

# Mobilitätswende im Höllental und der Falkensteigtunnel



Foto: Bildstelle Bundesbahndirektion Karlsruhe, Negativ Nr.551.  
Beim Hirschsprung. Situation um 1936.  
Man beachte die Breite der Straße!



Fast an gleicher Stelle 1984. Stau trotz dreier Spuren.



Rechts oben der Hirsch, der einstmals die Talenge überspringen haben soll. Der das ca. 9 km lange Tal durchfließende Rotbach ist zwischen Fels und Straße total eingezwängt. Ab dem Hirschsprung bis zur dreispurigen Steig kurz vor Hinterzarten ist die B31 vierspurig.

Das einst wildromantische Höllental ist zur Verkehrsschneise verkommen.



1984 war Waldsterben Thema. Brücke über die Steig beim ehem. Hp Höllsteig, ca. 2 Kilometer vor Hinterzarten.

# Mobilitätswende im Höllental und der Falkensteigtunnel

Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums ist ein wichtiger Meilenstein zur Realisierung dieses komplexen Großprojekts erreicht. Ich freue mich, dass es gelungen ist, die Ergebnisse der intensiven Vorarbeit so festzuhalten, dass für die künftige Entwurfsplanung eine gute und belastbare Grundlage geschaffen ist“, betonte Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer.

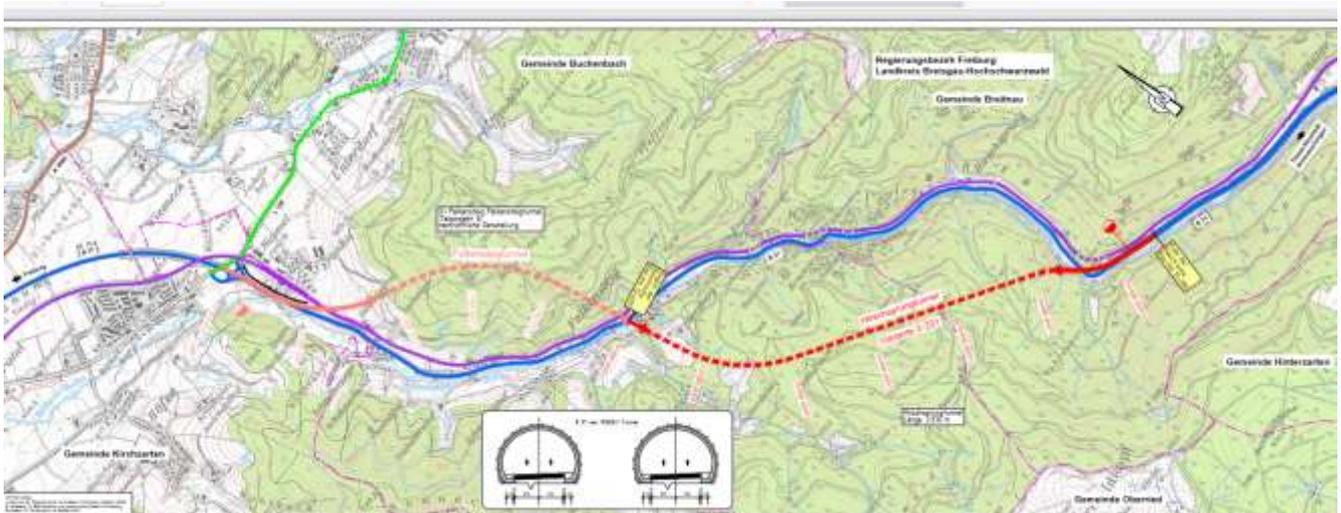
## Wichtige Verkehrsachsen im Süden des Landes

Bei der Entwurfsplanung wird die Vorzugsvariante aus der Vorplanung mit steigendem Detaillierungsgrad weiter durchgeplant. Die Kosten werden detaillierter ermittelt, auch umwelt- und naturschutzfachliche Belange sind vertieft zu bearbeiten. Die Entwurfsplanung schließt mit dem Vorentwurf ab, dem der Bund zustimmen muss. Die sich daran anschließende Genehmigungsplanung bildet dann die Grundlage für das Planfeststellungsverfahren „Es freut mich, dass die geleistete Arbeit zur Vorplanung der Straßenbauverwaltung des Landes mit der Zustimmung zur Vorzugsvariante des Bundes abgeschlossen werden kann“, sagte Verkehrsminister Winfried Hermann. Der Minister bedauert, dass die weiteren Planungsschritte für das Projekt, das im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 nur im „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft ist, aufgrund der begrenzten Ressourcen in der Straßenbauverwaltung nicht unmittelbar weiter betrieben werden können.

