

Gäubahn Stuttgart – Zürich

Letzte Gnadenfrist?

Erste Fernbahn mit kommunaler Lobby

Von Josef Schneider

> Die „Gäubahn“ verbindet Stuttgart mit Zürich und dem Bodensee. Zum aktuellen Fahrplan ist das Angebot im Fernverkehr um ein Zugpaar vermindert worden. Die verbliebenen Züge haben nun eine Gnadenfrist – wie lange, ist unbekannt. Doch hier macht eine kommunale Lobby Druck – in Richtung Ausbau der Strecke.

Gewachsen, nicht geplant

Was heute als „Gäubahn“ bezeichnet wird, ist im Prinzip Stückwerk: verschiedenste Bahnstrecken, die nach und nach zur durchgehenden Schienenverbindung Stuttgart – Rottweil – Singen (– Schweiz) zusammengefügt wurden. Der letzte Lückenschluss erfolgte im Jahr 1879 mit der Strecke Stuttgart – Eutingen – Freudenstadt. Daraus entstand die Fernverbindung von Stuttgart nach Zürich durch die Verbindung mit mehreren bereits bestehenden Strecken (Nagoldtalbahn, Obere Neckartalbahn, Schwarzwaldbahn). Dort verkehrte erstmals 1881 ein Schnellzug.

Mit Unterstützung des Landes Württemberg wurde die Gäubahn ab 1927 modernisiert, wobei die Strecke von Stuttgart bis Tuttingen zweigleisig ausgebaut wurde. Ab 1934 entstand zwischen Tuttingen und Hattingen eine (eingleisige) Verbindungskurve, die den bis dato notwendigen Umweg über Immendingen überflüssig machte. Der Ausbau war erst 1943 vollständig abgeschlossen.

Schon früh hatte die Gäubahn eine große strategische Bedeutung: Während der Besetzung von Teilen Badens durch die französische Armee im Jahr 1923, bei der die Rheinstrecke bei Offenburg unterbrochen wurde, diente die Gäubahn als Ausweichstrecke für den Nord-Süd-Verkehr. Im Dritten Reich war sie für die Rüstungstransporte zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien sehr wichtig –



Fotos: Frank von Meißner

Halt für den ICE Stuttgart – Zürich?

nicht zuletzt liegen bei Oberndorf die Firmen Heckler und Koch sowie Mauser, zwei der wichtigsten Waffenproduzenten, direkt an der Strecke. Diese militärische Bedeutung war auch nach dem Krieg mit ein Grund, dass die französische Besatzungstruppe 1946 das zweite Gleis zwischen Horb und Tuttingen als Reparationsleistung demontieren ließ. Seither ist die Gäubahn auf diesem 79 km langen Abschnitt eingleisig.

Die einzigen größeren Modernisierungsmaßnahmen waren bis Ende der 1990er

Jahre die durchgehende Elektrifizierung der Strecke (1977 abgeschlossen) und die Modernisierung der Stellwerkstechnik: So wird vom Spurplan-Stellwerk Rottweil seit 1978 der Verkehr auf dem immerhin von Horb bis Tuttingen (jeweils ausschließlich) reichenden Abschnitt mit den ferngesteuerten Kreuzungsbahnhöfen Neckarhausen, Sulz, Epfendorf Bbf, Grünholz Bbf, Oberndorf, Talhausen Bbf, Neufra Bbf, Aldingen, Spachingen, Rietheim und Würmlingen gesteuert.

**Fernverkehr:
vom D-Zug zum ICE**

Erst 1999 kam es zu einem weiteren Qualitätsschub bei der Infrastruktur: Die Strecke wurde für den Betrieb mit Neigetechnik-Triebzügen hergerichtet.

Nachdem jahrelang lokbespannte Schnellzüge mit Fahrzeiten von drei bis dreieinhalb Stunden das Angebot bestimmten, wird seit 1999 der Fernverkehr mit Neigetechnik-ICE und italienischen „Cisalpino“-Neigezügen (ETR 480) abgewickelt – Fahrzeit gut zwei Stunden und 45 Minuten. Während die ICE zwischen Stuttgart und Zürich pendeln (mit einer Verlängerung bis Chur im Winter), fahren die Cisalpino-Züge weiter bis Mailand.

