



[Zurück zur Eisenbahn-Romantik Homepage](#)

Navigation: [Forenliste](#) • [Themenübersicht](#) • [Neues Thema](#) • [Suche](#) • [Anmelden](#)

Gehe zum Thema: [vorherige Seite](#) • [nächste Seite](#)

Bembele droht das endgültige Aus

geschrieben von: [Markus Richta](#) (IP-Adresse bekannt)
Datum: 12. September 2007 23:24

Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: [Markus Richta](#) (IP-Adresse bekannt)
Datum: 08. März 2007 22:49

Hallo Forum,

die sogenannte Stadtbahn Kleinglattbach - Vaihingen/Enz -Enzweihingen (Bembele) wurde von der WEG im Jahr 2002 leider still gelegt. Der Grund: Railion stellte im Zuge von MORA C die Bedienung des Übergabebahnhofes Kleinglattbach ein. Die WEG hätte die Güterwagen dann in Sachsenheim oder in Bietigheim abholen müssen. Die WEG hatte sich dafür schon eine neue Vossloh Diesellok mit dem Schriftzug Enzalsprinter beschafft. Aber als auch noch am Streckenende Enzweihingen der Hauptkunde im Güterverkehr der Metallbetrieb die Produktion einstellte musste auch die WEG schließlich den Güter- und den Personenverkehr einstellen.

Die komplette Strecke und die 3 km DB-Strecke von Sersheim nach Kleinglattbach wurden anschließend von der Stadt Vaihingen/Enz gekauft. Hintergründe dafür waren neben der Möglichkeit der eventuellen Wiederaufnahme des Güterverkehrs natürlich der Erwerb der Grundstücke.

Seit ein paar Jahren bemüht sich nun die GES um die Einrichtung eines Museumsbahnbetriebs auf der reizvollen Strecke. Die Verhandlungen mit der Stadt Vaihingen ziehen sich jetzt auf bereits drei Jahre hin und sind immer noch nicht abgeschlossen.

Doch ein Vaihinger Bürger brachte kürzlich durch einen Leserbrief in der Kreiszeitung die Idee auf die Strecke einfach abzubauen und einen Radweg daraus zu machen. Er berechnete das man mit dem Verkauf des Schienenmaterials zum Schrottpreis die Anlegung eines Radweges bezahlen könne.

Eine schöne Milchmädchenrechnung die da ein angeblicher Ingenieur aus Kleinglattbach aufgestellt hat. Das der Abbau der Strecke auch Geld kostet hat der passionierte Radfahrer natürlich nicht mit rein gerechnet. Und von den Unerhaltskosten für den Radweg hat er auch kein Wort in seiner Berechnung erwähnt…
Mal ganz davon abgesehen dass es vor Ort schon genug Radwege gibt. Ich bin selbst schon öfters mit dem Fahrrad vom neuen Vaihinger Bahnhof in Vaihingen nach Enzweihingen geradelt. Es gibt einen fast parallelen Radweg der in den Enzthalradweg mündet.
Wozu braucht man also ein Radweg? Warum sollte man eine komplett vorhandene Infrastruktur zerstören? Solche Radwege haben vielen Nebenstrecken in den achtziger Jahren den Garaus gemacht. Heute wäre man mancherorts froh man könnte die Zeit zurück drehen.

Meine Frage ist jetzt: Könnte die Stadt Vaihingen als Eigentümer die Stadtbahn einfach abbauen obwohl ein potenzieller Betreiber vorhanden ist?
Früher legte die Deutsche Bundesbahn die Strecken still und baute sie dann einfach ab. Egal ob es Interessenten für die Bahnstrecke gab oder nicht. Nach der Bahnreform gab es eine Gesetzesänderung. Eine Eisenbahnstrecke darf seit dem nur noch abgebaut werden wenn es keine potenziellen Bahnbetreiber gibt. Oder irre ich mich da?

