

## PRO &amp; CONTRA

# Lohnt sich der Bahnausbau nach Colmar?

**Pro:** Der Ausbau der Bahnlinie bringt einen hohen Mehrwert, der sich nicht nur in Geld beziffern lässt.

**Contra:** Der Ausbau der Bahnlinie mit den Brücken ist viel zu teuer – besser wäre eine günstige Busverbindung.

■ Von **Gustav Rosa**



Bei solchen Fragen "Lohnt sich...?" gibt es keine ultimativen Antworten. Es gibt Projekte, die lassen sich nicht auf bestimmte Summen festzuren. So auch mit der Wiederherstellung der Bahnverbindung Freiburg-Colmar. Die Kosten steigen mit jedem neuen Gutachten und sind heute und wohl auch morgen nicht seriös zu beziffern. Indirekte

Schäden (und damit Kosten) entstehen auch durch den Bau und der damit verbundenen Versiegelung von großen Flächen, die dann für die Pflanzen- und Tierwelt verloren gehen. Aber auf der anderen Seite steht der Nutzen.

Projektgegner behaupten, die voraussichtlich beschiedene Auslastung würde nicht dazu beitragen, die Kosten zu amortisieren. Rein rechnerisch durchaus vertretbar. Aber wo bleibt der Mehrwert, der sich nicht mit Geld aufwiegen lässt? Schon heute pendeln sehr viele Menschen täglich über den Rhein – sei es, um zum Arbeitsplatz zu gelangen, einzukaufen oder einfach „nur“ um einen Ausflug zu machen. Dazu die vielen deutschen Familien, die dauerhaft im Elsass wohnen, vorwiegend in Deutschland arbeiten und ihre Kinder in die Schulen nach Breisach oder Freiburg schicken. Letztendlich ist es unumstritten, dass Ortschaften, die an einer (gut funktionierenden) Eisenbahnlinie liegen, begehrt sind für Gewerbe und Bewohner. Wenn die Zugverbindung einmal steht, dann wird auch die zurzeit heftig kritisierte Breisgaubahn davon profitieren. Die Politik setzt Zeichen. Die Interessen der Allgemeinheit sollten über allen Entscheidungen stehen. Und dazu gehört nicht nur Geld, sondern auch ideelle Werte: Völkerverständigung, umweltverträgliche Mobilität (also auch Klimaschutz), wirtschaftlicher Aufschwung, friedliche Koexistenz und mehr. Die Bahnbrücke bei Breisach wurde Ende des Zweiten Weltkriegs von der Wehrmacht zerstört und ist die letzte, die nicht wiederaufgebaut wurde. Ihre Wiederherstellung ist in den Aachener Verträgen festgeschrieben. Es besteht also auch eine rechtliche Verpflichtung, das umzusetzen.

Ich bin zwar umweltpolitisch stark engagiert, aber in diesem Fall stehe ich als Lokalpolitiker klar und deutlich auf der Seite der Befürworter. Wenn das Projekt einmal umgesetzt sein sollte, dann wird später niemand mehr fragen, wie viel Geld das gekostet hat. Für unsere nachfolgenden Generationen wird es selbstverständlich sein, in Freiburg in den Zug zu steigen und über Breisach bis nach Colmar durchzufahren. Das sollte alle Projektgegner und auch die Umweltschützer überzeugen. Vive l'amitié franco-allemande!

Epilog: Heute ist für die Reisenden von Freiburg am Bahnhof Breisach Endstation, heißt also – „Achtung, Achtung! Eine wichtige Durchsage: Die Weiterfahrt des Zuges auf Gleis eins in Richtung Colmar verzögert sich. Voraussichtliche Abfahrt in 10, 20, 30 Jahren. Beschwerden nehmen die Ministerien in Berlin und Paris entgegen. Ende der Durchsage!“

▶ **Gustav Rosa** (72) ist Vermessungsingenieur, SPD-Stadtrat in Breisach und engagiert sich mit der Mahnwache Dreieckland gegen Atomkraft in der Region.



Bisher ist in Breisach Schluss mit den Gleisen.

FOTO: SOPHIA UNGERLAND

## Kosten-Nutzen-Verhältnis der geplanten Bahnlinie nach Colmar

Colmarbahn ist der Name für die 1878 fertiggestellte Bahnlinie von Breisach ins damals deutsche Colmar. Seit 1945 ist die rund 22 Kilometer lange Verbindung unterbrochen. Es fahren nur noch Güterzüge von Colmar nach Volgelshausen und ans französische Rheinufer. Bei den Aachener Verträgen 2019 haben Deutschland und Frankreich die Reaktivierung der grenzüberschreitenden Verbindung beschlossen. Sie kostet nach aktuellen Berechnungen bis zu 1,5 Milliarden Euro für Brücken,

Haltepunkte, neue Gleise und weitere Technik. Studien, die von deutscher und französischer Seite in Auftrag gegeben wurden, kamen zu unterschiedlichen Ergebnissen im Kosten-Nutzen-Verhältnis. Auf französischer Seite geht man davon aus, dass sich die erheblichen Investitionen nicht rechnen. Auf deutscher Seite hingegen wird von einer wachsenden Nachfrage ausgegangen. Eine dritte Studie soll nun Klarheit bringen. Die Ergebnisse stehen allerdings noch aus.

