

Rede von **Andreas Kleber**, auf der 490. Montagsdemo am 18.11.2019

## Die Gäubahn

„Die Gäubahn beginnt in Zürich und endet in Berlin“ (Kurt Bielecki 1990)

### Wichtiges bis zum 1. Weltkrieg

- ursprüngliche Hauptstrecke verlief über Tübingen – Horb (*noch 1914 D 45/6 Berlin-Stuttgart-Tübingen-Zürich; Zug hielt zwischen Tübingen und Rottweil nicht*)
- technische Meisterleistung der Bau der Panorama-Strecke nach Stuttgart-Vaihingen
- 1881 erster Schnellzug über Eutingen (Württ) – Horb – Rottweil nach Zürich
- 10.04.1917 weltgeschichtliche Bedeutung der Gäubahn: In plombierten Sonderwagen fuhren Lenin und seine Mitstreiter aus dem Züricher Exil über die Gäubahn – Berlin – Saßnitz über Schweden nach St. Petersburg.

*(Bei der Lok zwischen Immendingen und Stuttgart handelte es sich um eine 1911 von der MF Esslingen gebaute C-Maschine der K.W.St.E., die „schöne Württembergerin“; die 2020, spätere 18 118, welche im Januar 1954 im Bw Ulm z-gestellt wurde; eine ADh hätt's auch getan)*

### Ab 1919 bis zum Ende des 2. Weltkriegs – die Blütezeit

- Fertigstellung des Bonatz-Baus: Am 23.10.1922 wurde der erste Teil (Gleis 9-16) in Betrieb genommen (*der erste Zug war ein von einer württ. T 5 bespannter P nach Aalen*) und die Gäubahn über die Panorama-Strecke eingebunden. Mit einem Darlehen der Stadt Stuttgart von 2 Mio. RM wurde 1928 der zweite Teil vollendet; am 15.05.1933 waren alle Gleise elektrifiziert.
- Vertrag des Landes Württemberg mit der Deutschen Reichsbahn 1927: Das Land Württemberg gab der Deutschen Reichsbahn einen Kredit von 50 Mio. RM zu 4 % – der Staatshaushalt Württembergs betrug zu dieser Zeit 560 Mio. RM – zu folgenden Bedingungen:
  - Ausbau der Zweigleisigkeit der Gäubahn südlich Eutingen (Württ) und der Frankenbahn zwischen Bad Friedrichshall und Osterburken mit gleichzeitigem Ausbau für eine Elektrifizierung der Strecke (Absenkung der Tunnels, etc...).
  - Neubau der Verbindungsstrecke Tuttlingen – Hattingen (Baden), damit das Kopfmachen in Immendingen entfiel.
  - Ausbau der Bahnhöfe Horb, Rottweil und Tuttlingen.

Dieser Vertrag war der Grundstein, warum die Gäubahn zum Sommerfahrplan 1934 zu einer internationalen europäischen Magistrale wurde. Im Gegensatz zu damals verschwendet man heute Milliarden für Murk-S21, und dessen „Befürworter“ wissen anscheinend mit der Gäubahn nichts anzufangen.

1939 lief die kürzeste und schnellste direkte Zugverbindung Zürich-Berlin über die Gäubahn (*es war der FD 7/8, welcher zwischen Schaffhausen und Stuttgart als D-Zug verkehrte, weil er bis Stuttgart Wagen 3. Klasse von Konstanz und Genua mit sich führte, aber einen Speisewagen Konstanz-Berlin*).

Es gab insgesamt drei D-Zug Verbindungen von Berlin über die Gäubahn; mit Kurswagen nicht nur Berlin-Freudenstadt und Konstanz, u.a. auch Berlin – Neapel und Ventimiglia, Warschau – Breslau – Stuttgart – Ventimiglia, und einen zusätzlichen Sommer-D-Zug Stuttgart – Luzern.