Ein großes Problem bleibt aber bis heute die unbefriedigende Anschluss-Situation in Stuttgart. Aufgrund ihrer Einbindung in den Taktknoten Zürich müssen die Gäubahn-Züge dort kurz nach der vollen Stunde abfahren und erreichen damit in Stuttgart Hbf nur einen Teil der Züge des Fernverkehrsknotens: Der besonders attraktive ICE-Anschluss Richtung Berlin/Dortmund wird um wenige Minuten verpasst. Von Singen nach Köln oder Berlin ist man schneller über die Schwarzwaldbahn via Karlsruhe, von Zürich oder Schaffhausen fährt man besser gleich über die Rheintalstrecke via Basel.

**Attraktiver Nahverkehr
durch den Ringzug**

Im Nahverkehr wurde auf der Gäubahn ab Mai 1977 zwischen Horb und Tuttlingen das so genannte „eilzugmäßige“ Fahren eingeführt. Die kleineren Zwischenstationen wurden geschlossen, ein paralleler Busverkehr sollte von nun an den Nahverkehr bedienen.

Diese fatale Fehlentwicklung wurde 2003 auf dem Teilabschnitt von Rottweil bis Tuttlingen mit dem „3er-Ringzug“ rückgängig gemacht. Dieses ambitionierte und bundesweit nahezu beispiellose Verkehrssystem zwischen Donaueschingen, Villingen, Rottweil und Tuttlingen hat einen attraktiven Nahverkehr mit S-Bahn-Qualität geschaffen. 34 neue Haltepunkte – davon elf allein an der Gäubahn – mit stündlichen Zugverbindungen werden zwischenzeitlich von ca. 10.000 Fahrgästen pro Werktag frequentiert, Tendenz weiter steigend. Zwischen Horb und Rottweil herrscht

dagegen weiterhin Tristesse: Der beschleunigte Regionalexpress lässt zahlreiche Siedlungsgebiete und damit Fahrgastpotenziale links liegen.

Ein Gleis ist zu wenig

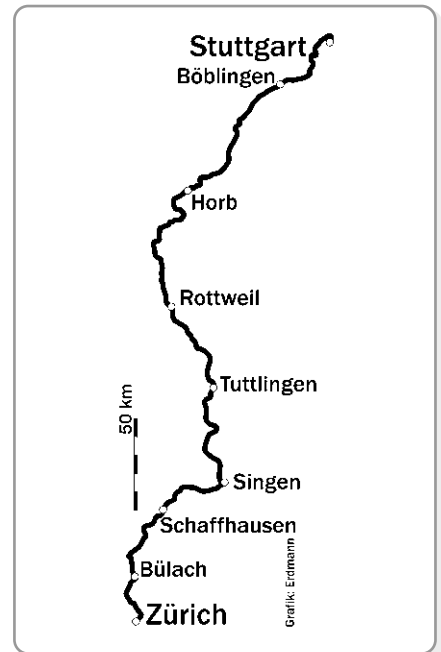
Die Gäubahn gehört zu den bundesweit leistungsfähigsten eingleisigen Bahnlinien. Auf dem 79 km langen eingleisigen Abschnitt zwischen Horb und Hattingen finden sich 13 Kreuzungsmöglichkeiten – alle mit inzwischen für Deutschland ungewöhnlich langen Kreuzungsgleisen auch für schwere Güterzüge.

An den Knotenpunkten Böblingen, Eutingen, Horb, Rottweil, Tuttlingen und Singen ist die Gäubahn mit wichtigen die Fläche erschließenden Bahnlinien verknüpft. Sie bildet damit das Rückgrat und ist bestimmendes Element für große Teile Baden-Württembergs.

Konkurrenzsituation

Trotz der geschilderten Anstrengungen, den Fernverkehr attraktiv zu gestalten, hat die eingleisig zurückgebaute und dem natürlichen Talverläufen folgende Strecke einen schweren Stand: Die schnelle Autobahn und der Preisverfall im Flugverkehr ziehen von der Bahn Fahrgäste ab.

