Bahnlinie Schiltach-Schramberg: Viele positive Reaktionen

Martin Himmelheber (him)



Es ist soweit! Die Strecke wird abgebaut. 1.6.1992

SCHRAMBERG – Der Artikel zu einer möglichen Reaktivierung der Bahnlinie Schramberg – Schiltach hat bereits erste Reaktionen hervorgerufen. Der Autor der Studie Armin Fenske erhielt eine Anfrage des FDP-Landtagsabgeordneten Daniel Karrais, der an der Studie interessiert ist und sie sich im Detail anschauen möchte.

Der Nahverkehrsberater Ulrich Grosse aus Tübingen freut sich, dass Fenske „den Stein ins Wasser geworfen“ habe. Spannend werde sein, wie sich die „Stadt Schramberg positioniert“. Grosse war maßgeblich am Konzept für den Ringzug beteiligt.

Idee plausibel

Der Schramberger Radbeauftragte Gunnar Link findet die Idee des Fahrgastverbandes „erst einmal plausibel“. Er als Bahn-Freund freue sich „sehr über solche Impulse von außen“. Auch er findet, man solle eine Machbarkeitsstudie unterstützen. Solche Studien seien immer sinnvoll, sofern sie ergebnisoffen sind.

Fragen hat Link in Bezug auf die Fahrgastzahlen. Seiner Ansicht nach orientierten sich die Waldmössinger beim Bahnanschluss eher nach Oberndorf, die Tennenbronner Richtung St. Georgen. Lauterbacher fahren vermutlich nach Hornberg zur Schwarzwaldbahn. „Man müsste genau prüfen, wie groß der Einzugsbereich an Fahrgästen wirklich ist“, so Link. Er findet die Idee aber „auf jeden Fall prüfenswert“.

Auch die Majolika war bis zuletzt dabei

Michael Melvin schreibt, er habe „mit großem Interesse“ Fenskes Vorschlag gelesen. Er weist darauf hin, dass auch die Majolika bis zuletzt die Bahn als Transportmittel genutzt habe: „Wir hatten in der Majolika nicht nur fast alle Waren mit der Bahn in alle Welt versendet, sondern auch unseren gesamten Einkauf über die Bahn abgewickelt, ob Tonerden aus Meißen oder aus England, Quarzsand aus Frankreich und Kaolin aus Tschechien und vieles mehr.“

Die majolika war Bahnkunde bis zuletzt. Archiv-Foto: him

Als die Bahn 1988 den Vertrag habe kündigen wollen, habe er zu einem Gespräch mit dem damaligen OB, Gemeinderäten und Bahnvertretern eingeladen und vorgeschlagen, den Bahnanschluss zu erhalten und auch den Personenverkehr wieder aufzunehmen. Man habe ihn ausgelacht. Aus heutiger Sicht wäre der Bahnanschluss „Gold wert“, so Melvin.

Ist die Linie entwidmet?

Ernsthafte Bedenken an der Umsetzbarkeit von Fenskes Plan hingegen äußert Frank von Meißner vom Verband besser.bahn. Meißner hatte von 2001 bis 2009 für die Hohenzollerische Landesbahn unter anderem den Ringzug in der Region Schwarzwald-Baar-Heuberg aufgebaut. Derzeit ist er Geschäftsführer eines Zweckverbands, der ein überregionales Stadtbahn-System im Landkreis Ludwigsburg aufbauen will.

Er hält einige der Kostenschätzungen für zu niedrig. Etwa bei den Bahnübergängen und Signalanlagen kommt er auf deutlich höhere Kosten als die, die Fenske in seiner Schätzung angegeben hat.

Wenn das Flügelkonzept käme, müsste der Bahnhof in Schiltach umgebaut werden. Ob ein neues Stellwerk dafür genehmigt würde, sei fraglich.

Für von Meißner die wichtigste Frage lautet aber: „Ist die Trasse entwidmet und überbaut, oder nicht?“ Denn das Bundes-GVFG (Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) finde nur Anwendung bei noch gewidmeten Eisenbahnstrecken. Das sei, so Meißner „eine ganz gemeine und böse Hürde“.



Die Bahnlinie ist stillgelegt. Abbindung aus: https://www.eisenbahn-tunnelportale.de/lb/inhalt/tunnelportale/4252.html

Ob die Strecke nur stillgelegt oder auch entwidmet ist, hat die Landesregierung in einer Antwort auf eine kleine Anfrage im Jahr 2009 beantwortet. Demnach sei für solche Bahnstrecken, auf denen Radwege vor 2005 entstanden, „von einer Entwidmung auszugehen“.

Fenske weist allerdings darauf hin, dass in den Hinweisen des Bundesverkehrsministeriums zur Auslegung des Gesetzes steht, dass die Reaktivierung von Nahverkehrsstrecken „die Wiederaufnahme von schienengebundenen Personenverkehrsdienstleistungen auf einer **in der Regel** nicht entwidmeten Schienenstrecke beziehungsweise in einem entsprechenden Korridor und/oder die Wiederinbetriebnahme stillgelegter Haltepunkte an einer solchen Strecke“ betreffe. Es wäre also durchaus möglich, eine Ausnahme für Schiltach – Schramberg zu erwirken.

Für die Idee gibt es also bereits viel Lob für Ingenieur Fenske. Ob das Projekt aber tatsächlich umgesetzt werden kann, bleibt offen.