeitschrift. Wir stellen sie vor.

Das sogenannte Seehäsle zwischen Radolfzell und Stockach, eine im Jahr 1996 wieder in Betrieb genommene Bahn, stellte Verkehrsminister Hermann im vergangenen Frühjahr als eines der Beispiele heraus, wie erfolgreich Reaktivierungen von zuvor stillgelegten Bahnstrecken sein können. Die Hohenzollerische Landesbahn – ein Verkehrsbetrieb der Südwestdeutschen Landesverkehrs AG (SWEG) in Lahr – befördert auf dieser Strecke mit modernem rollenden Material täglich rund 3.500 Passagiere, so Ralf Bendl vom Landratsamt Konstanz. Ob solche oder ähnliche Erfolge auch mit anderen, meist zwischen 1960 und 1990 stillgelegten Bahnstrecken erzielbar sein können, soll eine zweistufige Machbarkeitsstudie untersuchen, die das Landesverkehrsministerium in Auftrag gegeben hat. Zunächst werden 41 Strecken einer sogenannten groben Potenzialanalyse unterzogen. In einem zweiten Schritt sollen dann zehn bis fünfzehn Strecken mithilfe sowohl einer vertieften Potenzialuntersuchung als auch einer überschlägigen Kostenkalkulation eingeordnet werden. Wesentliche Faktoren sind zu erwartende Passagierzahlen und die Höhe der nötigen Investitionen.



Von den im ersten Schritt zu untersuchenden Strecken befinden sich sieben im Regierungsbezirk Freiburg: die Kandertalbahn zwischen Haltingen und Kandern, die Wehratalbahn zwischen Schopfheim über Wehr nach Bad Säckingen, der südliche Teil der Wutachtalbahn zwischen Lauchringen und Stühlingen, der nördliche Teil dieser Bahn zwischen Blumberg und Hintschingen, die grenzüberschreitende Strecke zwischen Singen und Etwilten im Schweizer Thurgau, die Ablachtalbahn beziehungsweise deren nordöstlicher Teil ab Stockach nach Mengen (der große Teil dieser Strecke verläuft

im Regierungsbezirk Tübingen) sowie die ebenfalls grenzüberschreitende Strecke zwischen Breisach und Colmar. Diese sieben Strecken befinden sich in ganz unterschiedlichen Zuständen und werden entweder gar nicht mehr, von Museumsbahnen oder von vom Land beauftragten Bahnunternehmen befahren. Teilweise befinden sie sich im Besitz von Landkreisen oder Gemeinden, teilweise von Vereinen, Firmen oder nationalen Eisenbahngesellschaften.

In die Untersuchung wird als wesentliches Kriterium – der Zielkonzeption des Landes folgend – ein Stundentakt an allen sieben Wochentagen mit 19 Zügen von Montag bis Freitag und 17 Zügen am Wochenende je Richtung einfließen. Feste Takte von morgens 5 bis abends 24 Uhr sind ein nicht verzichtbarer Erfolgsbestandteil des Schienenpersonennahverkehrs. Mögliche Passagierzahlen sind stark abhängig von Pendler- und Schülerströmen. So rechnen sich etwa die Befürworter der Kandertal- und der Weratalbahn Nachfrage von Bürgern der dortigen Gemeinden aus, die im Großraum Basel arbeiten, oder von Jugendlichen, die zum nächstgelegenen Schulzentrum fahren. Auch die Nachfrage im Fremdenverkehr kann eine Rolle spielen, etwa von Tagestouristen aus größeren Städten. Und schließlich kann es um Lückenschlüsse in direkten Verbindungen zwischen größeren Städten gehen, die bislang nur über große Umwege miteinander verbunden sind.

Kosten und Zuschüsse

Die Kosten einer Reaktivierung sind natürlich stark vom Zustand einer Strecke beziehungsweise entsprechend vom Aufwand abhängig, der nötig ist, um die Strecke wieder befahrbar zu machen. Da spielen die Anzahl der Weg- und Straßenübergänge ebenso eine Rolle, wie der Zustand von beispielsweise Brücken sowie Tunnels und Überlegungen, zusätzliche Haltepunkte einzurichten beziehungsweise Bahnsteige zu ertüchtigen. Teuer ist immer eine Elektrifizierung von zuvor nicht elektrisch befahrenen Strecken. Zu bedenken ist allerdings grundsätzlich, dass es kaum eine langfristige Investition im Wirtschaftsgeschehen gibt als solche in Bahnstrecken. Konkrete Aussagen über die möglichen Aufwendungen für Bahnstreckenreaktivierungen sind selten. Es gibt indessen

und Bad Säckingen bezittert Clemens Thoma vom Bürgermeisteramt Wehr auf über 100 Millionen Euro nach einem Gutachten aus dem Jahr 2007.