Oben Ausschnitt aus einer PM vom 03.02.2021 des VM. Kosten deutlich über 350 Mio.

**Die 350 Einwohner des Straßendorfes Falkensteig** werden seit jeher vom Straßenverkehr geplagt. Zusätzlich wird eine Steigerung des Kfz-Verkehrs von 20.000 Fahrzeugen (15% LKW) auf ca. 23.000 Kfz/24h prognostiziert, wofür die weitere Zerstörung der sensiblen Natur gerechtfertigt erscheint. Mit der „Verflüssigung“ des Straßenverkehrs wird die Forderung nach Verdoppelung der Fahrgastzahlen ad absurdum geführt. Und das von ein und demselben Verkehrsminister. Mit einer Eröffnung des Straßentunnels könnte 2035 zu rechnen sein. Bei stagnierender Bevölkerung könnte bis dahin die angestrebte **Verdoppelung der Fahrgastzahlen** nur aus den Autofahrern generiert werden. Derzeit werden im ½ Stundentakt 11.000 Fahrgäste/Tag befördert, 11.000 mehr entspräche etwa 9.000 PKW weniger. Bis dahin fahren auch ein Viertel aller PKW klimaneutral mit E-Antrieb, also abgasfrei und mit weniger Lärm. Das Problem der Verkehrsbelastung dürfte sich somit für die Anwohner von allein gelöst haben. Ohne die 375 Mio. für den Tunnel.

**Beim Denken im Status quo** wird kein Autofahrer auf die Schiene gelockt, wenn es auf der Straße schneller und ohne Umsteigen geht. Vor allem nicht im dünn besiedelten Hochschwarzwald mit einer Kfz-Dichte von 650 PKW auf 1000 E.



Schwarz, kaum sichtbar die Höllentalbahn, blau die Straße, rot der Falkensteig/ Hirschsprungtunnel. Rechts am 90 Gradbogen befindet sich der Hirschsprung. Ab 2025 soll mit der Detailplanung begonnen werden.

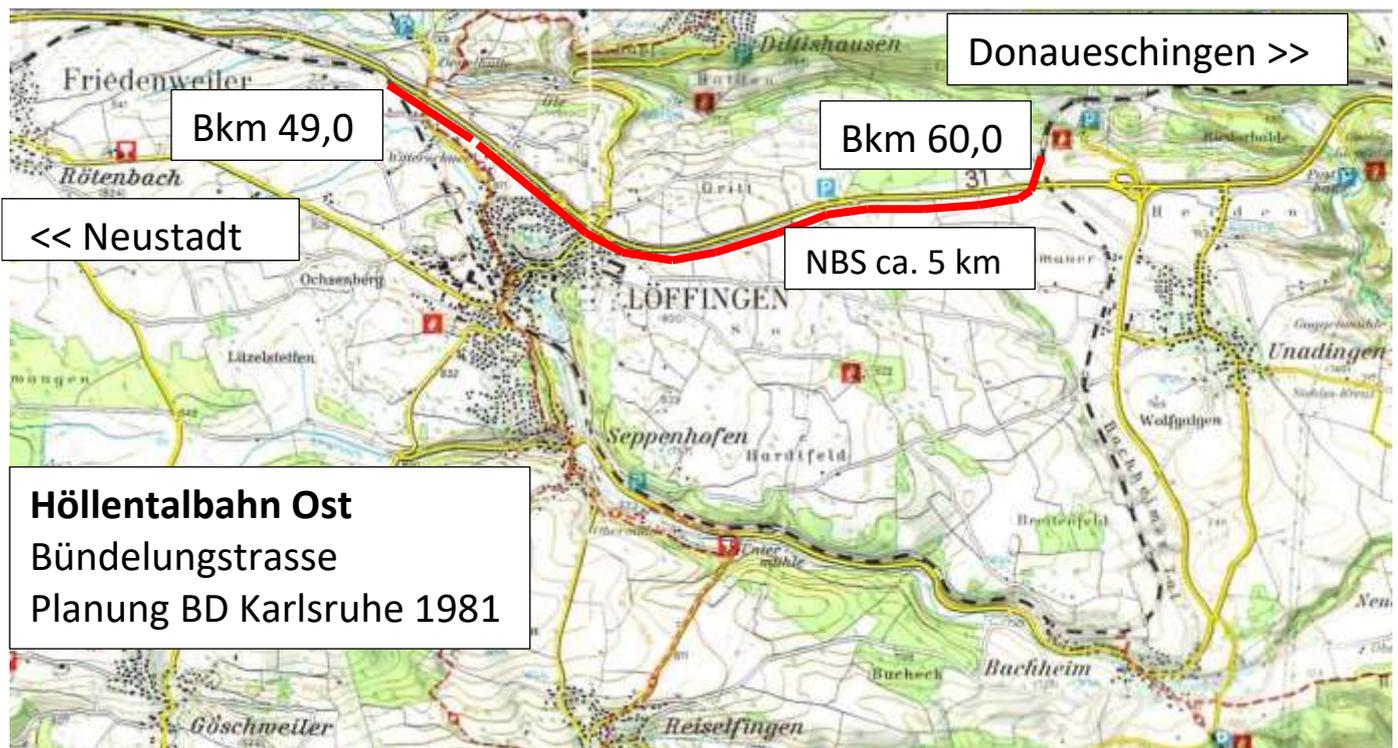
## Mobilitätswende im Höllental und der Falkensteigtunnel

