

Colmarbahn würde drei Brücken benötigen

Die ersten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für die Bahnverlängerung von Breisach nach Colmar liegen vor. Sie zeigen, wie sich Breisach zwischen Bahnhof, Eckartsberg, B31 und Rhein verändern könnte.

■ Von Dirk Sattelberger

BREISACH/ELSASS Sollte die Eisenbahn von Breisach nach Colmar verlängert werden, müssen voraussichtlich drei neue Brücken am Rhein gebaut werden. Diese Information aus dem grenzüberschreitenden Lenkungsausschuss bestätigte das Verkehrsministerium in Stuttgart der Badischen Zeitung.

Dritte Brücke am Wasserkraftwerk
 Damit scheidet eine Alternative aus, die lediglich eine Rheinbrücke und eine Brücke über den Rheinseitenkanal nach Frankreich vorgesehen hatte. Stattdessen würde nach jetzigem Planungsstand auch noch die Wasserfläche am EDF-Wasserkraftwerk überspannt werden. Vom Tisch sind damit frühere Gedankenspiele einer Nordumfahrung der Stadt Breisach. Ihr Vorteil wäre gewesen, dass es auf der Höhe des Rheinhafens lediglich ein einziges Gewässer gibt, das überbrückt werden müsste – der Rhein. Doch dort liegen auf deutscher Seite weder Gleise noch ein Bahnhof.

Autos müssen andere Wege nehmen
 Sollten sich Deutschland und Frankreich nächstes Jahr konkret für eine neue Bahn zwischen Breisach und Colmar entscheiden, hätte dies Konsequenzen für den Autoverkehr in Breisach: Die jetzigen Autobrücken am Rhein würden entweder zu Eisenbahnbrücken umgebaut werden. Oder die drei Eisenbahnbrücken werden von Grund auf neu gebaut – dann könnten sie in der Nähe zu den heutigen Autobrücken Richtung Frankreich verlaufen.

In beiden Fällen würde sich das Gesicht der Stadteinfahrt Breisach grundlegend verändern: Um Platz zu schaffen für die Gleisverlängerung Richtung Frankreich müssten Autofahrer vermutlich ganz andere Wege nehmen in die Breisacher Innenstadt – die Zufahrt von der Rheinbrücke und die B31 über den Neutorplatz wäre durch die Bahn abgeschnitten.

Welche Route sollen die Autos stattdessen nehmen? Dazu gibt es bisher kaum konkrete Aussagen. Im Gespräch waren aber schon einmal die L104 und die Straßen Zum Kaiserstuhl und Neuer Weg.



So wie die Autobrücken sollen eines Tages Bahnbrücken die Gewässer bei Breisach überspannen: Rhein, Rheinseitenkanal und Stauwehr am Wasserkraftwerk (links unten). Die Rheininsel könnte eine Bahnstation erhalten.

Autofahrer gelangten dann zur Kupfertorstraße in Breisach auf einen öffentlichen Parkplatz. Auf ihm wäre theoretisch Platz für ein Parkhaus – das könnte den Bereich um den verkehrsberuhigten Marktplatz entlasten. Bürgermeister Oliver Rein hat angekündigt, die Bürger in Breisach zu beteiligen, falls es zu einer Neuordnung am Eckartsberg kommt. Noch ist das freilich Zukunftsmusik, beschlossen ist nichts.



Oliver Rein

Der Wunsch nach einer Fußgängerzone wird in Breisach gleichwohl immer lauter. Auch Bürgermeister Rein hat zuletzt betont, dass er eine Fußgängerzone in der Innenstadt gut fände. Eine unbekannt große ist und bleibt die Stadteinfahrt Süd, deren Umbau abhängig ist von der Bahnverlängerung: Je länger sie sich hinzieht, desto länger bremsen sie die autofreie Innenstadt aus. Die Voruntersuchung nennt aktuell als „unverbindliche theoretische Planungsdauer“ eine Fertigstellung frühestens 2036/37.

Klimaschutz und Europa-Gedanke
 Doch nicht nur aus städtebaulicher Sicht ist Oliver Rein ein Verfechter der Bahnverlängerung: Er erhofft sich eine bessere Anbindung an die Stadt Colmar und den

französischen Fernzug TGV sowie einen Beitrag zum Klimaschutz. Rein: „Das Projekt ist im Aachener Vertrag von Deutschland und Frankreich festgeschrieben worden und großartig für die Stadt.“ Auf die Frage, ob er trotz der Streckung über das Jahr 2030 hinaus an das Bahnprojekt glaubt, sagt er: „Wenn wir das nicht schaffen, was bleibt dann noch?“ Bekanntlich ist die andere deutsch-französische Idee gescheitert, die AKW-Nachfolge in Fessenheim gemeinsam anzugehen. Der Bürgermeister hofft, dass der Bau der Bahn früher erfolgt. „Das muss schneller gehen“, so Rein.

Potenzial für neue Bahnkunden

In der jetzt bekannt gewordenen Voruntersuchung werden unterschiedliche Sichtweisen in der Herangehensweise deutlich: Die französischen und deutschen Planungsbüros haben unterschiedliche Methoden zum potenziellen Fahrgastaufkommen angewendet. Folge: Laut französischem Planungsbüro würden auf elsässischer Seite nur 1000 bis 1300 Fahrgäste pro Tag den Zug nehmen, laut deutschem Planungsbüro aber 5000 bis 6000 Fahrgäste. Diese Zahlen sind bedeutsam angesichts der hohen Kosten von rund einer Milliarde Euro für die Strecke Freiburg-Breisach-Colmar; je mehr Leute den Zug nehmen, desto besser der Nutzen. Und mit dem Nutzen steigen die Chancen auf eine Finanzierung.

Der Vorsitzende des Vereins Trans Rhin Rail (TRR), Patrick Kerber, bedauert dass der Bau über 2030 hinaus dauern soll – „bisher war immer die Rede von 2028 oder 2030“, sagt Kerber auf BZ-Anfrage. Er hofft, dass die nächsten Planungsschritte schnell vonstatten gehen. „Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs fehlt dieses wichtige Verbindungsstück zwischen dem Elsass und Deutschland.“

Kerber ist sich sicher, dass die Bahn wirtschaftlich ein Erfolg wird in der boomenden Grenzregion. Daran hält auch Oliver Rein fest. Er erinnert daran, dass beim Bau der Breisgau-S-Bahn zunächst kein sonderlich gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis angenommen worden sei – heute werde die Bahn trotz aller Probleme intensiv genutzt. **Siehe Land und Region**

ab 01.04.2023

Audi Neuwagen r
 noch bei der bhg

Ihr exklusiver
 Vertragshändler in Freiburg