Der Bau und auch der anschließende Betrieb reaktiver Strecken müssten laut Landesverkehrsministerium kommunal finanziert werden. Allerdings: Bei Kosten bis zu 50 Millionen Euro können vom Land nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz 50 Prozent bezuschusst und außerdem Mittel für die Schülerbeförderung bereitgestellt werden. Bei Kosten über 50 Millionen Euro können bis zu 50 Prozent vom Bund und zuzüglich 30 Prozent vom Land kommen. Das betrifft beispielsweise derzeit die für über 300 Millionen Euro in Aufrüstung befindliche Breisgau S-Bahn um Freiburg herum.

Von den Kosten einer gründlich wiederherzurichtenden oder gar auszubauenden Bahn (was ein Planfeststellungsverfahren erfordern würde) entfallen laut dem Tübinger Bahnexperten Ulrich Grosse rund 25 Prozent auf das Planungsverfahren und Ausgleichsmaßnahmen. Diese Kosten müssen die Kommunen beziehungsweise die Kreise tragen. Bis zur Inbetriebnahme dauert es durchschnittlich fünf bis zehn Jahre, die Planungen erfordern eineinhalb bis zwei Jahre.

Kandertalbahn

Diese knapp 13 Kilometer lange Strecke zwischen Haltingen und Kandern wurde 1895 in Betrieb genommen, gehört heute dem Zweckverband Kandertalbahn, der seit 1986 zusammen mit dem Verein Kandertalbahn (Eigentümer der Fahrzeuge) eine Museumsbahn betreibt. Eine sehr lebendige Interessensgemeinschaft betreibt die Reaktivierung der Bahn. Im näheren Umfeld leben viele Berufstätige, die in den Großraum Basel pendeln, ebenso Schüler, die nach Lörrach oder Weil am Rhein zum Unterricht fahren. Um eine direkte Verbindung in das S-Bahn-Netz Basel zu bekommen, müsste das Problem gelöst werden, wie ein zwei bis drei Kilometer langes Teilstück der Rheintalstrecke zwischen Haltingen – wo derzeit die Deutsche Bahn AG baut – und Weil am Rhein reibungslos befahren werden kann. Von Weil könnte die Bahn direkt nach Basel fahren. Sie hätte hier außerdem Anschluss an die sogenannte Gartenbahn. Diese ist bereits ausgebaut, wird von der schweizerischen SBB Deutschland GmbH befahren und ist ihrerseits in Lörrach mit der ebenfalls ausgebauten und von der SBB befahrenen Wiesentalbahn über Schopfheim bis nach Zell im Wiesental verknüpft. Beide Strecken werden im Stunden- beziehungsweise Halbstundentakt bedient und gehören zum S-Bahnnetz Basel, das es den Passagieren erlaubt, bis in den Zentralbahnhof Basel SBB zu fahren. Dort bestehen nationale und internationale Anschlüsse auch an den TGV und an den ICE. Was das rollende Material auf der Kandertalbahn betrifft, so gibt es Überlegungen, die teure Elektrifizierung mithilfe von brennstoffzellenbetriebenen Einheiten zu umgehen. Der dafür benötigte Wasserstoff könnte laut dem Lörracher Bauingenieur Peter Oehler von der in Grenzach-Wyhlen gebauten „Power-to-Gas“-Anlage der Firma Energiedienst bezogen werden.

Sowohl die Kandertal- als auch die Wehratalbahn könnten laut Yvonne Feißt, Verkehrsexpertin bei der IHK Hochrhein-Bodensee, die Attraktivität der Region weiter steigern.

Wehratalbahn

Die Wehratalbahn verlief zwischen Schopfheim, das an der eben beschriebenen Wiesentalbahn liegt, über Wehr bis nach Bad Säckingen, wo sie wiederum Anschluss an die Hochrheinbahn nach Konstanz beziehungsweise Basel Badischer Bahnhof hatte. Sie wurde 1890 eröffnet und war (seit 1913) eine der ersten elektrifizierten Strecken in Deutschland. Seit 1994 ist sie stillgelegt, Schienen und Fahrleitung wurden demontiert. Die Strecke ist indessen frei, nirgends wurde sie mit neuen Gebäuden oder Straßen zugebaut. Die Stadt Wehr sowie ihre Nachbarorte, die Landkreise und der Regionalverband plädieren für eine Reaktivierung. Auch hier ist eines der Argumente die mögliche Nachfrage von Pendlern und



