

Strom für Höllentalbahn

Ausbau des östlichen Abschnitts bringt Donaueschingen einen Anschluss nach Freiburg ohne umzusteigen

Hüfingen (Ird) Nach den aktuellen Plänen soll es im April 2018 losgehen: Die Bauarbeiten zur Elektrifizierung der östlichen Höllentalbahn zwischen Neustadt und Donaueschingen im Rahmen des Zukunftsprojektes „Breisgau-S-Bahn 2020“ sollen dann im Juni 2019 abgeschlossen sein und werden den Schwarzwald-Baar-Kreis etwa elf Millionen Euro kosten.

Im Rahmen der Feierlichkeiten zum 70-jährigen Geburtstag der CDU hatten die Ortsverbände der an der Strecke liegenden Gemeinden Donaueschingen, Hüfingen und Döggingen Uwe Schade, den Geschäftsführer der Regio-Verband GmbH Freiburg, unter deren Regie das Projekt läuft, zu einer Infoveranstaltung eingeladen. Dieser stellte das Projekt vor, berichtete über den aktuellen Stand der Planungen und ging geduldig auf die Fragen der Anwesenden ein.

Zunächst stellte Schade das Gesamtvorhaben vor, „ein regionales Nahverkehrskonzept aus einem Guss“. Dieses sieht ein S-Bahn-Netz rund um Freiburg vor mit insgesamt fünf getakteten Linien, die sich zum Teil noch einmal verzweigen. Mit einbezogen werden Regionalbusse und die Stadtbahn Freiburg. Eine Strecke im Stundentakt führt nach Donaueschingen, ein zweiter Zug fährt nach Seerugg und teilweise nach Neustadt. So entsteht ein Halbstundentakt. Bei Bedarf könnte dieser Zug Richtung Donaueschingen verlängert werden. Durch die Elektrifizierung zwischen Neustadt und Donaueschingen entfällt das Umsteigen.

Ausführlich ging Schade auf die Arbeiten ein, in deren Zuge alle Stationen barrierefrei gemacht werden, Bahnsteige verlängert, Bahnübergänge erneu-

ert, Brücken neu gebaut, Gleise und Weichen verlegt werden müssen. Größter Brocken sei der Dögginger Tunnel, mit über 500 Metern der einzige echte Tunnel auf der Strecke. Zugute kam dem Projekt, das dieser nach Vorabstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt Bestandsschutz hat und nicht aufgeböhrt werden muss. Trotzdem wird der Umbau sehr aufwändig, da das Gleisbett tiefer gelegt werden muss, Beleuchtung angebracht, Fluchtwege mit Handläufen sowie Sammelplätze außerhalb geschaffen werden müssen, ferner eine Zufahrt für Rettungskräfte. Dies erklärt auch die lange Bauzeit in 2018, in der gleichzeitig auch der Westteil der Strecke ab Neustadt sowie die Breisacher Bahn und die Elztalbahn gesperrt sein werden. „Da müssen wir durch“, bemerkte Schade abschließend.

Bundestagsabgeordneter Thorsten Frei nannte die künftige Umsteigefreiheit zwischen Villingen und Freiburg als infrastrukturelle Anbindung eine wichtige Zukunftsinvestition und bedankte sich für die große Solidarität der anderen Gemeinden im Schwarzwald-Baar-Kreis für dieses teure Projekt. Es sei die größte Investition des Kreises neben den Schwarzwald-Baar-Klinikum. Rolf Schütz aus Döggingen nannte das Projekt eine „runde Sache“ und dankte allen Regionalpolitikern.

Offen blieb die Frage nach einem Fahrkartenverbundsystem bis Freiburg. Dies sei Verhandlungssache, so Schade. Hausen vor Wald könne, wenn überhaupt, nur in einer zweiten Stufe mit einem Anschluss rechnen, hier laufen aber Voruntersuchungen. Offen ist auch, welche Fahrzeuge die Strecke in Zukunft befahren. Schade ist aber zuversichtlich, dass sie genügend Transportkapazität haben werden. Die geplante Bauzeit über 14 Monate hält Schade für realistisch, da das Gelände teilweise schwer zugänglich ist, mit ein-geplant sind drei Monate Winterpause.



Tauschen sich beim Infoabend zur Elektrifizierung der östlichen Höllentalbahn aus (von links): Rolf Schütz aus Döggingen, Bundestagsabgeordneter Thorsten Frei, Martin Lienhard aus Donaueschingen, Uwe Schade (Geschäftsführer Regioverband), Landtagsabgeordneter Karl Rombach und Peter Müller aus Hüfingen. BILD: LUTZ RADEMACHER