

# 75 Jahre Ammertalbahn Tübingen – Herrenberg

Gerhard Schnaitmann  
Ursula Zöllner

*Daß zwischen Tübingen und Herrenberg Züge verkehren, ist nicht nur eine Frage der Personen- und Güterbeförderung. Die Bahnlinie im Ammertal ist vielmehr noch eine Lebensader für die Wirtschaftskraft dieser Region, sie zu erhalten ein Dienst an der Heimat.* Schwäbisches Tagblatt vom 4. 10. 1967.

Eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Tübingen und Herrenberg durch das Ammertal schafft für die Tübinger eine bessere Verbindung nach Böblingen und in den Westen Stuttgarts, sie verbindet Herrenberg und das Gäu mit Tübingen, und sie stärkt schließlich die Binnenstruktur der Ammertalgemeinden. Dies waren die Gründe, mit denen Ende des 19. Jahrhunderts die Gemeinden des Ammertals und die Städte Tübingen und Herrenberg immer wieder in Denkschriften und Petitionen bei der königlich württembergischen Regierung um den Bau der Eisenbahn nachsuchten. Diese Argumente gelten auch heute noch bei den beharrlichen Bemühungen, die Bahnstrecke durch das Ammertal zu erhalten und das unterbrochene Teilstück zwischen Gültstein und Herrenberg wieder herzustellen. Das 75jährige Jubiläum der Ammertalbahn in diesem Jahr soll deshalb nicht nur an ihre Geschichte erinnern, es ist vor allem Anlaß, über ihre Bedeutung für die Zukunft nachzudenken.

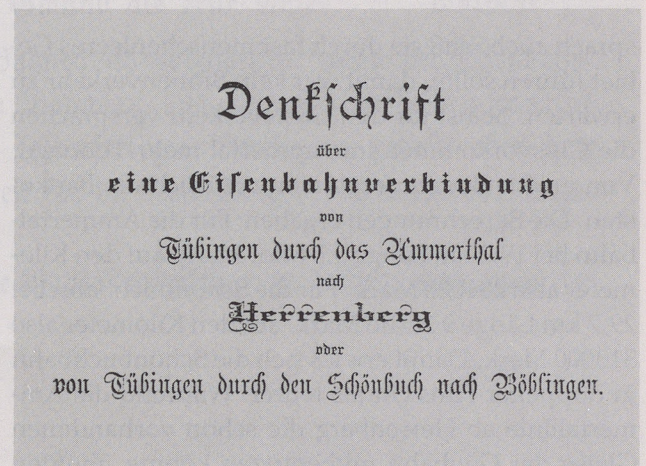
Seit 1889: Ammertalbahn oder Schönbuch-Linie nach Stuttgart

Die Tübinger waren bald nach der Eröffnung der Bahnlinie Plochingen–Reutlingen–Tübingen am 15. Oktober 1861 mit dieser Verkehrsanbindung nicht zufrieden. Der große Umweg und die lange Fahrzeit auf der damals noch eingleisigen *Oberen Neckarbahn* erboste die Bahnbenutzer, zumal der Umweg auch noch bezahlt werden mußte. Im Jahre 1889 hat der akademische Senat der Universität als Hauptkritiker in einer Eingabe an das königliche Ministerium des Kirchen- und Schulwesens die ungünstigen Verkehrsverhältnisse der Universitätsstadt Tübingen eingehend dargelegt:

- Die Bahnlinie Tübingen–Stuttgart habe eine zweimal so große Länge als die Luftlinie.
- Der Zeitaufwand betrage mit Benützung des Eilzugs zwei, mit Benützung eines Personenzugs durchschnittlich zweieinhalb Stunden.
- Die Fahrkosten hätten sich gegenüber der Postkutsche sogar gesteigert.

– Bei Fernverbindungen habe man einen Aufenthalt von  $4\frac{3}{4}$  bis  $6\frac{1}{2}$  Stunden in Stuttgart.

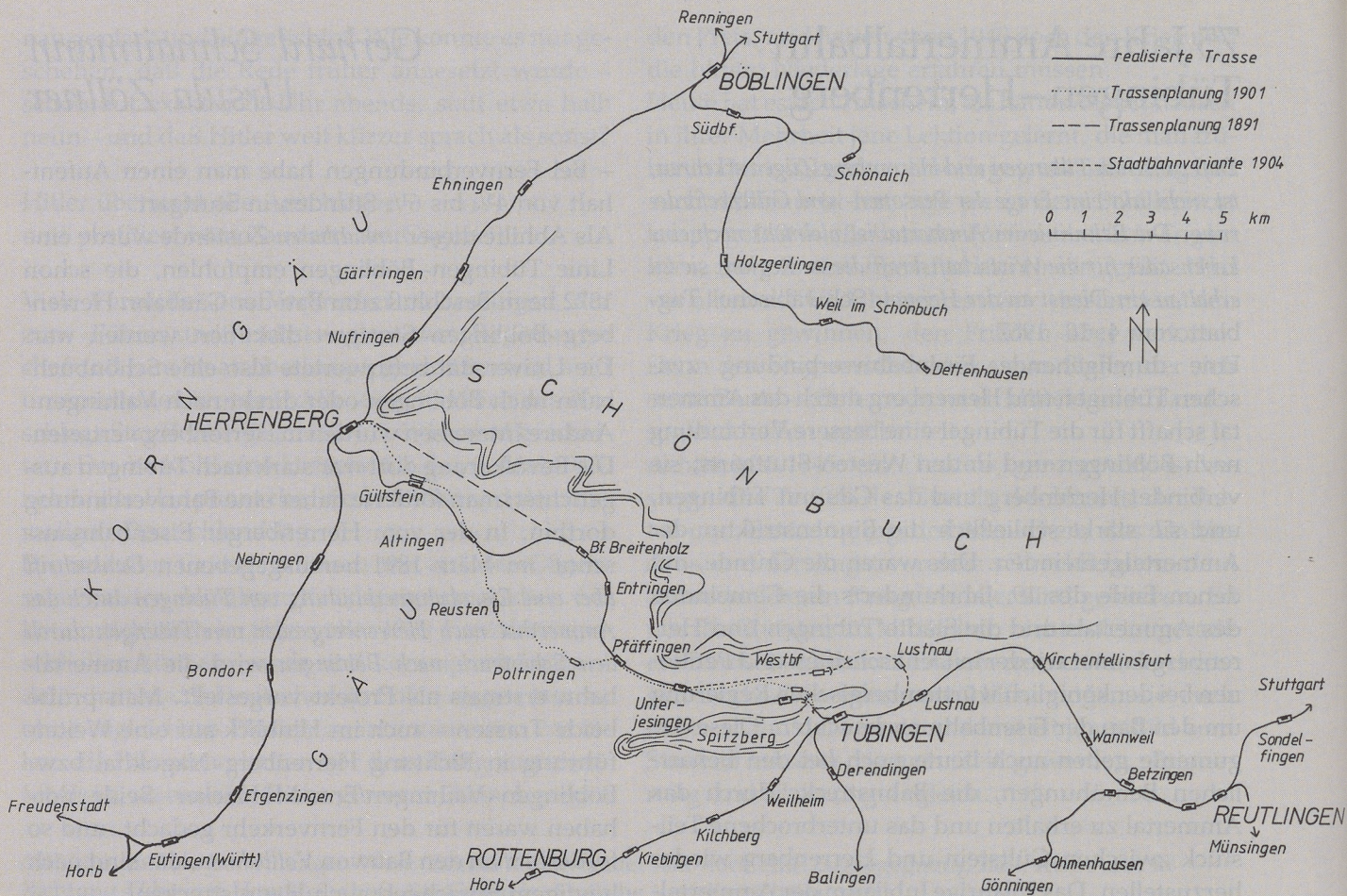
Als Abhilfe dieser *unhaltbaren* Zustände wurde eine Linie Tübingen–Böblingen empfohlen, die schon 1872 beim Beschluß zum Bau der Gäubahn Herrenberg–Böblingen–Stuttgart diskutiert worden war. Die Universität befürwortete also eine Schönbuchbahn nach Böblingen oder direkt nach Vaihingen. Andere Interessen wurden in Herrenberg vertreten. Die Bevölkerung dort war stark nach Tübingen ausgerichtet; man forderte daher eine Bahnverbindung dorthin. In der vom Herrenberger Eisenbahnausschuß im März 1891 herausgegebenen *Denkschrift über eine Eisenbahnverbindung von Tübingen durch das Ammertal nach Herrenberg oder von Tübingen durch den Schönbuch nach Böblingen* wird die Ammertalbahn erstmals als Projekt vorgestellt. Man prüfte beide Trassen – auch im Hinblick auf eine Weiterführung in Richtung Herrenberg–Nagoldtal bzw. Böblingen–Vaihingen/Enz–Mühlacker. Beide Vorhaben waren für den Fernverkehr gedacht, und so forderte man den Bau von *Vollbahnen*, das sind nach heutigem Sprachgebrauch Hauptstrecken.



