

## Gesicherte Zukunft Nach Münstertal (Schwarzwald) soll die Breisgau-S-Bahn ab Ende 2012 elektrisch fahren.



Nachmittagsruhe in der kleinen Endstation Münstertal (Schwarzwald) am 13. Mai 2011.

Ein Unterstand und ein Haltestellenschild sind genug – für eine Busstation. Mitunter muss diese Ausstattung aber sogar für einen Endbahnhof reichen. Zum Beispiel in Baden-Württemberg am Endpunkt der Münstertalbahn, die von Bad Krozingen über Staufen nach Münstertal (Schwarzwald) führt. Die elf Kilometer lange, zwischen 1894 und 1916 in zwei Abschnitten eröffneten Bahn gehört zur landeseigenen Südwestdeutschen Verkehrs-AG (SWEG) und wird stündlich mit RegioShuttles befahren. Das unscheinbare Bähnchen verläuft zwischen Bad Krozingen und Staufen durch die flachen Felder der oberrheinischen Tiefebene, ehe es nach einigen Kurven das untere Münstertal hinaufgeht. In der Endstation enden die Gleise unspektakulär an einem kurzen Bahnsteig, dessen oben genannte Ausstattung durch einen Fahrkartenautomaten und einige Blumenkübel ergänzt wird. Etwas abseits steht ein privat genutztes Empfangsgebäude mit Güterschuppen, vor dem sich eine kopfstein-

gepflasterte Kehre befindet. Hier fahren die Busse zur Anbindung der im oberen Münstertal gelegenen Ortsteile ab. Südlich des Bahnsteigs schließt sich eine große, unbefestigte Fläche an, die von Park-and-ride-Nutzern als kostenfreier Stellplatz genutzt wird. Lediglich auf dem Bahnsteig sorgen zwei Leuchten für Helligkeit, auf dem Weg zur Straße oder zu den Autos muss in klaren Nächten das Licht der Sterne genügen. Vom frisch gepflasterten Bahnsteig – auf ein taktiles Leitsystem wurde erstaunlicherweise verzichtet – kann stufenlos in die RegioShuttles eingestiegen werden. Noch vor dem Bahnsteig, der Platz für zwei Triebwagen bietet, befinden sich ein Ausweich- und ein nicht mehr genutztes Abstellgleis.

Die Eröffnung der Münstertalbahn geht auf eine Initiative der Städte Staufen und Sulzburg zurück, die nach Einweihung der Rheintalbahn Freiburg – Bad Krozingen – Basel ins Abseits zu geraten drohten. Unter Führung der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesell-

schaft AG wurde 1894 die Linie Bad Krozingen – Staufen – Sulzburg eröffnet, die 1916 um einen Ast von Staufen nach Münstertal ergänzt wurde. 1963 kamen die als Münstertalbahn bezeichneten Strecken zur heutigen SWEG. Schon 1969 endete der Personenverkehr auf dem Sulzburger Ast. Stattdessen verkehrten Busse, und der Güterverkehr wurde zwischen 1973 und 1996 aufgegeben. Heute ist die Trasse Staufen – Sulzburg teilweise überbaut.

In eine gesicherte Zukunft fährt die Verbindung Bad Krozingen – Münstertal, die nach derzeitigen Planungen bis Ende 2012 elektrifiziert und in das S-Bahn-Netz der 20 Kilometer nördlich gelegenen Stadt Freiburg (Breisgau) integriert werden soll. Bereits im Frühjahr 2009 wurde zwischen der Regio-Verbund Gesellschaft mbH (RVG), die im Auftrag des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) agiert, und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) der Aufbau eines S-Bahn-Netzes bis 2018 vereinbart. Das Konzept beinhaltet neben den schon heute von der Breisgau-S-Bahn GmbH (BSB) befahrenen Strecken Freiburg – Breisach und (Freiburg –) Denzlingen – Elzach auch die SWEG-Linien Riegel – Breisach sowie Gottenheim – Riegel Ort. Die BSB ist eine 1995 gegründete Tochter der Freiburger Verkehrs AG (VAG) und der SWEG.

Die Betriebsführung der künftigen Breisgau-S-Bahn-Strecken soll bis 2016 europaweit ausgeschrieben werden. Bis zur Elektrifizierung verkehren auf der Münstertalbahn die drei RegioShuttles des ehemaligen Herstellers Adtranz (heute Stadler), die im SWEG-Stützpunkt Staufen gewartet werden. Einzelne Zugfahrten führen im Auftrag der Deutschen Bahn schon seit vielen Jahren über Bad Krozingen hinaus bis Freiburg. Für den Bahnbetrieb im Münstertal stehen der SWEG neun Mitarbeiter zur Verfügung. (red)