

Gerhard Schnaitmann/ Ursula Zöllner

Zur Wiedereröffnung der Ammertalbahn

Am 1. August 1999 wurde die Ammertalbahn zwischen Tübingen und Herrenberg wieder in Betrieb genommen. *Wiederertüchtigung* nannten es die Fachleute, und damit beschrieben sie recht genau, daß aus einem kümmerlichen Restbetrieb auf der Rumpfstrecke nun ein modernes, leistungsfähiges Verkehrsmittel geworden ist, das das westliche Kreisgebiet erschließt und mit dem Stuttgarter Raum und dem Schwarzwald verbindet.

Mit dem großen Eröffnungsfest am 31. Juli fand ein mehr als 30jähriger Kampf um die Bahnlinie ein glückliches Ende. Vor allem die Bürger hatten mit viel Sachverstand und Einfallsreichtum hartnäckig für ihr Bähnle gestritten – zunächst gegen die schrittweise Stilllegungsstrategie der Deutschen Bundesbahn, später gegen die Sturheit und das Desinteresse der Politiker, die die Bedeutung der Bahnlinie nicht erkennen wollten. Es war ein Wechselbad zwischen ernüchternden Rückschlägen und schwungvollen Aufbruchstimmungen.

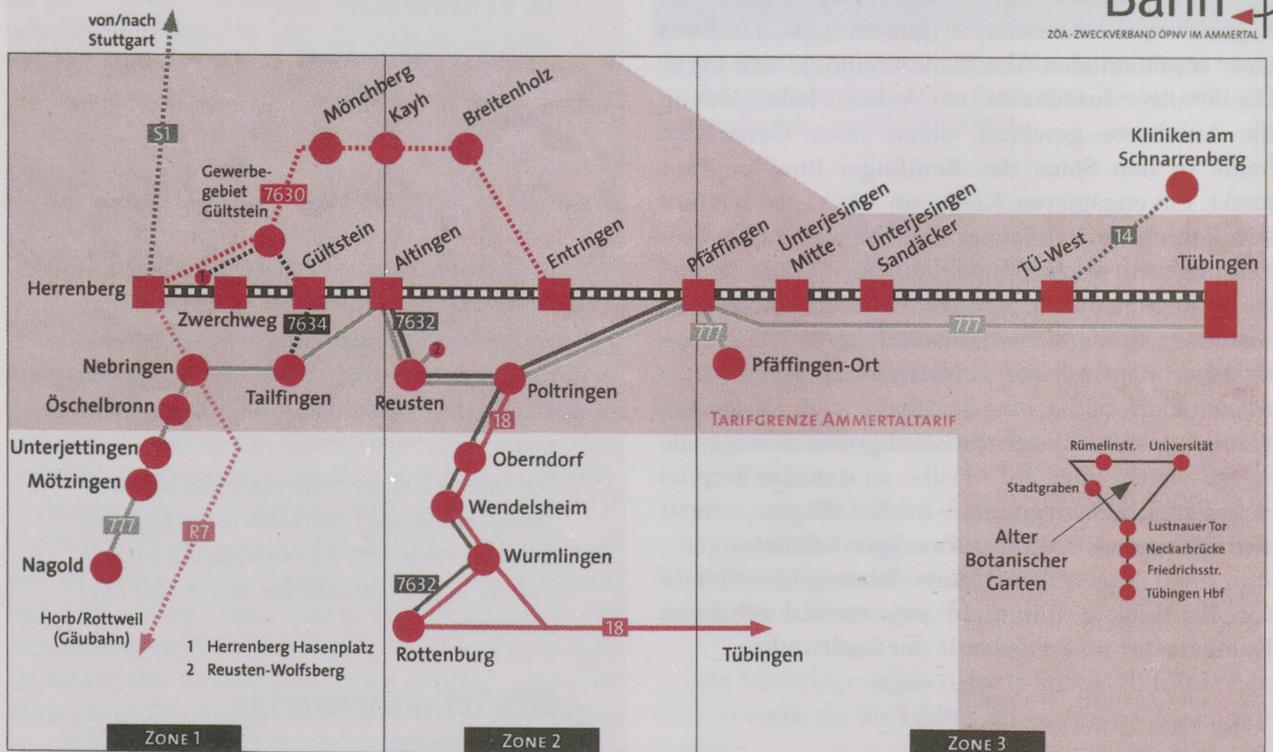
Die Ammertalbahn war als staatliche Nebenbahn von Tübingen nach Herrenberg 1910 eröffnet worden

und brachte den Ortschaften entlang der 21 Kilometer langen Strecke wirtschaftlichen Aufschwung und den Anschluß an das Fernliniennetz. Über die Geschichte der Ammertalbahn bis zum 75jährigen Jubiläum vgl. «Schwäbische Heimat» 1985/2.

