

Gottenheim, bitte umsteigen

Für den notwendigen Umbau des Gottenheimer Bahnhofs fehlt der Deutschen Bahn das Geld

VON UNSEREM MITARBEITER
MARKUS-ZIMMERMANN-DÜRKOP

GOTTENHEIM. In die Kaiserstuhlbahn wird kräftig investiert, um den Fahrgästen einen hundertprozentigen 30-Minuten-Takt anbieten zu können. Auf der Fahrt von und nach Freiburg müssen die Nutzer der S-Bahn jedoch nach wie vor in Gottenheim umsteigen und das voraussichtlich noch auf lange Sicht.

„Die Kosten für den Umbau des Bahnhofs in Gottenheim, verbunden mit einem neuen Stellwerk, sind größer als erwartet“, sagt Uwe Schade. Deshalb sei das Umsetzen der Pläne für die Geschwindigkeitserhöhung zwischen Gottenheim und Freiburg und der Ausbau in Gottenheim getrennt worden, erklärt der Bereichsleiter Planung und Bau beim Regio-Verbund das abgestufte Umsatzkonzept.

„Bis 2007/2008 wollen wir die Strecke zwischen Gottenheim und Freiburg ertüchtigen, um die Geschwindigkeit so erhöhen zu können, dass immer alle Haltestellen bedient werden können“, erklärt Schade. Erst danach könne an den Ausbau des Bahnhofs Gottenheim gedacht werden.

Dort steht eben nicht nur der komplette Umbau der Schienen an, um danach Züge teilen und wieder zusammenfügen zu können, sondern auch der Bau neuer Stellwerktechnik. Aktuell werden dort Weichen und Signale sowie selbst eine Schranke noch mit Seilzügen per Hand bedient. „Eigentlich eine antiquierte Technik“, so Schade.

„Von unserer Seite aus tut sich im Moment nichts“, erklärt Roland Kortz, Mitarbeiter der Stuttgarter Pressestelle der Deutschen Bahn. Das Projekt werde mit Mitteln aus dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) finanziert. Diese seien im Moment offensichtlich so knapp, dass mit einer Mittelbereitstellung in nächster Zeit nicht zu rechnen sei und deshalb habe auch der Zweckverband den Umbau zurückgestellt. Bei der DB-Netz, Eigentümerin der Gleise, lägen Grobplanungen in der



Noch ein gewohntes Bild am Gottenheimer Bahnhof. Unzählige Fahrgäste wechseln von der Breisgau S-Bahn aus Freiburg in die Kaiserstuhlbahn der SWEG.

FOTO: MARKUS ZIMMERMANN-DÜRKOP

Schublade, aus denen sich die Machbarkeit und die überschlüssige Kostenberechnung ergibt. Eine Detailplanung werde nie vor einer konkreten Zusage, dass gebaut wird, erstellt. Im Interesse der DB-Netz liege es auch, dass eigene Kosten durch Trassenerlöse wieder refinanziert werden.

Wie wichtig der Umbau des Gottenheimer Bahnhofs für die Kaiserstuhlbahn ist, sei schwer zu formulieren, so Norbert Lange. „Ich kann auf der Kaiserstuhlbahn den 30-Minuten-Takt auch ohne den Umbau rauf und runter fahren“, so der Betriebsleiter der Kaiserstuhlbahn. Damit mache er die Kaiserstuhler schon glücklich. Wenn die Fahrgäste jedoch gefragt würden, ob sie in Gottenheim lieber umsteigen oder lieber auf ihren Plätzen sitzen bleiben wollen, steht für ihn die Antwort nicht in Zweifel. Es wäre ein weiterer Service,

wenn das Umsteigen entfallen würde, steht für Lange fest.

Betriebstechnisch verspricht sich der Betriebsleiter der Kaiserstuhlbahn eine größere Flexibilität. „Wenn an diesem Bahnhof so oder so Fahrzeuge übergehen, dann lassen sich dort einzelne Fahrzeuge auch besser ein- und ausschleusen“, sieht Lange Vorteile durch den Umbau, die für ihn im Vergleich zur Verbesserung des Kundenservice jedoch nicht so sehr ins Gewicht fallen.

„Für die Kunden ist die Flügelung eine tolle Sache“, betont auch Hans Gornik. „Wir fahren auf der Strecke Freiburg – Breisach mit viel Erfolg“, so der Geschäftsführer der Breisgau-S-Bahn. Generell sei eine besser ausgebaute Infrastruktur immer zu begrüßen. Das große Interesse an dem Umbau könne aber nicht ignorieren, dass deutlich weniger Geld in den Kassen ist.