BZ

■ Von **Manfred Harms**



Niemand bestreitet gute Absichten der Bahnbrückenbau-Befürworter. Es ist eine gute Idee, die Zusammenarbeit und Verkehrsanbindung zwischen Breisach und Colmar zu verbessern. Aber es muss „raisonnable“ sein, also vernünftig im Verhältnis zwischen Zielen, Kosten und „Kollateralschäden“.

Besser wäre es mit dem Geld die notwendige Infrastruktur für einen guten öffentlichen Regio-Busverkehr einzurichten. Das würde Deutschland und Frankreich den Pariser Klimaschutzziele wirklich näherbringen, nicht dieses Gigantenprojekt. Die mindestens 1.000 Millionen Euro Baukosten werden für wesentlich effektivere Investitionen schleunigst gebraucht. Derartige Symbolpolitik braucht es 80 Jahre nach Kriegsende zwischen Deutschland und Frankreich nicht mehr. Wir brauchen keine politischen Prestigeobjekte, sondern mehr Kooperation auf Augenhöhe, mit Erfüllung der wirklichen Bedürfnisse der Bevölkerung beider Rheinseiten. Außerdem würde da bislang unbebaute Natur zerstört und versiegelt, etwa im Bereich des südöstlichen Breisacher Ortseingangs und der Garten- und Grünanlagen.

Wer profitiert von einem derartigen Bahnbrückenbau? Der normale Bürger in den elsässischen oder badischen Städten und Dörfern jedenfalls nicht. Ich wohne seit 20 Jahren im Elsass und höre überall große Skepsis. Menschen steigen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel um, wenn die Verbindungen von Haustüre zum Zielpunkt bequem und flott sind, die Fahrzeiten bedarfsgerecht und sich der Autoverzicht auch finanziell lohnt. Die Bahnverbindung nach Colmar kostet laut Prognosen 1 bis 1,5 Milliarden Euro, die letztlich der Steuerzahler bezahlt. Mit dieser Riesensumme ließe sich stattdessen eine kostengünstige Busverbindung etwa zum Ticketpreis von einem Euro einrichten – und zwar mit Anbindung auch kleinerer Orte. Diese dürfen dabei nicht das Nachsehen haben. So gibt es zum Beispiel hochmoderne Elektro-Busse für je 730.000 Euro. Die VAG in Freiburg ist begeistert von den ersten Exemplaren. Leise, sauber, Reichweite über 300 Kilometer. In zehn Minuten Wartezeit – etwa an einer Endhaltestelle – sind 20 Prozent der Leistungskapazität wieder aufgeladen.

Bei Neuenburg steht bereits eine Bahnbrücke – auf der zwischen Müllheim und Mulhouse seit August letzten Jahres kein einziger Zug mehr fährt. Aufgrund Personalmangels und geringer Nachfrage. Fazit: Unnötige weitere Baustellen braucht kein Mensch. Auch nicht zwischen Breisach und Colmar.

Und noch etwas: Die Klimakrise mag tagespolitisch in den Hintergrund treten. Aber physikalische Naturgesetze lassen nicht mit sich verhandeln. Wir hätten auch keine Zeit mehr, die mindestens 15 Jahre Bauzeit auf diesen Klimaschutz zu warten. „Every year matters“, schreibt der Weltklimarat – „Jedes Jahr zählt“, in dem CO<sub>2</sub>-Einsparungen erfolgen müssen.

▶ **Manfred Harms** (62) ist Orthopäde in Breisach, wohnt im elsässischen Biesheim und engagiert sich im NABU Breisach - Westlicher Tuniberg.

## Gemeinderat Breisach wählt neue Feuerwehr-Leitung

Die Breisacher Abteilung der Feuerwehr hat zwei neue Vizekommandanten: Daniel Fischer und Martin Metz. Der Gemeinderat bestätigte einstimmig die Wahl der Feuerwehrleute.

■ Von **Dirk Sattelberger**

**BREISACH** Die Feuerwehrabteilung Breisach wird von zwei neuen Vizekommandanten geführt. Die Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr haben Daniel Fischer zum ersten stellvertretenden Abteilungscommandanten gewählt und Martin Metz zum zweiten stellvertretenden Abteilungscommandanten. 62 Feuerwehr-

angehörige hatten bei ihrer Versammlung im März ihre Stimmen abgegeben.

Das Ergebnis der Wahl ist in der jüngsten Sitzung des Breisacher Gemeinderats vorgestellt worden; unter den rund 25 Zuhörerinnen und Zuhörern im Gemeindegemeinschaftssaal in Niederrimsingen waren auch mehrere Ehrenamtliche in Uniform erschienen. Jochen Böhme als Abteilungscommandant der Feuerwehr wurde bei der Wahl bestätigt mit 55 von insgesamt 62 Stimmen. Er führt das Amt bereits seit 15 Jahren als Nachfolger von Jörg Leber.

Das Feuerwehrgesetz schreibt vor, dass der jeweilige Gemeinderat der Wahl der Feuerwehrleute zustimmen muss; dies erfolgte im Breisacher Gemeinderat nun einstimmig. Die Gesamtwehr der Stadt Breisach wird am Freitag, 17. Mai, ihre Hauptversammlung in der Stadthalle abhalten.



Christian Ott gratulierte Daniel Fischer und Martin Metz zur Wahl als neue Vize-Abteilungscommandanten. Das freut auch Commandant Jochen Böhme (von links).

FOTO: STADT BREISACH