

# Stadtbahn nach Schiltach: Machbarkeitsstudie kommt wohl

Martin Himmelheber (him)

22. November 2021

Schramberg. Die NRWZ-Berichte Anfang November über den Vorschlag von Armin Fenske, die Bahnlinie Schramberg-Schiltach wieder zu beleben, haben ein breites Echo gefunden. Positiv wie auch negativ. So hat Fachbereichsleiterin Petra Schmidtman-Deniz im Ausschuss für Umwelt und Technik angekündigt, die Stadt wolle sich an einer möglichen Machbarkeitsstudie beteiligen.

Fenskens Initiative zur Reaktivierung der Bahnstrecke Schramberg-Schiltach unterstützte auch der SPD-Stadtverbandsvorsitzende Mirko Witkowski. Er sei schon länger am Thema, wollte es aber nicht als Wahlkampfthema im Bundestagswahlkampf nutzen. Er ist überzeugt: „Wollen wir die Mobilitätswende schaffen, müssen wir die Menschen mitnehmen“, schreibt er Fenske.

## Eisenlohr: „Großer Entwicklungsschritt“

Oberbürgermeisterin Dorothee Eisenlohr teilt auf Nachfrage der NRWZ mit, man sei zum Thema im Austausch mit der Stadt Schiltach und dem Kreisverwaltung in Rottweil. Das Land habe ein Förderprogramm, das Machbarkeitsstudien für die Reaktivierung von Bahnstrecken fördere. „Eventuell könnte es gelingen, hier erfolgreich einen Antrag zu stellen. Grundsätzlich wäre die Chance, einen Bahnanschluss zu bekommen, für Schramberg natürlich ein sehr wichtiger und großer Entwicklungsschritt!“ Die Stadtverwaltung sei „am Thema dran“ und werde die Gremien damit befassen.

Der Schiltacher Bürgermeister Thomas Haas hat sich gegenüber dem Schwabo ebenfalls geäußert. An den Kosten für eine Machbarkeitsstudie, die nach Abzug des Landeszuschusses noch fällig wären, könnten sich der Kreis mit 50 Prozent und Schiltach und Schramberg mit je 25 Prozent beteiligen.

Der neue CDU-Stadtverbandsvorsitzende Dominik Dieterle schreibt, er habe die Studie „mit großem Interesse gelesen“. Auch er sei dafür, eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Er sei „gespannt, welches Ergebnis dabei rauskommt“.

## Maurer: „Wettbewerbsfähig?“

CDU-Stadt- und Kreisrat Clemens Maurer hält den Abbau der Trasse und die Stilllegung für einen „Fehler der Vergangenheit“. Er bleibe aber skeptisch und frage sich, „ob eine preisintensive Schieneninvestition vor dem Hintergrund des autonomen Fahrens (auch auf der Straße) überhaupt wettbewerbsfähig ist für die Zukunft“.

Es gibt weitere kritische Anmerkungen. So hat das Landesverkehrsministerium Baden-Württemberg bereits vor einem Jahr eine Studie vorgelegt. Darin sind gut 30 ehemalige Bahnstrecken aufgelistet, deren Reaktivierung man prüfen sollte. Schiltach-Schramberg gehörte nicht dazu.

## **Interview mit Armin Fenske: Strecke hat Potenzial**

*Diplom-Ingenieur Armin Fenske. Foto: privat*

Die NRWZ hat die Kritikpunkte gesammelt und mit Armin Fenske darüber diskutiert:

*Herr Fenske: Grundvoraussetzung für eine solche Bahnstrecke ist, dass es genügend Nachfrage gäbe. Wenn man sich die bisherigen Nutzerzahlen für den Regiobus Schiltach Rottweil anschaut, sind von den rund 550.000 Fahrgästen nur etwa 130.000 Nicht Schüler. Auf die Strecke Schiltach – Schramberg bezogen schätzen Leute die die Strecke regelmäßig nutzen, dass es um die 200 Fahrgäste pro Tag sind. Das Land fordert mindestens 500 pro Tag.*

Armin Fenske: Vor der Beantwortung lassen Sie mich eine Anmerkung zum Hintergrund machen: Pro Bahn hat eine vereinfachte Machbarkeitsstudie erstellt, über die Sie vor rund zwei Wochen berichtet haben. Hier der Link zu einer Zusammenfassung als Präsentation und die ausführliche Fassung.

