

Mehrheit steht, aber es gibt auch Mahner

HOHENLOHE *Kreistag beschließt kombinierte Machbarkeitsstudie für Reaktivierung der Kochertalbahn und Elektrifizierung der Hohenlohebahn*



Ohne Elektrifizierung der Hohenlohebahn – zumindest bis zum Gewerbepark Hohenlohe – keine Reaktivierung der Kochertalbahn: Das machte Landrat Matthias Neth den Kreisräten klar. Deshalb gibt es eine kombinierte Machbarkeitsstudie. Foto: privat

Von unserem Redakteur
Ralf Reichert

Die Einigkeit im Kreistag für die Reaktivierung der Kochertalbahn zwischen Waldenburg und Künzelsau ist doch nicht so groß, wie die Befürworter gehofft hatten. Zwar brachte das Gremium am Montag wie erwartet eine Machbarkeitsstudie auf den Weg, die nicht nur diese Strecke analysiert, sondern auch die Hohenlohebahn zwischen Cappel, dem Gewerbepark Hohenlohe und Hessental, um die Wirtschaftlichkeit der Wiederbelebung hier und der weiteren Elektrifizierung dort zu klären, die Voraussetzung ist für eine Bundes- und Landesförderung. Doch es gab acht Gegenstimmen und zwei Enthaltungen – bei 28 Ja-Stimmen.

Rückblick Landrat Matthias Neth kann die Studie also in Auftrag geben. Sie soll die Ergebnisse der letzten Expertise aus dem Jahr 2012 fortschreiben. Ein Fachbüro hatte damals ermittelt, dass die Kosten einer reaktivierten Kochertalbahn den volkswirtschaftlichen Nutzen übersteigen, weshalb das Projekt auf Eis gelegt wurde. Die weitere Elektrifizierung der Hohenlohebahn hingegen wurde positiv bewertet: allerdings nur von Cappel bis zu einer neuen Haltestelle im Gewerbepark Hohenlohe und nicht auf dem gesamten Teilstück bis Hessental. Nur eine Dieselstadtbahn von Sulzdorf bis Öhringen wäre wirtschaftlich und damit förderfähig, hieß es in der 2012 vorgelegten Machbarkeitsstudie, die nun für beide Strecken aktualisiert werden soll.

Rasches Handeln ist erforderlich, denn das Verkehrsministerium des Landes will jene Kreise belohnen, die am schnellsten klären können, ob sich eine Reaktivierung von Bahnstrecken tatsächlich rechnet. In einer Analyse hatte das Ministerium der Kochertalbahn jüngst bescheinigt, über ein hohes Fahrgastpotenzial zu verfügen. „Wir haben im Einzugsbereich 5800 Schulplätze

und 20000 Arbeitsplätze“, erklärt Landrat Matthias Neth. Das ergebe 1010 Fahrgäste pro Schultag, womit der Hohenlohekreis im Ranking der 42 analysierten Bahnstrecken auf einem guten 18. Platz landet.

Fördermittel 500000 Euro stehen für die Machbarkeitsstudie im Kreishaushalt bereit, 200000 Euro sind zunächst gesetzt, 100000 Euro

könnte das Land beisteuern. „Mehr Fördermittel wird es nicht mehr geben. Das Geld in Berlin ist da, es kann aber nur verbaut werden, wenn der Kosten-Nutzen-Faktor über eins liegt. Wird dieser Wert unterschritten, darf kein Geld fließen“, stellt Neth klar. Bis zu 90 Prozent der Baukosten könnten gefördert werden – und 100 Prozent der Betriebskosten. Weil der Gewerbepark Hohen-

lohe stark gewachsen ist und auch Gaisbach mit dem Carmen-Würth-Forum sowie neuen Wohn- und Arbeitsplätzen jetzt und künftig mehr hergibt, rechnen Befürworter mit einem positiveren Ergebnis bei der Wirtschaftlichkeit. Zumal diesmal eine weitere Haltestelle inmitten des neu konzipierten Stadteingangs von Künzelsau liegt, die für reichlich Fahrgäste sorgen könnte: Mitarbei-

ter des Landratsamts etwa, das dort neu gebaut wird, oder Hochschulstudenten. Gleichzeitig betont Neth, dass alle Pläne für die Kochertalbahn Makulatur seien, wenn nicht auch die Hohenlohebahn weiter elektrifiziert werde – „zumindest bis zum Gewerbepark Hohenlohe“.

Ablehnung Kreisrat Otto Weidmann (Freie Wähler) kann einer Reaktivierung der Kochertalbahn gar nichts abgewinnen. Deshalb sei eine neue Studie unnötig. „Das Projekt hat hohe Bau- und Betriebskosten und ist deshalb nicht wirtschaftlich. Es gibt ökonomisch und ökologisch bessere Alternativen“, wirbt er stattdessen für den Einsatz von „E-Shuttle-Bussen“ zwischen Hochschule, Stadtzentrum, Gaisbach, Gewerbepark und Waldenburg. „Das könnte zu einem Bruchteil der Kosten umgesetzt werden.“ Ein vorgezogener Ausbau der B 19 könne dabei helfen.

Die Hohenlohebahn müsse jedoch auf jeden Fall „ertüchtigt“ werden, „sonst funktioniert der Anschluss der Bus-Shuttle-Linie in Waldenburg nicht“. Es genüge, die Strecke bis Waldenburg zu elektrifizieren und auf Stadtbahn-Qualität zu trimmen, der Abschnitt bis Hessental könne mit Batterie- und Hybridantrieben bewältigt werden. Weidmann wirbt für ein „regionales Mobilitätskonzept“, das Heilbronn und Schwäbisch Hall mit einschließt. Ins selbe Horn stößt Ute Oettinger-Griese (FDP) und gibt zu bedenken: „Wenn die Kochertalbahn fährt, wird es für Anliegergemeinden wie Kupferzell unmöglich, einen vernünftigen Nahverkehr auf die Beine zu stellen.“ Denn Bahnen und Busse dürften nicht parallel fahren, „die negativen Folgen sehen wir seit Jahren in Bretzfeld, das wäre ein weiterer großer Schilddürgerstreich“. Man solle lieber in „autonomes Fahren und einen E-Bus-Express“ investieren „und nicht in so eine Totgeburt“. Auch Thomas Dubowy (Freie Wähler) befürchtet, ein Parallelverkehr auf Schienen „könnte unseren NVH teilweise zerschmettern“.