In den 50er und 60er Jahren gingen die Fahrgastzahlen kontinuierlich zurück. Die Bundesbahn vernachlässigte die Streckenunterhaltung und stellte schließlich im August 1966 – um eine größere Oberbausanierung zu vermeiden – den Betrieb auf den letzten vier Kilometern zwischen Gültstein und Herrenberg ohne förmliches Stilllegungsverfahren ganz ein. 1973 wurden auf diesem Streckenteil die Gleise abgebaut.

Übrig blieb in den folgenden Jahren eine sich weiter verschlechternde Bedienung beim Personenverkehr und ein Restbetrieb mit Gütern. Die Strategie der Bahn, durch systematische Angebotsverschlechterung die Strecke nach und nach sterben zu lassen, rief ihre Beschützer auf den Plan, die in unterschiedlichen Konstellationen mit immer neuen Ideen – letztlich erfolgreich – dieser Absicht entgegenarbeiteten.

LINIENNETZ- UND TARIFZONENPLAN AMMERTAL



Geschmückter Dieseltriebwagen der Reihe RS 1 bei der Eröffnung der Ammertalbahn im Bahnhof Entringen.



Linke Seite: Gültig seit dem 1. August 1999. Das Liniennetz und der Tarifzonenplan für die Ammertalbahn und das ergänzende Busnetz.

Aktionsgemeinschaft – Pffiffige Privatinitiative – Positives Gutachten durch den Heimatbund

Gleich nach der ersten Teileinstellung war 1966 die Aktionsgemeinschaft zur Erhaltung der Ammertalbahn gegründet worden, eine gemeinschaftliche Initiative der beiden Kreise Tübingen und Böblingen und der Gemeinden entlang der Bahnstrecke, des späteren Regionalverbandes sowie sachverständiger und engagierter Bürger. Vorsitzender war der jeweilige Tübinger Landrat.

Die nachhaltig wirksamste Überlebenshilfe für die Bahn beruhte auf einer Idee einzelner: Als 1982 der Nachmittagsverkehr ab 14 Uhr eingestellt wurde, planten findige Lehrer die Weiterführung der Züge über den Tübinger Hauptbahnhof hinaus ins Derendinger Schulzentrum Feuerhägle, wo viele Schüler aus den Ammertalorten die weiterführenden Schulen besuchten. Der Vorschlag wurde umgesetzt, und die Stichfahrten wurden eingerichtet. Die pädagogischen Bahnfreunde taten ein übriges: Sie entwarfen übersichtliche Fahrplanblätter und verteilten sie in die Ammerbacher Briefkästen. Der Erfolg – 800 Schülerfahrten täglich – war die Grundlage für den Weiterbetrieb und die spätere Reaktivierung einer durchgehenden Ammertalbahn.

Der Schwäbische Heimatbund mit seinem damaligen Vorsitzenden, Regierungspräsident a. D. Willi K. Birn, wurde ein wichtiger Helfer in bedrohlichen Zeiten. Schon seit 1981 organisierte die Tübinger Ortsgruppe sonntägliche Sonderfahrten, verbunden

mit geführten Wanderungen zu Kulturdenkmalen abseits der landschaftlich schönen Bahnstrecke.