Schöne Grüße
Markus Richta

Optionen: [Beitrag beantworten](#) ♦ [Diesen Beitrag zitieren](#)
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: [Erwin Scherer](#) (IP-Adresse bekannt)
Datum: 09. März 2007 13:57

Hallo,
die gleichen Fragen stellen sich bei der Wiehltalbahn. Dort möchten die Anrainergemeinden die Bahn abreißen und gleichzeitig bemüht sich ein Museumsbahnverein um die Weiterführung ihres Fahrbetriebes. Jedenfalls ist es sinnvoll, die betroffene Bevölkerung zu mobilisieren. Das hat noch die besten Chancen.
Berichte bitte, wie es weitergeht.
Grüß
Erwin

Optionen: [Beitrag beantworten](#) ♦ [Diesen Beitrag zitieren](#)
Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: [K.B.](#) (IP-Adresse bekannt)
Datum: 11. März 2007 13:40

@Forum

Und ich war bisher der Meinung, daß die GES Stuttgart die Bahn gemeinsam mit der Stadt Vaihingen/E. übernehmen und einen Museumsbahn- und Güterverkehr aufziehen möchte.
Diese Wende ist bisher noch nicht zu mir durchgedrungen.

Deshalb würde ich diesbezügliche Anfrage an die Stadtverwaltung und die GES, mit der Bitte um Stellungnahme, richten.

Schade, daß in Zeiten in denen tagtäglich vom globalen Klimawandel in den Medien berichtet wird, Eisenbahnen herausgerissen werden.

Könnte die Bahn kein Zubringer zur "Großen Bahn" werden?

Wenn die Bahn plattgemacht wird, dann ist dies ein weiteres Paradebeispiel für die gespaltene Zunge, mit der unsere Volksvertreter reden.

Oftmals sind die überhöhten Forderungen (Miete, Wartung usw.) für Weichen und Weichenverbindungen der DB AG die Ursache für Streckenstilllegungen und Stilllegen von Gleisanschlüssen, somit dem Herausreißen von Bahnlinien. Deshalb erneuere ich meine Forderung der Trennung von Netz und Betrieb. Das Netz, wie die Straßen, in Bundeshände und der Betrieb kann Onkel Hartmut zur Börse bringen, dann wäre wenigstens ein Teil dieser Auswüchse beendet. Aber ein äußerst geschmeidiger Bundesverkehrsminister hat dies bisher erfolgreich zu verhindern gewußt.

Ein weiterer Vorteil wäre der ungehinderte Zugang von Drittanbietern auf das Schienennetz.

Es ist zum Heulen, wenn man ständig von solchen Machenschaften lesen muß!

Trauriges Grüßle aus HONAU
K.B.

Optionen: Beitrag beantworten ♦ Diesen Beitrag zitieren
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: Hubert Fingerle (IP-Adresse bekannt)
Datum: 11. März 2007 14:07

Hallo Klaus, liebes Forum,

die Errichtung eines Fahrradweges mit dem Erlös aus dem Abbau des Gleismaterials zu bezahlen, ist wirklich eine Milchmädchenrechnung und geht total an der Realität vorbei. Das kann ich aus eigener beruflicher Erfahrung unterstreichen.

In dem Moment, in dem eine Gleisanlage nämlich abgebaut wird, handelt es sich dabei um Abfall, der dem Abfallrecht unterliegt, und selbiges ist nicht so ohne...

Am einfachsten ist noch der Umgang mit den Schienen und dem Kleineisen, denn für Metalle gibt es z.Z. noch gutes Geld. Da das Material aber erst noch abgebaut werden muss, was bei u.U. verschweißten Schienen nicht für jedermann so einfach zu bewerkstelligen ist, wird der Altmetaller dem Eigentümer seine Arbeitsleistung in Rechnung stellen und die Kosten vom Schrotterlös abziehen, so dass dieser Ertrag schon mal gewaltig sinkt.

Die Schwellen sind - wie schon gesagt - Abfall. Diese dürfen nur von zertifizierten Abfallensorgern (durch die Tafeln mit dem großen A an ihren LKWs gekennzeichnet) aufgenommen und transportiert werden. Bei Betonschwellen handelt es sich um Bauschutt, der auf einer geeigneten Deponie kostenpflichtig abgelagert werden muss. Noch schlimmer ist es bei Holzschwellen, denn die gelten durch die Imprägnierung als hochgiftig und dürfen nur in Verbrennungsanlagen mit speziellen Filtern verbrannt werden. Und solche gibt es nicht an jeder Ecke, so dass noch Transportkosten anfallen.