Zusammen mit der Wiesentalbahn ergäbe sich eine Umfahrungsmöglichkeit um den stark belasteten Bahnknoten Basel. Ein Problem der Strecke ist der 3,17 Kilometer lange Fahrnauer Tunnel, in dem während der 1980er-Jahre Brandversuche stattfanden. Darüber hinaus ist er von Fledermäusen bewohnt. Allerdings hat der Tunnel den

Vorteil, dass er ursprünglich für zwei Gleise vorgesehen war, sodass eine eingleisige Reaktivierung mitsamt einem Fluchttunnel realisierbar, jedoch teuer wäre. Auch wäre es wohl sinnvoll, die knapp 20 Kilometer lange Strecke wieder zu elektrifizieren. Die Wehratalbahn war im Übrigen ein Teilstück der strategischen Bahn, die das Militär während des Kaiserreichs für nötig erachtete, um schnell Material und Truppen von der „Reichsfestung Ulm“ ins südliche Elsass transportieren zu können, ohne Schweizer Gebiet zu queren. Dazu gehörten auch die vorhin beschriebene Gartenbahn zwischen Lörrach und Weil (von wo aus es früher via einer Rheinbrücke eine Verbindung ins elsässische Saint Louis gab), die Wutachtalbahn mit der sogenannten Sauschwänzlebahn sowie die Donautalbahn zwischen Tuttlingen und Ulm.

Wutachtalbahn

Die insgesamt 61,7 Kilometer lange Bahnstrecke zwischen Lauchringen und Hintschingen, wie eben beschrieben ebenfalls als strategische Bahn 1890 durchgehend eröffnet, wird nach ihrem südlichen Abschnitt zwischen Lauchringen und Weizen Wutachtalbahn genannt. Die gesamte Strecke zwischen Lauchringen und Hintschingen, wo sie auf die Schwarzwaldbahn stößt, gehört einer Tochtergesellschaft der Stadt Blumberg. Bei der Reaktivierung geht es sowohl um den südlichen Abschnitt zwischen Lauchringen und Stühlingen, der 17,4 Kilometer lang ist (die fehlenden circa drei Kilometer bis Weizen sind in die Reaktivierungspläne nicht miteingeschlossen) als auch um den nördlichen Abschnitt zwischen Blumberg und Hintschingen (15,7 Kilometer lang). Wie Christian Brinkmann von den Bahnbetrieben Blumberg berichtet, wird der südliche Teil von DB-Regio Südbaden befahren. Hier bedeutet Reaktivierung die Einführung eines Taktplanes und beinhaltet auch den kürzlich schon in Betrieb genommenen Haltepunkt am Stühlinger Schulzentrum. Darüber hinaus geht es um die Modernisierung der Bahnübergänge. Eine Elektrifizierung sei nicht vorgesehen. Den Mittelteil der gesamten Strecke bildet die sogenannte Sauschwänzlebahn, die seit 1977 als Museumsbahn betrieben wird und schon mehrere Millionen Fahrgäste befördert hat. Der nördliche Teil ab Blumberg nach Hintschingen gehört zum Ringzug, der die größeren Städte in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg seit 2004 verbindet. Im Rahmen dieses Konzeptes wurde die Strecke modernisiert. Hier bedeutet Reaktivierung ebenfalls die Einführung eines erweiterten Taktfahrplans und eventuell die Elektrifizierung. Darüber hinaus wäre eine Kreuzungsmöglichkeit nötig, um den Taktfahrplan zu realisieren. Die Strecke wird von der Hohenzollerischen Landesbahn (Teil der SWEG) befahren.

Strecke Singen-Etzwilen

Die Strecke beginnt in Singen, wo kürzlich wieder ein Stück Gleis durch einen Straßenkreisverkehr gelegt wurde und die damit über ihre kompletten 13,3 Kilometer befahrbar ist. Aktuell ist sie eine Museumsbahn und gehört der schweizerischen Stiftung Museumsbahn. Im Schweizer Etzwilen hat sie Anschluss an das Netz Richtung Stein am Rhein und Konstanz sowie nach Winterthur und weiter nach

das Kernstück der Strecke, die Eisenbahnbrücke in Hemishofen über den Rhein, die in der Schweiz ein Denkmal von nationaler Bedeutung ist, für leichte Züge befahrbar. Auch sonst sei die Strecke gut ausgebaut. Elektrifiziert ist sie nicht. Eine Reaktivierung ist maßgeblich von der Zusammenarbeit zwischen Deutschland und der Schweiz abhängig.

