



FOTO: HÖLDER HOLLEMAN (DPA)

Frühestens 2037 – so der derzeitige Planungsstand – könnte ein Zug bei Breisach über den Rhein nach Frankreich fahren.

## Die Bahn Colmar-Freiburg verspätet sich

Der Bau der grenzüberschreitenden Bahnverbindung dauert wohl länger als angenommen. Laut einer Voruntersuchung könnten 2036/37 erstmals Züge über den Rhein bei Breisach rollen. Geschätzte Baukosten: etwa eine Milliarde Euro.

■ Von Dirk Sattelberger

**BREISACH/FREIBURG** Die Bahnverlängerung von Freiburg über Breisach nach Colmar würde wohl mindestens 980 Millionen Euro teuer werden, vielleicht sogar 1150 Millionen. Darin sind die Kosten für Züge nicht eingerechnet. Diese neuen Zahlen einer Voruntersuchung waren Thema des deutsch-französischen Lenkungsausschuss, der sich vor wenigen Tagen in Straßburg traf.

### Bahnverbindung von Freiburg nach Colmar

Die Reaktivierung der Bahnstrecke war bei den sogenannten Aachener Verträgen 2019 von Bundeskanzlerin Angela Merkel und Präsident Emmanuel Macron besiegelt worden. Sie erhoben den Wiederaufbau der Bahnlinie Breisach-Colmar in den Rang eines Projektes für die deutsch-französische Zusammenarbeit. Die Verbindung endete 1945, nachdem deutsche Soldaten die Rheinbrücke gesprengt hatten. Bis dahin sind über Jahrzehnte Personen- und Güterzüge zwischen Freiburg, Breisach und Colmar gefahren. Der Bau der Linie geht zurück auf das Jahr 1878, als Colmar zum Deutschen Reich gehörte. **dsa**

In einer Präsentation der zwei Bahngesellschaften SNCF Réseau und Deutsche Bahn Netze, die der Badischen Zeitung vorliegt, wird der Zwischenstand des binationalen Bahnprojekts genannt. Der Wunsch nach einem zweiten Gleis zwischen Freiburg und Breisach (Breisgau-S-Bahn) würde demnach rund 400 Millionen Euro kosten. Der elsässische Teil käme mit 325 bis 350 Millionen Euro deutlich billiger davon. Unter Berücksichtigung von Inflation und einer Zeitschiene von bis zu 15 Jahren kommen die Verfasser auf die Gesamtsumme von rund einer Milliarde Euro, falls die Breisgau-S-Bahn ebenfalls ausgebaut werden sollte. Ein zweites Gleis würde die S-Bahn weniger anfällig für Verspätungen und Störungen machen. Die Idee war aber bisher nicht Teil der geplanten Bahnverlängerung nach Colmar.

Zu diesen Kosten kämen in jedem Fall noch die für das „rollende Material“ hinzu. Die gegenwärtigen Züge der Breisgau-S-Bahn sind in Frankreich ungeeignet – sie besitzen andere Sicherungssysteme und Betriebsspannungen und fahren jetzt schon an der Belastungsgrenze. Im Elsass verkehren seit 1969 zwischen Volgelsheim und Colmar nur Güterzüge.

Ob die Bahnverlängerung in der einen oder anderen Variante umgesetzt wird, ist derzeit offen. Im Sommer werden sich Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) und die Präfektin der Region Grand Est, Josiane Chevalier, erneut im politischen Lenkungsausschuss treffen, um das weitere Vorgehen zu beraten, wofür in Südbaden, sagt ein Sprecher. Dann könnten Planungsvarianten mit schlechtem Nutzen-Kosten-Indikator aussortiert werden. Die Festlegung auf eine konkrete Variante soll nach der sogenannten Anschlussplanung erfolgen. Diese könnte im kommenden Jahr fertig sein.

Gleichwohl soll aufs Gas gedrückt werden, denn gerade auf deutscher Seite wird laut Voruntersuchung mit 14 bis 17 Jahren gerechnet von der Festlegung der Va-

riante bis zur Inbetriebnahme der Strecke – so gesehen würden erstmals zwischen 2037 und 2041 Züge über den Rhein bei Breisach rollen. Die französischen Projektpartner sind schneller und brauchen laut Voruntersuchung nur 12 oder 13 Jahre bis zum Start im Elsass. Doch auch das ist spät: Bei elsässischen Politikern war zuletzt das Jahr 2028 als Zielmarke gehandelt worden. Das erweist sich jetzt als unrealistisch. Breisachs Bürgermeister Oliver Rein (CDU) wäre enttäuscht, wenn es viel länger dauern sollte: „Das muss schneller gehen.“

Minister Winfried Hermann schreibt, dass er sich persönlich für die Wiederherstellung der Bahn engagiere. „Es ist bedauerlich, dass 78 Jahre nach Kriegsende um die Wiederherstellung einer Brücke, die es in Zeiten der Feindschaft zwischen

den beiden Ländern gab, immer noch gerungen werden muss.“ Die Bahnverbindungen zwischen Frankreich und Deutschland solle die Menschen beiderseits der Grenze zusammenbringen, so Hermann weiter. Bei einer Reaktivierung würde auch die Breisgau-S-Bahn „unmittelbar profitieren“.

Andreas Zahn, Referatsleiter im Verkehrsministerium in Stuttgart, betont auf BZ-Anfrage, dass das Projekt von einer „großen und guten Kooperation“ der deutschen und französischen Partner getragen werde. Die geschätzten Kosten von bis zu einer Milliarde Euro seien nicht ganz überraschend, schließlich müssten mehrere aufwändige Brücken bei Breisach und längere Strecken ausgebaut und elektrifiziert werden. Hinzu kämen Kostensteigerungen, gerade im Bausektor. Der Brückenbau über den Rhein und damit über die Staatsgrenze müsste zudem gemeinsam, also deutsch-französisch, geplant werden. An einer Beschleunigung sei aber allen Seiten gelegen.

Wer die Kosten des Projektes tragen wird, ist noch offen. Beim Verbindungsstück über den Rhein werden sich Berlin und Paris bei der Finanzierung und dem Zeitplan eng abstimmen müssen. Die Zusammenarbeit mit dem Bund sieht man in Stuttgart auf gutem Weg: „Wir tun von Landeseite alles dafür, dass die Brücke nach vielen Jahrzehnten wieder aufgebaut werden wird“, so Zahn.

Eine Sorge will Zahn den Menschen zwischen Breisach, Ihringen, Gottenheim und Freiburg nehmen: Ein regelmäßiger Güterverkehr sei nicht geplant, dafür sei auch die Taktung der Breisgau-S-Bahn zu eng.

Sollte die Linie eines Tages fertig sein, bräuchten Fahrgäste von Freiburg nach Colmar nur 46 Minuten, in der langsamsten untersuchten Variante zwischen 54 und 64 Minuten. Von Breisach aus wäre man im besten Fall in 22 Minuten am Bahnhof Colmar, zeigt die Voruntersuchung.



FOTO: DIRK SÄTTELBERGER

Am Bahnhof Breisach liegen schon heute Gleise in Richtung Frankreich.