Bleibt schließlich noch der Gleisschotter, der u.U. als Auffüllmaterial weiterverwendet werden kann. Dazu müssen aber zuvor Laboruntersuchungen auf eventuelle Schadstoffe durchgeführt werden und keine Belastungen ergeben. Wurde mal irgendwo an der Strecke oder in einem Bahnhof eine Lok abgeschmiert, dürfte der Schotter mit Mineralölkohlenwasserstoffen belastet sein, so dass zumindest der Schotter aus diesem Bereich ebenfalls teuer entsorgt werden muss.

Ich hatte 2001 mal die Aufgabe, einen Gleisanschluss der französischen Streitkräfte rückbauen zu lassen, bevor die Liegenschaft verkauft werden sollte. Obwohl die Franzosen noch 1 Jahr vor ihrem Abzug die Gleisanlage durcharbeiten und 2/3 der Schwellen durch nagelneue ersetzen ließen, fand sich niemand, der die Gleisanlage kostenneutral abbauen und secondhand weiter nutzen wollte, so dass wir um den professionellen Abbau nicht herum kommen sollten. Und der günstigste Unternehmer wollte uns für die ca. 1.200 m Gleisanlage plus fünf Weichen sage und schreibe 70.000 DM in Rechnung stellen, und dabei war der Schrotterlös schon abgezogen.

So fiel der Entschluß leicht, die Gleise liegen zu lassen und das Grundstück mit einem Kaufpreisabschlag zu verkaufen.

Man rechne mal diese Kosten auf die gesamte von K.B. genannte Streckenlänge um und addiere die Kostensteigerung seit 2001 hinzu, da wird das ganze für den Bauherrn sehr schnell zu einem finanziellen Fiasko, der keine Mittel für den radwegbau mehr übrig lässt.

Es ist also in aller Regel weitaus kostengünstiger, eine bestehende Gleisanlage liegen zu lassen und weiter zu eisenbahnerischen Zwecken zu nutzen. Dann handelt es sich nämlich um eine Eisenbahn-Infrastruktureinrichtung, die nicht dem Abfallrecht unterliegt.

Vielleicht kann man das auch mal den Verantwortlichen der Stadt Vaihingen nahe bringen.

Die Strecke ist übrigens wirklich sehr reizvoll. Ich habe dort vor ca. 25 Jahren mal Güterzüge mit dem uralten WEG-Schlepptriebwagen (hieße der nicht VT04?) fotografiert.

Grüße aus der Pfalz
Hubert

Optionen: Beitrag beantworten ♦ Diesen Beitrag zitieren
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: K.B. (IP-Adresse bekannt)
Datum: 13. März 2007 10:31

@Hubert

Es ist genauso, wie Du es in Deinem Thread dargestellt hast. Sobald die Strecke stillgelegt ist, handelt es sich um keine Schienen (Gleise) mehr, sondern nur noch um Abfall, welcher entsprechende entsorgt werden muß.

Dabei von Erlösen reden ist schon eine Frechheit andersgleichem. Denn die Abbau- und Entsorgungskosten fressen in der Regel mehr Geld auf als jemals mit dem Verkauf von Schrott erzielt werden kann.

Trotz allem wiederhole ich meine Forderung:

Im Zeitalter von Klimawandel und Klimakatastrophe Gleisanlagen abbauen zu wollen, grenzt schon an Schwachsinn. Abbau und Umwandlung in Wanderwege sind die schlechtesten Alternativen zu den ehemaligen Schienenverbindungen.

Ausbau, Erhaltung und in vernünftiger Weise eine Subvention für Schienenverbindungen ist angesagt und keine Milchmädchenrechnungen, wie man diese angeblich kostenneutral Gleistrassen in Wander-/Fahrradwege verwandeln kann.

Gibt es nur noch Einfallslose in den Behörden und Ämtern,

fragt provozierend
K.B.

Optionen: Beitrag beantworten [Diesen Beitrag zitieren](#)
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: Uli (IP-Adresse bekannt)
Datum: 13. März 2007 12:12

Gibt es nur noch Einfallslose in den Behörden und Ämtern??????,

leider JA.

