

Bau des zweiten Gleises ist wichtiger als Elektrifizierung

Brenzbahn Beim elektrischen Ausbau des Bahnnetzes steht Ostwürttemberg am Ende in der Prioritätenliste. Verkehrsminister Hermann verteidigt die Entscheidung. *Von Karin Fuchs*

Verkehrsminister Winfried Hermann hat vorige Woche die Pläne für ein landesweites Schienen-Elektrifizierungskonzept vorgelegt. Sein Ziel ist es, die Züge langfristig elektrisch fahren zu lassen. Damit ist das Land auf das vom Bund angekündigte Sofortprogramm zur Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur gut vorbereitet. Er will damit möglichst viele Strecken im Land unterbringen.

Die Brenzbahn als Dieselstrecke ist in dem Konzept zwar berücksichtigt. Allerdings liegt sie in der Priorität ganz hinten im „langfristigen Bedarf“. Das heißt, der elektrische Antrieb kommt keinesfalls vor dem Jahr 2030. Und das, obwohl die Elektrifizierung der Brenzbahn eine uralte Forderung innerhalb der Region ist.

Warum ist die Brenzbahn erst in der dritten Phase dran? Oder anders gesagt: Warum sind Strecken in der zweiten Phase dringlicher als die Brenzbahn?

Winfried Hermann: Weil nicht jede Bahnstrecke gleich wichtig ist, haben wir in unserem Konzept eine Priorisierung vorgenommen. Die erste Gruppe bilden Maßnahmen, die in Bau oder schon in Planung sind. Die zweite Gruppe besteht aus vordringlichen Maßnahmen und sogenannten Lückenschlüssen im Netz. Hier kann mit relativ geringem Aufwand eine große positive Wirkung erreicht werden. Und in der dritten Gruppe sind Strecken, die entweder später elektrifiziert werden oder mit fahrzeugseitigen Lösungen gearbeitet wird.

Ich halte es für wichtig, ein Stufenkonzept zu entwickeln. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass das vom Bund angekündigte Elektrifizierungsprogramm finanziell so unterfüttert ist, dass wir gleich alle

Strecken in Baden-Württemberg elektrifizieren können, auch, wenn mir das natürlich am liebsten wäre.

Wäre es nicht sinnvoll gewesen, den zweigleisigen Ausbau der Brenzbahn und die Elektrifizierung zusammen zu legen?

Hermann: Auch wenn das öffentlich heute anders klingt: Bisher kam dieser Wunsch aus der Region nicht. Im Gegenteil, die Elektrifizierung war ausdrücklich nicht Gegenstand der Überlegungen. Die Brenzbahn ist ein Grenzfall. Eine Elektrifizierung ist hier aus unserer Sicht eine Option, die wir nicht ausgeschlossen haben. Ich denke, hier sollte sich die Region positionieren. Wir haben am 2. Mai ja die Anhörung zu unserem Vorschlag.

Wäre es für die Angebotsverbesserung im Rahmen des Regio-S-Bahn-Netzes Donau-Iller nicht besser, wenn auch die Brenzbahn elektrisch fahren würde wie der Rest im Netz.

Hier gilt das gleiche: Bisher hat die Regio-S-Bahn Donau-Iller nicht auf die Elektrifizierung gesetzt. Das war unter anderem ein Grund für uns, das offen zu lassen.

Zur Finanzierung und Planung: Inwiefern müssen die Kommunen und Landkreise einen Beitrag zur Elektrifizierung leisten?

Ich habe sehr deutlich gemacht, dass wir für die Finanzierung unseres Konzepts auf das von der Bundesregierung angekündigte Elektrifizierungsprogramm angewiesen sind. Die Modalitäten dieser Offensive kenne ich noch nicht. Ich kann daher auch nicht sagen, ob und wenn ja welche Beiträge die Kommunen und Landkreise leisten müssten.

Die Brenzbahn ist nun im langfristigen Bedarf angesiedelt. Was heißt das für den Beginn der Planungen für die Elektrifizierung der Brenzbahn?

Wie gesagt: Jetzt muss sich die Region zu unserem Konzept äußern und sagen, ob sie neben dem Ausbau auch auf die Elektrifizierung setzt.

In Ihrem Konzept schreiben Sie von fahrzeugseitigen Lösungen. Was wäre für die Brenzbahn denkbar?

Hier kommt der Einsatz von Brennstoffzellen- oder batterieelektrischen oder Hybrid-Fahrzeugen in Betracht. Wir müssen uns diese Optionen noch genauer anschauen und prüfen, welche Fahrzeugtechnologien alltagstauglich sind.

Zweites Gleis und Brenzbahn als Modell für alternative Antriebe

„Zweites Gleis first!“

Diese klare Devise gibt Landrat Thomas Reinhard aus. In seiner Stellungnahme zu den Elektrifizierungs-Plänen begründet er dies auch. „Unser primäres Ziel ist die Verbesserung des Nahverkehrs für die Menschen in unserer Region.“ Erreichen könne man dies mit mehr Zügen. Damit diese fahren können, brauche es auf der Brenzbahn teilweise ein zweites Gleis. „Nur mit einem Infrastrukturausbau durch ein zweites Gleis ist diese Leistungsverbesserung möglich. Daran ändert auch vorerst eine Elektrifizierung nichts.“

Das Ziel bleibt: Dennoch räumt Reinhardt ein, dass man mit einer Elektrifizierung zeitnah nach dem Ausbau das Angebot weiter optimieren könne. Deshalb gehöre eine mittelfristige Elektrifizierung zu den bereits von der Interessengemeinschaft Brenzbahn formulierten Zielen.

Modell-Bahn: Grünen-Abgeordneter Martin Grath tritt für eine Brenzbahn als Modell für alternative Antriebsformen ein. „Batteriebetriebene Fahrzeuge in einem Batterie-Valley Ellwangen, das wäre richtig spannend“, so sein Vorschlag, der auch Hybrid-Antriebe beinhaltet. kf