Strecke Stockach-Mengen

Diese Strecke ist der circa 38 Kilometer lange nördliche Teil der insgesamt 57 Kilometer langen Strecke Radolfzell-Mengen. Der südliche, 17,4 Kilometer lange Teilabschnitt zwischen Radolfzell und Stockach ist seit 1996 reaktiviert, gehört teils der DB Netz AG und teils dem Landkreis Konstanz und wird von der Hohenzollerischen Landesbahn (Teil der SWEG) befahren. Die nördliche Teilstrecke – auch Hegau-Ablachtalbahnhof genannt – ist im Besitz der Ablachtalbahnhof GmbH. Einer ihrer Geschäftsführer ist auch geschäftsführender Gesellschafter der Firma Tegometall, die die Strecke für Stahltransporte in ihr Krauchenwieser Werk nutzt und dort Regalsysteme herstellt. Seit vielen Jahren gibt es Bemühungen, die Strecke auch für den Personennahverkehr zu reaktivieren. Die potenzielle Nachfrage wäre vermutlich nicht allzu hoch, da die Gegend eher dünn besiedelt ist. Die Strecke ist gut befahrbar, wenn auch nicht für den Personenverkehr eingerichtet und nicht elektrifiziert. Sie könnte aber als direkte Verbindung nach Ulm und weiterhin auch für den Güterverkehr interessant sein. Viele Gemeinden entlang der Strecke haben an der Reaktivierung großes Interesse. Sie verläuft nur wenige Kilometer – nördlich Stockach – im Regierungsbezirk Freiburg.

Strecke Breisach-Colmar

Die Reaktivierung dieser Strecke wäre in erster Linie ein politisches Projekt, meint Norbert Uphues, Verkehrsexperte der IHK Südlicher Oberrhein. Sie wurde gebaut, als das Elsass deutsch war. Sie ist für den Güterverkehr zwischen Colmar und dem Hafen Neu-Breisach nutzbar, gehört der französischen Eisenbahngesellschaft SNCF, ist allerdings nicht elektrifiziert und für den Personenverkehr derzeit nicht nutzbar. Vor allem ein entscheidendes Teilstück fehlt ihr seit Ende des Zweiten Weltkrieges: eine Eisenbahnbrücke über den Rhein. Die ursprünglich Breisach und Neu-Breisach verbindende Brücke wurde demontiert und südlich bei Neuenburg wieder errichtet. Aber: Das Projekt ist eines der konkret genannten im kürzlich von Präsident Emmanuel Macron und Bundeskanzlerin Angela Merkel unterschriebenen Aachener Vertrag. In Frankreich genießt es hohe Beachtung, so Patrick Hell von der CCI Alsace Eurométropole. Ein jüngst vorgestelltes, im Auftrag des Landesverkehrsministeriums und der Präfektur der Region Grand Est erarbeitetes Gutachten rechnet mit einem möglichen Fahrgastaufkommen von 3.500 bis 5.900 Passagieren pro Tag. Im Elsass gilt die Bahnstrecke als eine der Maßnahmen, um den negativen Folgen des Abbaus des Kernkraftwerks in Fessenheim entgegenzuwirken. Die Kosten sind schlecht abschätzbar, dürften jedoch nicht zuletzt wegen des Baus einer neuen Brücke in den dreistelligen Millionenbereich gehen.

Vorbild Schweiz?

Der öffentliche Nahverkehr wird im Zuge der Klimadiskussion eine immer größere Rolle spielen. Konsequenterweise wird ins Auge gefasst, die Zuschüsse für die Reaktivierung und/oder den Ausbau von Schienenwegen markant zu erhöhen. Damit würden wir der Schweiz oder auch Schweizer Unternehmen wie der SBB Deutschland GmbH, die am Hochrhein bereits eine große Rolle im Schienennahverkehr spielt (etwa auf der Wiesentalbahn oder mit dem Seehas), folgen. Die Schweiz hat in den vergangenen Jahrzehnten ein engmaschiges Netz von vertakteten Bahn- und Busverbindungen geschaffen. Sie gibt dafür circa 200 Euro pro Bürger und Jahr aus, Deutschland ein Drittel davon, berichtet Clemens Thoma von der Stadt Wehr.

Ulrich Plankenhorn

Bild: Graphikbuero Gebhard | Uhl



Die Herausgeber

IHK Südlicher Oberrhein

IHK Hochrhein-Bodensee

IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg

© copyright Wirtschaft im Südwesten



[Impressum](#) |
[Datenschutz](#)