Optionen: Beitrag beantworten [Diesen Beitrag zitieren](#)
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: Hubert Fingerle (IP-Adresse bekannt)
Datum: 13. März 2007 13:47

Lieber Uli,

ich arbeite inzwischen seit 30 Jahren bei einer Behörde und verrichte meinen Dienst in einem Amt. Eigentlich würde ich mich selbst nicht als einfallslos bezeichnen!

Man sollte vielleicht nicht so schnell verallgemeinern!

Ich sehe das Problem eher darin, dass die Behörden vor allem auf kommunaler Ebene mehr "regieren" als "verwalten" und sich die Bürgermeister und Stadträte häufig aufführen wie Regionalfürsten.

Grüße aus der Pfalz
Hubert

Optionen: Beitrag beantworten [Diesen Beitrag zitieren](#)
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: Klaus (IP-Adresse bekannt)
Datum: 14. März 2007 09:07

@hubert

das Problem sind leider nicht die Gemeinden und Behörden auf kommunaler Ebene, sondern ist die DB selbst. Hier drängt sich der Verdacht auf, dass die DB, wenn sie sich von "unrentablen" Strecken trennen will, verhindern will, dass andere die Strecken weiterbetreiben wollen. Wir haben jedenfalls diese Erfahrungen bei unserer Strecke (Röbel - Ganzlin) machen müssen. Denn da wurden durch die DB seit Beginn der Verhandlungen im Jahr 2001 5 mal die Zuständigkeiten verändert (von DB Netz auf BEV, dann auf DB Regio, dann auf DB Imm und zurück) dazu kam noch, dass selbst innerhalb von DB Imm dann mehrmals der Sachbearbeiter gewechselt hat und der jeweils neue sich erst wieder in den Vorgang einarbeiten musste. Ein entnervender Prozess! Trotzdem hatten wir es immerhin geschafft im Jahr 2004 einen Kaufvertrag zu paraphieren. Aber anschließend begann dann das Spiel mit den Entbehrlichkeitsbescheinigungen. Jede nur denkbare Unternehmung innerhalb des DB Verbundes musste diese separat ausstellen und das fatale daran war, dass diese Bescheinigungen jeweils nur 1 Jahr Gültigkeit hatten. Als die letzte vorlag, waren die ersten schon wieder abgelaufen und das Spiel begann von neuem. Als dann im letzten Jahr endlich alle Unbedenklichkeiten vorlagen und wir eigentlich nur noch einen Notartermin haben wollten, um den Vertrag rechtswirksam zu machen, hat dann die DB die Strecke einfach noch einmal zum Kauf ausgeschrieben und einen Mindestpreis festgesetzt, der fast 3mal so hoch war, wie der zwischen uns festgelegte. Resultat: Die Strecke ging an ein Unternehmen, das durch die Verschrottung der Gleise Kasse machen wollte. Trotzdem geben wir nicht auf und verhandeln weiter.

gruß
Klaus

Optionen: Beitrag beantworten [Diesen Beitrag zitieren](#)
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: Hubert Fingerle (IP-Adresse bekannt)
Datum: 14. März 2007 14:24

@ Klaus

Von Euern Problemen mit der Strecke habe ich am Rande etwas mitbekommen, ich kenne Herrn Dr. Zache aus dem Club DR-Ehrenlokführer. Und von den Zuständigkeitswechseln bei der DB kann ich auch ein Lied singen.

Ich hatte eine Lagerhalle zu veräußern, die die US-Streitkräfte mal auf Grund und Boden der DB gebaut hatten. Nachdem die Yankees die Halle freigegeben hatten, sollte sie an den Grundstückseigentümer, sprich die DB, verkauft werden. Dieser simple Verkauf hat sich über mehr als drei Jahre hingezogen, ehe der Kaufvertrag unterzeichnet war. Zuständig war zuerst eine DB-Stelle in Kaiserslautern, dann eine in Frankfurt/M, dann eine in Karlsruhe und zuletzt wieder Kaiserslautern. Dort hatte ich sogar mit genau denselben Leuten zu tun, wie zu Anfang. Wir haben dann genau dort angeknüpft, wo wir knapp 3 Jahr zuvor stehen geblieben waren und der Vertrag war binnen 4 Wochen

unterschriftsreif. Das hätten wir so auch schon viel früher haben können.

Allerdings kann ich auch etliche Städte und Gemeinden nennen, deren Chefs sich wie Landadelige im Mittelalter gebären. Und leider haben diese auch durch das kommunale Planungsrecht die legale Möglichkeit, jegliche Projekte, die ihnen nicht genehm sind, auf unbestimmte Zeit zu blockieren. Aber um das weiter auszuführen, müsste ich zu sehr aus dem Nähkästchen plaudern, außerdem wäre das "off topic".

Ich wünsche Euch viel Erfolg beim Kampf um Eure schöne Strecke.

Grüße aus der Pfalz
Hubert

Optionen: Beitrag beantworten ♦ Diesen Beitrag zitieren

Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: K.B. (IP-Adresse bekannt)
Datum: 14. März 2007 14:28

@Hubert

Ich arbeite ebenfalls bei einer Landesbehörde. Das mit der Einfallslosigkeit habe ich nicht nur so dahingeschmiert. Die Einfallslosigkeit die da öfters zu Tage tritt, könnte ich Dir in meiner rund dreißigjährigen Dienstzeit anhand zahlreicher Beispiele belegen.

Eines möchte ich - wenn auch abstrakt formuliert - anfügen:

Wenn jemand etwas bewegen möchte, egal ob im Staatsdienst beschäftigt oder als Privatmann anfragend, dann kommen von sämtlichen Beteiligten (ich schreibe bewußt nicht Beamte, denn ein Großteil der Sachbearbeiter sind Angestellte) nur Einwände, Verwaltungsvorschriften und Durchführungs-Vo, welche besagen, daß es NICHT geht. Man wird mit seitenweise Papier, auf dem steht, daß es NICHT geht, regelrecht zugemüllt. Es wird nach keiner Lösung gesucht.

Tausend Gründe dagegen zu (er)finden ist anscheinend leichter als eine Grund der dafür spricht zu finden.

Und genau daran krankt unser System.

Deshalb spreche ich ganz bewußt von Einfallslosigkeit.

Ist es bei Euch in König Kurt ♦s Reich etwa anders ...

...fragt
K.B.

Optionen: Beitrag beantworten ♦ Diesen Beitrag zitieren

Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: Erwin Scherer (IP-Adresse bekannt)
Datum: 14. März 2007 17:57

Hallo Hubert, hallo K.B.,

ich war mal so etwa 6 Jahre Aktiver Beamter und kann K.B. ♦s Einschätzung nur bestätigen, der Öffentliche Dienst ist wie ein Punk: Ich weis nicht was ich will, ich weis nur was ich nicht will. Ausnahmen mag es geben, dazu gehört sicher Hubert, aber die Regel ist er nicht. Ich denke, seit es in Deutschland den Öffentlichen Dienst gibt, gilt wohl: Mit den Wölfen heulen und ansonst die Klappe halten. Bin darin selbst ein gebranntes Kind.

Gruß
Erwin

Optionen: Beitrag beantworten ♦ Diesen Beitrag zitieren

Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: Markus Richta (IP-Adresse bekannt)
Datum: 12. April 2007 21:32

Hallo zusammen,

es gibt was Neues zum Thema Enzweihingen und Stadtbahn. Bisher war geplant die B10 durch Enzweihingen parallel zur alten Trasse zu untertunneln. Durch den lautstarken Protest eine Bürgerinitiative (gegen die Untertunnelung von Enzweihingen, für eine weit entfernte Trasse durchs Naturschutzgebiet Enzta!) wurden die Planungen jetzt überarbeitet.

Die zwei (fast identischen) neuen Alternativtrassen für die Umgehungsstraße sehen jetzt eine ortsnahe Umfahrung von Enzweihingen vor. Die Trasse(n) der Straße soll (von Stuttgart kommend) vor Enzweihingen rechts abbiegen und durch ein brachliegendes Firmengelände (Kienle&Spiess, ehem. Blum) führen. Die Trasse würde zwischen dem Bahnhof Enzweihingen und der Enz entlang führen und dann kurz in einem Tunnel unter der Enz verschwinden. Kurz vor der Aral-Tankstelle Vaihingen würde die B10 dann wieder ans frei gelangen.

Der Knackpunkt: Im Bereich zwischen der Enzbrücke (der Stadtbahn und der B10) und der Aral-Tankstelle trifft die geplante Trasse der Umgehungsstraße auf die Stadtbahn. Entweder wird die Strecke der Stadtbahn hier untertunnelt oder auf gleicher Höhe gekreuzt. Und das wäre sicher das Ende der Stadtbahn.

Die neue Trasse ist sicher aber das Optimum für die Bürger Enzweihingens, die staugeplagten Autofahrer und die Stadtbahn (und natürlich auch für die GES Stuttgart). Vorausgesetzt die Stadtbahn wird mit untertunnelt!

Zum Thema Radweg: Eine Entscheidung der Stadt Vaihingen soll Anfang Mai fallen.

Das Schicksal der Stadtbahn liegt jetzt in den Händen der Stadt Vaihingen als Eigentümer und dem Bund als Bauherr der Umgehung der B10. Hoffen wir das Beste.

Schöne Grüße
Markus Richta

Optionen: Beitrag beantworten ♦ Diesen Beitrag zitieren
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: Markus Richta (IP-Adresse bekannt)
Datum: 10. Juli 2007 18:02

Hallo zusammen,

es gibt Neuigkeiten zum Bembeler. Für die Wiederinbetriebnahme der Strecke müßten laut Vaihinger Kreiszeitung zwei Bahnbrücken erneuert bzw. repariert werden. Dieser Punkt war aber schon bekannt und abzusehen.

Außerdem wird jetzt noch die Schließung aller unbeschränkten Bahnübergänge für den Straßenverkehr gefordert! Das bedeutet im Endeffekt das z.B. mehre Unter-/Überführungen komplett neu gebaut werden müssten bzw. die Straßenführung müsste geändert werden. Das ganze für eine mit maximal 30 km/h befahrene Nebenstrecke mit 10 geplante Fahrtagen im Jahr...

Die Begründung: Die Gefährdung für den Straßenverkehr wäre mit vorhandenen Bahnübergängen zu groß. Aus diesem Grund macht die Stadt Vaihingen als Eigentümer jetzt leider einen Rückzieher.

Aber warum sollen eigentlich die vorhanden Blinklichtanlagen nicht mehr ausreichen? Wahrscheinlich weil man als Autofahrer ja so wieso immer Vorfahrt hat und man die unbeschränkten Bahnübergänge mit Blinklichtanlagen nur noch aus der Fahrschule kennt...

Hier sieht man mal wieder wie man ein durchdachtes Konzept (der GES Stuttgart) einfach kaputt rechnen kann.

Ist doch zum ko**** oder?

Markus Richta

Optionen: Beitrag beantworten ♦ Diesen Beitrag zitieren
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: 52 2006 (IP-Adresse bekannt)
Datum: 10. Juli 2007 20:32

Ob nicht einfach automatische Schranken auch reichen würden?

Optionen: Beitrag beantworten ♦ Diesen Beitrag zitieren
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: Erwin Scherer (IP-Adresse bekannt)
Datum: 10. Juli 2007 20:59

Hallo Stefan,
die Dinger kosten ein kleines Vermögen. Ich meine mal was von 100.000 Euro pro Übergang gelesen zu haben. Aber bei einer Nebenbahn, wo man vielleicht 50 km/h fährt, müßten Andreaskreuze doch reichen.
Gruß
Erwin

Optionen: Beitrag beantworten ♦ Diesen Beitrag zitieren
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: Hubert Fingerle (IP-Adresse bekannt)
Datum: 11. Juli 2007 07:48

Das ganze erinnert mich an die Wirren um die Stilllegung der Ostertalbahn, als die Kosten für die Instandsetzung eines knapp 1 km langen Gleisabschnitts künstlich hochgerechnet wurden. Das sollte dann plötzlich mehrere Mio. Euro kosten. Zum Glück konnte der Arbeitskreis Ostertalbahn die örtlichen Politiker auf ihre Seite bringen. Die Gleissanierung ist dann teilweise in Eigenarbeit und teilweise durch eine Gleisbaufirma für ein paar zehntausend Euro gelaufen.

Zu den Bahnübergängen gibt es ein Regelwerk, wonach bei einer Streckenhöchstgeschwindigkeit bis 25 km/h an Kreuzungen mit Straßen III. Ordnung (Feldwege, Ortsstraßen, Landesstraßen mit wenig Verkehr) eine Sicherung von Bahnübergängen mittels Andreaskreuzen ausreichend ist. Erst bei höheren Geschwindigkeiten oder höherwertigen Straßen müssen zwingend Blinklichtanlagen und/oder Schranken eingebaut werden.

Der von Erwin genannte Preis für eine zugbediente Halbschrankenanlage ist übrigens sehr realistisch. Aus von mir nicht nachvollziehbaren Gründen dürfen leider keine gebrauchten Anlagen eingebaut werden, die man z.B. auf einer stillgelegten Strecke abgebaut hat. Es muss immer Neuware sein, vielleicht will man damit die heimische Industrie fördern!?

Ich weiß nicht, ob es die GES trösten kann, aber genau den selben politischen Hickhack gibt es derzeit mit ähnlichen Projekten bei der Rhein-Sieg-Eisenbahn und im Stadtgebiet von Singen/Htw.

Grüße aus der Pfalz
Hubert

Optionen: Beitrag beantworten ♦ Diesen Beitrag zitieren
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: 52 2006 (IP-Adresse bekannt)
Datum: 11. Juli 2007 11:48

100.00 Euro für eine Schrankenanlage ist aber immer noch billiger als eine Unter/Überführung.

Optionen: [Beitrag beantworten](#) • [Diesen Beitrag zitieren](#)
Re: Bahnlinie soll zum Radweg werden...
geschrieben von: Heinrich (IP-Adresse bekannt)
Datum: 11. Juli 2007 16:15

Hallo

Eigentlich müsste ein SIPO mit weiß rot weiß Fahne reichen .

mfg Heinrich

Hallo Forum,

da der Thead nicht mehr weitergeführt werden kann habe ich ihn komplett in einen neuen Thread kopiert.

Laut einem Bericht der Leonberger Kreiszeitung haben sich die Ortschaftsräte von Enzweihingen und Kleinglattbach gegen die Inbetriebnahme der Stadtbahn Kleinglattbach-Vaihingen-Enzweihingen (Bembele) ausgesprochen.

In Enzweihingen müssten zwei unbeschränkte Bahnübergänge komplett geschlossen werden. (Ein Bahnübergang ist sowieso seit Jahren wegen der nahen B10 geschlossen. Der andere Bahnübergang liegt außerorts und dient nur der Landwirtschaft). In Kleinglattbach haben Bürger Grundstücke in der Nähe des Bahndammes gekauft. Diese haben jetzt Angst vor dem drohenden Bahnlärm (die GES plant 10 Betriebstg im Jahr...). Wahrscheinlich sitzen diese Bürger auch alle im Ortschaftsrat...

Die GES würde in eine Strecke die ihr nicht mal gehört 150.000 Euro investieren. Die Stadt Vaihingen müsste dazu die Brücken und Bahnübergänge für ca. 700.000 Euro sanieren. Aber die Stadt Vaihingen hat derzeit andere Sorgen. Ihr kommen die Bedenken aus den Ortschaftsräten also sicher mehr als gelegen.

Die großen Fraktionen im Vaihinger Stadtrat und die Vaihinger Verwaltung sind gegen die Museumsbahn. Es sieht also nicht gut aus für die GES.

Der Stadt Vaihingen als Eigentümer der Strecke und der Bahnhöfe entstehen zur Zeit pro Jahr 5.000 Euro an Unterhaltskosten. Daher wird im Vaihinger Stadtrat sogar an die Entwidmung der Strecke gedacht. Dies würde die Pläne der GES für den Museumsbahnbetrieb aber komplett zunichte machen. Im Vaihinger Stadtrat fällt am 26.09. dann die entgeltige Entscheidung über das Schicksal der Strecke.