Warum kommt kein VM Strategie darauf, das Geld in die Beschleunigung und Kapazitätsausweitung der Höllentalbahn zu stecken?

**Mit 27 km auf Straße und Schiene** ist die Entfernung vom Freiburger Hauptbahnhof nach Hinterzarten Bf gleich weit. Der PKW braucht für diese Strecke 30 Minuten, die Bahn 36. Schon jetzt ist die Bahn durchaus in der Lage, dem PKW Paroli zu bieten, wären da nicht die erste und die letzte Meile. In Freiburg sind fast alle Ziele mit Straßenbahn und Bus leicht zu erreichen. Im dünn besiedelten Hochschwarzwald müssen Busse und weiterhin der PKW Zubringerfunktionen zu den Bahnhöfen übernehmen.

Anders sieht es auf der Gesamtstrecke aus. Für die 76 km von Freiburg nach Donaueschingen braucht die Bahn aktuell 1:29 h und ist trotz Elektrifizierung nur 6 Minuten schneller wie vor 30 Jahren mit Dieselbetrieb zwischen Neustadt und Donaueschingen, weil das Umsteigen in Neustadt entfallen ist. Dazu kommen noch Fußmarsch für die erste und letzte Meile. Der PKW braucht nur 1:06 h für 63,5 km inklusive erster und letzter Meile.

**Kein Ruhmesblatt** hat sich die DB Netz erworben bei der Elektrifizierung der hinteren Höllentalbahn 2019/20. Für 40 Mio. Ausgaben, hauptsächlich für Tunnelsanierungen, neue Signaltechnik und Entfall von Überhol-, Ausweich-, und Ladegleisen. Das Abschneiden der Kurven zwischen Löffingen und der Gauchachbrücke bei Bkm 60 hatten die DB Netzstrategen glatt vergessen. Die Straßenbauer sind da wesentlich wacher. Im Raum Karlsruhe wurde ein unbedeutendes Kreissträßlein von VM Hermann eingeweiht, weil begradigt und dadurch Land entsiegelt werden konnte. **Bei der Eisenbahn geht das seltsamerweise nicht.**



Karte ergänzt: Ullrich Müller

Statt einer 5 km langen **Bündelungstrasse** mit der B31, wie 1981 von der alten Bundesbahndirektion (BD) Karlsruhe geplant, wurden 11 km umwegige Strecke ohne Verkehrswert elektrifiziert. Im Übrigen werden alle Orte zwischen Neustadt und Donaueschingen mit einer Buslinie bedient, so auch Bachheim (375 E) und Unadingen (1000 E), deren Haltepunkte, vormals Bahnhöfe mit Kreuzungs- und Ladegleisen, sehr ungünstig zur Besiedlung liegen. Pro Kilometer wurde durchschnittlich 1 Mio. ausgegeben, 11 Mio. umsonst. Rechnet man für die NBS einschließlich Fahrdrabt mit Kosten von 25 Mio., die zur Hälfte mit GVFG bezuschusst

## Mobilitätswende im Höllental und der Falkensteigtunnel

werden, müssten vom Vorhabenträger 12,5 Mio. Eigenmittel aufgebracht werden. Da Elektrifizierungskosten von 11 Mio. entfallen wären, ergäbe sich eine Deckungslücke von 1,5 Mio., die durch Entfall von Schienenmaut in kurzer Zeit amortisiert gewesen wäre. Bei 40 Zügen/Tag und 6 km kürzerer Strecke gibt das 240 km/Tag x 360 Tage (eingeschränkte Betriebstage berücksichtigt) = 86.400 km zu 5,30 €/km = rund **458.000 € Ersparnis pro Jahr**. Dazu kommen noch Ersparnisse durch weniger Streckenunterhalt, sodass mit Einsparungen von rund **500.000 €/Jahr** hätten gerechnet werden können.