Die weitgehend parallel verlaufende Autobahn A 81 ist südlich von Herrenberg wenig belastet, jedoch auf ihrer gesamten Länge auf modernem Ausbaustandard. Zwischen Böblingen und dem Stuttgarter



Kreuz sind in den nächsten Jahren erhebliche Ausbauten geplant oder bereits in Ausführung. Damit dürfte das letzte bestehende Nadelöhr im Straßenverkehr wesentlich entschärft werden.

Kaum 30 Kilometer parallel zur A 81 wird die Bundesstraße 27 Stuttgart – Tübingen – Rottweil – Schaffhausen weiter zu einer meist vierspurig ausgebauten Schnellstraße erweitert und bildet damit eine weitere, mit der Gäubahn direkt in Konkurrenz stehende Verbindung.

Die Fahrpläne der regionalen Anschlussstrecken wurden zwar seit 1999 auf die Knoten der Gäubahn Eutingen, Horb,



Bis vor kurzem war in Tuttlingen noch Signaltechnik aus den 1930er Jahren in Betrieb. Im Rahmen des ESTW-Umbaus wurde auch im Knotenbahnhof Tuttlingen ein Durchfahrtgleis (im Vordergrund!) wegrationalisiert.

Verbindung	Fahrzeit Schiene (Dez. 2005)	Umsteigevorgänge	Fahrzeit Straße
Stuttgart – Zürich	2.43 h (ICE/CIS)	0	2.30 h
Stuttgart – Tuttlingen	1.20/1.53 h (ICE/RE)	0	1.20 h
Böblingen – Singen	2.02 h	0 (RE), 1 (RE/ICE)	1.20 h
Reutlingen – Zürich	3.00 bis 3.45 h	1 bis 3	2.30 h
Singen – Horb	1.07 bis 1.22 h	0	1.00 h
Konstanz – Stuttgart	2.10 bis 2.58 h	1	2.00 h

Die Fahrzeitnachteile der Schiene macht die Tabelle deutlich.

Rottweil und Tuttlingen ausgerichtet, die Qualität war aber eher bescheiden. Die Situation hat sich seit Dezember 2004 mit der Umgestaltung der Nagoldbahn Horb – Pforzheim zur Kulturbahn und ihrer Weiterführung nach Tübingen sowie mit der Inbetriebnahme an den Knotenpunkten Rottweil und Tuttlingen deutlich verbessert. Die Elektrifizierung zwischen Eutingen und Freudenstadt wird auch dort die Qualität des Schienenangebots verbessern. Den Fahrgast, der abschnittsweise den ICE oder CIS mitbenutzen muss – etwa auf der Fahrt von Villingen nach Tübingen –, trifft das DB-typische Tarifchaos, denn die Fahrt kostet ohne Zeitvorteil deutlich mehr als mit dem Regionalexpress eine Stunde früher oder später. Die vorher verkehrenden Schnellzüge fahren hingegen zuschlagfrei.

Angebotsqualität im Fernverkehr ...

Die gegenüber PRO BAHN am häufigsten vorgebrachte Kritik am aktuellen Fernverkehr der Gäubahn bezieht sich auf die Verspätungsanfälligkeit und auf die Anschlusssituation in Stuttgart. Während die ICE-Züge der Deutschen Bahn seit einiger Zeit zuverlässig verkehren, sind die italienischen Cisalpino-Züge regelmäßig verspätet und sorgen für verpasste Anschlüsse und massive Beschwerden verärgelter Fahrgäste. Wer vom verspäteten Cisalpino weiter Richtung Nürnberg will, sitzt in Stuttgart zwei Stunden lang fest. Aufgrund der Häufung von Anschlussversäumnissen hat nach PRO-BAHN-Beobachtungen die Anzahl der Umsteiger aus den Gäubahn-Fernzügen in Stuttgart deutlich abgenommen. Die eingeleisigen Abschnitte bedingen dabei, dass sich Verspätungen eines Zuges häufig auf zahlreiche andere Züge über-

