

■ Baden-Württemberg

Das Land ist grundsätzlich bereit, stillgelegte Strecken zu reaktivieren

aus SIGNAL 01/2010 (März 2010), Seite 48-49 (Artikel-Nr: 10000840)

DBV Baden-Württemberg

Interview mit Heribert Rech, Innenminister des Landes Baden-Württemberg

DBV: Herr Minister, der vorige Vorsitzende der Länderverkehrsministerkonferenz, Herr Dr. Karl-Heinz Daehre, hat erfolgreich Fördergelder in NE-Eisenbahninfrastruktur investiert und damit Wirtschaftsbetriebe wieder an die Bahn angeschlossen. Eine Option auch für Baden-Württemberg?

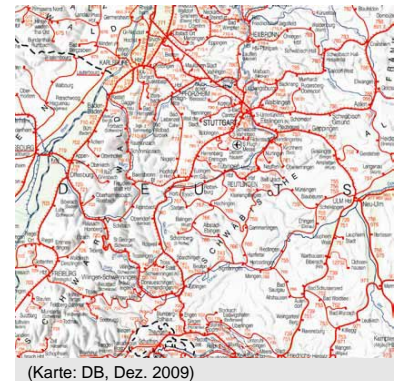
Innenminister Rech: Das ist eine Option, die wir schon seit Jahrzehnten verfolgen. Wir haben schon lange vor der Bahnreform die Eisenbahninfrastruktur der im Land ansässigen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) finanziell gefördert, unabhängig davon, ob sie in Staatsoder Privatbesitz waren. Wir haben bereits Anfang der neunziger Jahre ein eigenes Programm zur Förderung von Maßnahmen zur Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene und Schiff aufgelegt.

Das Land Baden- Württemberg hat große Bahnprojekte in Angriff genommen wie Stuttgart 21. Im ÖPNV dagegen sind die Fortschritte eher klein. Welches Ziel verfolgt das Land im Hinblick auf die Integration von weiteren Nebenstrecken, zum Beispiel nach dem Karlsruher Stadtbahn- Modell oder dem Rheinland-Pfalz-Takt 2015?

Auch im übrigen Schienenverkehr wird es in den kommenden Jahren signifikante Verbesserungen geben. Als Beispiel möchte ich nur die Elektrifizierung von mehreren Strecken im Raum Freiburg, den Ausbau der »Südbahn« von Ulm nach Lindau oder die Erweiterung der Stadtbahn Heilbronn nennen. Und schon dieses Jahr wird zwischen Heidelberg und dem Elsenztal der S-Bahn- Verkehr aufgenommen, der auch zwei klassische Nebenbahnen mit einschließt. Insofern kann hier von einer Stagnation im Schatten von Stuttgart 21 überhaupt keine Rede sein. Im Gegenteil.

Die Voralbregion ist eine sehr dynamische Wachstumsregion in Baden-Württemberg. Wie steht das Land konkret zur möglichen Durchbindung der Voralbbahn von Bad Boll über Wendlingen bis Plochingen an die Haupttrasse?

Von einer Durchbindung der Strecke Göppingen-- Boll zur Strecke Wendlingen-- Weilheim sind wir noch sehr weit entfernt. Die Strecken Holzmaden--Weilheim und Göppingen--Boll wurden vor über zehn Jahren stillgelegt. Das Land hat sich gerade bei Göppingen--Boll lange Zeit der beantragten Stilllegung widersetzt, weil alle Chancen, die Strecke weiterhin erfolgreich im Personenverkehr zu betreiben, untersucht und geprüft wurden. Verschiedene Gutachten zur Reaktivierung der Strecke Göppingen--Boll und ihrer Durchbindung nach Weilheim kamen zu dem Ergebnis, dass selbst bei Reaktivierung des Schienenpersonenverkehrs ein ergänzendes Buskonzept zur Erschließung der Ortszentren unumgänglich ist. So kam die Studie zu einem integrierten Verkehrskonzept Albvorland zu dem Ergebnis, dass eine



Reaktivierung der Gesamtstrecke unter den damaligen Randbedingungen nicht sinnvoll sei.

Grundsätzlich ist das Land bereit, stillgelegte Strecken zu reaktivieren, sofern die betroffene Region sich an den erforderlichen Investitions- und Betriebskosten beteiligt. Schwierigkeiten ergeben sich aktuell daraus, dass die Strecke Wendlingen--Kirchheim demnächst in das S-Bahn-Netz Stuttgart einbezogen wird. Ein Verkehr Göppingen-- Bad Boll--Kirchheim--Wendlingen--Plochingen müsste demnach mit dem S-Bahn- Verkehr abgestimmt werden. Hinzu kommt, dass zwischen Bad Boll und Weilheim eine neue Eisenbahnstrecke geplant und gebaut werden müsste, da es auf diesem Abschnitt noch nie eine Bahn gab.

Dennoch gilt: Wir sind grundsätzlich zu derartigen Reaktivierungen und auch Neubauten bereit, wenn sie wirtschaftlich sind, von der Region gewollt werden und wenn die Region bereit ist, sich an den Kosten zu beteiligen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000840>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten