

A. Entstehung und Entwicklung der Gäubahn

Die Geburtsstunde der heute so genannten „Gäubahn“ war der 23. Februar 1927 mit einem Staatsvertrag zwischen der DRG und dem Land Württemberg über den zweigleisigen Ausbau der Strecke Osterburken - Heilbronn- Stuttgart - Rottweil - Tuttlingen und der Umgehungskurve Tuttlingen – Hattingen, die das lästige „Kopfmachen“ in Immendingen ersparte.

Dieser Ausbau hatte, wie immer in dieser Zeit, in erster Linie militärische Gründe. Auch sollte der Wegfall der linken Rheinstrecke durch das Elsass kompensiert werden. Das Land Württemberg begrüßte und förderte diese Maßnahme, bekam man doch gegenüber Baden eine leistungsfähige Nord-Süd-Strecke.

Die Achse Berlin - Mailand, welche auch die deutschen Rüstungsschwerpunkte Suhl, Schweinfurt, Obemdorf/N. und in der Schweiz Örlikon miteinander verband, war geschaffen.

Es gab alsbald durchgehende Schnellzüge Berlin - Mailand mit Kurswagen aus Breslau und nach Rom.

Nach dem Zweiten Weltkrieg demonitierte die Besatzungsmacht Frankreich das zweite Gleis auf der Strecke zwischen Horb und Tuttlingen; die Fernverbindungen in der alten Form gab es durch die deutsche Teilung nicht mehr. Es gab nur noch einen Schnellzug von Hamburg nach Mailand mit Kurswagen von Berlin nach Rom sowie ein Schnellzugpaar zwischen Frankfurt und Konstanz.

In den Sechziger und Siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts erlebte die Gäubahn durch den Gastarbeiterverkehr eine kurze Blüte. Es fuhren Züge nach Süditalien bis nach Sizilien, nach Genua und an die italienisch-französische Grenze.

In den Achziger Jahren begann der rasche Niedergang der Gäubahn mit der Elektrifizierung der deutschen Hauptstrecken, der Einführung des IC-Taktverkehrs und des nur noch auf bestimmten Kanälen durchgeführten Fernverkehrs.

Mit der Einstellung des Interregio-Verkehrs schließlich wurde die Gäubahn vom innerdeutschen Verkehr mehr und mehr abgekoppelt. Die „langsame“ Gäubahn passte nicht mehr in die Planungen der Deutschen Bahn. In den Siebziger Jahren benötigte z.B. der Eurocity „Herrmann Hesse“ von Stuttgart bis Rottweil 1 Stunde 18 Minuten, nach Singen 2 Stunden 3 Minuten und bis Zürich 3 Stunden 5 Minuten.

Durch den Einsatz von Neigetechnikzügen (ICE-T) schließlich, konnte die Fahrzeit auf 2 Stunden 42 Minuten gesenkt werden.

B. Jüngere Entwicklungen und Konsequenzen

Die Achsprobleme an den bundesweit 67 Neigetechnik-ICE haben schon im März 2009 zu einer Herabsetzung der Reise-Höchstgeschwindigkeit und einer damit verbundenen Verlängerung der Fahrtzeiten auf rund drei Stunden geführt.

Zum 21. März 2010 hat die Deutsche Bahn die Neigetechnikzüge dann endgültig von der Gäubahn abgezogen, um Reparaturausfälle auf anderen Strecken auszugleichen. Nach diesen jüngsten Entwicklungen ist, wenn überhaupt, mit einem Einsatz der ICE-T frühestens wieder ab 2013 zu rechnen.

Seither wird der Fernverkehr auf der Gäubahn durch lokbespannte Züge der SBB sichergestellt. Durch diese Maßnahme ist eine Fahrzeit von drei Stunden dauerhaft zementiert, unattraktiv und in der heutigen Zeit nicht mehr zu vertreten.

