

Das Land bescheinigt der Kochertalbahn ein hohes Fahrgastpotenzial und sieht gute Chancen für eine Reaktivierung. Diese Nachricht wurde am Dienstag im Hohenlohekreis mit Freude aufgenommen. Die Chancen werden umso größer, je schneller der Kreis die Wirtschaftlichkeit nachweist und in die Bauplanung einsteigt. Fakt ist: Die lokalen Akteure müssen sich spüren. Nur für die ersten 100 Kilometer neue Bahnstrecken übernimmt das Land vorerst die kompletten Betriebskosten – die hoch eingestufte Kochertalbahn könnte in diesen Genuss kommen – oder 60 Prozent davon. Potenziell sind aber insgesamt 32 stillgelegte Abschnitte weiter im Rennen: mit einer Länge von rund 500 Kilometern. Die Betriebskosten waren bei solchen Bahnprojekten bisher das größte Hindernis. Deshalb ist die Reaktivierung der Strecke für die Kreise freilich unter Druck.

Baukosten Auch die Baukosten könnten laut Verkehrsministerium nun zu 96 Prozent gefördert werden; so günstig waren die Verhältnisse noch nie. Christian von Stetten, Vorsitzender der Bürgerinitiative: „Wir bauen die neue Kochertalbahn“, taziert die gesamten Bau- und Planungskosten auf rund 110 Millionen Euro. „Wir gehen davon aus, dass davon nur zehn Millionen Euro der Kreis sowie Künzelsau, Kupferzell und Waldenburg hängenbleiben.“ Um anderen Regionen voraus zu sein, schlägt er vor, umgehend eine standardisierte Bewertung einzuleiten: Sie ist zwingend nötig, bevor Planungen beginnen und Fördermittel angefordert werden können.

„Unsere BI hat ja schon eine Machbarkeitsstudie vorgelegt, die aussagt, dass der technische Bereich möglich ist. Und das Land hat jetzt das Fahrgastpotenzial als hoch bewertet.“ Dies sei eine gute Basis. „Da die meisten fürerwähnten Strecken in den Ballungsgebieten mit mehr Einwohnern liegen, müssen wir in Hohenlohe schneller sein und sollten über andere Untereinrichtungen parallel mit einer standardisierten Bewertung beginnen.“ Diese verpflichtende Analyse zum Nachweis der Wirtschaftlichkeit dauere in der Regel ein bis zwei Jahre, er will aber auch hier auf Tempo drücken. Am Ziel, die neue Kochertalbahn als Straßenbahn ab Herbst 2027 fahren zu lassen, hält er fest.



Der Wunsch vieler Künzelsauer und der Bürgerinitiative ist, dass die Stadtbahn am alten Bahnhof hält und die Kochertalbahn bei Waldenburg reaktiviert wird.

Montage: HZ

Kochertalbahn: Volle Fahrt voraus

HOHENLOHE BI-Chef und Landrat wollen nach positivem Signal des Landes weitere Schritte zügig angehen

Wie ist die Sicht des Kreises? Landrat Matthias Neth erklärt: „Es kommt jetzt darauf an, in enger Abstimmung mit dem Verkehrsministerium herauszufiltern, welche Faktoren aktualisiert werden müssen und welche Punkte wir von unserer letzten Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2012 sowie jener der Bürgerinitiative aus diesem Jahr übernehmen können.“ Neth möchte, dass diese erneuerte Machbarkeitsstudie 2021 abgeschlossen wird und spätestens Anfang 2022 in die standardisierte Bewertung mündet. Für beide Untersuchungen sollen 500.000 Euro im neuen Kreishaushalt für 2021 eingestellt werden. Das Land übernimmt 75 Prozent dieser Kosten.