Nun zur Ihrer Frage: Ich weiß nicht, wie Sie auf die Zahl 200 kommen, nach meiner verkehrsplanerischen Abschätzung anhand der Pendlerdaten des Landes-Baden-Württemberg und hochgerechnet auf alle Fahrtzwecke komme ich auf 600 bis 800 Fahrgäste pro Tag für das heutige Busangebot.

*Und wie kommen Sie auf Ihre Zahlen?*

Bitte bedenken Sie, dass Pendler (Schule und Beruf) nur etwa 21 Prozent des Gesamtverkehrs ausmachen! Der „Rest“ sind Fahrtzwecke Freizeit, Einkauf, Besorgung, Begleitverkehre....Wir wollen nicht nur Pendler

in Bahn und Bus holen.

## Fahrgastzahlen würden reichen

*Wie haben Sie gerechnet?*

Zum Vergleich habe ich die aufsummierten Fahrgastzahlen der Regiobuslinie Schiltach – Schramberg – Rottweil herangezogen.

*Die Strecke Schramberg – Rottweil wird meiner Meinung deutlich stärker genutzt als Schramberg – Schiltach, sie ist außerdem etwa doppelt so lang?*

Wenn man annimmt, dass ein Drittel der Fahrgäste der Regiobuslinie auf den Abschnitt Schiltach – Schramberg entfallen, sind es knapp 600, im Bereich der vom Land geforderten Schwelle.

*Das sind aber alles nur Schätzungen?*

Exakte Werte können im Zuge einer vertiefenden Machbarkeitsstudie ermittelt werden. Da gehört auch eine genaue Analyse der Schülerverkehrsströme dazu. Wenn die kommunale Seite noch dieses Jahr einen Antrag stellt, kann diese vom Land gefördert werden. Doch selbst wenn diese unter der Schwelle liegen: Noch nicht berücksichtigt sind darin die Steigerungen der Fahrgastzahlen, die sich aufgrund des Stadtbahnangebotes ergeben.

*Warum rechnen Sie mit zusätzlichen Fahrgästen?*

Diese ergeben sich aus Reisezeitersparnis, beim Flügelkonzept.

*Was meinen Sie damit?*

Das Schramberger Fahrzeug könnte an das aus Freudenstadt angekuppelt werden, um weiter Richtung Offenburg zu fahren.

*Und was würde das bringen?*

Das Umsteigen würde wegfallen und man hätte einen Schienenbonus.

*Was ist das, ein Schienebonus?*

Eine Untersuchung des Karlsruher Verkehrsverbunds zeigt, dass wahlfreie Autofahrer kaum in einen Bus, wohl aber einen Zug umsteigen, Natürlich nur, wenn das Angebot stimmt.

*Gibt es ein Verfahren, mit dem man die Zahlen einigermaßen genau ermitteln kann?*

Für die Prognose der Nachfrage mit Stadtbahn und verbessertem Bustakt gibt es ein vom Bundesverkehrsministerium vorgegebenes Verfahren, das sehr aufwändig und Teil der ‚Standardisierten Bewertung‘ ist. In einer durch Landkreis und Kommunen bestellten Machbarkeitsstudie kann es schon vorab durchgeführt werden.

*Die Fahrgastzahlen beim Regiobus seit seiner Einführung 2015. S steht für Schulzeit, F für Ferien. Quelle: Landratsamt Rottweil*

## Was brächte eine Stadtbahn für die Pendler?

*Ein anderes Thema: Wenn die Stadtbahn in der Talstadt endet, nützt sie den Pendlern wenig, den die meisten Arbeitsplätze sind auf dem Sulgen, unerreichbar mit der Bahn.*

Das Pro Bahn-Konzept sieht vor, dass eingesparte Buskilometerleistungen auf die anderen Linien verteilt werden und auch dort die Takte verbessert werden, sodass ein gesamthaft verbessertes Öffentliches Nahverkehrsangebot entsteht.