Der Verfasser der Denkschrift, der Herrenberger Oberamtmann Voelter, war natürlich für die Ammertalbahn. Zunächst mußte er ein wichtiges Argument ausräumen: über Herrenberg nach Böblingen maß die Entfernung gut fünf Kilometer mehr als durch den Schönbuch. Jedoch war die Strecke durch den Schönbuch durch viele Kurven und Steigungen nicht schneller als die Linie über Herrenberg. Auf beiden Trassen sollte die Fahrzeit nach Böblingen eine Stunde betragen, bei der Fahrt über Herrenberg sogar mit Umsteigen. Gegen die Schönbuchbahn



# TRASSENVARIANTEN AMMERTALBAHN



sprach auch, daß sie durch fast menschenleeres Gebiet führen sollte, damit war kein Binnenverkehr zu erwarten. Selbst für den Güterverkehr versprochen die Gipsvorkommen im Ammertal mehr Tonnage. Von großer Bedeutung waren natürlich die Baukosten. Die Berechnungen ergaben: Für die Ammertalbahn bei 19,3 km Länge 5,5 Mio. Mark, auf den Kilometer also 284000 Mark. Für die Schönbuchbahn bei 29,7 km Länge 9,2 Mio. Mark, auf den Kilometer also 310000 Mark. Damit erwies sich die Schönbuchbahn in doppelter Hinsicht als teurer: Während die Ammertallinie ab Herrenberg die schon vorhandenen Gleise der Gäubahn mitbenutzen könnte, müßten für die direkte Linie nach Böblingen zehn Kilometer mehr Strecke neu gebaut werden. Durch die schwierige Topographie waren zudem mehr Kunstbauten – Tunnel, Brücken – zu errichten und mehr Erdmassen zu bewegen. Die auftretenden Steigungen waren so groß, daß zwischen Lustnau und dem Scheitelpunkt in der Nähe des Schaichhofes die Züge mit Vorspannlokomotiven hätten geführt werden müssen. Zum teureren Bau wäre also auch der teurere Betrieb gekommen.

Die Denkschrift erkannte damals schon den doppelten Nutzen der Ammertalbahn: einerseits die Bedie-

nung des bedeutsamen Binnenverkehrs zwischen Herrenberg, den Ammertalgemeinden und Tübingen und andererseits die bessere Anbindung an den Raum Böblingen–Stuttgart. Bereits 1891 wurde hervorgehoben, der Reisende mit der Gäubahn könne die südlichen und westlichen Teile Stuttgarts wesentlich besser erreichen. Besondere Bedeutung hatte der Bau der Hasenberg-Station, des heutigen Bahnhofs Stuttgart-West. Wenn es nun vom Herbst 1985 an möglich sein wird, im S-Bahn-Tunnel mitten durch die Stadt Stuttgart nach Vaihingen zu gelangen, so gewinnt das Argument des damaligen Eisenbahnausschusses, über die Ammertalbahn den Raum Stuttgart zu erreichen, nach 94 Jahren eine völlig neue Aktualität.

Der Plan einer Privatbahn bringt Württembergs Staatsbahnen in Zugzwang

Es dauerte weitere sieben Jahre, bis die Bahnidee greifbarere Formen annahm. Die Tübinger Chronik vom 7. September 1898 berichtete von Überlegungen, eine Privatbahn-Gesellschaft für den Bau zu gewinnen. Das Projekt der Privatbahn stand im Jahre 1901 kurz vor der Ausführung. Mit Schreiben vom



**Gesetz,**  
**betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für außerordentliche**  
**Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung in der Finanzperiode 1905/06.**  
 Vom 28. Juli 1905.

## Wilhelm II., von Gottes Gnaden König von Württemberg.

Nach Anhörung Unseres Staatsministeriums und unter Zustimmung Unserer  
 getreuen Stände verordnen und verfügen Wir, wie folgt:

### Art. 1.

Für den Bau von Nebeneisenbahnen durch den Staat werden . . . 3 000 000 M.  
 bestimmt und zwar:

- 1) für die Bahn von Tübingen nach Herrenberg (Art. 4 Ziff. 1 des  
 Gesetzes vom 21. Februar 1902, Reg. Bl. S. 66) als erste Rate 1 000 000 M.,
- 2) für die Bahn von Kirchheim unter Teck nach Weilheim an der Teck  
 (Art. 4 Ziff. 2 des Gesetzes vom 21. Februar 1902) als erste Rate 400 000 „ ,
- 3) für die Bahn von Schorndorf nach Welzheim, unter Aufhebung  
 der Bestimmungen in Art. 3 Abs. 2 Ziff. 6 des Gesetzes vom  
 29. Juli 1899 (Reg. Bl. S. 577) und Art. 3 Abs. 1 Ziff. 3 des  
 Gesetzes vom 21. Februar 1902 als erste Rate . . . . . 1 000 000 „ ,
- 4) für eine Bahn von Göppingen nach Ömünd als erste Rate . . . 600 000 „ .

Mit der baulichen Ausführung dieser Bahnen ist vorzugehen, wenn der Eisenbahn-  
 verwaltung von den Beteiligten der für den Bahnbau und dessen Zubehörenden dauernd  
 erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei zur Verfügung gestellt oder statt  
 der Eigentumsüberweisung genügende Sicherheit für die Erstattung der Grunderwerbungs-  
 kosten geboten wird.

