

Fenske zu Bahnreaktivierung Schramberg-Schiltach: Batteriezüge als Lösung

Martin Himmelheber (him)

14. März 2022



Schramberg (him) – Der Bahnaktivist Armin Fenske hat sich dieser Tage die alte Bahntrasse von Schiltach nach Schramberg erstmals vor Ort und am Boden angeschaut. Seine für Ortskundige überraschende Erkenntnis: „Grundsätzlich ist eine Parallelführung von Bahn und Radweg möglich.“

Wie der „Schwarzwälder Bote“ schreibt, hätten die beiden „Aktive-Bürger“-Stadträte Jürgen Reuter und Johannes Grimm Fenske zu diesem Besuch eingeladen und ihm dafür ein E-Bike bereitgestellt. Wie berichtet, hatte Fenske bei einer Onlinediskussion zu seinem Wiederbelebungsgutachten erklärt, er habe bisher nur anlässlich einer Bustour und per Google-Maps die Trasse gesehen.



Hier beim Schloss wäre eine Bahnhaltestelle geplant. Foto: him

Kosten soll die Machbarkeitsstudie errechnen

Die NRWZ hat Fenske vor einigen Tagen gefragt, wie er denn die zahlreichen Engstellen auf der Strecke zwischen Schiltach und Schramberg für Bahn, Autos, Radfahrer - und Fluss passierbar machen möchte. Fenske schreibt dazu: „An einzelnen Stellen sind zur Verbreiterung der Trasse von Radweg und Bahn Stützmauern nötig.“

Dies gelte südlich des Schiltacher Tunnels. Dort stehe eine Garage teilweise auf der alten Bahntrasse. Engstellen sieht Fenske auch beim „Spielcasino in Lehengericht“, gemeint ist die „Alte Mühle“, oder „beim Recyclinghof nördlich von Schramberg“, gemeint ist das Gelände von Schrott Wöhrle.



Eine Brücke für Rad und Bahn? Foto: him



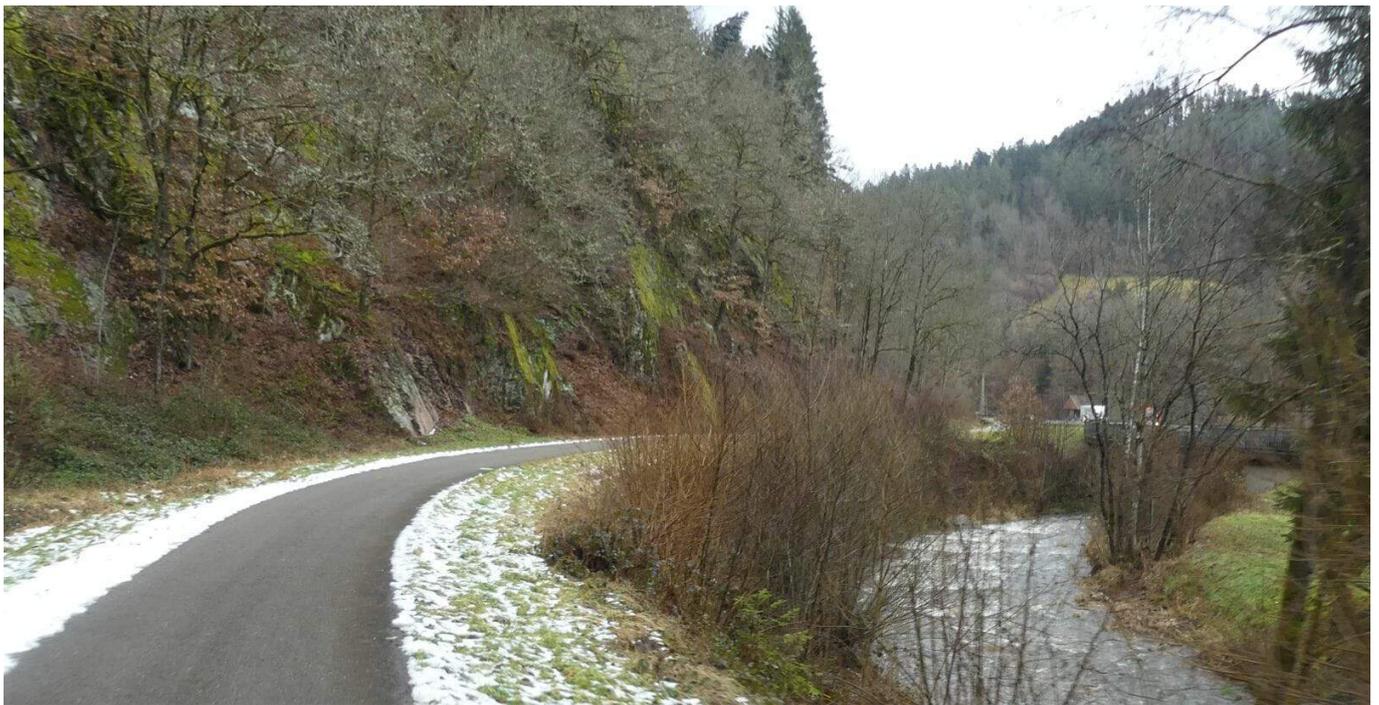
An der Kläranlage ist es eng. Foto: him



Bei Schrott Wöhrle. Foto: him



Engstellen bis Hinterlehengericht. Fotos: him







In seiner Studie hatte Fenske gut drei Millionen Euro für einen Ersatzradweg veranschlagt, Nun schreibt er, zu den Investitionskosten möchte er „auf die ausführliche Machbarkeitsstudie verweisen, die Landkreis und Kommunen beim Land beantragt haben“. Das Problem in Lehengericht bei der BBS werde sich dadurch lösen, dass die Firma aus Lehengericht wegziehen wolle. „Es liegt an der Stadt Schiltach, hier eine Freihaltetrasse festzulegen.“



Eng ist es bei der BBS.