*Dennoch müssen die Leute umsteigen?*

Es fällt zwar die bisherige „durchgehende“ Buslinie Schiltach – Schramberg – Sulgen – Rottweil weg, aber es gibt bereits heute kaum durchgehende Fahrten, das heißt es muss nicht nur in Schramberg umgestiegen und dabei auch noch über eine halbe Stunde gewartet werden. Grund: Der Linienast Schramberg – Schiltach ist auf die Anschlüsse in Schiltach, und der Ast Schramberg – Rottweil auf die Anschlüsse in Rottweil nach Stuttgart – und nur nach Stuttgart, nicht nach Singen! – optimiert. Heute ist die Verbindung Schiltach – Sulgen unattraktiv.

*Das stimmt nicht ganz. Im Berufsverkehr bis 9 Uhr fährt die Linie weiterhin durchgehend. Was schlagen Sie nun vor?*

Unser Konzept mit Bahn und Bustaktverdichtung würde einen Riesenvorteil bringen: Die bisherigen Busleistungen werden nicht gestrichen, sondern genutzt, um im Abschnitt Schramberg – Sulgen – Rottweil einen angenäherten 30-Minuten-Takt anzubieten. In der Relation Schiltach – Sulgen muss man immer noch

umsteigen, aber ohne große Wartezeit – deutlich attraktiver! Und auch die reine Relation Sulgen – Schramberg profitiert, weil alle halbe Stunde eine Fahrmöglichkeit statt nur stündlich angeboten wird. Fazit: Für Sulgen und andere Höhenorte wird insbesondere im Pro Bahn-Konzept gesorgt!

## Auch der Bustakt würde verdichtet

*Wenn Sie den Stadtverkehr und die anderen Linien etwa nach Oberndorf oder Aichhalden hinzu nehmen, gibt es schon jetzt einen wesentlich dichteren Takt zwischen der Talstadt und dem Sulgen. Ein anderes Problem, das manche sehen, ist eher historisch gewachsen: Schiltach tendiert das Kinzigtal rauf und runter. Schramberg Richtung Villingen-Schwenningen oder Rottweil zum Einkaufen, zu den Schulen. Die paar Museumsbesucher füllen die Züge nicht.*

Wie bereits geschildert, soll auch das Busangebot auf anderen Linien verbessert werden. So soll der Linienast Schramberg – Rottweil vom Stundentakt auf einen Halbstundentakt gebracht werden. Damit werden in Rottweil nicht nur wie bisher die Züge Richtung Stuttgart, sondern auch Richtung Singen erreicht. Auch die Linie über Fohrenbühl nach Hornberg soll vom Zweistundentakt auf einen Stundentakt verbessert werden, sodass sich mehr Anschlüsse Richtung Villingen ergeben. Der Zug selbst optimiert die Verbindungen nach Offenburg – Karlsruhe. Zusammen mit der Busverbindung nach Hornberg ergeben sich von Schramberg stündlich zwei Fahrmöglichkeiten in diese Richtung.

## Bus und Bahn parallel?

*Für die Schülerinnen und Schüler müsste parallel ein Bus fahren, weil für sie die geplanten Haltestellen nicht reichen. Wo wäre die Ersparnis?*

Bei der Bahn handelt es sich um moderne Fahrzeuge, die sich durch großes Beschleunigungsvermögen kennzeichnen. Dadurch sind viele Halte möglich, ohne die Gesamtfahrzeit unverhältnismäßig zu verlängern. Geplant sind Halte Schiltach Bahnhof, Schiltach Süd, Lehengericht, Schramberg Bahnhof, heute LIDL, Stadtmuseum/Schloss, Stadtverwaltung und Schramberg Bus-Bahnhof. Ob darüber hinaus noch einzelne Schülerfahrten per Bus nötig sind, müsste eine vertiefende Machbarkeitsstudie zeigen.