tragen. Unter der Unpünktlichkeit des Fernverkehrs leidet dabei besonders der Nahverkehr, wie vom Betreiber des „Ringzuges“, der HzL bestätigt wird. Doch auch der Fernverkehr selbst ist betroffen: Durch die Kurzwende von acht Minuten in Stuttgart Hbf nehmen zu spät ankommende Züge ihre Verspätung zwangsläufig mit zurück auf ihren Weg in den Süden. Diese kurze Wendezeit hatte die DB erst durch Streichung des Haltes Böblingen möglich gemacht und spart damit eine Zuggarnitur ein – zum Nachteil der Fahrgäste. Zugleich wird hier an einem wichtigen Fahrgastpotenzial vorbeigefahren.

Gelänge es durch geeignete Investitionen, diesen Anschluss zu ermöglichen, wäre die Verbindung Zürich – Frankfurt über die Gäubahn deutlich schneller als über Basel.

... und im Regionalverkehr

Im Regionalverkehr stoßen die eingesetzten S-Bahn-ähnlichen Triebwagen der Baureihe 425/426 teils auf massive Kritik derjenigen Fahrgäste, die über längere Strecken unterwegs sind – von Stuttgart bis Rottweil muss man mehr als eine Stunde auf schmalen, harten Sitzen ausharren.



Auf der zweieinhalb Stunden langen Fahrt zwischen Singen und Stuttgart sind die S-Bahn-ähnlichen ET-425-Triebwagen eine Tortour für die Fahrgäste.

Der mangelhafte Sitzkomfort und die häufig defekten Toiletten finden sich in vielen Beschwerden, die bei PRO BAHN eingehen. Diese Erfahrung hatte die DB schon in den Zügen München – Garmisch gemacht, ohne daraus klug zu werden. Die angedachte Ablösung durch komfortable Doppelstockzüge neuer Bauart würde diese Situation deutlich entspannen.

Immer wieder angemahnt wird das Fehlen einer Direktverbindung Konstanz – Stuttgart: Bisher muss grundsätzlich in Singen umgestiegen werden.

An einer fehlenden Bahnsteigkante und Bedenken des Verkehrsverbundes Stuttgart scheitert bisher ein Halt der RE-Züge Singen – Stuttgart in Vaihingen. Damit bleibt eine mögliche schlanke Umsteigerbindung zum Flughafen Stuttgart verbaut.

Beim Ringzug sorgen die zahlreichen Zwischenhalte wegen Zugkreuzungen für teils lange Fahrzeiten zwischen Rottweil und Tuttlingen mit 45 Minuten bei 28 km Strecke. Verspätungen der Fernzüge übertragen sich hier besonders deutlich auf den Nahverkehr.

Schweizer Sicht

Neben den Verbindungen von Zürich Richtung München und Basel/Mannheim hat die Gäubahn aus Schweizer Perspektive nur eine nachrangige Bedeutung. Dennoch beobachtet die SBB die Entwicklung durchaus mit Interesse. Zwischen PRO BAHN und den schweizerischen Kollegen von Pro Bahn Schweiz bestehen ohnehin enge Kontakte.

Diskussionen über einen Zwei-Stunden-Takt auf Fernverkehrslinien sind für die Fahrgastvertreter in der Schweiz befremdlich, während dort gerade auf vielen Strecken eine 30-Minuten-Takt eingeführt

wurde. Aus verschiedenen Gründen haben die Bewohner der Schweiz ein wesentlich engeres Verhältnis zu „ihrer“ Bahn, was sich in einer gegenüber Deutschland wesentlich stärkeren Nutzung niederschlägt.

Auf der Verbindung Zürich – Stuttgart hat dies massive betriebliche Probleme zur Folge. Während auf den deutschen Abschnitten die eingesetzten ICE mit ihrer relativ geringen Kapazität meist ausreichen, ist der Triebwagen zwischen Schaffhausen und Zürich völlig überfordert. Dies zwingt dazu, parallel zum ICE einen weiteren Zug zwischen Zürich und Schaffhausen einzusetzen. Dass dies nicht wirtschaftlich sein kann, versteht sich von selbst.