Als die Kommunalentwicklung (KE) Baden-Württemberg und die Studiengesellschaft Nahverkehr (SNV) Hamburg im Sommer 1983 dem Tübinger Kreistag ihre ÖPNV-Modelluntersuchung vorlegten, die dem Schienenverkehr keine Chance gab und mit einer eindeutigen Empfehlung zugunsten des Omnibusverkehrs durchs Ammertal endete, beauftragten Vorstand und Ausschuss für Städtebau des Schwäbischen Heimatbundes das Stuttgarter Verkehrsplanungsbüro Billinger mit der kritischen Überprüfung des offiziellen Gutachtens. In Tübingen bildete sich eine Arbeitsgruppe, die mit Hans Billinger die vorgelegten Zahlen nachrechnete, neu plante und eine Fülle neuer Gesichtspunkte zusammentrug. Im Mai 1984 war es soweit: Unser Gutachten bejahte die Ausbauwürdigkeit der Ammertalbahn und den späteren Anschluß an die S-Bahn Böblingen–Herrenberg. Die Presse berichtete ausführlich, der KE-Gutachter konnte den Berechnungen des Verkehrsplaners Billinger nichts entgegenzusetzen. Der Tübinger Kreistag war beeindruckt und beschloß mit großer Mehrheit, den Betrieb bis Entringen aufrechtzuerhalten – sogar notfalls unter finanzieller Beteiligung des Kreises.

Das 75jährige Jubiläum im Jahr darauf wurde in Aufbruchstimmung begangen. Das Fest am 1. Mai 1985 war ein großer Erfolg. Die Züge verkehrten im Studentakt zwischen Tübingen und Gültstein, Zubringerbusse vollzogen den Lückenschluß und



Um vollendete Tatsachen zu schaffen, läßt die Bundesbahn zwischen Herrenberg und Gültstein 1973 vier Kilometer Gleise abbauen.

banden die Orte ohne Bahnhof an. Die Züge waren durchgehend überfüllt und die Busse gut genutzt. Die verkehrspolitische Zielsetzung der Gemeinde Ammerbuch wurde von der Bevölkerung aufgegriffen, der bewußte Verzicht auf Dampfnostalgie akzeptiert. Das *Schwäbische Tagblatt* veröffentlichte eine vierseitige Sonderbeilage, der Schwäbische Heimatbund bot geführte Wanderungen an und ließ eine Sonderausgabe der «Schwäbischen Heimat» mit dem vorhin genannten Festaufsatz drucken. Das Festzelt der Gemeinde in Entringen war voll. Diesem Erfolg konnte sich der Festredner, Staatssekretär Alfons Maurer, MdL, nicht entziehen. Erstmals bekundete er ein landespolitisches Interesse an der Ammertalbahn.

Damit war die Strecke noch lange nicht gerettet. Die Bundesbahn als Trägerin des Bahnbetriebs hatte ihre Festteilnahme mit der Begründung abgelehnt, sie halte es derzeit nicht für sinnvoll, das Streckenjubiläum besonders zu feiern, da die Zukunft für den Personenverkehr auf dieser schwach belasteten Strecke noch nicht geklärt sei. Im Herbst 1985 begann die Bahn dann auch mit dem Abbau weiterer Gleise in den Bahnhöfen. Dadurch fielen Kreuzungsmöglichkeiten weg, was negative Folgen für die eigentlich geplante Verbesserung der Verkehrsgestaltung hatte.

Der nächste Rückschlag war die Vereinbarung der Deutschen Bahn (DB) mit dem Land Baden-Württemberg über die Gestaltung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) vom 28. Februar 1986. Hierin wurde die Ammertalbahn nicht in das Bestandsnetz übernommen, sondern mit der Bemerkung

versehen, daß die Weiterbedienung des Nahverkehrs auf Schienen zwischen Tübingen und Entringen nur erfolgen kann, wenn der DB Verluste bei der Aufrechterhaltung der Schienenbedienung durch Dritte ausgeglichen werden. Diese ambivalente Haltung des Landes führte im Nachgang zu Verhandlungen zwischen DB und Landkreis mit dem Ziel, im Kreis Tübingen einen solchen Dritten zu finden.

Wieder setzten die Freunde der Bahn ein Zeichen, daß sie unbeirrt weiter an deren Zukunft glaubten. Der Schwäbische Heimatbund veranstaltete an einem Junisonntag 1986 eine Sonderfahrt aus Anlaß der Eröffnung des Keltermuseums in Unterjesingen. Die Besonderheit: Zum Einsatz kam erstmals im Ammertal der Dieseltriebwagen VT 627 als «Keltern-Express».

