

Potenzialanalyse

Ergebnisse der landesweiten Untersuchung zur Reaktivierung von 42 stillgelegten Bahnstrecken anhand des erwarteten Fahrgastaufkommen

- Sehr hohes Nachfragepotenzial (über 1500 Fahrgäste pro Schultag)
- Hohes Nachfragepotenzial (750 bis 1500 Fahrgäste pro Schultag)
- Mittleres Nachfragepotenzial (500 bis 750 Fahrgäste pro Schultag)
- Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen (unter 500 Fahrgäste am Tag)

Von Wolfgang Müller und Ralf Reichert

Auf den stillgelegten Schienenstrecken im Landkreis Heilbronn und im Hohenlohekreis kommt Bewegung. Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) hat am Dienstag eine Reihe brachliegender Trassen im Land vorgestellt, die sich Hoffnungen machen können, reaktiviert zu werden. Neben der Bottwartalbahn von Marbach bis Heilbronn stehen die Zabergäubahn und die Kochertalbahn weit oben im Ranking. Insgesamt hatte das Land 42 stillgelegte Strecken untersucht.

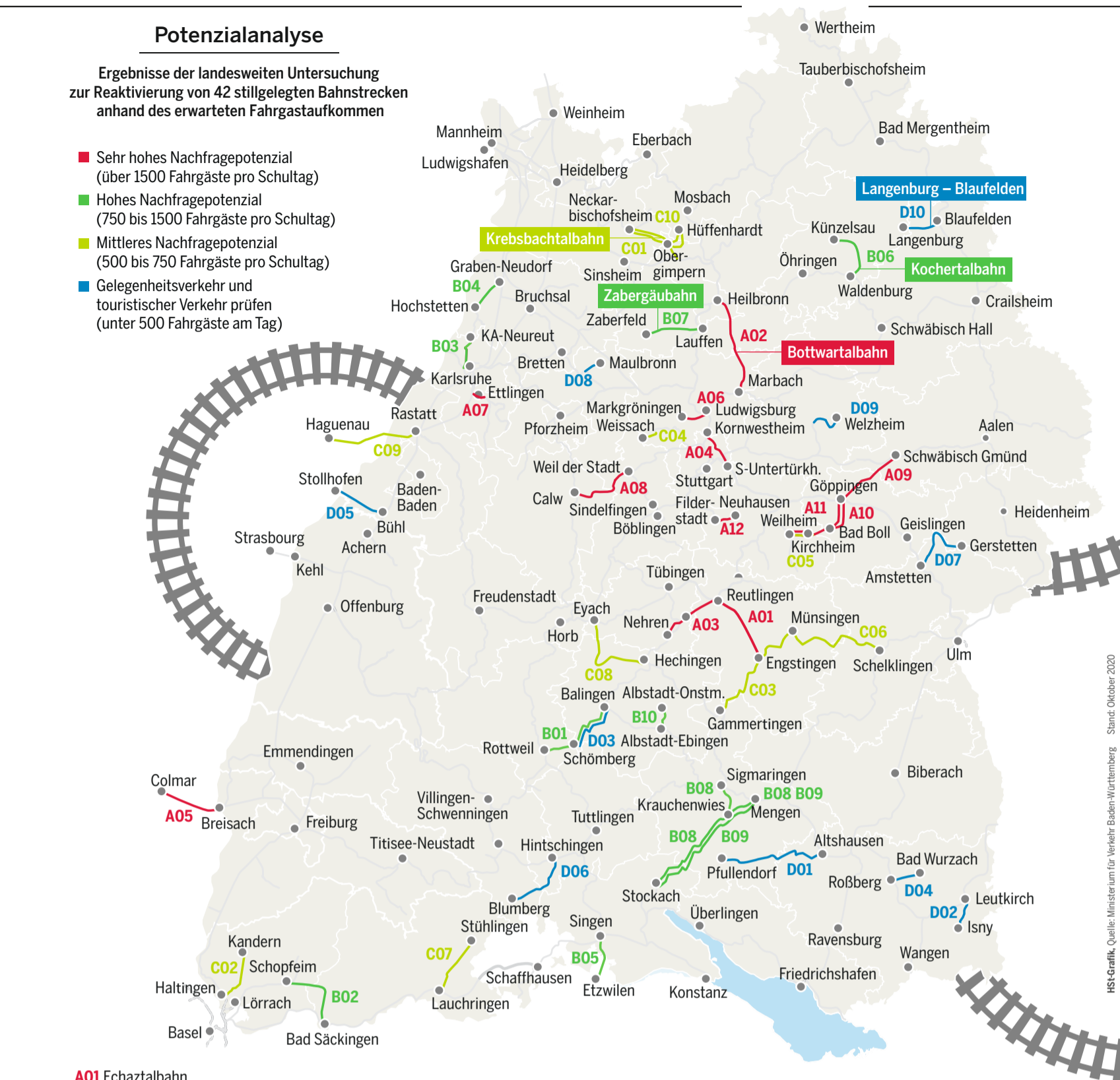
Im Blickpunkt

Auf der Bottwartalbahn sieht das Ministerium ein „sehr hohes Nachfragepotenzial“. Es geht von mehr als 1500 Fahrgästen pro Schultag aus: exakt 4020. Damit liegt der 34 Kilometer lange Abschnitt auf Platz zwei der stillgelegten Strecken im Land, die im Zuge der „Schienoffensive“ des Verkehrsministers reaktiviert werden könnten. „Die Potenzialanalyse bestätigt unsere Annahmen, dass ein sehr großes Fahrgastpotenzial auf der Strecke der Bottwartalbahn besteht“, sagte der Heilbronner Oberbürgermeister Harry Mergel am Dienstagabend. Laut Mergel bestehe dieses auch innerstädtisch. „Nachdem wir in den letzten Jahren konsequent unsere Einzugsbereiche im Norden, Westen und Osten angebunden haben, könnte nun auch eine schienegebundene Trasse Richtung Süden das Netz vervollständigen und den südlichen Teil der Stadt mit seinen Stadtteilen und beispielsweise die Hochschule Heilbronn oder den Businesspark Schwabenhof anbinden“, so Mergel. Klar sei aber auch, dass man hier von Jahrzehnten spreche, ehe die erste Bahn fahren wird. „Die ehemalige Strecke ist komplett entwidmet und teilweise überbaut, es muss also eine neue Trasse festgelegt werden“, sagte Mergel.

