

Bahnlinie Schramberg – Schiltach reaktivieren?

Martin Himmelheber (him)

7. November 2021

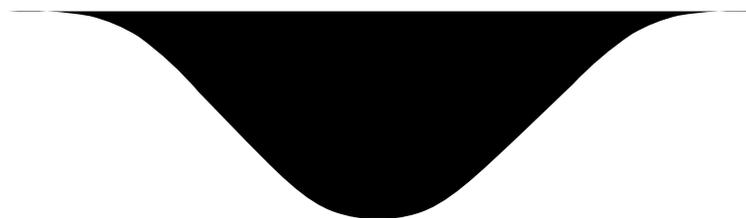
SCHRAMBERG – Wenn das der Lurchi hören würde. Gut drei Jahrzehnte, nachdem der letzte Güterzug von Schramberg nach Schiltach fuhr, schlägt nun ein Bahnexperte vor, die damals stillgelegte Bahnstrecke wieder zu beleben. Der Schramberger Schuhhändler Karl Langenbach war einer der letzten, die sich für die Bahnverbindung eingesetzt hatte. Bis zum Schluss 1990 hat er die Bahn für seinen Schuhgroßhandel genutzt.

Armin Fenske aus Pfinztal hat nun die Idee entwickelt, eine Straßenbahn auf der Strecke verkehren zu lassen. Diese Straßenbahn sollte bis in die Stadtmitte und weiter bis zum Busbahnhof fahren. „Kurz vor Erreichen des ehemaligen Bahnhofs Schramberg (heute LIDL) schwenkt die Strecke als klassische Straßenbahn auf die Hauptstraße und folgt ihr und dann der Fußgängerzone bis zum Busbahnhof.“

Direktanschluss bis Offenburg?

In Schiltach könnte die Bahn entweder Anschluss an die Kinzigtalbahn haben oder bis Offenburg weiterfahren. Fenske stellt sich vor, dass man die Straßenbahnen in Schiltach teilen würden. Eine führe Richtung Freudenstadt weiter, ein anderer Teil nach Schramberg. In seinem Konzept führt er aus, dass es eine Straßenbahn sein müsste. Für einen Zug gelten inzwischen zu strenge Vorschriften etwa bei Bahnübergängen.

Fenske hat errechnet, dass die Verbindung vom Schramberger Busbahnhof nach Schiltach in 17 Minuten zu schaffen wäre. Die Haltestellen: Schiltach, Schiltach Süd km 1,05, Lehengericht km 4,55, Bahnhof Schramberg (LIDL) km 9,0, Stadtmuseum/Schloss km 9,55, Stadtverwaltung km 9,85 und Busbahnhof km 10,3. Als Fahrzeuge stellt er sich die in Karlsruhe eingesetzten Stadtbahnzüge vor. Diese dürften ab LIDL mit 25 Stunden Kilometern unterwegs sein.



Die Haltestellen entlang einer möglichen neuen Straßenbahnlinie. Grafik: Fenske

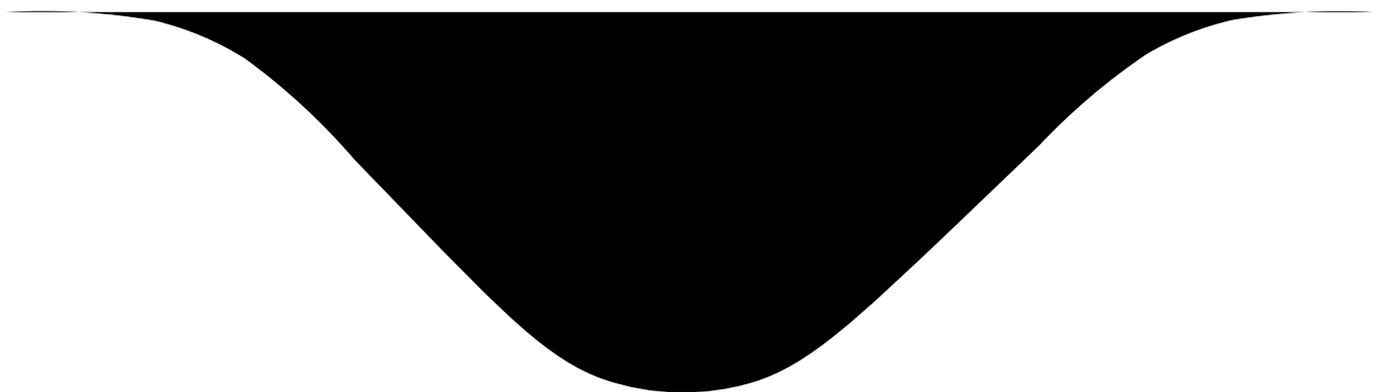
Gute Chancen dank Bundeszuschuss

„Die Chancen zur Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken stehen so gut wie noch nie: Der Bund stellt zwei Milliarden Euro statt bisher 333 Millionen Fördermittel nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung“ schreibt Diplom-Ingenieur Armin Fenske vom Fahrgastverband Pro Bahn.

