

# Bahn weiterführen bis nach Rottweil?

Martin Himmelheber (him)

22. Februar 2022



Schramberg (him) – Bahnfreund Armin Fenske lässt nicht locker. Nach kritischen Anmerkungen zu seiner ersten Machbarkeitsstudie für eine Bahnlinie Schiltach – Schramberg hat er nun nachgebessert. Am 17. Februar hat er eine ergänzte Studie verschickt, die er tags drauf nochmals überarbeitet und weitergeleitet hat.

Die Studie sei inzwischen ans Regierungspräsidium und an das Landratsamt gegangen. Sobald der Zuschussantrag beim Verkehrsministerium eingegangen sei, werde dort “zeitnah” entschieden, ob eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werde. Das antwortete das Ministerium auf eine Anfrage der NRWZ. Die Studie müsste dann bis Ende 2023 vorliegen.

## Viele ungeklärte Fragen beim Radweg

Anfang Februar hatte Fenske seine Studie bei einer Online-Veranstaltung von Pro Bahn vorgestellt. Neben vielen technischen Problemen mit Weichen und Signalanlagen, Zugantrieben und Tunneldurchmessern gab es besonders viele Zweifel an der Umsetzbarkeit eines Radwegs. Viele Engstellen auf der etwa neun Kilometer langen Strecke machten einen Parallelverkehr von Autos, Straßenbahn und Fahrradfahrern unmöglich.

Fenske, der nach eigenen Angaben die Strecke noch nicht selbst entlang gegangen oder gefahren war, hat dafür als Lösung eine Doppelnutzung von Bahn und Radfahrern vorgeschlagen. Ampeln sollten die Radfahrer stoppen, wenn ein Zug die Engstelle passiert.

## Neue Radwegtrasse als Ausweg?

In Hinterlehengericht dachte Fenske in einer Version vom 17. Februar entweder daran, eine Ampel für die Radler anzubringen. Man könnte aber auch die Straßenbahn auf die Bundesstraße verschwenken. Eine weitere Lösung wäre, einen Radweg zwischen der Fabrik und der Schiltach oder auf der anderen Seite der Schiltach zu bauen.

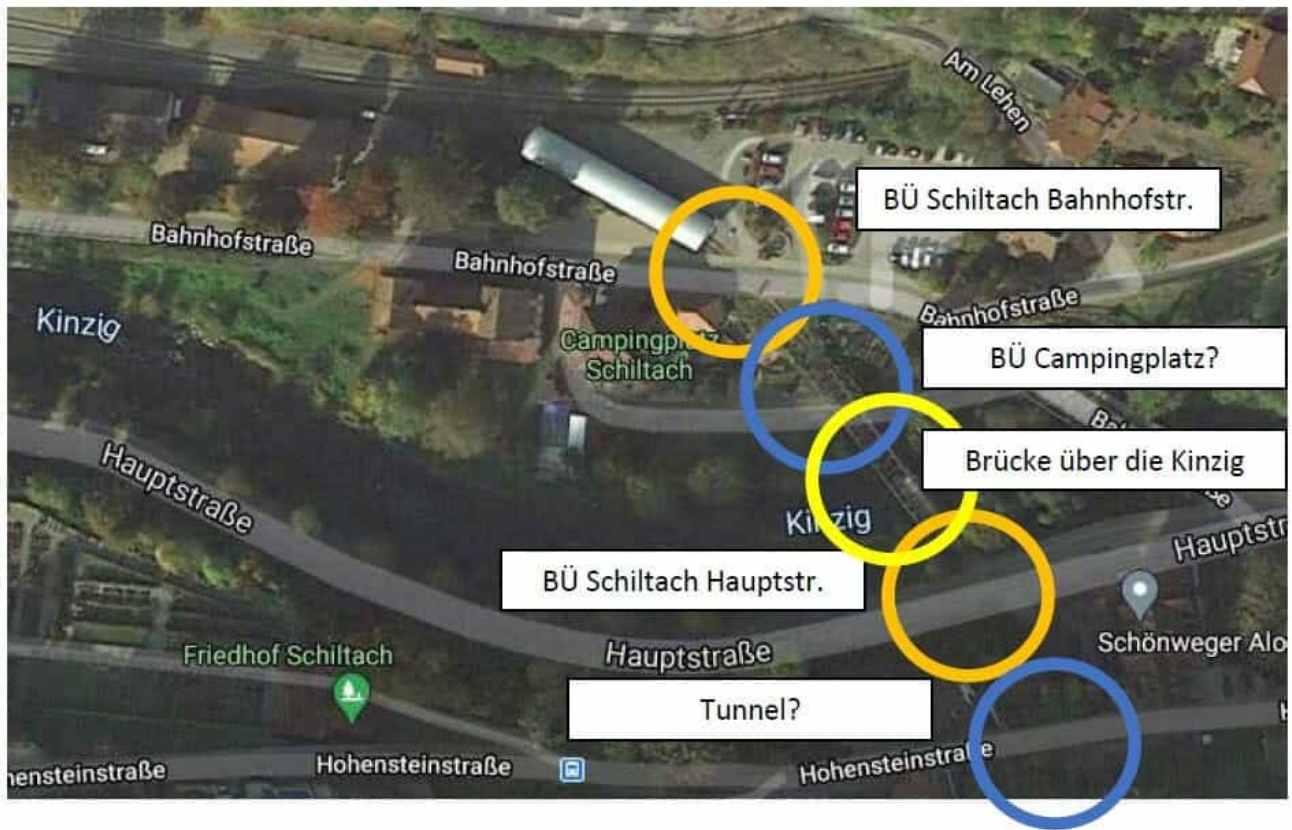
In seiner jüngsten Variante weist er nur noch auf die Pläne der Firma BBS hin, die Produktion nach Aichhalden zu verlegen. Schiltach sollte sich dann einen sechs Meter breiten Streifen sichern.

