

Straßenbahn im Tunnel: „Schwer vorstellbar“

Martin Himmelheber (him)

24. März 2022



Schiltach/Schramberg (him) – Nur vier Tage, nachdem er seine Machbarkeitsstudie überarbeitet hatte, schickt Armin Fenske eine weitere Version seiner Idee von einer Straßenbahnverbindung Schramberg – Schiltach an Kommunalpolitik, Medien und Bahnexperten. Wie berichtet, hatte Fenske vorgeschlagen, den Schiltacher Schlossbergtunnel für seine Straßenbahnidee mit zu nutzen. Dagegen hat nun ein Nahverkehrsexperte schwere Bedenken geäußert.

In seiner jüngsten Version berichtigt Fenske zwei Fehler: Ideengeber Jürgen Reuter sei Stadtrat in Schramberg, nicht in Schiltach und der von ihm erwähnte Beispieeltunnel sei nicht der Wagenburg-, sondern der Schwabtunnel in Stuttgart. Außerdem hat er eine zwar angekündigte aber dann nicht

veröffentlichte Karte mit seiner Idee eingefügt.

Kritik vom Experten

Yannick Schäffner von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg hat sich diesen Vorschlag angeschaut. Er kommt zu dem Schluss, diese Lösung könne er sich nur „schwer vorstellen“.

Neben dem von Fenske erwähnten Schwabtunnel gebe es zwar weitere Beispiele für eine Mitbenutzung von Straßentunneln durch Straßenbahnen etwa in Los Angeles oder Neapel, so Schäffner: „Doch ist keiner dieser Tunnel mit dem hier genannten Straßentunnel der B462 zu vergleichen, der immerhin über 800 Meter misst.“

Ein Straßenbahntunnel dieser Länge müsste über eine Zugsicherung verfügen, argumentiert Schäffner. Eine solche Zugsicherung würde dann auch in irgendeiner Form den Auto-Verkehr beeinflussen. „Derartige Beispiele sind mir nicht bekannt.“ Für den sehr kurzen Schwabtunnel hätte es dieser Zugsicherung wahrscheinlich nicht bedurft. Der Schwabtunnel ist 125 Meter lang, die letzte Straßenbahn fuhr dort im Jahr 1972 durch.

Projekt wäre einmalig

Auch in Heidelberg habe man in den 90er Jahren geprüft, ob man eine Straßenbahn durch einen „langen“ Tunnel einer Bundesstraße rollen lassen könnte. Das sei damals verworfen worden, schreibt Schäffner. Und das obwohl es in Heidelberg zwei je zweispurige Tunnelröhren gegeben hätte. In Heidelberg habe man an eine eingleisige Führung gedacht, bei der eine Fahrspur für den Individualverkehr aufgegeben worden wäre. „Eine derartige Lösung kann ich mir in Schiltach nur schwer vorstellen“, so Schäffner in seiner Stellungnahme.

Er kritisiert auch, dass durch die Tunnellösung die Erschließungswirkung der Straßenbahn sinken würde. „Es mag zwar kommunikativ schwieriger sein eine Strecke in Bebauungsnähe umzusetzen, jedoch macht eine Bahn nur dann Sinn, wenn sie dort fährt, wo ihre (potenziellen) Fahrgäste wohnen.“



Auf geoportal.bw.de gut zu erkennen, welche Freizeitgelände und anderen bebauten Gebiete die Straßenbahnlinie durchschneiden würde.,

Kosten für
Brücken und
Umverlegungen
nicht
berücksichtigt



Quelle: <https://opentopomap.org> [OPEN 22]

Nach seiner Skizze müsste man zwei zusätzliche Brücken über die Kinzig und über die Schiltach bauen. Unklar ist, wie der Verkehr an den Tunneleingängen geführt werden soll. Außerdem würde die Bahnlinie einen Naherholungsplatz, ein Kleingartengelände, eine Tankstelle und den Parkplatz eines Lebensmittelmarktes in Schiltach durchschneiden. Mit welchen Kosten eine solche Maßnahme verbunden wäre, bleibt außer Acht.