## Nach 1945

- Während des 2. Weltkrieges kamen nach 1940 leistungsstarke französische Loks auf die Gäubahn (2-C h4 sowie 2-4-1 h4).
- Nach 1945: Unterbrechung durch Kriegsschäden und Zonengrenzen: Grenze zwischen US- und französischer Zone verlief zwischen Bondorf und Ergenzingen.
- 1946 Ausbau des 2. Gleises durch die französische Besatzungsmacht; dieses wurde laut Bericht eines französischen Militärs/Eisenbahners zwischen Belfort und Besançon eingebaut; wo die deutsche Besatzungsmacht 1940 das 2. Gleis für den Ostfeldzug 1940/1 entfernte.
- Wiederherstellung der Zweigleisigkeit? Unverständlich, warum das nicht geschah! Obwohl die Gäubahn stets mächtige Fürsprecher hatte:
  - Robert Gleichauf aus Oberndorf, ab 1952 MdL, 1968-1980 Finanzminister von BW und Erwin Teufel aus Spaichingen, ab 1972 MdL, 1991-2005 MP von BW, benutzten ausschließlich die Gäubahn von/nach ihren Fahrten nach Stuttgart und setzten sich so für sie ein.
  - Volker Kauder, Fraktionsvorsitzender der CDU/CSU im Bundestag, lud vor 3 Jahren Herrn Grube nach Tuttlingen ein, der ihm versprach, die Gäubahn zweigleisig auszubauen.
  - Justiz- und Tourismusminister Guido Wolf ist Vorsitzender des Gäubahnkomitees.

So viele Landes- und Kommunalpolitiker, Verbände setzen sich seit Jahren für die Gäubahn ein! Seit Juli 2012 gibt es einen Zusammenschluss in Deutschland und in der Schweiz, bei dem Unternehmen laut Eigenaussage mit insgesamt 400.000 MA repräsentiert sind, und sich für den Ausbau der Gäubahn stark machen! Und was geschieht?

Was hat man sich nicht schon in all den Jahren um die Gäubahn bemüht?

Ab den 50er Jahren gab es täglich wieder vier internationale D-Züge, die alle nach Italien fuhren; einer der D 79/80 auf seinem Laufweg von Hamburg-Altona nach Genua und Zugteil nach Konstanz und Speisewagen Würzburg – Konstanz. Und zeitweise einen D 356/9 Dortmund – Hagen – Siegen – Frankfurt – Karlsruhe – Pforzheim – Eutingen (Gäu) – Konstanz. 1959 wurden die D- und später auch manche nach Konstanz führenden Eilzüge durch den Einsatz der in Villingen stationierten V 200 bis Singen um ca. 15 Minuten beschleunigt.

1968/69 wegen des Prager Frühlings das Vormittagseilzugpaar Stuttgart – Konstanz nach/von Schirnding verlängert, mit Kurswagen Prag – Remsbahn – Gäubahn – Zürich (*Tuttlingen 24.08.1969: mit dem begegneten sich noch 2 wichtige Züge: „Mein“ Lieblingszug München – Freiburg und D 381 Napoli – Stuttgart*)

Sommerfahrplan 1969: dem Wunsch der IHK Stuttgart und Region Zürich entsprechend Einführung von 2 Städteschnellzugpaaren Zürich – Stuttgart mit einer Fahrzeit von 3'00" (teils 3'04"), trotz längerem Grenzaufenthalt in Schaffhausen, zweimaligem Lokwechsel, zu verdanken der V 200.1 (221) (*es war meine Lieblingsdiesellok; die V 200.0 und 200.1 – ab 1968 220 und 221 wurden auch als die „Wirtschaftswunderloks“ bezeichnet*). **Heute nach 50 Jahren fahren die direkten IC-Züge mit 2'54" bez. 2'59" fast gleich schnell!**

Es kamen auch Verbesserungen: in den 80er Jahren z.B. D-Zug Verbindungen wie Bayreuth-Chiasso, Nürnberg-Milano, welche mit SBB-Wagen in den Schweizer IC-Takt integriert wurden.

Es hat auch nicht an Bemühungen gefehlt; der Gäubahn im Verkehr in die Schweiz und Italien wieder mehr Bedeutung zu verleihen; wenn schon kein 2. Gleis, dann Versuch mit Neigetechnik – war die Devise.