Beim Rappenfelsen gehöre das Grundstück der Stadt und sei nur verpachtet – an Schrott Wöhrle. Fenske: „Eine Anpassung am bestehenden Standort oder Verlagerung sollte möglich sein.“

Auf sämtliche anderen Engstellen in Schiltach und entlang der Strecke geht Fenske nicht weiter ein. Allerdings heißt es später: „Um der ganzen ‚Engstellen- /Radwegproblematik‘ zwischen Lehengericht und Schramberg aus dem Weg zu gehen, sollte geprüft werden, ob man sich von der alten Trasse entfernt.“

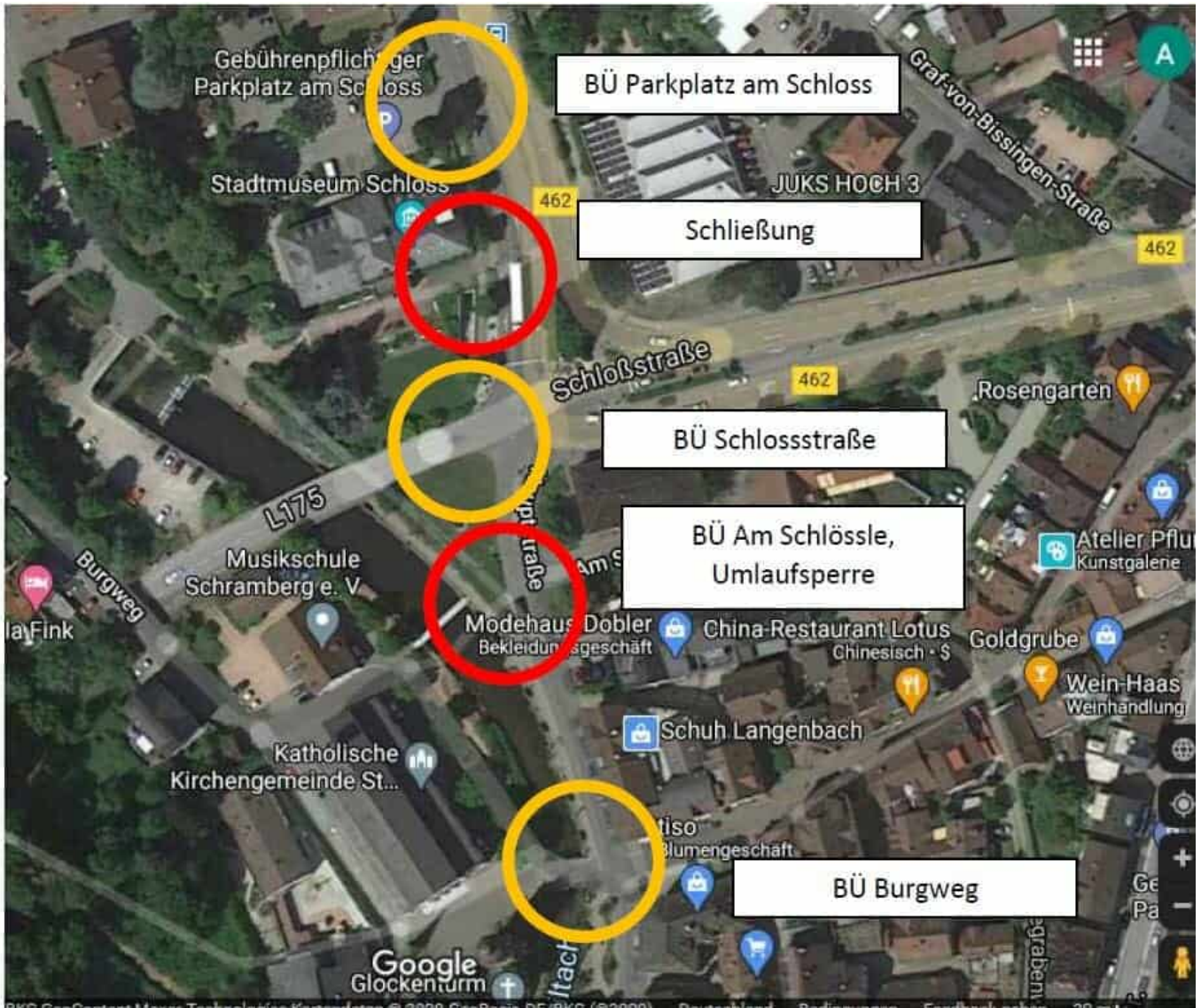
Insgesamt, schätzt Fenske, werde der Ersatzradweg 3,2 Millionen Euro kosten. (Zum Vergleich der Radweg Sulgen-Mariazell hat eine Länge von etwa 6,5 Kilometer und kostet nach derzeitigem Stand 3,7 Millionen Euro.)