Außerdem sind von den Beteiligten bare Baukostenbeiträge zu leisten, und zwar bei  
 den Bahnen

Tübingen—Herrenberg von . . . . . 5 000 M.  
 für 1 km,

23. Februar 1901 gratulierte der Direktor der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft – einer noch heute bestehenden Firma, die u. a. die Nebenbahn Nürtingen–Neuffen betreibt – dem Tübinger Oberbürgermeister Haußer zum erfolgreichen Abschluß der Verhandlungen. Unzufrieden war der Eisenbahndirektor allerdings mit der Presse: *Nicht erfreut bin ich über die vielen Zeitungsartikel, welche über die Sache geschrieben werden, und welche einzig und allein dazu geeignet sind, die Gegner unseres Projekts zu angestrebter Gegenarbeit anzuspornen.* Der Staat wollte damals

keine Inflation von Privatbahnen, so wurde im Laufe des Jahres 1901 aus dem Privatbahn-Projekt ein Staatsbahn-Projekt: *Die Ammerthalbahn, die jetzt nach dem Entwurf eines Gesetzes vom 7./8. November 1901 als vollspurige, vom Staat zu erbauende Nebenbahn gesetzlich festgelegt werden wird, ist mit wenig Abweichungen ganz nach dem Projekt der Württ. Eisenbahngesellschaft geplant.* (Tübinger Blätter 1901, Nr. 3/4 S. 58/59.) Die engen Tal- und Ortsdurchfahrten in Poltringen und Reusten ließen eine ausgesprochene Bimmelbahn erwarten, die 18 Kilometer sollten



# PLAN DER STADT TÜBINGEN

nach antlichem Material bearbeitet.



An diesem Plan der Stadt Tübingen von Wilh. C. Rübsamen, 1908–1910 gefertigt, lassen sich die in der Stadt diskutierten Trassenführungen aufzeigen: Die Ziegelfabriken im Gaisweg (oben Mitte) lagen damals außerhalb der Stadt. – Rechts oben hinter dem Österberg sollte der gewünschte Bahnhof Lustnau liegen. – Auf der realisierten Trasse durch den Schloßberg ist zur Verdeutlichung die «Badschüssel», die Akademische Schwimmanstalt, markiert.

schließlich auch nur 1,8 Mio. Mark kosten. Auf dieses Minimalprogramm war der ursprünglich stolze Plan von 1891 – Vollbahn über Entringen–Kayh für 5,5 Mio. Mark – zusammengeschrumpft. Mit dem Gesetz vom 21. Februar 1902 wurde der Bau der Nebeneisenbahn beschlossen. Die Mittel wurden jedoch einstweilen nicht bewilligt, da noch Mängel in der Planung beseitigt werden sollten. In einer Vorlage an den Landtag im April 1905 wurden Projekt 1 (über Reusten) und Projekt 2 (über Entringen) ausführlich gegenübergestellt. Das Fazit lautete: Berücksichtigt man die zu erwartende Ausbeute von

Gipssteinen aus der Gegend von Entringen und andererseits die schwierigen örtlichen Verhältnisse bei Reusten, wo entweder schroffe Kalksteinfelsen oder verdächtige Schutthalden durch die Bahn angeschnitten werden müssen und zweifellos eine Reihe von Jahren außerordentliche Unterhaltungskosten für die Standfestigkeit der Muschelkalkeinschnitte entstünden, so gebührt nach Ansicht der Generaldirektion aus technischen, wirtschaftlichen und finanziellen Gründen dem Projekt über Entringen entschieden der Vorzug. (Tübinger Chronik vom 29. April 1905.) Folgende Kostenberechnung wurde vorgelegt:



Gesamtaufwand	4201000 Mark
davon Grunderwerb	
(von den Gemeinden zu leisten)	457000 Mark
davon Anliegerbeiträge	
(je km 5000 M.)	<u>112000 Mark</u>
Baukosten für den Staat	3632000 Mark

Im Juli 1905 wurde das neue Eisenbahnkreditgesetz von der Stuttgarter Abgeordnetenversammlung verabschiedet. Der Berichterstatter Dr. Hieber hatte am Schluß seiner Ausführungen zwei für die Stadt Tübingen heiße Eisen angesprochen: *Der Schloßbergtunnel in Tübingen soll so angelegt und die Grunderwerbungen an der Neckarhalde so weit ausgedehnt werden, daß dem etwaigen künftigen Bau eines zweiten Tunnels keine Schwierigkeiten entgegenstehen. Die geltend gemachten Bedenken für das schöne Landschaftsbild habe man nicht leicht genommen und es solle alles getan werden, um dieses Bild nicht zu stören. Doch stehen die großen Verkehrsinteressen darüber. Die Einführung der Bahn über Lustnau habe sich als unmöglich erwiesen.* (Tübinger Chronik vom 3. Juli 1905.)

Der Wunsch einer Linienführung über Lustnau geht zurück auf ein Gesuch, das die Gemeinde Lustnau, die Ziegeleibesitzer Clemens & Decker und Friedrich Mehl aus Tübingen sowie der Bierbrauereibesitzer Heinrich und der Sägmühlebesitzer Munz aus Lustnau im Herbst 1904 an die Hohe Königliche Staatsregierung und an die Hohe Ständeversammlung gerichtet hatten. Der damals noch selbständigen Gemeinde Lustnau mit 2000 Einwohnern genügte der Haltepunkt für den Personenverkehr an der Strecke Reutlingen–Tübingen nicht. Sie strebte mit allen Mitteln danach, eine *Güterstelle* zu erhal-

ten. Die Tübinger Industriellen waren vor allem an einem Gleisanschluß beim Lustnauer Projekt interessiert. Die Eingabe enthält einen Vorschlag für die Linienführung: vom Westen durch einen Tunnel unter dem Geigerle bis in die Hofräume der Ziegeleien beim Käsenbach, dann hinter dem Stadtfriedhof und dem Armenhaus (Pauline-Krone-Heim) vorbei bis zum Fuße des Österbergs mit dem gewünschten Bahnhof im Westen Lustnaus. *Auf dieser verhältnismäßig kurzen Strecke, so schätzten die Eingaber, würde sich ein hoher Prozentsatz des auf der Ammertalbahn überhaupt zu erwartenden Güterverkehrs abspielen.* Ausdrücklich wurde darauf hingewiesen, durch den Anschluß der Fabriken an die Bahn würden die Straßen der Stadtgemeinde Tübingen *unge- mein entlastet.* Auch dem Personen- und dem Fremdenverkehr sollte die gewünschte nördliche Führung zugutekommen, denn *Lustnau ist auch der eigentliche Schlüssel des Schönbuchs und es stünde zu erwarten, daß der Bahnhof Lustnau den Ein- und Aussteigeplatz für die sich aus diesem Teile des Verkehrsgebiets rekrutierenden Passagiere der Ammertalbahn abgeben würde.*

Das zweite heiße Eisen war die Führung zwischen dem Schloßbergtunnel und dem Tübinger Hauptbahnhof. Der Bau dieses Teilstücks über den oberen Wöhrd war mit ein Auslöser für den Alleinstreit.

