Schiene frei für die Stadtbahn Süd

BRACKENHEIM *Gleise freigelegt: Verein hält Forderung nach Wiederbelebung der Bahnstrecke aufrecht*

Von Birgit Riecker

Symbolische Aktion zwischen Brackenheim und Meimsheim: Auf einem Kilometer wurden die überwucherten Gleise der Zabergäubahn freigeschnitten. Foto: Birgit Riecker

Sie geben nicht auf. Die Mitglieder des Vereins Zabergäu pro Stadtbahn und andere engagierte Bahnfreunde trafen sich trotz Nieselregens am Samstag zur symbolischen Aktion „Schiene frei“. Mit Scheren, Äxten und Sägen bewaffnet, mit Regenjacken, Handschuhen und Stiefeln ausgerüstet, machten sich rund 30 Unentwegte zum fünften Mal daran, ein Teilstück der Gleise der ehemaligen Zabergäubahn freizulegen. Denn Brombeerranken, Bäume, Schlehen und Hartriegel überwuchern die Schienen.

Dranbleiben „Wir bleiben dran, wir lassen uns nicht abhängen“, rief Gertrud Schreck, die Vorsitzende des Vereins, den tatkräftigen Helferinnen und Helfern zu, die innerhalb von drei Stunden knapp einen Kilometer Gleis zwischen der ehemaligen Verladestation in Brackenheim und der Einfahrt zur Bürgermühle in Meimsheim freilegten.

„Bis 2019 werden von der Deutschen Bahn mindestens 2,2 Milliarden Euro in die Infrastruktur in Baden-Württemberg investiert“, stellte Schreck fest. „Aber unsere Strecke ist nicht dabei. Warum? Weil die Bürgermeister und das Landratsamt noch gar keinen Antrag gestellt haben.“ So sei die Nordtrasse vor der Stadtbahn Süd geplant und gebaut worden. „Wenn das Zabergäu eine Chance haben will, dass auch in Zukunft Weltmarktführer hier investieren, muss die Stadtbahn fahren“, forderte Schreck. Es sei das falsche Zeichen, dass der neue zentrale Busbahnhof Brackenheims nicht am ehemaligen Bahnhof gebaut werde.

Überzeugen Ein wenig resigniert klang es, als sie sagte: „Es bleibt uns noch viel Überzeugungsarbeit, damit die Politiker und Bürger die Chance der Stadtbahnanbindung sehen.“ Friederike Wilhelm (Grüne) erinnerte an den Besuch von Verkehrsminister Winfried Hermann im Mai 2014 in Brackenheim. „Er betonte, dass das Land einem Wunsch nach Reaktivierung der Zabergäubahn wohlwollend gegenüber stehe, und hat dies im August schriftlich wiederholt“, sagte sie. Hermann habe „das Signal gegeben, dass das Verfahren verfolgenswert ist. Wir seien auf dem richtigen Weg.“ Allerdings habe er auch klar gestellt, dass es keine Förderzusagen ohne Antragstellung geben kann.

Die standardisierte Bewertung von 2002 ist inzwischen überholt. Zuletzt riet aber der Verkehrsminister selbst dazu, mit einer neuen standardisierten Bewertung abzuwarten, weil derzeit wenig Aussicht auf eine baldige Zusage von Fördermitteln bestehe. Und mit Bundesmitteln kann für die Zabergäubahn eher nicht gerechnet werden. „Es gibt Hoffnung, dass noch etwas bewegt werden kann“, meinte Friederike Wilhelm dennoch. „Noch besser wäre es aber, wenn sich die Verwaltungschefs eindeutig hinter die Sache stellen würden.“ Kreisrat Johannes Müllerschön (Die Linken) dachte noch weiter: „Wir sollten auch Wege suchen, das Vorhaben mit anderen Gesellschaften als der Deutschen Bahn zu verwirklichen.“ Auch Wilhelm betonte, dass der Kreistag über andere Finanzierungsmodelle bei Investition und Betrieb nachdenken müsse. „Für uns und den Verkehrsminister ist die Finanzierung im Landkreis kein Totschlag-Argument.“

Gertrud Schreck ist zuversichtlich, weitere Unterstützer gewinnen zu können. „Im Sommer wollen wir ein Bahnhofsfest machen“, verriet sie. Da bestehe die Möglichkeit, ein Streckenstück mit der Draisine zu befahren. Die Vorbereitungen laufen auf vollen Touren. Schreck lud alle Interessierten zum nächsten Treffen am 10. Februar, 19.30 Uhr, in die Güglinger Herzogskelter ein.

Bahngeschichte im Zabergäu

Die 20,25 Kilometer lange Eisenbahnstrecke der Zabergäubahn führte einst von Lauffen nach Leonbronn. 1896 wurde sie zunächst bis Güglingen gebaut, 1901 dann bis Leonbronn verlängert. Die langsame **Schmalspurbahn** wurde 1964/65 mit großem Aufwand auf **Normalspur** umgestellt und modernisiert. Ihr Ende kam in Etappen: 1986 wurde zunächst der Personenverkehr eingestellt, 1995 fuhr dann der letzte Güterzug. Die Reaktivierung wurde mehrfach angegangen: Als Stadtbahn Süd sollte sie noch vor der Neubaustrecke von Heilbronn Richtung Norden angegangen werden. Dies ist unter anderem an der Finanzierung gescheitert. *bi*