31.10.1988 erste Versuchsfahrt mit einem FS-ETR 401; bespannt von einer 111 und Messwagen des DB-Zentralamtes. Die Gäubahn wurde südlich von Horb auf Neigetechnik umgerüstet; ab Mitte/Ende der 90er Jahre fuhren DB ICE-T 415 Stuttgart – Zürich v.v. und FS-ETR 401 Stuttgart – Mailand v.v. im 2-Stunden-Takt im Wechsel. Schnellste Verbindung Zürich – Stuttgart war allerdings 1993 der EC „Ruetliberg“, ein SBB-Vierstrom-TEE-Triebwagen in einer Fahrzeit von 2'43" ab Singen nur mit Halt in Rottweil und Böblingen. (Der FS-ETR verkehrte ab 2002 nicht mehr; der FV der Gäubahn wurde – mit Ausnahme eines 1990-2 nur SA verkehrendes D-Zugpaar Berlin – Nürnberg – Stuttgart – Konstanz – auf die 2-stündlichen mit 415 verkehrenden ICE-Zugpaare Stuttgart-Zürich beschränkt)

1990 erschien eine Studie der IHK Erfurt und Würzburg (Südthüringen und Franken), im Zuge der Wiedervereinigung die ehemalige Magistrale Berlin – Erfurt – Würzburg – Heilbronn – Stuttgart – Zürich als dritte Magistrale im Verkehr von Berlin in die Schweiz und weiter nach Italien auch für Neigetechnik für durchgehende NT-Züge Berlin – Mailand auszubauen. Die IHKs Heilbronn und Stuttgart zeigten kein Interesse; die thüringische Landesregierung favorisierte die HGS nach Nürnberg (!) und die Baden-Württemberger ausschließlich die Verbindung Stuttgart – Zürich.

Inzwischen ist die Neigetechnik auf der Gäubahn Geschichte: die lokbespannten IC-Züge nach Zürich fahren im 2-Stunden-Takt, SBB-Wagengarnitur und ÖBB-1116 (ab Singen die bewährte SBB Re 4/4 II) in einer Fahrzeit von knapp 3'00". Im Zwischentakt fährt DB-Fernverkehr mit RE nach Singen (Hohentwiel). Dank Minister Hermann und der NVBW hat die Gäubahn im Regionalverkehr in punkto Quantität und Qualität das beste Angebot in ihrer Geschichte, aber als Magistrale – besteht da überhaupt noch Interesse?

2018 stellte ich bei der Fahrplankonferenz der IHK Stuttgart einen Antrag auf eine Tagesrandverbindung-Schnellverbindung nach Zürich, zumindest an Werktagen: Abfahrt ca. 06.10, so dass man den 09.00 Knoten in Zürich erreicht, um z.B. mit EC 315 (ab 09.10) Lugano durch die neue Gotthardstrecke um 11.26, Mailand um 12.50 und Venedig um 15.28, beziehungsweise Santa Lucia um 15.40 zu erreichen; Bern mit einem SBB-IC um 09.58 und Genève mit einem Neigetech ICN um 11.45! **Kein Interesse, keine Antwort!**

Um diese wichtige Verbindungen per Bahn in Zürich zu erreichen, müsste man in Stuttgart Hbf um 02.31 abfahren, in Karlsruhe eine halbe Stunde warten und in Basel SBB nochmals umsteigen... und da wundert es einen, dass dann Reisende auf solche Distanzen – Klimaschutz hin oder her – eher fliegen?

### **Und nun kommt Murk-S21!**

Da sieht man ja, dass man an der Gäubahn kein Interesse mehr hat! Selbst Heiner Geißler – Gott hab ihn selig – hat in seinem Schlichterspruch erklärt, dass die Gäubahn unbedingt erhalten bleiben muss.

Sind vielleicht Immobilieninteressen maßgebend, dass man die Panorama-Strecke zwischen Hbf und Stuttgart-Vaihingen bewusst zerstören will? Deren Einführung in den damals neuen Hauptbahnhof am 23.10.1922 im Standardwerk der größten/wichtigsten Bahnhöfe der Welt von Michael Kubiczky als *die* Meisterleistung dargestellt wird?

Dass der Stuttgarter Hauptbahnhof wegen seiner überworfene Zulaufstrecken als *das* Vorbild einer weltweit beachteten Ingenieursmeisterleistung eines Großstadtbahnhofes gilt? Ist das diesen Murk-S21 Befürwortern überhaupt bewusst? Haben sie sich damit überhaupt beschäftigt? Sich darüber kundig gemacht?

