

Die Freiburg-Colmar-Bahn

Eine wichtige Verbindung mit einer wechselvollen Geschichte

Hannes Linck

Zwischen Freiburg und Colmar wurde 1878 eine direkte Zugverbindung eröffnet. Mit kürzeren, kriegsbedingten Unterbrechungen, verkehrten die Züge zwischen den beiden Städten über die Eisenbahnbrücke bei Breisach bis 1945. Im Zweiten Weltkrieg wurde diese erstmals im Oktober 1939 von französische Truppen zerstört, umgehend aber von deutschen Pionieren wieder aufgebaut. Anfang 1945 war es dann umgekehrt die deutsche Wehrmacht, die bei ihrem Rückzug die Brücke sprengte. Auf deren Fundamenten wurde später dann die Autobrücke errichtet. Seitdem ist das Schienennetz an dieser Stelle unterbrochen, wobei die Linie Freiburg-Colmar die einzige grenzüberschreitende Verbindung am Oberrhein ist, die nach dem Krieg nicht wiederhergestellt wurde. Um dies zu ändern, bedarf es etwa 1 km neue Gleise sowie eine Brücke über den Rhein, entweder als Einbau in die Autobrücke oder als parallele Brücke. Nachdem hierzu bislang der politische Wille auf der französischen Seite fehlte, hat die bevorstehende Schließung des Atomkraftwerks Fessenheim jetzt eine Dynamik in Gang gesetzt. Um den Verlust an Arbeitsplätzen zu kompensieren, könnte z. B. ein grenzüberschreitender Gewerbetpark für einen wirtschaftlichen Ausgleich sorgen. Hierfür wäre die Wiederherstellung der Bahnverbindung eine wichtige infrastrukturelle Voraussetzung, zugleich aber auch ein Projekt mit starkem Symbolcharakter für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Ursprünglich sollte die Strecke Teil einer internationalen Streckenverbindung werden, die von Paris nach Wien führen sollte. So

wurde 1860 die erste Planung vorgestellt. Sie sah eine Führung der Strecke von Paris über Chaumont, Epinal, Munster, Colmar und

Freiburg - Colmar.						208.		Colmar - Freiburg.												
(Betrieb führt Badische Eisenbahn.)								(Vom 15. Mai 1880.)												
Personengehld			1.2.3.			1.2.3.			km			Stationen.			1.2.3.			1.2.3.		
I.	II.	III.	Ig. 282.	Ig. 284.	Ig. 286.	Ig. 288.	Ig. 290.	Ig. 292.	Ig. 294.	Ig. 296.	Ig. 298.	Ig. 300.	Ig. 302.	Ig. 304.	Ig. 306.	Ig. 308.	Ig. 310.	Ig. 312.	Ig. 314.	Ig. 316.
von Freiburg ab			6:54	12:25	...	4:25	8:30	...	0,00	Abg.	Freiburg	205	...	Ank.	6:40	10:15	...	3:50	7:58	...
65	45	30	7:5	12:40	...	4:37	8:42	...	7,41	↓	Hugstetten	...	↑	6:28	10:0	...	3:38	7:47	...	
100	65	45	7:13	12:50	...	4:45	8:50	...	11,72	↓	Gottenheim	...	↑	6:20	9:50	...	3:30	7:40	...	
120	80	55	7:18	12:56	...	4:51	8:56	...	14,80	↓	Wasenweiler	...	↑	6:14	9:43	...	3:24	7:34	...	
145	100	65	7:23	1:3	...	4:58	9:2	...	17,76	↓	Ihringen	...	↑	6:8	9:37	...	3:18	7:28	...	
185	125	80	7:30	1:11	...	5:5	9:9	...	22,45	Ank.	Altbreisach	...	↓	6:0	9:25	...	3:10	7:20	...	
			7:31	1:16	...	5:10	9:10	...	22,45	Abg.	(Elsass-Lothring. Eisenb.)	...	↑	...	9:15	...	3:5	7:18	10:40	
260	170	110	7:35	1:26	...	5:15	9:15	...	26,02	↓	Neubreisach, Blif.	...	↑	...	9:3	...	2:55	7:8	10:30	
260	180	120	7:39	1:31	...	5:20	9:20	...	27,12	↓	Neubreisach, Stadt	...	↑	...	8:56	...	2:49	7:4	10:26	
340	230	150	7:50	1:46	...	5:34	9:34	...	36,00	↓	Sundhofen	...	↑	...	8:39	...	2:34	6:51	10:13	
420	290	180	8:0	2:1	...	5:46	9:46	...	44,37	Ank.	Colmar	197. 186a. Abg.	8:21	...	2:21	6:32	10:1	

Fahrplan aus dem Jahre 1880 (Archiv TRR)



Die Rheinbrücke Breisach-Colmar vor dem Zweiten Weltkrieg (Archiv TRR)

auch darin zeigt, dass der Abschnitt zwischen Neustadt und Donaueschingen erst in diesen Tagen elektrifiziert wird und weiterhin eingleisig bleiben wird.