Proteste gegen Bahntrasse: Tübinger Alleinstreit und Gründung des SCHWÄBISCHEN HEIMATBUNDES

Der Senat der Universität protestierte im Jahre 1905 und nochmals 1907 gegen diese Linienführung der Bahn. Die Auseinandersetzung erreichte jedoch erst

Der Tübinger Westbahnhof 1912; Archiv des Verlages Gebr. Metz in Tübingen. Die Gaststätte bestand bis Ende der 50er Jahre und war mit ihrem schattigen Wirtsgarten recht beliebt.





im Jahre 1909 kurz vor dem Baubeginn ihren Höhepunkt. Federführend auf der Seite der Alleenschützer war Professor Konrad Lange, der bei Gründung des Württembergischen Bundes für Heimatschutz, später SCHWÄBISCHEN HEIMATBUNDES, am 12. März 1909 zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt wurde. Mit einem Artikel *Die Tübinger Alleen* im Neuen Tagblatt und Generalanzeiger für Stuttgart und Württemberg am 2. Januar 1909 löste er weitere Aktivitäten aus. Die Veröffentlichung in Stuttgart wurde ihm in Tübingen übelgenommen, sicherte jedoch die Aufmerksamkeit der Landesbehörden. Landeskonservator Robert Gradmann forderte Pläne und Akten in Tübingen an, besuchte später selbst die Stadt und fertigte einen in der Tübinger Chronik veröffentlichten Kurzbericht: *Von unserem Standpunkt müssen wir bedauern, daß die Herrenberger Bahn nicht weiter oben über den Fluß geführt werden konnte. Von ihr kommen hauptsächlich die Schwierigkeiten für die Erhaltung der Alleen.* Am 15. März folgte Gradmanns Gutachten mit Ausführungen zu allen geplanten Baumaßnahmen im Alleebereich: Realschulbau, Neckarkorrektion, Bahnhofsumbau, Anlagensee, Bebauung Uhland- und Karlstraße, Ammertal-Bahn. *Der Bahndamm nimmt dem Alleenplatz das Großzügige, den Ausblick in's obere Neckartal und den freien Übergang in die unbegrenzte Weite.* Da das Bahnprojekt zu diesem Zeitpunkt nicht mehr verändert werden konnte, sollte besonderer Wert auf die Gestaltung der Brücke und auf die Baumerhaltung gelegt werden. Am 29. Mai 1909 schickte die Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen einen entsprechenden Bauplan: *Durch diese Anordnung des Wegs kommt von der Lindenallee nur noch ein Baum in Wegfall; drei Bäume jenseits der Bahn sind mit Steinen zu umbeugen.* Die akademische Schwimmanstalt, auch «Badschüssel» genannt, war leider nicht zu retten.

Für die Brücke wurden verschiedene Entwürfe vorgelegt. Die damals gängige Architektur hätte den Spaziergängern in den Alleen eine Eisengitterbrücke «zugemutet». Dagegen wandte sich auch der Bund für Heimatschutz; der freie Ausblick neckarwärts sollte nicht behindert werden. Aus allen Entwürfen wählte die Bauabteilung der Generaldirektion eine Eisenbeton-Bogenkonstruktion. Mit den Bauarbeiten für die Brücke wurde Mitte August 1909 begonnen, am 6./7. Oktober wurde die Fahrbahn fertig betonierte. Danach fand im April 1910 die Belastungsprobe statt, so daß der Eröffnung nichts mehr im Wege stand.

1. Mai 1910: Böller vom Tübinger Schloß begrüßen den ersten Zug

Die Teilstrecke Herrenberg–Pfäffingen war bereits am 12. August 1909 eröffnet worden. Die Freude in den Gemeinden des westlichen Ammertals über das Erreichte war groß. Eine besondere Festlichkeit unterblieb, weil diese erst nach Eröffnung der ganzen Strecke stattfinden sollte.

Dieses Ereignis ließ nach einem Bericht des damaligen Schultheißen Frey aus Entringen gar lange auf sich warten: *Mancher machte seinem Unwillen durch Zeitungsartikel oder durch Schimpfen am Wirtstisch Luft; aber die Königliche Eisenbahnverwaltung ließ sich nicht drängen und dies zum großen Teil mit Recht, hat ihr doch die Stadtgemeinde Tübingen mit ihren Alleen und dergleichen große Schwierigkeiten bereitet.* Schließlich konnte das große Fest am 28. April 1910 stattfinden, der regelmäßige Betrieb wurde am 1. Mai aufgenommen. Ein Extrazug brachte die Festgäste, an der Spitze den damaligen Ministerpräsidenten von Württemberg, Dr. Karl von Weizsäcker, über Herrenberg nach Pfäffingen. Dort stiegen die Gäste aus der Stadt Tübingen zu. Alle Stationen hatten festlichen Fahnschmuck angelegt, und vom Tübinger Schloß krachten die Böller, als der Zug gegen 13.20 Uhr durch den Schloßbergtunnel fuhr. Anschließend fand im Museum ein Festessen statt. Tischordnung und Speisekarte befinden sich noch heute im Stadtarchiv Tübingen.

Als erster Redner ergriff Oberbürgermeister Haußer das Wort: *Manch belangreich Geschehnis hat die Stadtgemeinde Tübingen schon gefeiert; aber wohl selten ist für sie ein freudigerer Tag verzeichnet und ein solcher, der auch ohne besonderen Pomp und äußeres Gepränge eine so allgemeine, aufrichtige und gewiß auch dauernde Sympathie der Kernschichten unserer Bürgerschaft, namentlich der Altstadt, für sich hat, als der heutige Geburtstag der Bahnlinie Tübingen–Herrenberg, der Tag, von dem ab es einen Westbahnhof Tübingen gibt, der Tag, an dem der Vollbetrieb auf der ganzen Strecke nun eröffnet wird.* (Tübinger Chronik vom 29. April 1910.) Der Ministerpräsident ging in seiner Rede auf eine Kernfrage ein: *Ich glaube, das Entscheidende ist jetzt, daß die Beteiligten ihre Pflicht tun, dann wird auch eintreffen, was der sehr geehrte Herr Abgeordnete von Tübingen Stadt gesagt hat, daß diese Bahn nicht zu den unrentablen des Landes gehören wird! Darauf verlassen wir uns, führen Sie den Wahrheitsbeweis für dieses Wort! Ich lade dazu alle ein, auch die Derendinger, die sich ja auch seinerzeit dafür ausgesprochen haben.* (Tübinger Chronik vom 29. 4. 1910.)

Am ersten Mai wurde dann der fahrplanmäßige Betrieb aufgenommen, und breitere Bevölkerungsschichten konnten am Bahnvergnügen teilnehmen.





Vor der eindrucksvollen Stadtsilhouette der Oberamtsstadt Herrenberg erkennt man das Gleis der Ammertalbahn sowie Lokomotivschuppen und Wasserturm.