Dringlichkeit 2004 wurde die erste Kosten-Nutzen-Rechnung für die Bottwartalbahn in Auftrag gegeben. Vor drei Jahren attestierte der Verband Region Stuttgart dem Streckenabschnitt eine „hohe Dringlichkeit“. Züge fuhren auf dieser Strecke erstmals vor knapp 120 Jahren bis Heilbronn Süd. Rund sechs Jahre davor war die Strecke zwischen Marbach und Beilstein eingeweiht worden. 1966 wurde die Personenbeförderung eingestellt. Bereits zwei Jahre später folgte der Güterverkehr.

Gute Aussicht auf eine Reaktivierung besteht auch für die Zabergäubahn. Auf der Strecke von Zaberfeld bis Lauffen erwartet das Verkehrsministerium ein Fahrgastaufkommen von 750 bis 1500 Fahrgästen pro Schultag: exakt 1000. Das Verkehrsministerium attestiert der Trasse damit ein hohes Fahrgastaufkommen.

Der Heilbronner Landrat Detlef Piepenburg zeigte sich erfreut, „dass das Land bei den vom Landkreis Heilbronn gemeinsam mit dem Verkehrsministerium vorangetriebenen Strecken weiterhin viel Fahrgastpotenzial erkennt. Dies bestätigt die Richtigkeit unserer langjährigen Bestrebungen, im Landkreis vorhandene Strecken zu reaktivieren und so den ÖPNV insgesamt zu stärken und nicht zuletzt auch das Klima zu schützen“. Piepenburg wies bei aller Freude aber auch darauf hin, dass am Ende die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsberechnung entscheidend sein werden. „Das heißt, wenn diese nicht positiv sind, werden weder Land noch Bund die Projekte unterstützen“, so der Landrat.



- A01 Echaztalbahn
- A02 Bottwartalbahn
- A03 Somaschell
- A04 Schusterbahn
- A05 Breisach – Colmar
- A06 Markgröninger Bahn
- A07 Albtalbahn
- A08 Hermann-Hesse-Bahn
- A09 Hohenstaufenbahn
- A10 Voralpbahn
- A11 Göppingen – Kirchheim
- A12 Filderbahn

- B01 Zollern-Alb-Bahn 3
- B02 Wehratalbahn
- B03 Hardtbahn
- B04 Hardtbahn
- B05 Singen – Etwilen
- B06 Kochertalbahn
- B07 Zabergäubahn
- B08 Ablachtalbahn
- B09 Ablachtalbahn
- B10 Talgangbahn

- C01 Krebsbachtalbahn
- C02 Kandertalbahn
- C03 Schwäbische-Alb-Bahn
- C04 Strohgäubahn
- C05 Kleine Teckbahn
- C06 Schwäbische-Alb-Bahn
- C07 Wutachtalbahn
- C08 Zollern-Alb-Bahn 4
- C09 Rastatt – Haguenaue
- C10 Krebsbachtalbahn

- D01 Räuberbahn
- D02 Leutkirch – Isny
- D03 Zollern-Alb-Bahn 3
- D04 Roßbergbahn
- D05 Bühl – Stollhofen
- D06 Aitrachtalbahn
- D07 Lokalbahn
- D08 Klosterstadt-Bahn
- D09 Wieslauffalbahn
- D10 Blaifelden – Langenburg

