

Reaktivierung Bahn Schiltach-Schramberg: „Auf keinen Fall“

Martin Himmelheber (him)

6. Oktober 2022



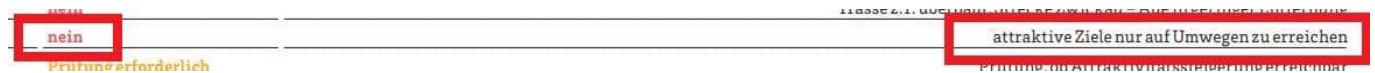
Der von den „Aktiven Bürgern“ zitierte Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hält nichts von der Reaktivierung der Bahnlinie Schramberg – Schiltach. In einer Mail an die NRWZ antwortet Dr. Martin Henke, Geschäftsführer Eisenbahnverkehr beim VDV: „Der Binnenverkehr zwischen Schiltach und Schramberg würde eine Reaktivierung auf keinen Fall rechtfertigen.“

Wie berichtet, hatten die „Aktiven Bürger“ in einem Antrag unter anderem gefordert, die Stadt solle sich selbst „aktiv um eine Reaktivierung der Bahnlinie“ kümmern, eine Resolution ans Verkehrsministerium schicken und den Ideengeber Armin Fenske in den Gemeinderat einladen.

Zur Begründung zitiert Johannes Grimm von den „Aktiven Bürgern“ den Verband mit der Aussage dass durch „die Wiederanbindung Dutzender sogenannter Mittelzentren 1,3 Millionen Menschen einen Zugang zur Bahninfrastruktur zurückbekämen.“

Studie von VDV und Allianz Pro Schiene: „Reaktivierung nicht sinnvoll“

Diese Meldung erfolgte im Zusammenhang mit der Veröffentlichung einer „aktuellen und erweiterten Reaktivierungsliste“ für stillgelegte Bahnstrecken in Deutschland. Auf Seite 26/27 der Liste ist auch die Strecke Schiltach-Schramberg erwähnt mit dem Hinweis, für diese sei eine Reaktivierung nicht sinnvoll, weil „attraktive Ziele nur auf Umwegen zu erreichen“ wären.



Aus der VDV Broschüre zu Schiltach - Schramberg.

In einer Mail an seine Fraktionskollegen, Oberbürgermeisterin Dorothee Eisenlohr und die NRWZ schreibt „Aktive-Bürger“- Sprecher Jürgen Reuter: „Da hat Herr Himmelheber ein vernichtendes Urteil über Schramberg zitiert, das zur Selbstreflexion anregt.“ Es folgt ein kleines Gedicht mit dem Schluss: „aber andere Städte sind tausendmal schöner als Ihr! alles isch vergebé´s ...“

Was sind „attraktive Ziele“ aus Sicht der Studienautoren?

Die NRWZ hat deshalb bei Allianz pro Schiene und dem VDV nachgefragt, wie der Begriff „attraktive Ziele“ zu verstehen ist. Ob damit Einkaufszentren, Museen oder Vergnügungsparks gemeint seien, oder ob es um Bahnhöfe mit guten, weiteren Verbindungen geht.

Verbandsgeschäftsführer Dr. Martin Henke antwortet, dass Mittelzentren wie Schramberg über eine Eisenbahnanbindung als Grundausstattung verfügen sollten. Dies könne durch Reaktivierung oder durch Neubau von Eisenbahnstrecken erreicht werden.

Henke schränkt aber ein: „Eine Reaktivierung ist nur dann sinnvoll, wenn die Verkehrsverbindungen auf der reaktivierten Strecke attraktiv sind. Dies ist dann der Fall, wenn von einem Mittelzentrum ein Oberzentrum zügig erreicht werden kann.“



Dr. Martin Henke. Foto: VDV

Offenburg zu weit weg

Für Schramberg käme insoweit nur die Anbindung an das Oberzentrum Offenburg infrage. Offenburg würde aber selbst für den Fall, dass Züge durchgebunden würden, nicht in attraktiver Fahrzeit erreicht werden. Unter „Durchbinden“ versteht man, dass die Züge von Schramberg bis Offenburg verkehren würden. Das aber hält Bahnexperte Henke für unrealistisch: „Auch im Falle teilweiser Neubauten in dieser Relation würde sich dies nur mit sehr großem Aufwand ändern.“

Und was hält Henke davon, die Züge nur zwischen Schiltach und Schramberg pendeln zu lassen? „Der Binnenverkehr zwischen Schiltach und Schramberg würde eine Reaktivierung auf keinen Fall rechtfertigen.“

Nichts verbauen für die Zukunft

Abschließend meint Henke allerdings, ganz aufgeben sollte man die Strecke nicht. So führe sein Verband eine „Reserveliste“, auf der alle Strecken vermerkt seien, die unter Beobachtung gehalten werden, ob für

sie in zukünftigen Auflagen der Reaktivierungsliste nicht eine bessere Einstufung sinnvoll wäre.

Das könnte geschehen, wenn sich die Rahmenbedingungen für den Autoverkehr verschlechtern oder sich andere Aspekte ergeben, die die Bewertung verändern. „Auf dieser Liste ist die Strecke Schiltach - Schramberg verzeichnet“, schreibt Henke. „Daher sollte alles vermieden werden, was eine spätere Reaktivierung erschweren würde.“