Letzten Donnerstag traf ich beim Umsteigen in Bad Cannstatt zufällig einen bekannten Experten, der mir sagte, das allein 2018 1.400 S-Bahnzüge der Linien S 1-3 über die Panorama-Strecke umgeleitet werden mussten. Wenn man sich überlegt, dass es 6 Züge, am Werktag morgens und nachmit-

tags/abends teils 12 Züge pro Stunde (!) sind, sind das 102 am Tag. Nur – sollte Murk-S21 je verwirklicht werden – dann besteht für die S-Bahn bei einer Unterbrechung zwischen Universität und Hbf keine Umleitungsmöglichkeit mehr! Oder müssten die S-Bahn-Züge – sollte je die Panoramastrecke erhalten bleiben – erst dann alle nach Feuerbach fahren, um von da aus Kopf machend auf die Panoramabahn zu gelangen?

Wie soll denn die Gäubahn in diesen Keller-Murks-Bahnhof eingeführt werden? Über den Flughafen? Chaos hoch 3! Westlich von Oberaichen über Fahrstraßenkreuzungen in die bestehende S-Bahnlinie: und das anhand eines geplanten 15-Min. S-Bahn-Taktes der Linie 2 und 3 und eines – laut Verkehrsminister – angekündigten Halbstundentaktes! Also ein Mischverkehr mit der S 2 und 3 bis zum Flughafen und dann eine eingleisige Anbindung in die Strecke von Plochingen, Tübingen, Ulm – **wie soll das funktionieren?** Selbst Herr OB Klenk von Leinfelden-Echterdingen hat dieses von Fachleuten ausgearbeitete Konzept als „nicht machbar“ abgelehnt!

Und anscheinend gibt es sogar Pläne, die Gäubahn während der Bauphase für mehrere Jahre entweder in Stuttgart-Vaihingen oder Stuttgart-Nord (auf einem extra dafür zu bauenden Bahnsteig an der Verbindungskurve nach Feuerbach) enden zu lassen.

Wie soll das in Stuttgart-Vaihingen funktionieren? Wie sollen die ohnehin schon vollen S-Bahnen in die Innenstadt noch den zusätzlichen Reisetrom von den stets gut besetzten Zügen der Gäubahn aufnehmen? Wo sollen die IC-Züge abgestellt und gereinigt werden?

Ähnlich Stuttgart-Nord: Notbahnsteige und einen langen Weg über eine Brücke zur S-Bahn? Allein die Umsteigereisezeit zu den Anschlusszügen im Hbf – ob Stuttgart-Vaihingen oder Stuttgart-Nord würde sich z.B. für einen Reisenden von Rottweil nach Nürnberg zusätzlich bis zu einer Std. verlängern.

Und auch für Rottweil kündigt sich das Schlamassel für die Landesgartenschau 2028 an, wenn die Gäubahn von der Landeshauptstadt gekappt ist.

Für die Gäubahn bedeutet *Murk-S21* das Ende und das Aus! Das Aus als einstige Magistrale, das Aus für die erst seit einem Jahr geschaffene, qualitative Verbesserung für den Regionalverkehr.

Und dann kommt noch das Groteske: ein zusätzlicher unterirdischer Kopfbahnhof, angeblich um die Gäubahn zu retten: nochmals 3-4 Mrd. € zu verbuddeln, wenn's überhaupt reicht? Ist noch unrealistischer als *Murk-S21* selbst!

Angeblich will der grüne OB von Stuttgart keine Gleise mehr oben sehen? Wollen wir das akzeptieren?

NEIN – wenn man es mit der Gäubahn ernst meint und ihr eine Zukunft geben will, gibt's nur eines:

**OBEN BLEIBEN!**

*(wenn noch Zeit bleibt, könnte ich ja erwähnen, dass die Zweigleisigkeit südlich von Horb nicht so einfach herzustellen ist. Viele meinen, man müsse nur ein zweites Gleis daneben legen. Man hat die Strecke Anfang der 90er für die Neigetchnik hergerichtet; für ein zweites Gleis müsste man größtenteils einen neuen Bahndamm bauen)*

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00 / BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.