Reaktivierungen von Bahnstrecken könnten bis zu 90 Prozent durch den Bund bezuschusst werden, das Land gebe weitere Zuschüsse. Zudem sei das Land erstmals bereit, mit Regionalisierungsmitteln Züge auf reaktivierten Strecken zu bestellen.

Der Bahnfachmann verwendet ein auch von den Schramberger Kommunalpolitikerinnen und -politikern häufig zu hörendes Argument: „Schramberg ist das einzige Mittelzentrum Baden-Württembergs ohne Schienenanschluss.“ Er ist überzeugt, ein direkter Bahnanschluss werde „Tourismus und Berufsverkehr dienen und die Wirtschaft fördern“.

Als Vorbild für die Straßenbahn in Schramberg sieht Fenske Bad Wildbad: „Auch hier fährt die Stadtbahn durch eine enge Innenstadtstraße, städtebaulich gut gelungen.“



Statt Hesssbächle künftig eine Straßenbahn in der Fußgängerzone? Ein Bahnexperte hält das für möglich. Foto: him

30 Millionen würden reichen

Fenske sagt, dass sein Konzept eines Wiederaufbaus der Bahn einschließlich der Fortführung bis zum Busbahnhof für knapp 30 Millionen Euro umzusetzen wäre. Um zu dieser Schätzung zu kommen, hat Fenske die Hermann-Hesse-Bahn als Vorbild genommen. Er hat die dort verwendeten Summen auf die Strecke Schramberg-Schiltach umgerechnet.

Die Verlegung des bisherigen Radwegs auf eine Trasse daneben wäre in diesen etwa 29,4 Millionen Euro sogar schon inbegriffen.

Die Schiene bringt's

Die Bahn werde nicht nur einen Gewinn bei der Fahrtzeit bringen, sondern dank seines Flügelkonzeptes mit umsteigefreien oder -arme Verbindungen nach Hausach - Offenburg - Karlsruhe mehr Fahrgäste generieren.

Untersuchungen von Verkehrsbetrieben hätten gezeigt, dass etwa 40 Prozent der Autofahrer auf eine Stadtbahn umsteigen würden. Nur drei Prozent würden auf den Bus wechseln. Die Wahl des Verkehrsmittels trafen die Menschen eben „auf emotionaler Ebene“.

Wolle man die Menschen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umlenken, gelinge dies nur mit einer „starken Schiene“, so Fenske. Der Bus übernehme die wichtige Zubringerfunktion. Deshalb werde in seinem Konzept auch der Verkehr auf den anderen Busstrecken verdichtet.

Noch dieses Jahr Machbarkeitsstudie beantragen

In einer Mail an das Nahverkehrsamt im Landratsamt hat Fenske jetzt sein Konzept vorgestellt. Er bittet darin um die Fahrgastzahlen im Abschnitt Schramberg Schiltach. Zwar gehe er davon aus, dass schon bisher der vom Land geforderte Schwellenwert von 750 Fahrgästen pro Tag überschritten werde. Er benötige aber die genaueren Daten für die Verifizierung.

Fenske hat seine Vorschläge und eine Power-Point Präsentation auch an die Fraktionsvorsitzenden im Schramberger Gemeinderat geschickt. Auch das Landesverkehrsministerium habe er informiert. Von der landeseigenen NVBW habe er erfahren, dass Kommunen zusätzliche Strecken zur Reaktivierung von einem Ingenieurbüro untersuchen lassen können.

Wenn eine Kommune bis Ende des Jahres einen Antrag stelle, würde das Land eine solche Machbarkeitsstudie fördern. Es wäre also hilfreich, wenn der Gemeinderat noch dieses Jahr entscheiden könnte, solch eine Machbarkeitsstudie zu beantragen.

Als erster Fraktionssprecher hat sich Jürgen Reuter („Aktive Bürger“) bei Fenske gemeldet. Er danke für dessen Initiative, die er „gerne unterstütze“.

Ob Karl Langenbach sich hätte vorstellen können, dass eines Tages eine Straßenbahn durch Schramberg fährt? Vermutlich hätte ihm wie den meisten anderen dafür die Fantasie gefehlt.