

21. März 2017, 08:52 Uhr

21. März 2017, 08:52 Uhr Update: 29. März 2017, 03:33 Uhr

Zabergäubahn: unbrauchbare Bahnsteige, aber annehmbare Brücke

Region Im Kreistag wurde am Montag die Machbarkeitsstudie zur Zabergäubahn vorgestellt. Das Fazit der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft: Die Strecke kann reaktiviert werden, dazu müsste man aber einen großen Aufwand betreiben.

Von Reto Bosch



Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) hat am Montagnachmittag im Verwaltungsausschuss des Kreistags Details ihrer Machbarkeitsstudie zur Zabergäubahn präsentiert. Vorgesehen sind demnach zusätzliche Haltepunkte in Böckingen, Klingenberg, Lauffen-Süd und in Güglingen (Sophienstraße). Die reinen Investitionskosten beziffert die AVG-Planungsabteilung auf rund 52 Millionen Euro. Dieser Betrag sei aber großzügig gerechnet.



Zugewachsen, aber nicht überbaut: Die Bahnstrecke durch das Zabergäu kann für die Stadtbahn zu neuem Leben erweckt werden.

Kann die Mitte der 90er Jahre stillgelegte Strecke der Zabergäubahn auf der alten Trasse reaktiviert werden? Diese Frage beantwortet die AVG mit einem eindeutigen Ja. Allerdings sind umfangreiche Sanierungen und Neubauten erforderlich. "Bahnübergänge und Bahnsteige sind weitgehend unbrauchbar", sagte Dr. Reinhard Bickelhaupt, Leiter der Planungsabteilung. Die Strecke sei massiv zugewachsen, der Oberbau stark durchwurzelt und verschlammt. Positiv: Die Trasse ist kaum überbaut, die Brücken stehen vergleichsweise gut da. Von großer Bedeutung sei, die Entwässerung der Gleise neu zu planen.

Strecke müsste elektrifiziert werden

22 Bahnübergänge benötigen neue technische Sicherungen. Die AVG plant mit elektrisch angetriebenen Wagen, deshalb müsste die Strecke ab Lauffen mit Strom versorgt werden. Jürgen Winkler (Grüne) und Johannes Müllerschön (Linke) hakten nach, ob alternative Antriebe wie zum Beispiel die Brennstoffzelle geprüft worden seien. Bickelhaupt verneinte dies, hält den Vorschlag aber auch nicht für sinnvoll. Grund: Die Züge sollen als Verlängerung der Stadtbahn Nord (S41/42) bis nach Zaberfeld verkehren. Und diese Strecke ist bereits elektrifiziert. Die Zabergäustrecke sei nur dann realisierbar, wenn möglichst viele Synergien genutzt werden, argumentierte der Planer.

Die Wagen sollen im Zabergäu mit einer maximalgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern fahren, Ausnahme ist ein kurviger Abschnitt im Osten, der höchstens Tempo 60 erlaubt. Bickelhaupt empfiehlt, zwischen Brackenheim und Güglingen-Frauenzimmern einen 1,1 Kilometer langen Abschnitt zweigleisig zu bauen, um Begegnungsverkehr zu ermöglichen.

Gesamtkosten: deutlich über 50 Millionen Euro

Die Investitionskosten summieren sich auf 52 Millionen Euro. Oberbau und Elektrifizierung machen mit knapp 20 Millionen Euro den Löwenanteil aus. Zu den 52 Millionen kommen etwa 13 Millionen Euro für Planung und Baunebenkosten. Die Fahrzeuge, für die es keinen Zuschuss gibt, schlagen mit 18 bis 36 Millionen Euro zu Buche - abhängig von der Zahl der Wagen. Das jährliche Betriebskostendefizit schätzt die Landkreisverwaltung auf vier bis fünf Millionen Euro.

Im nächsten Schritt muss eine Standardisierte Bewertung zeigen, ob das Projekt einen ausreichenden volkswirtschaftlichen Nutzen bringt. Nur dann sind Fördermittel von Bund und/oder Land möglich.

Sie haben Fragen? Gerne helfen wir Ihnen weiter. Schreiben Sie uns eine Mail oder rufen Sie an:

Mail zeitung@stimme.de **Telefon** 07131 615-615