Der erste Zug auf der neuen Teilstrecke der Ammertalbahn kam am Morgen um 5.11 Uhr in Unterjesingen an. Seine Ankunft verkündeten Böllerschüsse, und Schüler begrüßten ihn mit Hurra. Eine Anzahl jüngerer Damen und Herren unternahm mit ihm eine Frühmaienfahrt nach Tübingen. Den ganzen Tag über krachten bei jedem Zug die Böllerschüsse. Der Nachmittagszug konnte in Tübingen nicht alle Fahrgäste aufnehmen, so groß war der Andrang. Die Tübinger Chronik vom 2. Mai 1910 lobte die landschaftliche Schönheit der Strecke: *Zwischen Pfäffingen und Unterjesingen wird links auf der Höhe des Schönbuchs das Schloß Roßeck sichtbar, zur Rechten erblickt man die Wurmlinger Kapelle. ... Die Bahn geht nun dem linken Ufer der Ammer entlang, überschreitet die Flußläufe vor dem Haltepunkt Ammern mit eisernen Brücken, folgt dann in östlicher Richtung dem rechten Talhange der Ammer und zieht sich an dem Ausflugsort Schwärzloch vorbei zum Tübinger Westbahnhof. Vor sich sieht man die Stadt Tübingen mit ihren Universitätsgebäuden, Studentenhäusern und dem malerisch in der Höhe gelegenen massigen, alten Schloß Hohentübingen.* Technisch gesehen war der Bau dieser letzten 7,4 km schwieriger. An Kunstbauten mußten zwei eiserne Brücken bei der Station Ammern, der 300 m lange Schloßbergtunnel durch den baulich nicht einfachen bunten Keupermergel und die sich sofort daran anschließende Neckarbrücke errichtet wer-

den. Hinzu kamen die schlechten Untergrundverhältnisse im unteren Ammertal. Der moorige Boden mußte teilweise bis zu 15 m Tiefe ausgehoben werden, um die Strecke auf festen Untergrund zu setzen. Der Baupreis für die gesamte Strecke blieb mit 3,3 Mio. DM trotzdem unter dem Kostenvoranschlag.

Abschied von der Postkutsche und unentgeltliche Abgabe von Lokomotivspeisewasser

Die neue Bahnlinie brachte das Ende für ein anderes Verkehrsmittel: die Postkutsche. Die Tübinger Chronik meldete am 2. Mai 1910: *Die letzte Post aus dem Ammertal traf Samstagabend reich bekränzt hier ein. Das Dampfroß wird die Idylle von nun an ersetzen. Über 50 Jahre fuhr der Postwagen von Tübingen nach Herrenberg. Der letzte Wagen trug ein Plakat mit folgendem schönem Gedicht:*

*Nun fährst du heut zum letzten Mal,  
Du lieber trauter Wagen;  
Der uns so oft das Ammertal  
Hinauf, hinab getragen,  
Mit Wehmut wir gedenken dein,  
Wenn wir das Dampfroß reiten,  
Lebwohl, es hat nicht sollen sein;  
Das ist der Lauf der Zeiten.*





12. August 1909: die letzte Postkutsche verläßt das Königliche Postamt Herrenberg.

Auch das Foto auf der rechten Seite ist schon historisch. Es zeigt, aufgenommen am 14. August 1971, einen Güterzug mit der Dampflokomotive 78 246 bei Ammern.

### Der Betrieb

Auch der Eisenbahnbetrieb war dem *Lauf der Zeiten* unterworfen. Das läßt sich an den Fahrplänen zeigen, auch an der Regelung über die Abgabe von Lokomotivspeisewasser. Dies mußten die Gemeinden nach dem Gesetz von 1905 unentgeltlich abgeben oder eine Entschädigung hierfür leisten. Dazu verpflichtete sich die Stadtgemeinde Tübingen für die auf ihrer Markung liegende Teilstrecke Hauptbahnhof bis Ammern in einem Vertrag mit der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1907. Für die ersten zehn Jahre stellte die Eisenbahn-Generaldirektion 1920 der Stadt 21637 cbm Wasser für die Lokspeisung in Rechnung; dafür mußten 4326,80 Mark bezahlt werden.

Für die Jahre ab 1921 wurde dann vereinbart, die Stadt habe einen Pauschbetrag von jährlich 850 Mark zu zahlen. Aber schon im Januar des Inflationsjahres 1923 verzeichnete das Gemeinderatsprotokoll, daß auf Wunsch der Eisenbahndirektion

wegen der fast täglich sich steigernden Sätze eine neue Entschädigung festzusetzen sei. Man legte eine jährliche Lokomotiveleistung von 22000 km auf dem Tübinger Abschnitt zugrunde; das ergab bei 1 cbm Wasser für 10 km einen Verbrauch von 2200 cbm. Als Entschädigung wurden  $\frac{5}{7}$  des jeweiligen städtischen Wasserzinses festgesetzt. Diese flexible Regelung überdauerte die wirtschaftliche Umstellung nach dem letzten Krieg und eine weitere Geldentwertung.

1949 wurde die Stadt Tübingen dann bei der Eisenbahndirektion vorstellig, um ihre Geldleistungen für das Betriebswasser an die veränderten Verhältnisse anzupassen. Die Strecke Tübingen–Herrenberg würde seit Jahren geringer befahren. Eine beigefügte Aufstellung des städtischen Tiefbauamts ergab nunmehr 13000 jährliche Zugkilometer zwischen Hauptbahnhof und Ammern und damit nur noch einen Verbrauch von 1300 cbm Wasser.

Auch die Stadt Herrenberg versuchte 1950, sich von der kostenlosen Abgabe des Lokomotivwassers zu



befreien; sie verlor aber den von der Bundesbahn angestregten Prozeß, weil die alten Verpflichtungen weiterhin galten. Herrenberg schloß dann, wie später auch Tübingen, mit der Bundesbahn eine vorläufige Vereinbarung, nach der die Städte nicht mehr die Gesamtkosten des Wasserverbrauchs, sondern nur noch die auf den Personenverkehr entfallenden Kosten zu tragen hatten. Das waren 1954 auf Tübinger Markung noch 10666 gefahrene Personenzug-Kilometer. Interessant ist die Begründung für diese «Zwischenlösung»: *Es war zu erwarten, daß die Verpflichtung der Gemeinden sich durch die Umstellung des Bahnbetriebs auf Dieselantrieb mit der Zeit wesentlich ermäßigen oder gegenstandslos werden würde.* So kam es. Die letzten Dampflokomotiven im Personenverkehr fuhrten im Ammertal Mitte der 60er Jahre.

Die abgedruckten Fahrpläne geben vielfältige Hinweise auf die Entwicklung des Bahnbetriebs von der Eröffnung bis zum heutigen «Schrumpf-Fahrplan». Im Rahmen dieses Aufsatzes ist es nicht möglich, auch die Entwicklung des Güterverkehrs ausführlich darzustellen. Nur einige Stichworte seien genannt:

– Beim Bahnhof Breitenholz arbeitete eine Gipsfabrik mit eigener Feldbahn zum Steinbruch.

– Im Herbst wurde ein beträchtlicher Zuckerrübenverkehr abgewickelt. In dieser Zeit verkehrten oft

zwei voll ausgelastete Rübenzüge ab Altingen. In geringerem Umfang gibt es diesen Rübenverkehr noch heute.

– Der Tübinger Westbahnhof hatte ein erhebliches Güterverkehrsaufkommen, so daß am Abend immer noch ein zusätzlicher Güterzug vom Westbahnhof zum Tübinger Güterbahnhof verkehrte. Über den Westbahnhof erfolgte auch die Zulieferung zum Universitäts-Fernheizwerk.

– Auch heute noch fährt täglich ein Güterzug bis Gültstein. Folgende Betriebe stellen das Hauptaufkommen: Zanker in Tübingen-West, Manna-Düngerwerk und Holz Maisch in Pfäffingen, die Landwirtschaft – Zuckerrüben – in Altingen und Rigips in Gültstein. Ohne den regen Güterverkehr wäre die Strecke wohl nicht bis heute zu halten gewesen.