Land stellt Signale auf Grün

REGION Verkehrsminister attestiert Bottwartal-, Zabergäu- und Kochertalbahn viel Potenzial

Das 12,2 Kilometer lange Teilstück der Kochertalbahn zwischen Waldenburg und Künzelsau rangiert laut Untersuchung ebenfalls in der Kategorie B, das ein hohes Nutzeraufkommen zwischen 750 und 1500 Fahrgästen nahelegt: exakt 1010 pro Schultag. „Ich freue mich, dass die Landesregierung das Potenzial erkannt hat, das in der Strecke steckt und begrüße natürlich die Entscheidung“, erklärt Matthias Neth, Landrat des Hohenlohekreises. „Damit ist ein weiterer Meilenstein geschafft“, das Signal aus dem Ministerium sei sehr ermutigend. „Die Verwaltung wird für den Kreishaushalt 2021 Mittel für eine Machbarkeitsstudie einstellen, damit wir als Landkreis schnell alle Signale auf Grün stel-

„Es muss eine neue Trasse festgelegt werden.“

Harry Mergel

len können“, so der Landrat. Die Bürgerinitiative „Wir bauen die neue Kochertalbahn“ hatte bereits im Dezember 2018 eine eigene Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die gezeigt hat, dass der Bau technisch möglich ist. Das Verkehrsministerium reagierte positiv und bezeichnete sie als einen „nicht unwesentlichen Meilenstein“ zur Reaktivierung der Strecke. „Seit Gründung der Bürgerinitiative haben wir auf diese positive Entscheidung der Landesregierung hingearbeitet und freuen uns jetzt sehr, dass sich die Arbeit gelohnt hat“, sagt 1. Vorsitzender Christian von Stetten, der bereits ein festes Jahr für die Inbetriebnahme im Blick hat. Sein Ziel ist, dass die Bahn nach den Sommerferien 2027 fährt.

Weiter große Zuversicht im Krebsbachtal

Streckeneigentümer sehen Bahn in der dritten Kategorie gut bewertet und hoffen auf einen Regelbetrieb binnen fünf Jahren

Von unserem Redakteur Alexander Hettich

KRAICHGAU Tabellenführer in der dritten Liga: Ist das gut, oder wäre mehr gegangen? Carsten Strähle neigt der optimistischen Sicht zu, nachdem das Verkehrsministerium die Krebsbachtalbahn vom Fahrgastpotenzial in die dritte von vier Kategorien eingeteilt hat. „Das ist sehr positiv“, sagt der Vorstandsvorsitzende der Erms-Neckar-Bahn AG (Enag), der die Strecke zwischen Neckarbischofsheim Nord und Hüffenhardt gehört. Er hofft, dass ein Regelbetrieb binnen fünf Jahren starten kann.

Potenzial „Wir sind in der Pole-Position“, ordnet Strähle den Stand ein. Für die Krebsbachtalbahn ist eine Machbarkeitsstudie in Arbeit. Eine solche regt das Land für eben jene Strecken an, die wie die Krebsbachtalbahn in Kategorie C gelandet sind. Das heißt, ein Fahrgastaufkommen von 500 bis 750 Passagieren an einem Schultag ist realistisch. Experten können belegen, das



mehr drin ist, schreibt das Land. Genau darauf setzt Strähle. „Es geht auch nach dem Windhundprinzip“, sagt der Enag-Vorstandsvorsitzende, der andere Strecken noch nicht so weit sieht. Zentrale Aussage der Studie: Auf Rang C01, also

Rote Schienenbusse im Krebsbachtal: Ziel bleibt ein Ausflugsverkehr, die Anhänger sehen sich bestätigt.

Foto: Archiv/Theuer

oben in der dritten Kategorie, landet die Krebsbachtalbahn nur, wenn die wenige Kilometer lange Lücke zur Bahnlinie Sinsheim-Bad Rappenau mit einer Querspange geschlossen wird. Das ist teuer, schafft aber den Anschluss an den Nord-Ast des Heilbronner Stadtbahnnetzes. Ohne diese Querverbindung rangiert die Krebsbachtalbahn auf Position C10, also ganz hinten in der Gruppe der Bahnen, denen mittleres Potenzial bescheinigt wird. Sie bliebe eine Stichstrecke.

Verein „Damit können wir weiterarbeiten“, sagt auch Hans-Joachim Vogt, Vorsitzender des Fördervereins Krebsbachtalbahn. Auf der Strecke sind im Ausflugsverkehr während der Saison historische Schienenbusse unterwegs.

Die Saison 2020 ist zu Ende, und sie lief trotz Corona ordentlich. Mit 4000 Fahrgästen wurde das Ergebnis der Vorjahre wieder erreicht. Mit der Osteraktion und dann am 1. Mai regulär soll es weitergehen mit den Ausflugsfahrten – und irgendwann mit einem regulären Betrieb, hofft Hans-Joachim Vogt.