Deutsche Bundesbahn betreibt Stilllegung – Gutachten belegt positives Ergebnis für Bahnverkehr

Mit Datum vom 21. September 1988 unterbreitete die DB dem Landkreis das Angebot, für einen Ablösebetrag von 8,6 Mio. DM einen Betrieb über zehn Jahre zu garantieren mit einem Stundentakt an Werktagen, jedoch ohne die notwendigen Verdichtungen im Schülerverkehr. Am 24. November 1988 wurde das Angebot noch um eine weitere Zusage verstärkt, indem man mitteilte, daß die für zehn Jahre angebotenen Schienenbusse nur noch bis 1991 zur Verfügung stünden – tatsächlich fahren diese Schienenbusse noch bis ins Jahr 2000 – und dann der

Kreis nochmals drei Millionen für Triebwagen der Baureihe 628 zu zahlen habe. Folgerichtig erklärte der Landrat am Anfang 1989 diese Scheinverhandlungen der DB für gescheitert. Das hatte zur Folge, daß mit Schreiben vom 25. Juli 1989 die Einleitung des Verfahrens gemäß Bundesbahngesetz zur dauernden Einstellung des Reisezugbetriebes im Abschnitt Tübingen-Entringen erfolgte.

Da die Einleitung des Verfahrens noch kein Stilllegungsantrag war, konnte das Land seine Stellungnahme mit der Begründung verzögern, daß die Kreise Böblingen und Tübingen beschlossen hätten, ein unabhängiges Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts (VWI) an der Universität Stuttgart über die voraussichtlichen Kosten einer schienegebundenen Nahverkehrsstrecke Tübingen-Herrenberg mit Anbindung an die S-Bahn in Herrenberg einzuholen. Im Tübinger Kreistag war dieser Vergabebeschuß am 10. Mai 1989 zugleich ein grundsätzliches Bekenntnis zur Ammertalbahn, erstmals wurde auch ein Baukostenzuschuß in Höhe von 80000 DM bewilligt zur Beseitigung einer Langsamfahrstelle zwischen Pfäffingen und Entringen.

Dieses Gutachten wurde 1991 vorgelegt und bestätigte wissenschaftlich, was Befürworter der Ammertalbahn schon immer gesagt hatten: *Das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung weist für eine durchgehende Schienenverbindung zwischen Tübingen und Herrenberg ein gesamtwirtschaftlich positives Ergebnis aus. Der Neubau des Lückenschlusses auf der*

ehemals bestehenden Trasse der Ammertalbahn, die Sanierung und technische Anpassung des heute in Betrieb befindlichen Streckenabschnittes Tübingen-Entringen sowie die Wiederaufnahme des durchgängigen Personenverkehrs auf der Gesamtstrecke sind daher zu empfehlen. Damit war durch Professor Gerhard Heimerl und seine Mitarbeiter der volkswirtschaftliche Nutzen der Ammertalbahn dokumentiert und eine Förderwürdigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gegeben.

Ebenfalls im Jahr 1991 wurde mit Gründung des neuen Landesverkehrsministeriums ein Schienenkonzept Baden-Württemberg erarbeitet. Unter der Überschrift *Projekte zur Erhaltung und Stärkung des Schienenpersonverkehrs für die Fläche* heißt es auf S. 70 über die Ammertalbahn: *Ausbau der Strecke und Durchbindung nach Herrenberg zum Anschluß an die S-Bahn. Beschaffung von Triebwagen. Betriebsführung entweder durch die Deutsche Bundesbahn oder eine nicht-bundeseigene Eisenbahn. Investitionen ca. 45 Mio. DM.*

Die standardisierte Bewertung des VWI ist wichtig für die grundsätzliche Bewertung des Projekts und für die Gewährung von Investitionszuschüssen. Erst eine betriebswirtschaftliche Untersuchung kann jedoch die tatsächlich zu erwartenden Defizite ermitteln. Diese Wirtschaftlichkeitsuntersuchung mit Betriebskonzept wurde am 14. Februar 1991 an die Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) und die Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL) vergeben. Dem VWI wurde die begleitende wissenschaftliche Betreuung übertragen.