Im Jahr 1914 verkehrten jeden Tag 10 Zugpaare zwischen Colmar und Freiburg, nach dem Ersten Weltkrieg verblieben davon immerhin noch vier Paare. Anfangs waren das natürlich von Dampflokomotiven gezogene Züge, ab 1936 kamen dann immer häufiger Dieseltriebwagen zum Einsatz.

Der 2. Weltkrieg sollte auch für die Eisenbahnverbindung

weiter über Freiburg, Donaueschingen, Ulm und München vor. Dieses Großprojekt hat sich jedoch nicht realisieren lassen.

Im Juni 1870 begannen die Bauarbeiten an der Strecke am Oberrhein und bereits 1875 wurde die Eisenbahnbrücke über den Rhein fertiggestellt. 1878 erfolgte die Eröffnung der gesamten Strecke zwischen Freiburg und Colmar. Zum Durchstich durch die Vogesen kam es dann allerdings nicht mehr. Man entschied sich für andere Streckenverläufe zur Überwindung des Gebirges, so zwischen Sélestat und St. Dié (1937 fertiggestellt) und – heute die einzige und Hauptverbindung nach Paris – über die »Zaberner Steige« bei Saverne.

Auf deutscher Seite wurde die Verbindung von Freiburg bis Wien 1901 fertiggestellt, doch blieb der Strecke über den Schwarzwald nur eine untergeordnete Rolle, die sich

zwischen Freiburg und Colmar eine entscheidende Zäsur werden, die leider bis heute fatal nachwirkt. Nachdem bereits 1939 die französische Armee auf dem Rückzug die Rheinbrücke zerstört hatte, wurde sie zwar von der deutschen Seite als Verbindung ins besetzte Elsass rasch wiederaufgebaut. Doch am 5. Februar 1945 lag sie erneut in Trümmern. Diesmal waren es deutsche Truppen, die die eine Hälfte der Brücke sprengten, um den »End-



Die 1939 zerstörte Rheinbrücke (Archiv TTR)

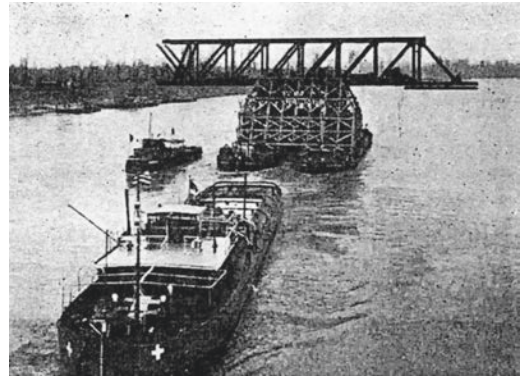
sieg« oder doch zumindest den Rückzug zu sichern.

Das gleiche Schicksal ereilte auch die gleichartige Eisenbahnbrücke zwischen Neuenburg und Chalampé 30 Kilometer weiter südlich. Und bereits im selben Jahr entschied der französische Staat, dass Müllheim Standort einer starken französischen Garnison werden sollte, und dass es deshalb notwendig sei, vor allem die Eisenbahnverbindung dorthin wieder aufzubauen.

So machte man sich an die Demontage des noch intakten Teils der Brücke bei Breisach, und am 1. und 24. Februar 1946 kam es zu dem einzigartigen Transport des nochmals geteilten Brückenteils den Rhein hinauf nach Neuenburg, um dort die Brücke zu kompletieren. Seitdem wurde sie regelmäßig von Militärzügen nach Müllheim befahren.

Zurück blieben bei Breisach die Brückenfundamente und eine bis heute zweigeteilte Strecke. Auf diesen Fundamenten wurde schließlich – ganz im Trend der damaligen Zeit – bis 1962 die Straßenbrücke erbaut, die seither dort die einzige Verbindung zwischen den beiden Seiten des Rheins darstellt.

Auf der elsässischen Seite wurde der Personenverkehr zwischen Colmar und Volgelsheim noch bis 1969 von der SNCF durchgeführt, dann eingestellt und durch einen geringen Busverkehr ersetzt. Bis heute gibt es auf dem Streckenteil allerdings einen gewissen Güterverkehr. Wochentäglich verkehren zwei Züge zwischen Colmar und dem Rheinhafen bei Marckolsheim. Der Abschnitt zwischen Volgelsheim und Marckolsheim gehört heute der Industrie- und Handelskammer Colmar und ist in gutem Zustand, der Abschnitt bis Colmar verblieb im Eigentum der SNCF und ist heute leider in einem Zustand, der nur Geschwindigkeiten bis zu 40 kmh erlaubt. Er macht es z. B. bei Sonderzugfahrten notwen-



Transport der Brückenteile 1946 nach Neuenburg
(Archiv TRR)

dig, dass die Strecke vorher gründlich untersucht wird, um Sicherheitsmängel zu erkennen. Zwischen Volgelsheim und Marckolsheim allerdings ist es möglich, regelmäßige Sonderfahrten mit dem Dampfzug der »Touristen-Eisenbahn Elsass« durchzuführen.