Ausführlich zeigt Fenske in einer Anlage zu seiner neuen Studie, wo seiner Ansicht nach Bahnübergänge erforderlich wären.



*Beim Schiltacher Bahnhof wären diese Bahnübergänge erforderlich....*





...und in der Schramberger Innenstadt diese. Grafiken: Fenske

## Expresszüge nach Karlsruhe und Stuttgart?

Neu aufgenommen hat Fenske auch eine Idee des „ortskundigen Herrn Neff“, wie er in der Studie vorgestellt wird.

Der Geograf hat in einer Mail an Fenske vorgeschlagen, in Hinterlehengericht einen Kreuzungsbahnhof einzurichten. Auch einen zweigleisigen Ausbau in diesem Bereich bringt Fenske ins Spiel, weil dann mehr Flexibilität bei Verspätungen bestünde. „Außerdem könnte in der Hauptverkehrszeit der Takt verdichtet werden“, so Fenske.

Christophe Neff hatte in den 80er Jahren überlegt, ob man die Bahnstrecke nicht als Museumsbahn erhalten könnte. Der damalige stellvertretende Direktor des Regionalverband Rainer Kaufmann rechnete 1986 mit 2,2 Millionen Mark, um die bestehende Bahnlinie zu ertüchtigen.

Schließlich schwebt Fenske ein „Bahnhof am nördlichen Stadtrand“, also etwa beim Autohaus Dold vor. Von hier könnten „Vollbahnfahrzeuge“ als Expresszüge Richtung Karlsruhe, Strasbourg und Stuttgart verkehren. Allerdings müssten dann statt der Bahnübergänge Brücken gebaut werden. „Dies ist mit erheblichen Investitionen verbunden“, stellt Fenske fest.

## Barrierefreiheit mit hohen Bahnsteigen in der Stadt

In der Online-Diskussion berichtete ein Pro-Bahn-Mitglied von der Barrierefreiheit, die heute ein Muss sei. Dazu erläutert Fenske nun: „Für die Barrierefreiheit des Siemens Mireo oder des Karlsruher Stadtbahnfahrzeuges sind Bahnsteige von 55 Zentimeter über Schienenoberkante nötig.“

Das möchte Fenske an zwei Haltestellen in Schramberg einhalten. An der Haltestelle Bahnhof/LIDL und an der Endstation Schramberg Busbahnhof. „Dagegen sollen aus städtebaulichen Gründen niedrige Bahnsteige (30 Zentimeter und gegebenenfalls Gleisabsenkung) an den Haltestelle Stadtmuseum/Schloss und Stadtverwaltung vorgesehen werden. Rollstuhlfahrer werden auf die nur wenige 100 Meter entfernten, benachbarten Haltestellen Bahnhof/LIDL (Ersatz für Haltestelle Stadtmuseum/Schloss) und Busbahnhof (Ersatz für Haltestelle Stadtverwaltung) verwiesen.“

In seiner Studie geht Fenske weiterhin von knapp 30 Millionen Euro Gesamtinvestition aus. Er weist aber darauf hin, dass er Grundstückskosten nicht ansetze, „weil davon ausgegangen wird, dass ausschließlich öffentlicher Grund und Boden in Anspruch genommen werden muss, der dem Vorhaben beigestellt wird“.

## Bahn zum Berneckstrand, nach Sulgen und Rottweil?

Fenske geht in der neuen Studie auch auf Ideen von Christophe Neff ein. Dieser habe vorgeschlagen, die Straßenbahn doch am Gymnasium vorbei bis zum Berneckstrand weiter zu führen, „um Schülerverkehre zu optimieren und zusätzliche Erschließung zu erreichen“.

Auch die Fortführung über Sulgen nach Rottweil hat Fenske in seine Studie aufgenommen „wie ja ursprünglich geplant“ schreibt er, solle diese Verlängerung geprüft werden.

„Ursprünglich geplant“ hatte man die Strecke Mitte des 19 Jahrhunderts. Der Badische Landtag entschied sich für den Bau der Schwarzwald-Bahn über Hornberg und St. Georgen statt über Schramberg und Sulgen. Die zahlreichen Tunnels und Kehren zur Überwindung der Höhenunterschiede sind bekannt.