Fahrplan der Ammertalbahn ab 3. Juni 1984

MONTAG - FREITAG						SCHULSAMSTAG					
Entringen	ab	6.11	6.29	7.02	8.10	12.30	13.30	7.02	8.10	11.48	12.30
Pfäffingen	ab	6.15	6.33+	7.06+	8.14	12.34	13.34	7.06+	8.14	11.52	12.34
Unteresingen	ab	6.18	6.36	7.10	8.17	12.37	13.37	7.10	8.17	11.55	12.37
Tüb.-West	ab	6.26	6.43	7.17	8.24	12.44	13.44	7.17	8.24	12.02	12.44
Tüb.-Hbf	an	6.29	6.46	7.20	8.27	12.47	13.47	7.20	8.27	12.05	12.47
Tüb.-Derenzingen										U	
Schulzentrum	an	-	6.52	7.27d	-	12.53e	14.04B	7.27	-	12.18	-
Anschlüsse ab Tübingen-Hauptbahnhof nach:											
Tüb.-Hbf	ab	6.40	7.00	7.27	8.31	12.51	13.51	7.51	8.31	12.14	12.51
Reutlingen	an	6.50	7.18	7.45	8.40	13.00	14.00	8.00	8.40	12.31	13.00
Stuttgart-Hbf	an	7.46	8.14	8.51	9.30	13.51	14.51	8.51	9.30	-	13.51

MONTAG - FREITAG						SCHULSAMSTAG					
Anschlüsse in Tübingen-Hauptbahnhof von:											
Stuttgart-Hbf	ab	-	4.22	6.42	11.05	-	-	4.22	6.05	10.05	11.05
Reutlingen	ab	-	6.13	7.35	11.55	-	-	6.13	6.16	10.55	11.55
Tüb.-Hbf	an	-	6.32	7.44	12.05	-	-	6.32	7.33	11.05	12.05
Tüb.-Derenzingen											
Schulzentrum	ab	-	6.30	7.41	12.04e	12.57o	-	-	7.41	-	-
Tüb.-Hbf	ab	5.47	6.37	7.50	12.10	13.03	-	6.37	7.50	11.27	12.10
Tüb.-West	an	5.51	6.43	7.53	12.13	13.07	-	6.43	7.53	11.51	12.13
Unteresingen	an	5.58	6.50	8.00	12.20	13.13	-	6.50	8.00	11.37	12.20
Pfäffingen	an	6.01	6.53	8.03	12.23+	13.16+	-	6.53	8.03	11.40+12.23+	
Entringen	an	6.05	6.57	8.07	12.27	13.20	-	6.57	8.07	11.44	12.27

+ = Busanschluss von und nach Breitenholz, Kayh, Altingen, Herrenberg
d = an Schultagen e = Montag-Freitag an Schultagen

B = Bahnhof
U = Umsteigen Tüb.-Hbf

Fahrpreisbeispiele für einfache Fahrt:
Entringen - Tüb.-Hbf DM 2,40 ZUG DM 3,20 BAHNBUS
Entringen - Tüb.-Derenzingen DM 3,20 ZUG DM 4,80 BAHNBUS u. STADTBUS
Entringen - Reutlingen DM 4,80 ZUG DM 6,40 BAHNBUS u. ZUG

Fahrkartenverkauf im Zug, Tüb.-West am Schalter

C. G. Schwartzmann

Die Ammertalbahn
benützen -
Die Ammertalbahn
erhalten!

Dieser Fahrplan wurde von Lehrern erstellt und verteilt, aber nie im Kursbuch abgedruckt. Die Weiterführung der Züge bis zum Derendinger Schulzentrum Feuerhügge brachte 800 Schülerfahrten täglich.

SCHWÄBISCHER HEIMATBUND **sh**

Ammertalbahn

Fahrt am autofreien Sonntag
27. September 1981

**HIN- UND RÜCKFAHRT
1 KIND FREI**

Eigene Fahrkarten ließ der Schwäbische Heimatbund drucken. Diese Sonderfahrt 1981 brachte dem Heimatbund und dem Schienenverkehr viele Sympathien.

SCHWÄBISCHER HEIMATBUND **sh**

Ammertalbahn

Fahrt am autofreien Sonntag
27. September 1981
Tübingen - Entringen

**HINFAHRT
1 ERWACHSENER DM 2,-**

Diese Untersuchung nahm ein weiteres Jahr in Anspruch, in dem die S-Bahn nach Herrenberg eröffnet wurde. Hauptredner im Festzelt in Herrenberg war an diesem Eröffnungsfest am 5. Dezember 1992 der inzwischen zum Verkehrsminister ernannte Reutlinger Landtagsabgeordnete Hermann Schauler, der in seiner Rede ein klares Bekenntnis zur Ammertalbahn ablegte.