Die Konsequenzen sind deutlich spürbar. Der Gäubahn laufen die Fahrgäste weg,:

- Aus dem Bodenseeraum, aber auch aus dem Gebiet Donaueschingen und Villingen-Schwenningen ist man mit sehr guten Anschlüssen in Offenburg oder Karlsruhe schneller im innerdeutschen Fernverkehrsnetz als über die Gäubahn.
- In Stuttgart werden im ICE-Verkehr Anschlüsse aus innerdeutschen Verbindungen an die Gäubahn sehr schlecht erreicht. Der Verkehr aus dem Raum Nürnberg in die Schweiz wird neuerdings durch von Karlsruhe nach Basel verlängerte IC-Züge bedient. Hier hat die Gäubahn ihre Aufgabe als Fernverkehrsstrecke bereits verloren.

Durch das Fahrgastaufkommen zwischen Stuttgart und Zürich allein kann die Gäubahn als ICE-Strecke nicht wirtschaftlich betrieben werden. Hier entsteht ein komplexer Zusammenhang zwischen Fahrplanangebot und dem Ausbau der Gäubahn.

- Die aktuell verkehrenden IC-Züge sind, wie zu erwarten war, schlecht ausgelastet, weil sie in Stuttgart weder günstige Anschlüsse ins Fern- noch ins Regionalverkehrsnetz erreichen.

- Im Regionalverkehr zieht die eingerichtete schnelle IRE-Linie Basel - Ulm Fahrgäste vom Hochrhein nach Stuttgart ebenfalls von der Gäubahn ab.

Um diesen Zustand zu beenden und die Gäubahn wieder zu einer attraktiven Bahnlinie mit allen positiven Auswirkungen für die Region zu machen, fordert der SPD-Kreisverband Rottweil, kurz- und mittelfristige Maßnahmen einzuleiten.

C. Forderungen des SPD-Kreisverbandes Rottweil

1. Forderungen an die Landespolitik

Wir fordern die baden-württembergische Landesregierung auf, durch die Zusage der Mitfinanzierung des Gäubahnausbaus die Weichen für einen schnellen Baubeginn zu stellen. Wir verweisen hier auf ähnliche Finanzierungszusagen wie z.B. für die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen.

2. Sofortmaßnahmen zur Steigerung der Attraktivität im Fernverkehr

- Einbindung der Gäubahn ins innerdeutsche IC-Netz durch die Verlängerung oder Verlegung von IC-Zügen auf die Gäubahn mit Ziel Bodenseeraum und Ostschweiz:

Verlängerung des IC 2015 Emden - Stuttgart bis Konstanz, der von Montag bis Donnerstag den IC 187 ersetzen bzw. in Stuttgart ankoppeln kann. Die Rückleitung nach Stuttgart bzw. Emden kann auf dieselbe Art zwischen Dienstag und Freitag von Konstanz aus mit dem IC 282 erfolgen. Das An- und Abkoppeln der Zugteile von und nach Konstanz bzw. Zürich würde, wie früher, in Singen erfolgen.

Mit dieser Maßnahme erhielte die Gäubahn eine direkte Verbindung mit dem Rheinland und der Nordsee.

Der Bodenseeraum hätte - in Verbindung mit dem von Freitag bis Sonntag nach Konstanz verkehrenden IC 2004/5 - über die Gäubahn oder die Schwarzwaldbahn wieder eine tägliche Verbindung mit dem Rheinland.

Der Aufwand für diese Lösung wäre gering und sie ließe sich relativ schnell verwirklichen, da die Zugteile nach Konstanz und Stuttgart bis Mannheim im gleichen Fahrplan verkehren.

Nicht zuletzt würde den Forderungen der Ostschweiz nach einer besseren Anbindung entsprochen.

- Durchgehende Züge von und nach Nürnberg mit einem späteren Anschluss an die Neubaustrecke Erfurt - Nürnberg. Diese Strecke wird nachher lediglich stündlich von einer Linie Berlin - München belegt. Hier würde sich die Möglichkeit für eine ICE-Linie Zürich - Berlin eröffnen.