Marketing

Auf deutscher Seite wird durch die DB in den letzten Jahren zumindest dem Umfeld von Stuttgart eine gewisse Aufmerksamkeit hinsichtlich des Marketings der Gäubahn zuteil. So wurde z. B. unter dem Namen „Europa-Spezial“ ein attraktives Angebot mit einem Fahrpreis von 19 Euro im Markt positioniert. Sucht man ein ähnliches Angebot jedoch zum Beispiel in Horb oder Rottweil, wird der Fahrgast auf die normalen Regelangebote verwiesen. Offensichtlich verschenkt die Deutsche Bahn hier ein durchaus vorhandenes Potenzial. Im touristischen Marketing entlang der Gäubahn spielt die Bahn ebenfalls nur eine untergeordnete Rolle. Attraktive und einfache Links zur Bahnnutzung auf den Internetseiten der Städte und Regionen bilden genauso die Ausnahme wie Hinweise zur Nutzung der Bahn für den Ausflug während des Urlaubsaufenthalts. Die kommunale Arbeitsgemeinschaft „IG Schwarzwaldbahn“ mit ihren vielfältigen Marketingaktivitäten entlang der Schwarzwaldbahn wäre hier ein erfolgreiches Vorbild.

Ausbauplanung

Immerhin hat die SBB beschlossen, die Strecke zwischen Bülach und Schaffhausen in naher Zukunft zweigleisig auszubauen und zu beschleunigen. Bei der DB gibt es aber leider keine entsprechenden Aktivitäten, denn in der Liste mit den 66 bis 2008 bevorzugt zu verwirklichenden Projekten taucht die Gäubahn nicht auf. Immerhin ist sie noch im Bundesverkehrswegeplan als Ausbaustrecke mit einem Investitionsvolumen von 162 Mio.

Euro enthalten. Dabei soll die Strecke abschnittsweise in Form von Doppelspurinseln zwischen Horb und Neckarhausen sowie zwischen Rottweil und Spaichingen zweigleisig ausgebaut werden.

Aktueller Handlungsdruck

Aufgrund der oben geschilderten Konkurrenzsituation bewegt sich der heutige Fernverkehr in einer schwierigen wirtschaftlichen Situation, die sich derzeit eher verschärft. Unter dem Zwang, den DB-Fernverkehr nachhaltig in die Gewinnzone zu führen, wurde im Frühjahr 2005 die Zukunft des Fernverkehrs auf der Gäubahn kritisch hinterfragt.

Bei den regionalen Fahrplankonferenzen im Frühjahr 2005 deutete DB Fernverkehr an, dass man schlimmstenfalls gezwungen sei, das Angebot massiv zurückzunehmen. Die Fahrgastzahlen auf dem stärksten Abschnitt Stuttgart – Horb bewegen sich im Durchschnitt bei kaum 140 Personen pro Zug, im südlichen Abschnitt noch deutlich darunter. In den letzten drei Jahren sei trotz des eingeführten Zwei-Stunden-Taktes durchgehend bis Zürich eine rückläufige Nachfrage zu erkennen.

Die teilweise auch öffentlich geführte Diskussion hatte unter anderem auch mehrere Landtagsanfragen zur Folge, Skeptiker befürchteten sogar mittelfristig die völlige Aufgabe des Fernverkehrs auf der Gäubahn. Das Land als Aufgabenträger des Schienennahverkehrs machte deutlich, es fühle sich nicht in der Lage,



Mit zahlreichen neuen Haltepunkten – hier in Weilheim – erschließt der „3er-Ringzug“ der HzL die Gäubahn-Anliegergemeinden zwischen Rottweil und Tuttlingen.

für entfallende Fernverkehrsverbindungen passende Ersatzleistungen des Nahverkehrs – zum Beispiel durch IRE-Züge, wie auf der Süd- und Schwarzwaldbahn geschehen – zu stellen.