Interessanterweise geht es in dem Zeitungsbericht auch um die Wiederaufnahme des Personennahverkehrs. Dieser würde aber nur dann Sinn machen wenn die Züge von Enzweihingen über Ludwigsburg nach Markkröningen fahren würden. Die Strecke Ludwigsburg-Markgröningen liegt ebenfalls seit Jahren im Dornröschenschlaf. So schnell ändert sich daran sicher auch nichts. Leider muss man sagen.

Schöne Grüße
Markus Richta

Optionen: [Beitrag beantworten](#) • [Diesen Beitrag zitieren](#)

Re: Bembele droht das endgültige Aus

geschrieben von: [Hubert Fingerle](#) (IP-Adresse bekannt)
Datum: 14. September 2007 17:04

Hallo an alle,

vielleicht sollte man die Stadtoberen mal darauf aufmerksam machen, welchen Tourismusmagneten sie sich mit einer Dampfbahn vor die Haustüre holen. Sie sollten mal die Stadträte von anderen Gemeinden im Ländle befragen, vielleicht die an der Wutachtalbahn, in Nürtingen oder im Achertal. Ich glaube, von denen würde keiner mehr auf die zusätzlichen Gäste und das Geld, das sie dort lassen, verzichten!

Aber leider gibt es unter den "Regionalfürsten", als die sich manche Bürgermeister fühlen, immer noch genug unbelehrbare. Ein weiteres Negativbeispiel ist da leider die Jagsttalbahn, wo die Gemeinden dem Verein auch einen Felsbrocken nach dem anderen in den Weg legen...

Grüße aus der Pfalz
Hubert

Optionen: [Beitrag beantworten](#) • [Diesen Beitrag zitieren](#)

Re: Bembele droht das endgültige Aus

geschrieben von: [Markus Richta](#) (IP-Adresse bekannt)
Datum: 04. November 2007 15:48

Hallo,

nach dem sich jetzt schon die Ortschaftsräte gegen die Museumsbahn ausgesprochen haben kam vor kurzem auch das Nein der Stadt Vaihingen. Die Stadt, welche sich selbst großspurig "die Stadt der Rebe und des Weins" nennt hat sich mit großer Mehrheit dagegen ausgesprochen.

Geplant sind neben der Umgehungsstraße Enzweihingen, welche die Strecke in der Höhe der Aral-Tankstelle in Vaihingen zerschneidet nun auch eine Straßenzufahrt zur B10 über das Bahnhofsgelände Enzweihingens. Hier würde die Bahntrasse hinter dem Bahnhofsgelände dann ein zweites mal zerschnitten.

Der neueste Plan der Stadt Vaihingen: Der alte Stadtbahnhof soll verkauft werden. Die Stadt stellt sich ein gehobene Gastronomie im Bahnhof vor. Wäre ja alles nicht so schlimm. Aber nur so lange keine Gleise für die benötigten Parkplätze geopfert werden. Und da kann man darauf warten bis irgendjemand solch ein tollen Vorschlag macht.

@Hubert

Die Jagsttalbahn ist ein Paradebeispiel dafür wie man es nicht machen sollte. Als eine von den ersten Museumsbahnen ist sie heute schon teilweise abgebaut. Der Bürgermeister von Möckmühl hat vor Jahren schon Tatsachen geschaffen. Dem Bembele droht wohl, wenn kein Wunder geschieht, das gleiche Schicksal.

Neulich wahr ich in Weissach im der Bahnhofswirtschaft. An einem Dampfzugfahrtag der GES. Die Bahnhofswirtschaft befindet sich, seit dem der "Streckenmittelpunkt" nach Hemmingen gezogen ist, direkt im Bahnhof von Weissach. Der Wirt machte dort das Geschäft des Monats (wie eigentlich bei jedem Fahrtag der GES Stuttgart).

Auch durch die Einbindung der viele Vereine an der Strecke kommen jedes Jahr viele Fahrgäste in die Bahnhöfe an der Strecke. So profitieren alle davon. Leider haben das die Leute in den Räten von Vaihingen und Möckmühl noch nicht begriffen.

Schöne Grüße
Markus Richta

Optionen: [Beitrag beantworten](#) • [Diesen Beitrag zitieren](#)

In diesem Forum dürfen nur registrierte Teilnehmer schreiben.

Der SWR ist Mitglied der ARD

2008

[Impressum](#) | © SWR