3. Sofortmaßnahmen zur Steigerung der Attraktivität im Regionalverkehr

- Aufwertung der RE-Linien Singen/Rottweil – Stuttgart und Freudenstadt – Stuttgart zu zwei eigenständigen Linien im zeitversetzten Takt. Damit würde das zeit- aufwändige An- und Abkoppeln der Zugteile in Eutingen entfallen.

Die RE-Linie Singen/Rottweil – Stuttgart könnte nach dieser Maßnahme zudem auf die bisherigen Haltestellen im Gäu verzichten und mit einer gesamten Zeitersparnis von 12 Minuten zwischen Rottweil und Stuttgart deutlich attraktiver werden.

- Schaffung einer IRE-Linie Heilbronn - Konstanz mit Anschluss in die Ostschweiz. Damit wäre endlich wieder eine direkte Verbindung Stuttgart – Konstanz - Bodenseeraum geschaffen. Zur Zeit bewirbt die Nahverkehrsbehörde „Drei Löwen Takt“ skandalöserweise nur die Verbindung über Ulm.

4. Mittelfristige Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Gäubahn

- Aufnahme des Gäubahnausbaus in den „Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes“ (IRP) 2011-2015.
- Schaffung von Doppelspurinseln zur „fliegenden“ Begegnung von Zügen. Ein zweigleisiger Ausbau der vier Kilometer langen Strecke Horb-Neckarhausen bis 2013 hat dabei höchste Priorität.

Mit dieser Maßnahme (Zeitersparnis fünf Minuten) und der Zeitersparnis durch den derzeit im Bau befindlichen zweigleisigen Ausbau der Strecke Eglisau – Neuhausen auf schweizer Seite, würde eine Gesamt-Zeitersparnis von 13 Minuten auf der Strecke Stuttgart – Zürich erreicht.

- Zwingende „Rückkehr“ der Neigetechnikzüge ICE-T nach 2013.

Durch den Wiedereinsatz der ICE-T und die im vorangegangenen Punkt beschriebene mögliche Zeitersparnis wäre eine Gesamtzeit von 2 Stunden 30 Minuten auf der Strecke Stuttgart – Zürich zu realisieren, die als Voraussetzung für einen stabilen Taktverkehr und günstige Anschlussverhältnisse in Stuttgart und Zürich angesehen wird. Weitere Verbesserungen am Fahrweg zur Erhöhung der Geschwindigkeit:

Ersatz von Bogenweichen;

Kleine Verbesserungen an der Fahrlinie, u.a. größere Radien;

Ersatz aller Gleisabschnitte mit schlechtem Untergrund. Es gibt Gleisabschnitte in denen das Gleismaterial 40 Jahre und älter ist.

- Nicht zuletzt muss der 1996 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz geschlossene Staatsvertrag (Vertrag von Lugano) über den Ausbau der Strecke eingehalten werden.

Die Resolution wurde von der Kreiskonferenz des SPD-Kreisverbandes Rottweil am Dienstag, 18. Mai 2010 einstimmig beschlossen.

Klaus Eisenhardt

SPD-Kreisverband Rottweil

www.spd-kreisverbandrottweil.de

Vorsitzender:

Klaus Eisenhardt
Riedbühlstraße 24/1, 72189 Vöhringen
Tel. (0 74 54) 92 09 72
Email: eisenhardt@k-e-c.net

Regionalgeschäftsstelle:

Am Seltenbach 1, 78532 Tuttlingen
Tel. (0 74 61) 9 10 12 09
Fax: (0 74 61) 9 10 12 97
Email: barbara.teufel@spd.de



Kreisverband Rottweil



RESOLUTION

Die Gäubahn retten!

Kurz- und mittelfristige Wege, um die Gäubahn wieder zu einer attraktiven und konkurrenzfähigen Bahnlinie zu entwickeln

Autoren:
Klaus Eisenhardt
Volker Lauberbach