Wie geht es dann weiter? Wenn die Kosten-Nutzen-Rechnung positiv ausfällt und der Bund sein Okay gibt, schätzt Neth, könnte der Kreis im Jahr 2024 die Bauplanung fertigstellen – in die Genehmigungsphase einsteigen – und die Fördermittel von

Bund und Land beantragen. Der Vorteil: „Wir sind schon jetzt vorne mit dabei, weil wir bereits viel Vorarbeit geleistet haben.“ Das Ziel von Stettens, die Kochertalbahn ab Herbst 2027 zu starten, hält Neth für durchaus realistisch: „auf jeden Fall noch vor dem nächsten Jahrzehnt.“

Eine verlässliche Kostenschätzung sei noch nicht möglich. Durch die hohe Bundes- und Landesförderung geht Neth aber davon aus, „dass die kommunale Ebene das angelegte mitfinanzieren kann“. Die Verteilung zwischen dem Kreis und den drei Kommunen sei noch völlig of-

fen. „Die Quote richtet sich auch danach, wer die meisten Vorteile hat.“

Beteiligung Künzelsaus Bürgermeister Stefan Neumann erklärt: „Heute können wir dazu keine Aussage treffen – nur so viel: Wir möchten den Schienenanschluss.“ Gestärkt durch die positive Einstufung des Verkehrsministeriums, „sind wir bereit, uns dafür zu engagieren“.

Könnte Kupferzell das finanziell stemmen? Bürgermeister Christoph Spieser, der generell positiv gestimmt ist, sagt: „Dies kommt auf die Höhe der Kosten an sowie auf die prozentuale Verteilung untereinander.“ Und Waldenburg: „Grundsätzlich halte ich die Kochertalbahn für ein richtiges und wichtiges Zeichen“, sagt Rathauschef Bernd Herzog. „Ich unterstütze die Gedanken und Visionen.“ Wäre eine Mitfinanzierung möglich? „Mein Verständnis ist, dass Nutznießer auch einen Anteil der Kosten zu tragen haben.“



Nebenbahn Blaufelden-Langenburg: Nur touristischer Betrieb möglich

HOHENLOHE Die Nebenbahn Blaufelden-Langenburg rangiert in der Untersuchung des Landes zur Reaktivierung stillgelegter Strecken abgeschlagen auf dem 42. und letzten Platz. Nur 110 Fahrgäste pro Schicht liegen der Prognose zugrunde – ein Wert, den die meisten öffentlichen Regelmittel im Stundentakt anbieten zu können. Für den Kreis Schwäbisch Hall kommt diese Einstufung nicht überraschend. „Die Machbar-

keitsstudie zur Wiederbelegung der Nebenbahn Blaufelden-Langenburg für den saisonalen Ausflugsverkehr aus dem Jahr 2018 kam zu dem Ergebnis, dass nur eine touristische Nutzung der Strecke wirtschaftlich tragfähig sein kann, wenn die Investitionskosten in Höhe von bis zu 631.000 Euro von öffentlicher Seite getragen werden können“, erklärt Landrat Gerhard Bauer der HZ. „Ein Regel- und Linienverkehr ist auf der

Nebenbahn wegen des Investitionsbedarf in Höhe von rund zwölf Millionen Euro nicht darstellbar.“

Aus diesen Gründen habe das Land die 12-Kilometer-Strecke in die untere Kategorie und an die letzte Stelle gesetzt. „Uns war klar, dass eine Reaktivierung als Strecke des Schienenpersonnalverkehrs wegen der fehlenden Fahrgastpotenziale nicht möglich ist. Eine Investitionsförderung durch Bund und Land

kann erst bei einer Investitionssumme ab zehn Millionen Euro beantragt werden.“

Bevor eine Entscheidung über eine touristische Nutzung durch kommunale Gremien getroffen werden könnte, müsse klar sein, ob das Land auch touristische Strecken finanziell unterstütze. Der Förderverein müsse zudem ein nachhaltig tragfähiges und durchfinanziertes Betreiberkonzept erarbeiten.

Jutta Niemann, Landtagsabgeordnete der Grünen, sagt: Das Land habe signalisiert, dass eine touristische Nutzung unterstützt werden könne. „Die Kosten dafür müssen nun genau definiert und die vorhandenen Fördermöglichkeiten ausgetestet werden. Hier sind nun die Kommunen gefragt.“ Der Verein habe schon gute Vorarbeit geleistet. „Jetzt müssen die Akteure das Projekt weiter voranbringen.“