Letztlich konnte in einem Spitzengespräch zwischen DB Vorstand und der Landesregierung Baden-Württemberg für den laufenden Fahrplan 2006 eine Art Stillhalteabkommen erreicht werden. Das Angebot an ICE- und CIS-Zügen wird unverändert beibehalten. Das mit einer Taktabweichung verkehrende IC-Zugpaar „Insubia“ wird jedoch eingestellt. Am Sonntag gibt es auf der Strecke Konstanz – Stuttgart eine IC-Ersatzleistung. An allen anderen Tagen entsteht eine Vier-Stunden-Lücke, in der über die bestehenden

Fahrplan 2005/2006

Zug	ICE	CIS	ICE	CIS	CIS	ICE
Verkehrstage	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.
Stuttgart Hbf	8.04	10.04	12.04	16.04	18.04	20.04
Horb	8.42	10.42	12.42	16.42	18.42	20.42
Rottweil	9.09	11.09	13.09	17.09	19.09	21.09
Tuttlingen	9.25	11.25	113.25	17.25	19.25	21.25
Singen	9.48	11.48	13.48	17.48	19.48	21.48
Zürich HB	10.52	12.47	14.52	18.47	20.48	22.48
Zug	CIS	ICE	CIS	ICE	CIS	ICE
Verkehrstage	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.	tgl.
Zürich HB	7.14	9.06	11.14	13.06	15.14	19.07
Singen	8.10	10.10	12.10	14.10	16.10	20.10
Tuttlingen	8.31	10.31	12.31	14.31	16.31	20.31
Rottweil	8.46	10.46	12.46	14.46	16.46	20.46
Horb	9.17	11.17	13.17	15.17	17.17	21.17
Stuttgart Hbf	9.56	11.56	31.56	15.56	17.56	21.56

RE-Verbindungen hinaus kein Ersatzangebot vorhanden ist. Wer um 15:14 in Zürich den CIS nach Stuttgart nicht erreicht, hat die Wahl zwischen einem Zeit raubenden und teuren Umweg über Basel/Karlsruhe, einer Tour mit S-Bahnen und Regionalzügen mit Ankunft in Stuttgart um 21:42 oder er kann gleich vier Stunden auf den nächsten ICE um 19:07 warten.

Ob es im Fahrplan 2007 zu weiteren Verschlechterungen kommen wird, kann derzeit nicht ausgeschlossen werden. Fraglich ist aber, ob es der DB bei unveränderten Rahmenbedingungen gelingen kann, die Fahrgastzahlen deutlich zu steigern.

Gezielte Investition zugunsten eines verbesserten Fahrplans

Auf Initiative des Interessenverbandes Gäu-Neckar-Bodenseebahn, einem kommunalen Zusammenschluss, entstand ein Gutachten, wie durch gezielte Investitionen die Situation der Gäubahn in einem überschaubaren Zeitraum verbessert werden könnte. Auf der Verbandsversammlung des Regionalverbandes Schwarzwald-Baar-Heuberg am 15. Juli 2005 wurden die Eckdaten dieser Studie erstmals öffentlich vorgestellt. Folgende Ziele werden mit den vorgestellten Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur verfolgt:

- Sicherstellung aller wichtigen Anschlüsse in Stuttgart Hbf unter Beibehaltung der vollen Einbindung in die Anschlussspinne Zürich Hbf. Hierzu muss die Fahrzeit Stuttgart – Zürich um sieben Minuten gekürzt werden.
- Weiterhin zweistündliches Fernverkehrsangebot auf der Gesamtstrecke
- Wiederaufnahme der Bedienung Böblingens mit Fernverkehrszügen
- Beschleunigung der zweistündigen RE Singen – Stuttgart nördlich von Rottweil (Fahrzeit 78 Minuten), dadurch bessere Verteilung der Abfahrten zwischen RE und ICE
- Eine Stunde versetzt, verkehrt alle zwei Stunden ein weiterer RE ab Stuttgart, der in Eutingen Richtung Freudenstadt und Rottweil geflügelt wird.
- Sicherung eines stabilen Fahrplans mit verlässlichen Anschlüssen durch Infrastrukturausbauten

Zentraler Punkt aller Vorschläge sind die geplanten Ausbauten der Infrastruktur. Mit geschätzten Kosten von 280 Mio. Euro lassen sich nach Einschätzung aller Beteiligten nachhaltige Verbesserungen in Fahrplan