*Ein weitere Problem sehen viele in der Anbindung des Umlands: Schramberg-Tal hat etwa 8000 Einwohner, nur die würden von der Stadtbahn direkt profitieren. Wie sollen die anderen Stadtteile und Umlandgemeinden angebunden werden?*

Wie bereits beschrieben, sollen auch die Bustakte verbessert werden, insbesondere Richtung Rottweil, die das aufkommensstarke Sulgen mit bedient und damit innerstädtischen Verkehr mit übernimmt.

*Verkehrsexperten halten eine „Sackbahn/Stichbahn“ für nachteilig weil sie schlecht angenommen würde?*

Es bleibt ja nicht beim Ende Schramberg. Dort werden die Anschlüsse auf die Busse optimiert. Im

Gegensatz zu heute, wo es nur wenige durchgehende Busse Schiltach - Schramberg - Rottweil gibt, gibt es künftig optimierte Anschlüsse in Schiltach Bus-Bahnhof.

## Technisch alles machbar heute, auch ein Radweg parallel

*Auf der alten Bahnstrecke setzte die Bahn damals wegen der engen Kurven besondere Waggons ein: Könnten auf den engen Radien Züge überhaupt in angemessener Geschwindigkeit fahren?*

Die modernen Triebwagen können die Strecke befahren. Sollte Karlsruher Stadtbahnwagen zum Einsatz kommen, sind dies ja auch im Karlsruher Straßenbahnnetz im Einsatz, wo 25-Meter-Radien zu durchfahren sind.

*Auf der alten Trasse liegt seit Anfang der 90er Jahre ein Radweg, der sehr gut angenommen wird. Dieser könnte nicht überall einfach parallel zur Bahnstrecke geführt werden. Wie wollen Sie das lösen?*

An den meisten Stellen hat es genügend Platz für einen parallel verlaufenden Radweg. Lediglich an einigen Stellen wie etwa in Lehengericht würde der Radweg eine Trasse etwas abseits der Bahn bekommen. Daran dürfte das Projekt aber nicht scheitern.

*Ist die direkte Nähe zwischen Radweg und Bahntrasse nicht gefährlich?*

Dort, wo es eng wird, hilft dann eine Leitplanke oder ein Zaun.

*Ein Wegfall des Radwegs wäre indiskutabel.*

Er soll ja auch verlegt werden. Von den 30 Millionen Euro Investitionen entfallen etwa eine Million auf einen neuen Radweg.

*Das ist arg optimistisch gerechnet, fürchte ich. Der etwa sechs Kilometer lange Radweg Sulgen -Mariazell soll schon 3,4 Millionen Euro kosten.*

Ich habe da eine Quelle der Initiative „Cycling Europe“ gefunden, die sehr detailliert die Kosten vom Abbaggern des Bestands bis zum Asphaltbelag auflistet. Da wir hier in der Ebene sind, sind auch keine teuren Geländemodellierungen nötig. Wenn jemand bessere Zahlen hat, soll er sie mir detailliert aufgeschlüsselt liefern.

*Wichtig im Radwegekonzept des Schramberger Radbeauftragten: Der Radweg Schramberg – Schiltach.*

## Fußgängerzone bleibe attraktiv – siehe Wildbad

*Anderes Thema: Wie kann die Fußgängerzone trotz Bahnlinie attraktiv bleiben? Außengastronomie wäre unmöglich, entspanntes Flanieren ebenfalls. Die Verkehrsführung in der Bahnhofstraße mit großer Kreuzung, der Verkehr in der engen Hauptstraße?*

Die Fußgängerzone bleibt attraktiv und wird durch Haltstellen auch besser erreichbar. Schauen Sie sich Bad Wildbad an. Dort gibt es eine sehr enge Gasse, in der die Bahnfährt und Außengastronomie daneben. Wie in Bad Wildbad soll auch hier nur einmal pro Stunde und Richtung eine Bahn – sehr langsam – vorbeifahren.