1966: erste Streckenstilllegung und erste Aktivitäten zur Bahnerhaltung

Am 12. August 1966 teilte die Deutsche Bundesbahn (DB) den Gemeinden mit, aus technischen Gründen ruhe zum Fahrplanwechsel am 25. September 1966 der Zugbetrieb zwischen Gültstein und Herrenberg bis auf weiteres. Güterzüge sollten noch bis Gültstein, Personenzüge noch bis Entringen verkehren. Die Strecke war damals so heruntergewirtschaftet, daß man ohne grundlegende Oberbauanierung









km	BD Stuttgart	Fahrt Zug Nr	53274	53276	53278	3279	3281	3283	3285	4231	3287	42201	3289	3291	3293	3295	42203	3297	42207	3299	4273
0	Tübingen Hbf 307a, 325, 325f	ab	X 5.35	a 5.52	Sa 6.17	a 6.42	Sa 6.58	X 7.48	X 11.15	...	X 12.11	...	X 13.04	a 15.49	a 16.35	a 17.16	...	a 18.02	a 18.10	a 18.42	...
2	Tübingen West	ψ	5.40	5.56	6.21	6.56	7.01	7.52	11.19	...	12.15	...	13.08	15.53	16.39	17.20	...	18.06	18.17	18.46	...
6	Unterjesingen	ψ	5.47	5.03	6.27	7.02	7.08	7.58	11.25	...	12.21	...	13.14	15.59	16.45	17.26	...	18.12	18.27	18.52	...
7	Pfäffingen	ψ	X 5.50	5.12	X 6.30	7.06	X 7.11	X 8.01	X 11.29	X 11.30	X 12.25	X 12.26	X 13.18	16.03	16.49	17.30	a 17.32	18.16	18.30	18.56	a 18.57
10	Entringen	ψ	X 5.54	a 6.15	Sa 6.34	a 7.09	Sa 7.14	X 8.05	X 11.32	X 11.33	X 12.28	X 13.21	a 16.06	a 16.52	a 17.33	a 17.37	a 18.19	18.46	18.59	19.01	19.12
15	Altingen (Würtl)	ψ	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17	Gültstein	ψ	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	Herrenberg 308	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

a = X außer Sa Kein Anschluß an 3238 Horb

Der Fahrplan der Ammertalbahn im Sommer 1968.

**764\* Tübingen—Entringen und zurück**

Am 18. VI. Verkehr wie †

An Samstagen ab 14 Uhr und † nur Omnibusverkehr										Tübingen—Herrenberg 7630										Alle Züge 2. Klasse und mit Fahrradbeförderung		
km	BD Stuttgart	Zug	7265	7271	7273	7277	7279	7281	7283	7285	7289	7291	7293	7295	7297							
0	Tübingen Hbf 760, 765, 766	ab	a 5.47	a 6.40	a 6.59	X 7.49	9.00	11.27	12.15	a 13.04	a 16.14	a 16.56	a 17.27	a 17.59	a 18.56							
2	Tübingen West	ψ	5.51	6.46	7.03	7.52	9.04	11.31	12.18	13.08	16.18	17.00	17.30	18.02	18.59							
6	Unterjesingen	ψ	5.58	6.53	7.14	7.58	9.10	11.37	12.25	13.14	16.24	17.06	17.37	18.09	19.05							
7	Pfäffingen	ψ	6.01	6.56	7.17	8.02	9.13	11.40	12.28	13.17	16.28	17.09	17.39	18.12	19.08							
10	Entringen	an	a 6.05	a 7.00	a 7.21	X 8.06	9.17	11.44	12.32	a 13.21	a 16.32	an	a 17.39	a 18.16	a 19.12							

a = X außer @ @ = In Pfäffingen Anschluß mit nach/von Herrenberg

Jahresfahrplan 1981/82: Der letzte Fahrplan mit Verbindungen am Abend.

**764\* Tübingen—Entringen** (Tübingen—Pfäffingen—Herrenberg 7630)

Am 1. XI., 24. und 31. XII. kein Zugverkehr					An X ab 14 Uhr und an † nur Busverkehr										Alle Züge 2. Klasse und mit Fahrradbeförderung		
7265	7271	7277	7281	7283	7285	km	BD Stuttgart	Zug	7270	7272	7274	7278	7282	7284	7286		
5.47	6.37	7.50	11.27	12.10	13.03	0	Tübingen Hbf 760, 765, 766	ab	a 6.29	a 6.46	a 7.20	a 8.27	a 12.05	a 12.47	a 13.47		
5.51	6.43	7.53	11.31	12.13	13.07	2	Tübingen West	ψ	a 6.28	a 6.43	a 7.17	a 8.24	a 12.02	a 12.44	a 13.44		
5.58	6.50	8.00	11.37	12.20	13.13	6	Unterjesingen	ψ	a 6.18	a 6.36	a 7.10	a 8.17	a 11.55	a 12.37	a 13.37		
6.01	6.53	8.03	11.40	12.23	13.16	7	Pfäffingen	ψ	a 6.15	a 6.33	a 7.06	a 8.14	a 11.52	a 12.34	a 13.34		
6.05	6.57	8.07	11.44	12.27	13.20	10	Entringen	an	a 6.11	a 6.29	a 7.02	a 8.10	a 11.48	a 12.30	a 13.30		

⊕ = @ an Schultagen ⊙ = X, ⊙ an Schultagen ⊕ = Anschluß mit nach/von Herrenberg siehe Tabelle 7630 ⊕ 1) = an @ mit Gepäckbeförderung

Jahresfahrplan 1984/85: Der derzeit mühsam gehaltene Status quo auf der Strecke Tübingen—Entringen. Die Fortsetzung der Züge bis Derendingen – Schulzentrum – ist leider nicht verzeichnet.

nicht weiterfahren konnte. Die dafür notwendigen DM 600000 wollte die Bundesbahn nicht mehr investieren. So wurde der Betrieb eingestellt, ohne daß ein förmliches Stilllegungsverfahren durchgeführt worden war. Bahnbenutzer und Behörden waren überrumpelt worden, entsprechend groß war die Empörung. Schon einen Tag nach der Betriebseinstellung wurde die Aktionsgemeinschaft zur Erhaltung der Ammertalbahn gegründet, eine wohl einmalige gemeinschaftliche Initiative von öffentlichen Körperschaften und Bürgern. Ihr gehören an: die Kreise Tübingen und Böblingen, die Städte Herrenberg und Tübingen, die Gemeinden entlang der Bahn, heute die Gemeinde Ammerbuch, die regionalen Planungsgemeinschaften, die heutigen Regionalverbände sowie sachkundige und engagierte Bürger. Bei der ersten großen Veranstaltung am 25. November 1966 in Herrenberg erreichte man immerhin

eine Bestandsgarantie für das verbliebene Streckenstück. Schon damals wurden wesentliche Veränderungen in der Verkehrsstruktur dieses Raumes sichtbar. Die Gäubahn Stuttgart—Herrenberg sollte elektrifiziert und damit beschleunigt werden. Weiterhin war bereits der Bau der S-Bahn bis Böblingen geplant und eine Verlängerung bis Herrenberg ins Auge gefaßt. Auf der anderen Seite würde der Bau der Bodensee-Autobahn eine verstärkte Siedlungstätigkeit in Ammertal bewirken und für erheblichen Mehrverkehr auf der B 28 sorgen. Diese Fakten rechtfertigten eine verkehrspolitische Neubewertung der Ammertalbahn. Der Tübinger Landtagsabgeordnete Dr. Gerd Weng hob 1967 in einem ganzseitigen Zeitungsartikel die mäßigen Investitionskosten bei der Bahn im Vergleich zum Straßenbau hervor. Damals sollte die Wiederherstellung des noch liegenden Gleises 1,5 Mio. DM ko-



sten; heute der Wiederaufbau mit begleitenden Maßnahmen 3,5 Mio. DM. Zum Vergleich: beim Bau der Ortsumgehungen Unterjesingen und Entringen muß mit Kosten von 41 bis 50 Mio. DM gerechnet werden.