Den Jubiläumsartikel in der «Schwäbischen Heimat» hatten wir mit der Formulierung des Planungsziels beendet: *Der Eröffnungstermin der S-Bahn bis Herrenberg ist zugleich der Eröffnungstermin einer reakti-*

SCHWÄBISCHER HEIMATBUND **sh**

Ammertalbahn

Fahrt am autofreien Sonntag
27. September 1981

**RÜCKFAHRT
1 FAHRRAD DM 1,-**

vierten Ammertalbahn! Auch wenn dieses Ziel nicht erreicht wurde, so hat sich das Warten doch gelohnt. Im Vorfeld der Bahnreform wandelten sich die Rahmenbedingungen für das Vorhaben. Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) konnten nunmehr für solche Projekte vom Land gewährt werden. Der Verkehrsminister des Landes konnte somit 85% Zuschuß zu den Baumaßnahmen und 50% Zuschuß zu den Fahrzeugen zusagen.

Diese Erkenntnisse flossen auch in die im März 1993 vorgestellte Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ein. Die Investition wurde getrennt nach Zuschüssen und Komplementärfinanzierung der kommunalen Seite dargestellt. Je nach Variante wurden Defizite zwischen drei und 1,3 Mio. DM je Jahr errechnet, wobei bei allen Varianten das umfangreiche ergänzende Busnetz mehr Betriebskosten brauchte als die Schiene.

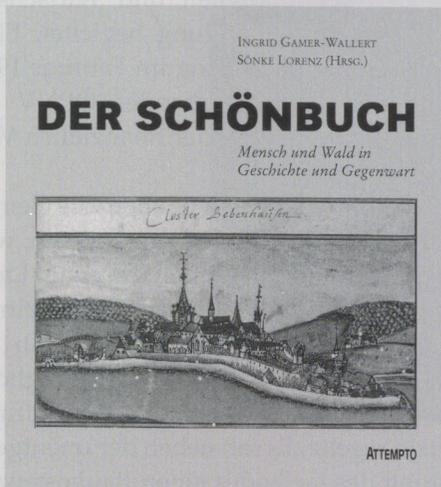
Parallel zu den Untersuchungen von VWI einerseits und RAB/HzL andererseits meldete sich mit Schreiben vom 7. Mai 1992 eine Arbeitsgemeinschaft Omnibus ÖPNV beim Landratsamt Tübingen, die bereit war, eine Spurbusuntersuchung für das Ammertal in Höhe von 120 000 DM zu finanzieren. Hinter diesem Projekt standen einige Omnibusunternehmen und die Firma Daimler-Benz, die damals noch versuchte, die Spurbustechnik im Großversuch zu lancieren. Einzig interessant an der Unterzeichnerliste für das Spurbusprojekt war die Beteiligung der RAB, die ebenfalls am Schienengutachten mit Busergänzung arbeitete. Im April 1993 wurde das Spurbusgutachten vorgestellt, das zu scheinbar günstigeren Wirtschaftlichkeitswerten kam.

Eine Kommission des Tübinger Kreistags unter Anführung des Landrats unternahm eigens eine Informationsfahrt nach Essen, um die angepriesenen Vorteile des Spurbussystems in Augenschein zu nehmen.

Nicht Gegenstand der Untersuchung waren jedoch die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Spurbus gewesen. Weder die Bahnübergangs- noch die Busfolge- und Begegnungsfragen ließen sich befriedigend klären. Aufgrund einer Landtagsanfrage nannte das Verkehrsministerium in seiner Antwort vom 14. Juli 1993 ein weiteres Ausschlußkriterium für den Spurbus: *Die Spurbusfahrbahn ist eine Straße, für die eine Planfeststellung notwendig ist.* Damit wäre der erhebliche Systemvorteil der Ammertalbahn als rechtliche Bestandstrasse auf der Gesamtlänge aufgegeben worden. Die Spurtechnik gilt inzwischen in Deutschland als nicht beherrschbar. Die Pilotbetriebe in Essen und Mannheim mußten erhebliches Lehrgeld bezahlen. Dies blieb dem Ammertal erspart.

