

Wutachtalbahn – In kleinen Schritten zur Vollreaktivierung

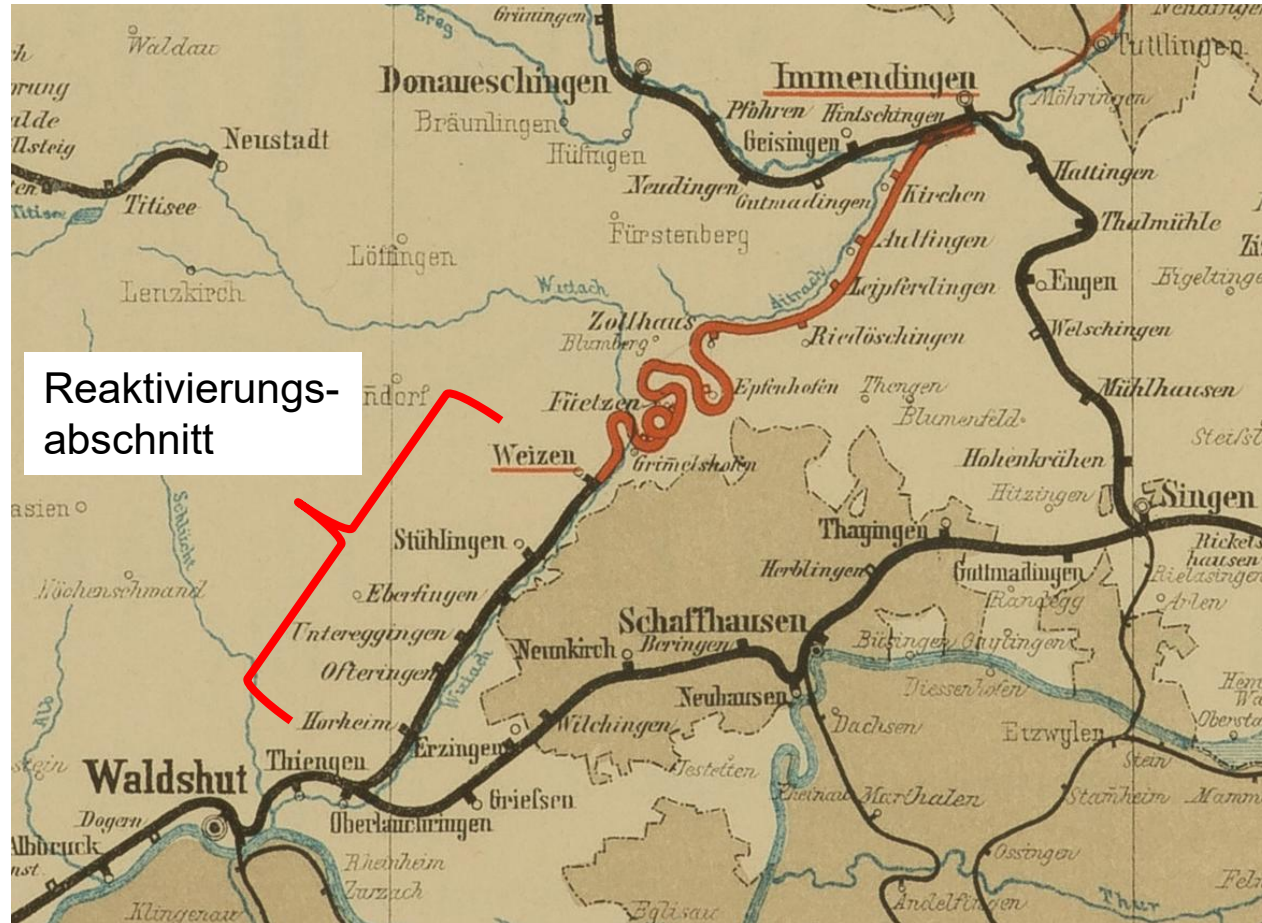


Haltepunkt Stühlingen am Schulzentrum; Foto: Bahnbetriebe Blumberg

Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG

Christian Brinkmann

Blumberg, 10.11.2025



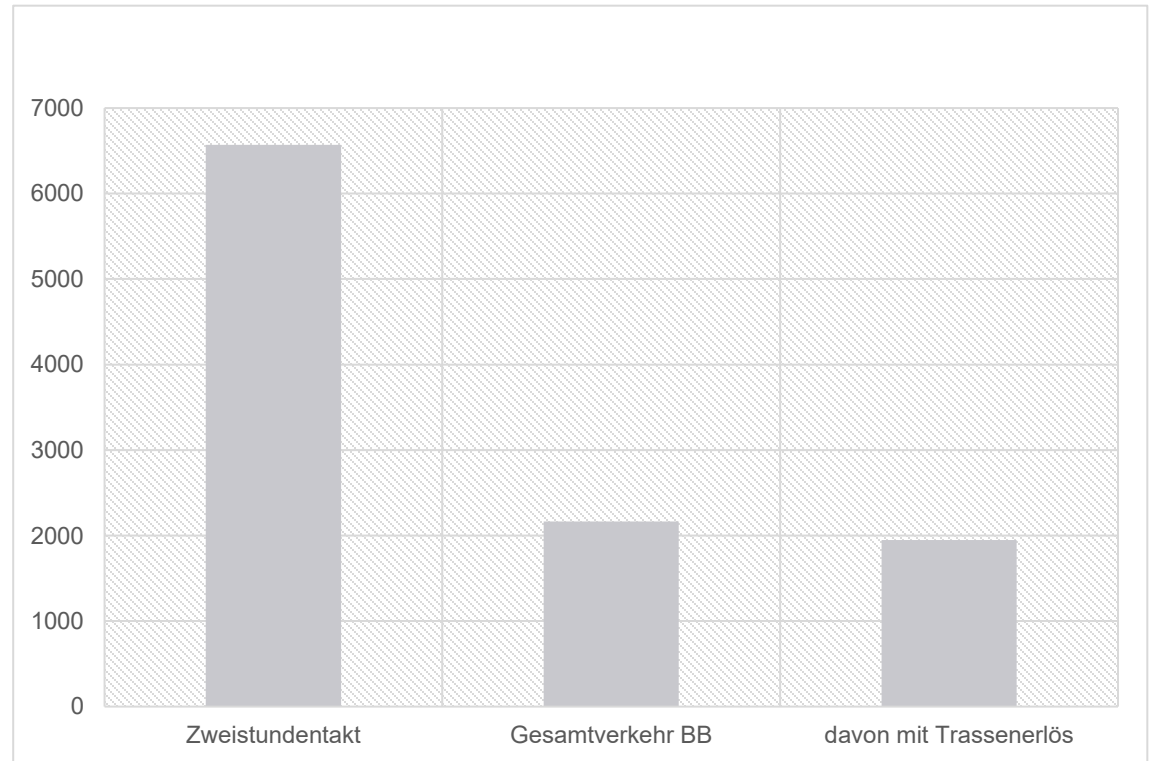
Quelle: Umgebungsbahnen in Südbaden: Karten und Normalzeichnungen, 1890

Infrastrukturnutzung bei den Bahnbetrieben Blumberg – DB-Mindestanforderung Streckenbetrieb weit unterschritten

Zug-km je km Betriebslänge

DB Regionalnetz setzt Zweistundentakt als Mindestanforderung für wirtschaftlichen Infrastrukturbetrieb voraus *