Die Bemühungen der Aktionsgemeinschaft blieben nicht ohne Wirkung. Zum Sommerfahrplan 1968 wurden vier neue Zugpaare zwischen Tübingen und Entringen eingerichtet: *Jetzt kommt es darauf an! Mehr Zugbewußtsein im Ammertal: Bahn macht ein Angebot*, so das Schwäbische Tagblatt vom 20. Mai 1968. Das Grundübel beseitigte man jedoch nicht: Weiterhin verkehrten parallel zum Zug Bahnbusse. Fast zehn Jahre lang lief dann der Betrieb auf der Reststrecke ohne große Veränderungen. Zwischen Herrenberg und Gültstein wurde jedoch im April 1973 das Gleis endgültig abgebaut.

Vier Jahre später legte das Verkehrsministerium in Bonn umfassende Pläne zur Netzreduzierung bei der Deutschen Bundesbahn vor. Da auch bedeutende Hauptstrecken zur Diskussion standen, glaubte zuerst niemand an eine Erhaltung der Ammertal-Strecke. Trotzdem ging die Aktionsgemeinschaft in die Offensive: *Es geht ums Überleben der Ammertalbahn: Aktionsgemeinschaft bläst zum Kampf!* Ihr Vorsitzender, der Tübinger Landrat Dr. Wilhelm

April 1973: Gleisabbau zwischen Herrenberg und Gültstein

Gfrörer, nannte das wichtigste Argument für die Bahn: *Wenn eine solche Verbindung [S-Bahn bis Herrenberg] kommt, ist es unsinnig, die Strecke zwischen Tübingen und Herrenberg aufzugeben. Mit geringsten Mitteln kann dann der Anschluß Tübingens an das Stuttgarter Schnellbahnnetz vollzogen werden. Das ist wohl die beste Chance für die Erhaltung der Ammertalbahn.*

Im Regionalgespräch am 17. April 1978 über die Strecken-Stillegungen im Regierungsbezirk Tübingen machten die Sprecher für die Ammertalbahn die Rechnung auf, durch die Senkung der Betriebskosten und die Streichung paralleler Buskurse könnte gleichviel Geld gespart werden wie durch die Einstellung des Personenverkehrs. Diese Argumentation überzeugte, die Strecke blieb erhalten.

Es mußten aber im Laufe der Jahre schmerzliche Betriebs-Einschränkungen in Kauf genommen werden. Vom Sommer 1981 an wurde im Abendverkehr nur noch eine Zuginheit eingesetzt. Dadurch gingen wichtige Anschlüsse aus Richtung Reutlingen verloren, und die Züge konnten teilweise nur noch bis Pfäffingen fahren. Ein Jahr später ruhte auch dieser Abendverkehr. Die Strecke wurde bereits um 14 Uhr geschlossen. Auch im morgendlichen Berufsverkehr entfiel ein Zug. Schließlich wurde vom Sommer 1984 an der Zugverkehr an schulfreien







Bahnhof Herrenberg, 2. Oktober 1976:  
Der Wasserturm, einst für den Betrieb mit  
Dampflokomotiven notwendig, wird gesprengt.



Samstagen aufgegeben. Auf der anderen Seite gelang es aber auch, für die aus dem Ammertal kommenden Schüler die Züge bis Tübingen-Derendingen weiterzuführen. Dort befindet sich in der Nähe des Bahnhofs das Schulzentrum Feuerhägle. Dank dieser umsteigefreien und sicheren Beförderung benutzen die Schüler den Zug und wandern nicht mehr zu parallel verkehrenden Bussen ab. Die Ammertal-Bahn kommt bis heute bei Halbtages-Betrieb auf täglich 800 Fahrgäste.

#### Gutachten öffentlicher Nahverkehr im Kreis Tübingen und Gegengutachten des SCHWÄBISCHEN HEIMATBUNDES

Im Oktober 1981 erhielt die Arbeitsgemeinschaft Kommunal-Entwicklung Baden-Württemberg GmbH (KE)/Studiengesellschaft Nahverkehr mbH (SNV) Hamburg den Auftrag für eine *Untersuchung von Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV (Öffentlichen Personennahverkehrs) einschließlich des SPNV (Schienenpersonennahverkehrs) der DB unter besonderer Berücksichtigung einer Stichbahn in einem mittleren Verdichtungs- und ländlichen Raum, dargestellt am Beispiel des Landkreises Tübingen. Ein Zusatzauftrag lautete: Untersuchung, ob und ggf. wie der Landkreis Tübingen an den Mittleren Neckarraum im Bereich Herrenberg/Sindelfingen über die Schiene besser angebunden werden kann.*

Auf die Einbeziehung des Schienenverkehrs war im Kreis Tübingen besonderer Wert gelegt worden. Diese Auflage war angebracht, denn die KE hatte im Hohenlohekreis ein Nahverkehrsmodell unter Ausschluß der Schiene geschaffen. Der Zusatzauftrag «Ammertalbahn» kam durch Betreiben der Aktionsgemeinschaft zustande. Ein Ende 1982 vorgelegter Zwischenbericht äußerte sich positiv zur Ammertalbahn: *Über die Gemeinde Ammerbuch hinaus würde einer verlängerten Ammertalbahn große regionale Bedeutung für die gesamte Region Neckar-Alb zukommen. Die Busbedienung sollte dann, auch in zeitlichen Randlagen, ergänzende Funktion wahrnehmen. Die Busbedienung in Verkehrsspitzen ist heute aufgrund der Überlastung der B 28 problematisch. Für das über den engeren Nahverkehrsbereich hinausgehende Beförderungsaufkommen sollten die Kapazitäts-, Zeit- und Bequemlichkeits-Vorteile der Schiene genutzt werden. Auch das errechnete Potential von mehr als 4000 «Beförderungsfällen» täglich von Ammertal-Orten mit Bahnhof ließ die Hoffnung berechtigt erscheinen, die weitere Untersuchung würde zu einem positiven Ergebnis für die Gesamtstrecke kommen. Der Schlußbericht vom Juli 1983 brachte jedoch eine Kehrtwendung um 180 Grad: Erheblichen Kostensteigerungen bei geringeren Erlösen*



stehen bei der Alternative Schienenverkehr nur geringe Vorteile aus Benutzersicht gegenüber. ... Es kann damit eindeutig eine Empfehlung zugunsten der Alternative Omnibusverkehr abgegeben werden. Diese Beurteilung zielte auf die baldige Einstellung des Personenverkehrs und die Gefährdung des Güterverkehrs. Vor allem drohten die Straßenbrücken über die Bahn im Rahmen der geplanten Ortsumfahrungen Unterjesingen und Entringen zu teuer zu werden.