Zwischen Breisach und Colmar verkehren heute Busse, die allerdings nicht gut angenommen werden, weil sie im Vergleich zum Auto sehr langsam sind, und man außerdem in Breisach von oder zur Breisgau-S-Bahn umsteigen muss.

Auf dem deutschen Streckenteil erlebte der Personenverkehr zudem einen ständigen Niedergang, bis die Linie zwischen Freiburg und Breisach 1997 durch die Breisgau-S-Bahn übernommen wurde. Seither ging es steil bergauf mit den Fahrgastzahlen, die sich von damals 600 000 auf heute über 3,5 Mio. Mitfahrende pro Jahr entwickelt haben – durch ein attraktives Angebot. Bis 2020 wird die Strecke nun weiter ausgebaut und elektrifiziert. So wird es bald durchgehende Züge von Breisach über Freiburg bis nach Villingen-Schwenningen geben.

Es mangelte in der Zeit seit dem Zweiten Weltkrieg nicht an kleineren und größeren Initiativen, um die Eisenbahnverbindung



Sonderfahrt zwischen Colmar und Volgelsheim 2012 (Foto Hannes Linck)

zwischen Freiburg und Colmar wieder aufleben zu lassen. Auch gab es mehrere gründliche Untersuchungen der Möglichkeiten, die Strecke wieder aufzubauen. Die letzte größere Studie wurde 2004 von der Region Elsass und dem Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg beauftragt und vorgestellt. Sie untersuchte fünf verschiedene Varianten der Streckenführung über Rhein und Rhein-Seitenkanal sowie der Bedienung und kam zu dem Ergebnis, dass es je nach Variante zwischen 37 und 75 Millionen € kosten würde, die notwendigen Brückenbauwerke zu errichten und die marode Strecke zwischen den Bahnhöfen Volgelsheim und Colmar auf den neuesten Stand der Technik zu bringen. Die günstigste Variante beschrieb die Möglichkeit, die Schiene auf die bestehende Straßenbrücke zu legen, und während

der Zugfahrten den Autoverkehr kurz zu unterbrechen.

Leider wurden von den Gutachtern nur sehr geringe Fahrgastzahlen von täglich zwischen 580 und 825 zugrunde gelegt. Dies führte trotz der relativ geringen errechneten Investitionskosten zu einem negativen Kosten-Nutzen-Faktor und dem Ergebnis, dass die Strecke volkswirtschaftlich nicht kostendeckend zu betreiben sei. Und so entschied sich die Politik für die Wiedereröffnung der gleichzeitig auch untersuchten Verbindung zwischen Freiburg, Müllheim und Mulhouse, die ja inzwischen auch erfolgt ist. Und die Wiederherstellung der Verbindung Breisach-Colmar wurde auf unbestimmte Zeit verschoben.

Doch mit dieser Entscheidung wollten sich viele Menschen in der Region nicht abfinden. Und so ergriffen u. a. der Verkehrsclub

Deutschland (VCD) und die französische Fahrgastorganisation FNAUT immer wieder Initiativen, um die Strecke aus ihrem Dornröschenschlaf zu wecken. Aus diesem Kreis wurde schließlich im Januar 2012 der deutsch-französische Verein TransRhinRail Colmar-Freiburg gegründet, der sich seither mit verschiedensten Aktionen auf dieses Thema konzentriert.¹ Er hat inzwischen viele Gespräche mit Politikern auf beiden Seiten des Rheins geführt und immer wieder viel beachtete und von vielen genutzte Sonderzug-Fahrten auf dem elsässischen Teil der Strecke durchgeführt, zuletzt in der Vorweihnachtszeit 2017.

Er begründet sein Engagement nicht nur auf der offensichtlichen Notwendigkeit einer leistungsfähigen Bahnverbindung zwischen den beiden wichtigen und – nicht nur touristisch – attraktiven Städten Freiburg und Colmar. Die ganze Region, in der über 400 000 Menschen leben, würde einen enormen Entwicklungsschub bekommen, wie er sich ja bereits seit langem auf dem Abschnitt Freiburg-Breisach mit der sehr gut genutzten Breisgau-S-Bahn zeigt.