Trassenerlösende Verkehre bei den BB nur ein Drittel von DB-Anforderung



Grafik: Bahnbetriebe Blumberg

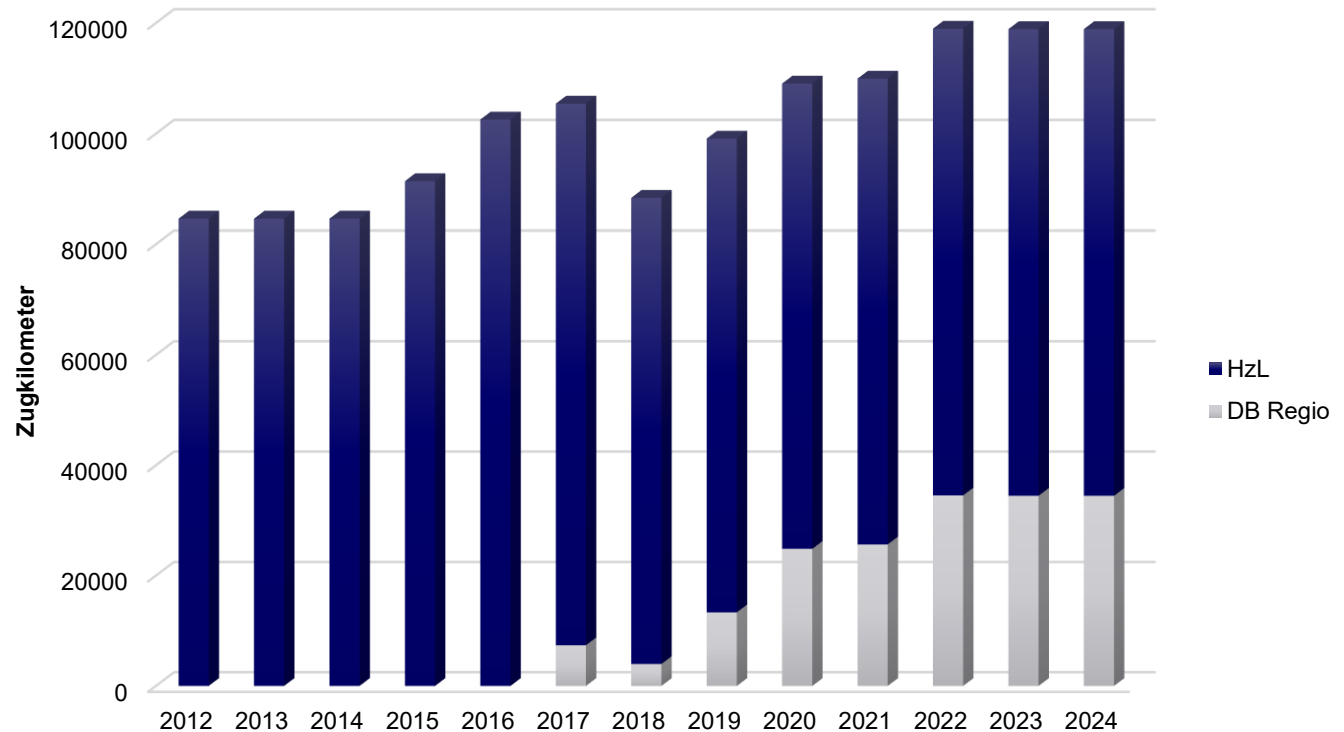
* Mitwirkung des Autors dieser Präsentation im Jahr 2000 als damaliger Mitarbeiter in der DB Netz-Zentrale zur Bildung des Geschäftsbereiches Regionalnetze, dabei umfassende Wirtschaftlichkeitsbetrachtung regionaler Netze, Bildung der sog. Regionalfaktoren auf den Trassenpreis

Entwicklung Zugkilometer – Reaktivierung Untere Wutachtalbahn führt zu Mehrkilometern

Entwicklung Zugkilometer

Verkehrsentwicklung
Ringzug (HzL) ist
rückläufig

Reaktivierung Untere
Wutachtalbahn (DB
Regio) führt zu einer
Gesamtsteigerung der
Zugkilometer