Obendrein hätte sich die Fahrzeit um gut 5 Minuten verkürzt, als Verspätungsreserve und für bessere Übergänge z. B. in Villingen nach Rottweil – Stuttgart.

**42.000 qm Bahngelände** hätten der Natur zurückgegeben werden können, denn durch den Entfall von 11.000 m Strecke mit einer Breite von etwa 7,0 m wären 77.000 qm Bahngelände frei geworden, gegenüber 35.000 qm für die Neubaustrecke.

**Der beim Tunnelbau** entstehende CO<sub>2</sub>-Feinstaub-Fußabdruck und Energievernichtung **konterkarieren** die Klimaschutzziele. Die Kriterien für die Begründung von Straßenbauvorhaben sind recht gering: Lediglich CO<sub>2</sub>-Einsparungen im fließenden Verkehr, wenn „flüssig“ ohne Stau, statt 80 km/h 100 km/h gefahren werden kann und **steigende Kfz- Zahlen**. Auch haben sich die Straßenbauer 2016 nicht gescheut, beim vierspurigen Ausbau des Knotens B27/B31 bei Hüfingen das Naturdenkmal des Zusammenflusses von Brigach und Breg zur Donau für 1,8 Mio. umzuverlegen und der aktuell für 4 Mio. € renaturiert wird. Insgesamt sind in den nächsten Jahren für den Ausbau der B31 ca. 80 Mio. € eingeplant.

**Ganz anders** bei der Bahn, bei der eine pingelige Kosten-Nutzen-Rechnung aufgemacht werden muss. Dazu kommt noch, dass die Straßenbauer auf Vorrat planen, während DB Netz nur auf Anweisung und bei Planungskostenerstattung tätig wird. Dabei ist es offensichtlich von der „Politik“ gewollt, dass es DB Netz an kreativer Eigeninitiative mangelt. Es werden neue Gleise als 1:1-Ersatzneubau auf über 150 Jahre alten Bahntrassen, als Höchstgeschwindigkeiten von 50-60 km/h top aktuell waren, **als Bahnausbau** propagiert. Dazu noch in wochenlangen Streckentotalperrungen, was träge Bahnbeamte früher in acht bis neun Nachtsperrungen fahrgastfreundlich erledigt hatten.

### Fazit:

#### Es fehlt am Vorausdenken in die Zukunft.

Für das rund 5 Kilometer lange vierspurige Falkensteig-/Hirschsprungtunnelprojekt in sensibler Natur ist der Bund bereit, 350 Mio. € aus Steuermitteln auszugeben, weil in Zukunft 3.000 PKW mehr erwartet werden. Für eine 5 km lange kostenneutrale eingleisige Neubaustrecke entlang der B 31 fehlt es nicht nur an Tatkraft, sondern auch an innovativem Denken der Anlagenverantwortlichen, die politischen Entscheidungsträger auf allen Ebenen eingeschlossen.

Wenn Klimaschutz ernsthaft betrieben werden soll, dann müssen solche Tunnelbauten wie der Falkensteigtunnel, die mehr Verkehr statt weniger anziehen, der Vergangenheit angehören. Angesichts der Klima- und Energiekrise ist es ein Gebot der Stunde, Energie aus Öl und Strom statt in PKW Motoren individuell zu vernichten, diese Energien im ÖV, zum Beheizen der Wohnungen und in Produktionsbetrieben zu verwenden. Die Mobilität bleibt durch Verlagerung auf den energieeffizienten ÖV erhalten.

Darüber hinaus ist zu fragen, was all die **Klimaretter** mit ihren Demos konkret bezwecken wollen, wenn gleichzeitig der Straßenbau unbeachtet aller Appelle, den Landverbrauch einzuschränken, vollendete Tatsachen schafft und andererseits die Bahn nicht fähig oder in der Lage ist, volkswirtschaftlich kostenneutrale Bahnprojekte, wie die Modernisierung der Höllentalbahn Ost anzudenken oder gar auszuführen.

Ullrich Müller (Dipl.-Ing. FH)

Mitglied im LV Pro Bahn B-W

Karlsruhe-Durlach, 06./11.09.2022.

Fotos: Ullrich Müller (4)