Viele Daten des Schlußberichts mußten später korrigiert werden. So waren zum Beispiel zu hohe Triebfahrzeug- und Fahrwegkosten angesetzt worden. Die im Gutachten genannten Investitionskosten von 11 Mio. DM für die Wiederaufnahme des Bahnverkehrs auf der Strecke Gültstein-Herrenberg schmolzen schon nach der eigenen Korrektur der Verfasser erheblich zusammen. Trotz dieser Unstimmigkeiten und trotz der Bedenken, die bei vielen Beteiligten nach der Voruntersuchung aufgetreten waren, erhielt die Kommunal-Entwicklung im Herbst 1983 den Auftrag, ein Nahverkehrs-Modell für den Kreis Tübingen zu planen. Kurz vorher hatten der Vorstand sowie der Ausschuß für Städtebau und Städteplanung des SCHWÄBISCHEN HEIMATBUNDES beschlossen, sich mit dem Problem der Ammertalbahn zu befassen. In Tübingen bildete sich eine Arbeitsgruppe. Das Stuttgarter Verkehrsplanungsbüro Billinger wurde beauftragt, das KE-Gutachten kritisch auszuwerten und zu überprüfen. Das Ergebnis konnte dem Tübinger Kreistag im Mai 1984

vorgelegt werden; die ausführliche Stellungnahme enthielt eine Fülle neuer Berechnungen und Gesichtspunkte. Die wichtigsten sind:

- wesentliche geringere Kosten für den Durchbau und die Fahrzeuge; statt 11,1 Mio. im Vorbericht 1983 nur noch höchstens 5,5 Mio.,
- das Aufzeigen von zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten nach dem Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungsgesetz,
- die Forderung, wegen der besseren Wirtschaftlichkeit der Schiene den parallelen Busverkehr aufzugeben, und der Nachweis, daß das rechtlich möglich ist,
- die Aufforderung, ein detailliertes Betriebsbild unter Einbeziehung des Schienenverkehrs zu entwerfen und dabei auch Verhandlungen mit Privatbahngesellschaften zu führen, da diese Planungsvarianten zu kostengünstigeren Ergebnissen führen können.

Ein wichtiger Hinweis für die Politiker, die letztlich über das Verkehrskonzept zu entscheiden hatten, war bei der Kostenabwägung, daß auch bei dem von der Kommunal-Entwicklung empfohlenen reinen Omnibusmodell 830000 DM jährliches Defizit zu decken waren.

Das Planungsbüro Billinger und die Arbeitsgruppe des SCHWÄBISCHEN HEIMATBUNDES unterstrichen die Bedeutung des Schienennahverkehrs in einem Verkehrskonzept westlich von Tübingen bis hin zum Stuttgarter S-Bahn-Netz, das in diesem Jahr

Die große Gültsteiner Gipsfabrik wird einmal werktäglich von einem Güterzug bedient. Ökologische Harmonie am Bahnhof Unterjesingen (Seite 103 oben): Ammer-Krautgarten-Eisenbahn. Seite 103 unten: Baumblüte um Schwärzloch und «Ammertal-Expresß» im Mai 1982.









Böblingen erreicht. Eine verlängerte Ammertalbahn könnte im Falle des S-Bahn-Endes in Herrenberg mit durchlaufenden Zügen Tübingen–Herrenberg–Eutingen–Freudenstadt den gesamten Zug- und Busverkehr aufnehmen. Außer der direkten Verbindung Tübingen–Freudenstadt könnten dabei von diesen Zügen folgende Relationen mit übernommen werden: Abbringer aus dem Reutlinger Eilzug ins Ammertal, Zubringer von Tübingen zur Gäubahn/S-Bahn, Abbringer aus der S-Bahn für die Gäuorte zwischen Herrenberg und Eutingen, Eilzug-Zubringer in Eutingen aus Stuttgart in Richtung Freudenstadt. (Untersuchungen zur Ausbauwürdigkeit der Ammertalbahn, Planungsbüro Billinger, Mai 1984, Anhang S. 1/2.) Der SCHWÄBISCHE HEIMATBUND empfahl, zunächst den Status quo – die Stichbahn bis Entringen – zu sichern, um dann in einem weiteren Schritt die sinnvolle große Lösung mit dem Durchbau bis Herrenberg und der Anbindung an den Stuttgarter Raum verwirklichen zu können. Diese Argumente wurden am Tag der Entscheidung nochmals in der Presse dargelegt: *SCHWÄBISCHER HEIMATBUND fordert Zweistufenplan für Ammertalbahn*». (Schwäbisches Tagblatt 18. 7. 1984.) Der Kreistag beschloß dann mit großer Mehrheit, den derzeitigen Betrieb bis Entringen – auch unter finanzieller Beteiligung des Kreises – zu erhalten.

Ausblick: S-Bahn und Ammertalbahn treffen sich in Herrenberg

Die erste Stufe, Sicherung des Status quo, ist einstweilen erreicht. Deshalb wird das 75jährige Jubi-

läum am 1. Mai 1985 ausgiebig gefeiert (siehe SCHWÄBISCHE HEIMAT, 1985/1, S. 61). Allein, daß die Bahn dieses Jubiläum erlebt, ist schon ein Grund zur Freude. Man denke nur an die Einstellung so wichtiger Linien wie Metzingen–Urach, Göppingen–Schwäbisch Gmünd oder Calw–Weil der Stadt. Die zweite Stufe, der durchgehende Betrieb, erfordert weitere Bemühungen. Dazu gehört die vollwertige Integration der Ammertalbahn in das Nahverkehrsmodell.

Leider läßt der Fahrplanentwurf der Kommunalentwicklung für das Ammertal bis jetzt keine Ansätze in dieser Richtung erkennen, trotz anderer Versprechungen vor dem Kreistag im Juli 1984.

Weiterhin müssen Gespräche mit der Deutschen Bundesbahn über die Bereitschaft geführt werden, den durchgehenden Bahnbetrieb aufzunehmen, wenn das Gleis nach Herrenberg durch Dritte gebaut wird. Schließlich sollten die Kreise Mittel bereitstellen zur Mitfinanzierung des Lückenschlusses in Höhe von ca. 3,5 Mio. DM. Beim Land Baden-Württemberg zeichnet sich neuerdings die Bereitschaft ab, für den Erhalt von Bahnlinien Investitions-Zuschüsse von 33 Prozent der Kosten zu geben, wenn die beteiligten Landkreise ebenfalls zu einem Engagement bereit sind. Dies ergäbe ein tragfähiges Finanzierungsmodell.

Ließe sich der skizzierte Weg beschreiten, dann könnte für die Planung gelten: der Eröffnungstermin der S-Bahn bis Herrenberg ist zugleich der Eröffnungstermin einer reaktivierten Ammertalbahn!

Schotterzug zur Gleiserneuerung bei Entringen