Ein wichtiges Argument des Vereins und seiner Freunde ist besonders auch die Einschätzung verschiedener Eisenbahn- und Nahverkehrsexperten, dass die 2004 angenommenen Fahrgastzahlen durch eine attraktive und durchgehende Bahnverbindung deutlich zu übertreffen seien. Wenn heute täglich ca. 20 000 Personen – weitgehend im Auto – den Rhein bei Breisach überschreiten, sei eher mit 3000 bis 4000 täglichen Fahrgästen für eine neue Freiburg-Colmar-Bahn zu rechnen. Verschiedene Fakten sprechen für hohe Nutzungsdaten der Freiburg-Colmar-Bahn: Immer mehr Arbeitnehmer, besonders aus dem Elsass, verdienen auf der anderen Seite des Rheins ihr Geld, immer mehr Deutsche ziehen ins Elsass und nicht zuletzt wür-



Veranstaltung des TRR mit Oliver Rein, dem Bürgermeister von Breisach

den viele Touristen die Gelegenheit nutzen, bequem neben Freiburg oder Colmar auch die andere Stadt kennenzulernen.

Dass solche Fahrgastzahlen die Strecke mehr als lohnend machen würden, konnte der Verein TRR mit einer von ihm initiierten und von der Stadt Breisach und der Verwaltungsgemeinschaft »Pays de Brisach« finanzierten Nachuntersuchung der Studie von 2004 zeigen. Von der Annahme ausgehend, dass die Schiene auf der bestehenden Straßenbrücke alternierend zum Autoverkehr geführt und die ganze Strecke durchgängig elektrifiziert würde, kam die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die Verbindung bereits ab durchschnittlich 1500 täglichen Fahrgästen kostendeckend betrieben werden könnte und so bei 1900 täglichen Fahrgästen bereits ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,5 erreicht werden könnte.

Hinzu kämen sicher viele von mehreren tausend Arbeitnehmern, die in großen Betrieben im Raum Volgelsheim-Biesheim arbeiten und aus der Region um Colmar anreisen. Diese wurden in beiden Untersuchungen gar nicht berücksichtigt. Sie könnten mit Zubringerbussen ab Volgelsheim oder am besten mit zusätzlichen Zügen befördert werden, die nicht über den Rhein nach Breisach fahren,

sondern in Richtung Marckolsheim abbiegen. Und auch viele Schüler aus der Region um Volgelsheim und Neuf-Brisach, die im westlichen Colmar zur Schule gehen, würden sicher gerne schnellere Züge den heutigen Bussen vorziehen.

Zudem wurde bisher auch noch nicht eingerechnet, dass – wie das Beispiel Freiburg-Breisach zeigt – auch die Region zwischen dem Rhein und Colmar durch die Bahn wirtschaftlich einen Aufschwung nehmen könnte, der sich wiederum positiv auf die Fahrgastzahlen auswirken würde.

In den letzten Monaten ist nun noch ein weiteres starkes Argument für die Wiederinbetriebnahme der durchgehenden Strecke in den öffentlichen Fokus gerückt. Die Schließung des AKW in Fessenheim zeichnet sich ab und die Region benötigt alternative Angebote, um die insbesondere die dort entstehenden Arbeitsplatzverluste auszugleichen. Folglich kreist die Diskussion immer stärker um ein neues Gewerbe- und Industriegebiet zwischen Fessenheim und der Rheinbrücke bei Breisach. Und dafür, dass dieses Gebiet sinnvollerweise nach Frankreich und Deutschland durch eine attraktive Bahnverbindung angebunden wird, macht sich besonders auch die neue Präsidentin des Oberelsass, Brigitte Klinkert vehement stark.

So hoffen die Freundinnen und Freunde der Freiburg-Colmar-Bahn zu Recht, dass sie

nicht mehr allzu lange auf die Wiedereröffnung »ihrer« Linie warten müssen.²

Anmerkungen

- 1 Der Autor ist Geschäftsführer des Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Südbaden und Vorstandsmitglied des badisch-elsässischen Vereins TransRhinRail Colmar-Freiburg (TRR). Er engagiert sich bereits seit den 1990er Jahren für die öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen Baden und dem Elsass. 1999 veröffentlichte er eine Dokumentation zur Bahnstrecke Müllheim-Mulhouse, die inzwischen in einer aktualisierten Neuauflage vorliegt.
- 2 Weitere Informationen zum Thema finden sich auf den Seiten von TransRhinRail Colmar www.Freiburg-Colmar-Bahn.eu. Vom VCD gibt es neuerdings das Online-Portal www.vcd-freizeitfahrplan.eu, mit dessen Hilfe man die besten Bahn- und Busverbindungen ins Elsass und in die Vogesen sowie viele Ausflugs- und Wandertipps finden kann.



Anschrift des Autors:
Hannes Linck
Geschäftsführer des Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Regionalverband Südlicher Oberrhein e. V.
Wentzingerstraße 15
79106 Freiburg
hlinck@ngi.de