



Michel: Ringzug steht im Vordergrund

Wolf-Dieter Bojus



„Wir reaktivieren Schienenstrecken“, ließ sich gestern Verkehrsminister Winfried Hermann zitieren. Eine Studie hat ermittelt, welches Fahrgast-Potenzial Schienenstrecken haben, die schon vor Jahren stillgelegt wurden. Die Strecke Rottweil – Schömberg – Balingen (Zollern-Alb-Bahn 3) wurde von den Fachleuten unter „hohes Nachfragepotenzial“ eingestuft.

Nur die Älteren erinnern sich daran, dass beispielsweise Wellendingen einen Bahnhof hatte. Die „Bahnhofstraße“ und eine Gaststätte erinnern heute noch daran. Auch die Trasse lässt sich an manchen Punkten noch nachvollziehen – am sichtbarsten die Brücke über die Prim beim Salinenmuseum, die in privater Hand ist. 1971 wurde die Strecke bis Schömberg stillgelegt, zwischen Schömberg und Balingen waren noch Güter- und im Sommer auch Ausflugszüge (Mehr zu der Bahnstrecke: <http://www.vergessene-bahnen.de/Ex769.htm>.)

„In vielen der stillgelegten Bahnstrecken steckt ein beträchtliches Potenzial. Das wollen wir heben“, sagte Minister Hermann und fügte hinzu: „Lassen Sie uns gemeinsam eine neue Reaktivierungsoffensive starten und dafür sorgen, dass viele Städte und Gemeinden wieder an die Schiene angebunden werden – in den Verdichtungsräumen aber auch im ländlichen Raum“. Er lockt auch gleich mit Staatsknete: „Der Bund fördert die Baukosten für Reaktivierungsvorhaben neuerdings mit bis zu 90 Prozent. Das Land beteiligt sich zudem an den verbleibenden Kosten, so dass im Ergebnis Streckenreaktivierungen mit bis zu 96 Prozent der Baukosten gefördert werden können.“ (Zitate aus der offiziellen Pressemitteilung des Ministeriums).

Gefordert sind erst mal die Kommunen, sprich der Landkreis. Dort scheint die Skepsis vorherrschend, wie der Stellungnahme von Landrat Dr. Wolf-Rüdiger Michel zu entnehmen ist, die wie hier im vollen Wortlaut präsentieren.

„Zunächst steht für den Landkreis die Elektrifizierung der Bahnstrecke Rottweil/Villingen-Schwenningen sowie die Frage der neuen Haltenstellen und deren Anzahl für den Ringzug im Vordergrund. Derzeit laufen ja Erhebungen bis hin zur Leistungsphase 2, um eine grobe Vorstellung von den Kosten zu erlangen. Erst danach wird der Kreistag sich mit der Umsetzbarkeit befassen. Erfreulich ist, dass sich – vorbehaltlich der Letztentscheidung durch das Gremium – eine große Bereitschaft abzeichnet, diese Fragen positiv zu diskutieren. Ob der Kreistag jeder neuen Haltestelle zustimmt und ob sich die Belegenheitskommunen nach Auffassung des Kreistags an den Kosten beteiligen sollen, bleibt der Diskussion im Kreistag vorbehalten. Eine Umsetzung des Projekts sollte bis Herbst 2027 angestrebt werden, damit die Bauarbeiten rechtzeitig vor der Landesgartenschau abgeschlossen sind.

Für die Reaktivierung der Bahnlinie Rottweil-Balingen ist zunächst nur das Potential erhoben worden. Leider hat die Landesregierung keinerlei Auskunft zu möglichen Kosten gegeben. Da die Bahninfrastruktur zumindest im Kreis Rottweil hier seit vielen Jahren nahezu vollständig abgebaut ist, wird es ohne die Verlegung neuer Gleise nicht gehen. Dies setzt ein komplexes Planfeststellungsverfahren voraus. Dabei wird es auch konkret um die Lärmbelastung von Anwohnern und die Inanspruchnahme von Grundstücken gehen. Auch hierzu ist aus Stuttgart nichts zu hören. Es stellt sich in diesem Zusammenhang daher auch die Trassenführungsfrage. Schließlich dürften die Kosten im Vergleich zu einer bloßen Elektrifizierung pro

Kilometer deutlich höher sein, weil im Endeffekt der Bahndamm und die Gleise sowie sicher auch neue Haltestellen gebaut werden müssen. Die reaktivierte Bahnlinie wäre im Endeffekt sicher ein großer Mehrwert für unsere Raumschaft. Bei der Vorplanung/Planung und vor allem der Finanzierung sieht der Landkreis vor allem die Deutsche Bahn AG, den Bund und das Land in der Pflicht. Die drei Institutionen müssen liefern, wenn sie an einer Realisierung wirklich interessiert sind.“