Wenig Platz auch hier.



Auch an der Alten Mühle und danach gibt es Engstellen.





Beim Altersheim wird es für Autos und die Bahn eng.



Eine massive Garage ragt in die alte Bahntrasse. Foto: him



Das Tunnel



Endstation Bahnhof. Foto: him

An einigen Stellen seien Ersatzwege für den heutigen Fahrradweg bereits vorhanden, so im Bereich des Straßentunnelportals südlich Schiltach und beim Kienbach in Schramberg.

An den übrigen Stellen gehe er „von einer Parallelführung von Radweg und Bahn aus“. Dabei bleibe es vertiefenden Untersuchungen vorbehalten, ob der Radweg stellenweise zugunsten der Bahn verlegt wird oder ob die Bahn neben den Radweg gelegt wird. Zu den anderen Engstellen, wo zwischen Felswand, Bahntrasse, Bundesstraße und Schiltach zu wenig Platz bliebe, hat Fenske keine Stellung bezogen.

Batterieelektrische Mireo-Züge als Lösung?

In der Diskussion sprachen Bahnexperten die Probleme der Elektrifizierung an, die in den alten, aus dem 19. Jahrhundert stammenden Tunnels nur schwer zu beheben seien. Fenske will das nun durch batterieelektrische Fahrzeuge lösen, „wie sie künftig auf der Strecke Offenburg – Hausach – Freudenstadt zum Einsatz kommen werden (Siemens Mireo)“. Der Mireo allerdings ist keine Straßenbahn sondern ein Elektrotriebzug, für den andere gesetzliche Bestimmungen gelten. Bahnübergänge müssten ganz anders gestaltet werden als bei einer Straßenbahn, wie Fenske selbst betont.

Schwierig würde es dann auch in der Stadt: „Sollte die Ausnahmegenehmigung für den Innenstadtabschnitt Schramberg (Vorbild Zwickau) nicht erteilt werden können oder das nicht gewünscht werden, wäre eine batterieelektrische Variante des Karlsruher Stadtbahnwagens zu prüfen“, so Fenske. Nur als letzte Option müsste man eine kostspielige Elektrifizierung prüfen. Auch für die Tunnels sieht Fenske technische Möglichkeiten: „Für den Tunnel gibt es Vorbilder mit Stromschiene statt Oberleitung bei der

AVG im Enz- und Murgtal.“

Hohe und lange Bahnsteige erforderlich

Ein weiteres Problem, das bei der Onlinediskussion angesprochen wurde, war die heute übliche Bahnsteighöhe von 55 Zentimetern. Diese Höhe schreibt das Gesetz vor, um ein barrierefreies Ein- und Aussteigen zu ermöglichen. Hier schlägt Fenske wie schon an anderer Stelle geschrieben, vor, am Schloss und am Rathaus nur 30 Zentimeter vorzusehen, und Rollstuhlfahrer auf die Haltestellen bei Lidl und am Busbahnhof zu verweisen. „Hier gibt es ein Vorbild an der deutlich stärker frequentierten Haltestelle Heilbronn Rathaus“.



Mit dem Rollstuhl bitte vom Rathaus zum Busbahnhof. Foto: him

Die Frage der NRW, wie er die Bahnsteiglängen von mehr als 50 Metern im Innenstadtbereich lösen möchte, hat Fenske nicht beantwortet. Der Siemens Mireo ist beispielsweise 52 Meter lang – in der kürzesten Version.

Die Bahnstrecke Schiltach Schramberg hatte schon zu Zeiten ihres Betriebs Probleme wegen der teilweise engen Kurvenradien. Die Bahn musste spezielle Loks und Waggons verwenden. Laut Wikipedia betrug der minimale Radius 100 Meter. Der Siemens Mireo braucht mindestens 125 Meter. Das heißt, an einigen Stellen wäre die Bahnstrecke für den Mireo-Zug ungeeignet. Oder es müsste eine neue Trasse mit einem

größeren Radius gefunden werden.

Aus Schramberg in die Metropolregion

In einer Pressemitteilung, die die „Aktiven Bürger“ allerdings nur einem Presseorgan zukommen ließen, schwärmen sie von einer „Direktverbindung ohne Umsteigen von Schramberg ins Zentrum von Straßburg, mitten in die Metropolregion Straßburg/Ortenau“, die eine solche Bahnlinie brächte. Die Uni Straßburg zähle mit 56.000 mehr Studierende als Tübingen und Stuttgart zusammen. Der direkte Zugang zu einer Universitätsstadt biete nicht nur für die Generation unsere Kinder und Enkel „spannende Perspektiven“, sondern auch für die Wirtschaft.

Nüchterne Analyse

Zum Thema Bahn-Reaktivierung kann man in einem anderen Schramberger Leitmedium dagegen nüchtern diese Analyse lesen: „Vermutlich ist eine wasserstoffbetriebene, flexible und moderne Buslinie besser und technologisch auf Höhe der Zeit, als eine nostalgische Eisenbahn, die im Stundentakt leer durch das Schiltachtal schnauft.“ Das schreibt die „D’Hoorig Katz“, Nummer 146 auf Seite 1.