Erstes, aber bislang einziges Opfer der Fernverkehrsstreichungen auf der Gäubahn: der lokbespannte IC 380/381 „Insubria“, hier bei Hattingen.

und Betriebsqualität erzielen. Damit erscheint ein dauerhaft wirtschaftlicher Fernverkehr ohne Beeinträchtigung der Nahverkehrsqualität im Bereich des Möglichen. Durch die vorgeschlagenen Ausbauten wäre der längste eingleisige Abschnitt nicht mehr 70 km sondern nur noch 36 km lang. Jede einzelne der dargestellten Maßnahmen hat bereits erhebliche positive Auswirkungen auf die Betriebsqualität und kann zur Kürzung der langen Aufenthaltszeiten im Nahverkehr genutzt werden. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine weitere Kürzung der Fahrzeiten im Fernverkehr angestrebt werden, erfordert dies Maßnahmen mit erheblichem Umfang und Kosten. Diese lägen aber alle außer-

halb der in der Studie vorgeschlagenen Ausbauabschnitte und könnten damit weiter sinnvoll genutzt werden.

Chancen und Risiken der Gäubahn

Die Zukunft besonders des Fernverkehrs auf der Gäubahn ist derzeit sehr unsicher. Wie auf vielen Strecken abseits der Magistralen ist die Schiene aufgrund historischer entstandener Strukturen und gezielter Ausbaumaßnahmen der parallelen Straßeninfrastruktur in einer sehr schwierigen Wettbewerbsslage. Zu diesen politisch zu verantwortenden Nachteilen kommt dann häufig noch eine langjährige Vernachlässigung der Fahrgäste durch schlechenden Verfall der Bahnhöfe und wenig attraktive Tarifangebote hinzu.

Forderungen nach massiven Ausbauten der Streckeninfrastruktur (z. B. des durchgehenden zweigleisigen Ausbaus) haben in Zeiten massiver Finanzierungsschwierigkeiten aller öffentlicher Haushalte wenig Aussicht auf Erfolg. Detailarbeit im Fahrplan, gutes und am Fahrgast orientiertes Marketing und am eisenbahnbetrieblich Notwendigem orientierte Streckenausbauten können jedoch einen Weg aufzeigen, auch für den Fernverkehr der Gäubahn eine stabile Zukunft zu gewährleisten. Die in der Studie geschätzten Ausbaukosten von ca. 200 Mio. Euro liegen offensichtlich deutlich unterhalb der nach verschiedenen Quellen von der DB Netz AG nicht abgerufenen Bundesmittel für Schienenausbaumaßnahmen im Jahr 2005. Wenn alle Beteiligten an einen Strang ziehen, sollte es möglich sein, die aufgezeigten Maßnahmen, ggf. auch in Stufen, in wenigen Jahren umzusetzen. ■

Lobby für die Gäubahn

Seit fünf Jahrzehnten besteht der Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn. Ohne Verbandssatzung oder formale Regularien arbeiten seine Mitglieder für eine Verbesserung des Verkehrsangebotes auf dieser Bahnverbindung im Interesse der Anlieger. An der Spitze des Verbands mit seinen deutlich über 100 Mitgliedern, Unterstützern und in sonstiger Weise Beteiligten stehen ein Vorsitzender, sein Stellvertreter sowie ein Geschäftsführer. Alle drei sind ehrenamtlich tätig.

„Wenn wir etwas durchsetzen wollten, dann haben wir unsere politischen Kräfte gebündelt und unsere Anliegen gemeinsam vorgetragen. Wenn wir ein Gutachten in Auftrag geben mussten, dann haben sich alle Gäubahn-Anlieger finanziell engagiert und es so ermöglicht, dass unsere Forderung durch kompetente fachliche Konzeptionen abgesichert wurden,“ so beschreiben die Vorstandsmitglieder die Arbeit: Oberbürgermeister Michael Theurer, Horb, Oberbürgermeister Andreas Renner, Singen und Rainer Kaufmann Direktor des Regionalverbandes Schwarzwald-Baar-Heuberg.