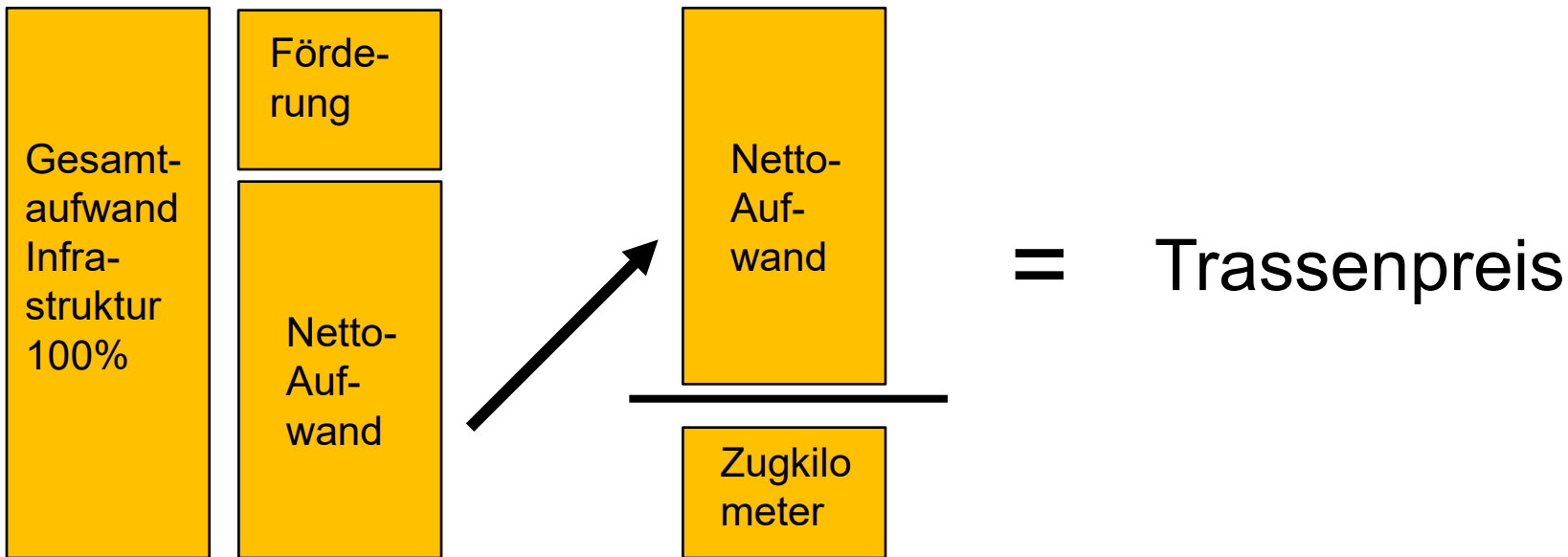


Die Reaktivierung der Unteren Wutachtalbahn hilft, Gemeinkosten zu tragen und Investitionen zu ermöglichen.

Entwicklung Trassenpreis – Förderung und Zugkilometer als wesentliche Faktoren bei der Trassenpreisbildung

Trassenpreis Rechenarithmetik

Gesamtkosten minus Förderung geteilt durch Anzahl Zugkilometer = Trassenpreis je km
Jährlich aufwendiger rechnerischer Nachweis gegenüber Bundesnetzagentur



Wo ist die Schmerzgrenze auf Strecken mit geringem Zugverkehr?

Zeitliche Abfolge auf dem Weg zur Reaktivierung

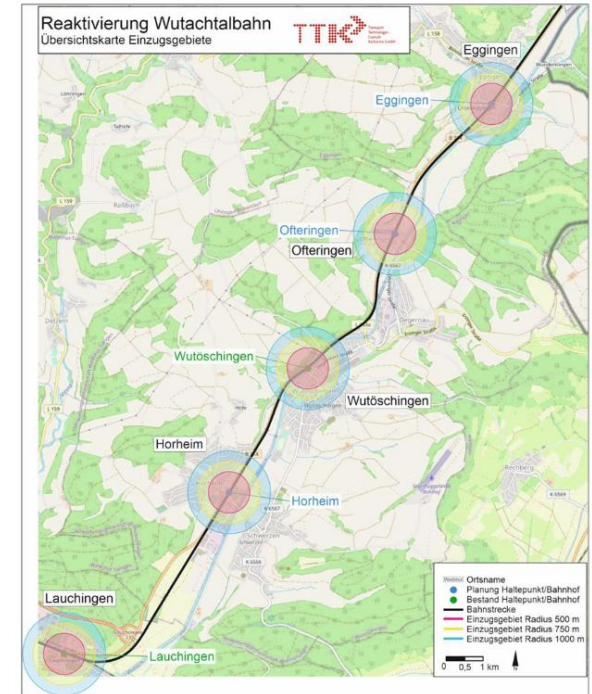
- Seit dem Jahr 2000 pachtet die Stadt Blumberg die Untere Wutachtalbahn von der DB Netz AG
- 2014: Erster Zug nach Wutöschingen einmal je Schultag
- 2015: Verlängerung nach Eggingen, zwei Zugpaare
- 2017: Trasseneinnahmen reichen nicht für Unterhalt \Rightarrow Stilllegung droht
- Dezember 2019: Verlängerung bis Stühlingen
- 2021: Aufnahme ins Landesreaktivierungsprogramm
- 2022: Kosten-Nutzen-Faktor über 1,0



Fotos: Bahnbetriebe Blumberg

Ziel Vollreaktivierung im Landesstandard liegt in greifbarer Nähe

- Stundentakt Waldshut – Lauchringen – Stühlingen - Weizen
- Neue Haltepunkte in Horheim, Oftringen, Eberfingen, Stühlingen und Weizen
- 80 km/h, Fahrzeit Stühlingen – Waldshut 31 min.
- Finanzierung 75% Bund / Land, 25% Kommunen und Bahnbetriebe Blumberg
- Land, Landkreis und Anliegergemeinden ziehen mit
- Realisierung in Schritten bis 12/2027



Quelle: PTV

Näher waren wir an der Vollreaktivierung noch nie dran

Der kommunale Finanzierungsbeitrag ist ein wichtiges Signal ans Land

Gesamtmaßnahme Reaktivierung Wutachtalbahn wird derzeit finanziell festgezurr

- Gesamtkosten: 13,2 Mio. €
- Davon Land direkt: 9,7 Mio. €
- Davon Bahnbetriebe Blumberg: 2,5 Mio. €
- Davon Kommunen im Wutachtal: 650.000 € (Anteil an eigenen Haltepunkten)

Das Land erwartet einen nennenswerten Beitrag der Kommunen, da diese profitieren

Besonderheit Wutachtalbahn: Bahnverkehr und Baumaßnahmen zur Reaktivierung zeitgleich