*Schließlich die Kosten: Bei der allgemeinen Preisentwicklung wird es nicht bei 30 Millionen Euro bleiben. Machen derart hohe Investitionen für 10 Kilometer wirklich Sinn?*

Natürlich ist das zunächst ein aktueller Stand, der sich fortentwickeln wird. Aber auch der Nutzen, sprich eingespartes CO2 wird mehr wert. Je früher gebaut wird, desto besser.

*Fußgängerzone in diesem Frühling. Foto: him*

## 30 Millionen werden reichen

*Ein Fachmann hat sich Ihre Kostenberechnung vorgenommen und hält sie für zu niedrig.*

Dies bezieht sich auf eine Aussage, dass die Leit- und Sicherungstechnik nicht linear zu den Streckenkilometer ist, sondern hat mit dem anzupassenden Stellwerk einen hohen Kostenblock, der unabhängig von der Streckenlänge ist.

*Und das stimmt doch auch?*

Einerseits ja. Andererseits ist bei der Vorlage der Hermann-Hesse-Bahn, die mit 20 Kilometern fast doppelt so lang wie die Strecke Schiltach – Schramberg ist, nicht nur eine Einbindung in das bestehende Netz – hier in Weil der Stadt – sondern es ist eine Anpassung des Bahnhofs Renningen nötig. Außerdem gibt es einen zweigleisigen Abschnitt in Ostelsheim mit zwei Einfahr- und zwei Ausfahrtsignalen und zwei Weichen. Dies alles muss in bestehende Stellwerke integriert werden, was entsprechend Kosten verursacht. Insofern ist die lineare Hochrechnung in erster Näherung plausibel.

*In der derzeitigen coronabedingten Krise brechen die Gewerbesteuereinnahmen ein. Da können sich die Kommunalpolitikerinnen und Politiker kaum vorstellen, wie ein solches Millionenvorhaben gestemmt werden soll.*

Beachten Sie bitte, dass die Investitionen von Reaktivierungen mit bis zu 90 Prozent vom Bund oder Land nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beziehungsweise Entflechtungsgesetz gefördert werden können. Auch für den innerstädtischen Abschnitt gibt es Förderungen bis 75 Prozent.

## Zukunftssicher auch noch in Jahrzehnten

*Sie argumentieren auch mit dem Klimawandel. Bis die Strecke fertig wäre, wie viel CO<sub>2</sub> würde verbraucht? Baumaterial, Herstellung der Strecke. Macht das Sinn?*

Auf jeden Fall. Es ist normal, dass bei Baumaßnahme noch CO<sub>2</sub> emittiert wird – aber soll deswegen nichts mehr gebaut werden? Keine Straßen, keine Schulen, keine Wohnungen? Denken Sie an den Nutzen und damit verbundene Einsparung von CO<sub>2</sub>. Elektromobilität gibt es auch der Schiene schon seit über 100 Jahren und nicht erst seit jetzt. Die Bahn fährt elektrisch, auch wenn sie den Strom aus Batterien bezieht.

*Von der Idee bis zur Umsetzung wird Minimum ein Jahrzehnt vergehen. Welche Verkehrssysteme haben wir dann – Stichwort „autonomes Fahren“?*

Es wird noch ein langer Weg zum autonomen Fahren sein, beim privaten PKW werden zunächst Teilautomatisierungen also Fahrerassistenzsysteme kommen. Bis ein Auto völlig ohne einsatzbereiten Fahrer fahren kann, werden noch einige Jahrzehnte vergehen.

*Dennoch: Bis in zehn Jahren fahren vielleicht solche autonomen Busse nicht nur in Kurorten sondern auch auf solchen Strecken. Vielleicht gar auf dem Radweg Schiltach-Schramberg?*

Im öffentlichen Verkehr stellt sich die Frage nach der Sicherheit der Fahrgäste im Fahrzeug. Was ist, wenn da übermütige Schüler randalieren? Ich denke, wir werden bis auf kurze Strecken innerhalb eines Wohngebietes „Letzte Meile“ wie heutige Versuche in Karlsruhe-Weiherfeld nicht auf kostenintensives Personal verzichten können – und wenn doch, wäre die Schiene prädestiniert dafür.

Die Fragen stellte Martin Himmelheber