Die infrastrukturellen Verbesserungen können immer gleich zum Vorteil der Bahnfahrgäste genutzt werden

- Vorteil Trasseneinnahmen: Keine große Kreditaufnahme erforderlich
- Vorteil Verbesserung: Bevölkerung kann gleich Verbesserungen nutzen
- Dadurch gute Akzeptanz der Maßnahmen
- Nachteil: Bauen unter Verkehr
- Kleinteiligkeit erfordert häufigere Sperrungen



Eröffnung Haltepunkt Eberfingen 12/2024; Foto: Bahnbetriebe Blumberg

Infrastruktur wird für die Nutzung im Güterverkehr kompatibel gestaltet

- Verkehrspolitischer Beitrag als Rechtfertigung der Infrastrukturförderung
- Einbindung regionaler Partner (z. B. Spedition Bäumle, Murg)
- Unterstützung Wirtschaftsstandort Hochrhein
- Unternehmerische Entwicklungsmöglichkeit Bahnbetriebe Blumberg
- Erleichterung der Durchsetzung der Winterbefahrung Tunnel



Erster Güterzug im Wutachtal seit vielen Jahren, hier bei Wutöschingen; Foto: R. Behrbohm

Niedrige Baukosten machen Reaktivierung für alle Beteiligten gut leistbar

- Neubau Bahnsteig Länge 70 m, hohe Stützmauer erforderlich
- Fundamenteinbau mit Fertigteilen im Schatten einer Streckensperrung zur Gleiserneuerung
- Dadurch keine Kosten für Baustellensicherung
- Nutzung von Standardkomponenten
- Wetterschutz gemeinsam mit benachbarter Bushaltestelle
- Mit 212.734,12 € Gesamtkosten erheblich günstiger als bei anderen Bahn-Infrastrukturbetreibern

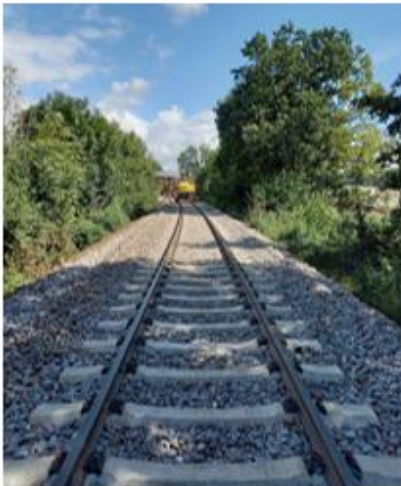


Fotos: Bahnbetriebe Blumberg



Reaktivierung Untere Wutachtalbahn

Vorher-Nachher-Bilderbogen 01
Oberbau Lauchringen km 0,2 – 1,1



Gleiserneuerung Lauchringen, Länge: rund 900 m; alte Schiene wurde weiterverwendet. Kosten: 548.595,63 €

Reaktivierung Untere Wutachtalbahn

Vorher-Nachher-Bilderbogen 02
Bahnübergang Eberfingen II Eisenbahnstraße km 13,580



Sicherung des Bahnübergangs durch eine Bahnübergangs-Sicherungsanlage mit Lichtzeichen und Halbschranken, vorgeschaltetem Lichtzeichen, Bahnübergangs-Belegmeldern, Bau Kabelkanal. Erhöhung der Streckengeschwindigkeit an dieser Stelle von 20 km/h auf 80 km/h, keine Pfeifsignale der Züge mehr erforderlich; Inbetriebnahme 08/2023. Kosten: 421.558,98 €

Fotos: Bahnbetriebe Blumberg

Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG, 10.11.2025

Es gibt nicht quantifizierbare Vorteile durch individuelle Problemlösungen vor Ort

- Direkte, zeitnahe Problemlösung mit Baufirma durch Budgetverantwortlichen
- Flächeninanspruchnahme durch Zahlung von Entschädigung
- Lösungen nach dem Motto: „eine Hand wäscht die andere“, z. B. Nutzung privater Fläche als Baustelleneinrichtung, danach Anlage der Fläche nach Eigentümerwunsch
- Enge Kooperation mit allen Anliegerkommunen, gemeinsame Eröffnungsfeiern
- Bei Kostenbeteiligungen Fixkosten, kein Nachzockern

Die Geschäftsstruktur der Bahnbetriebe Blumberg als Bauherr, ihre geringe Größe und die Präsenz vor Ort bieten unendlich viele Vorteile

Erfolgsfaktor Kooperation

Viele Partner ziehen am Strang