»Landeskunde« im besten Sinne

»Das ultimative
Buch zum Schönbuch.«
Stuttgarter Nachrichten



200 Seiten, geb., mit 33 Farb-
und 60 sw-Abbildungen
49,80 DM / 364,- ÖS / 47,- SFr
ISBN 3-89308-292-1

»Die erste deutsche Biologin:
Sie erkämpfte Ungewöhnliches.«
Emma



Überarbeitete Neuauflage.
160 Seiten, br.
28,- DM / 204,- ÖS / 28,- SFr
ISBN 3-89308-286-7

Herausgegeben und mit
einem Vorwort versehen
von Gabriele Junginger.

ATTEMPTO VERLAG • Dischingerweg 5 • 72070 Tübingen

März 1994: Für eine Mark erwirbt der Tübinger Kreis die Strecke Tübingen–Herrenberg von der Bahn AG

Im Laufe des Jahres 1993 zeichneten sich die Konturen der Bahnreform deutlicher ab. Für einige Strecken im Land Baden-Württemberg gab es Übernahmeangebote für eine Mark. Realisiert wurden diese bis zum Stichtag der Bahnreform am 1. Januar 1994 für die Strecken: Böblingen–Dettenhausen und Schorndorf–Welzheim an die jeweiligen kommunalen Zweckverbände, für die Strecke Calw–Weil der Stadt an den Landkreis Calw und für die Ermstalbahn Metzingen–Bad Urach an die private ENAG.

Obwohl sich das Land im Mai 1993 per Presseerklärung nochmals eindeutig geäußert hatte: Verkehrsminister Hermann Schaufler will die Ammertalbahn, kam es in Tübingen im Jahre 1993 nicht mehr zu den entsprechenden Kreistagsbeschlüssen zur Streckenübernahme. In der Tat gab es am Vorabend der Bahnreform viele offene Fragen gerade für eine Bahn, die noch sogenannten Status-quo-Verkehr aufzuweisen hatte. Alle Fragen schienen geklärt nach dem »Pendolinogespräch« am 11. Dezember 1993. An diesem Tag befuhren Neigetechniktriebwagen aus Nürnberg mit landespolitischer und DB-Promi-

nenz die Strecke Stuttgart–Reutlingen–Tübingen–Sigmaringen–Ulm. Anwesend war auch das DB-Vorstandsmitglied Neuhaus, und man besprach in kleiner Runde die offenen Fragen zur Ammertalbahn. Leider traf der entsprechende Vertragsentwurf nicht mehr rechtzeitig zur Kreistagssitzung am 22. Dezember 1993 ein. Anfang 1994 gab es dann erhebliche Irritationen, weil sich die junge Bahn AG auf neue gesetzliche Bestimmungen berief und damit die »Pendolino-Vereinbarung« in Frage stellte.

Am 23. März 1994 war das Bangen zu Ende, der Tübinger Kreistag stimmte dem Übernahmevertrag bei nur drei Gegenstimmen zu. Beachtliches wurde erreicht:

- Der bestehende Verkehr wird ohne Unterbruch fortgeführt und bis Ende 1995 vom Bund, anschließend vom Land finanziert.
- Der Kreis erhält eine Anschubfinanzierung in Höhe von 2,69 Mio. DM.
- Das Land hatte bereits am 20. Oktober 1993 zugesagt, daß die Regionalisierungsmittel auch für einen kommunalen Betreiber zur Verfügung stehen, und seine sonstigen Zuschußzusagen erneuert.

Mit diesem Kreistagsbeschuß und der Abwicklung der formalen Vertragsübernahme endete die Geschichte der staatlichen Ammertalbahn und begann die Geschichte der kommunalen Ammertalbahn mit Zweckverbandsgründung, Ausschreibung der Verkehrsleistung und Ausbau der Strecke.

Die Übernahme der maroden Reststrecke für eine DM + 15% MWSt von der neuen Bahn AG brachte zwar die Ablösung von einem überaus schwierigen Partner, die Hürden für die Wiederbelebung und den Durchbruch nach Herrenberg waren aber noch lange nicht genommen. Auch der Tübinger Kreistag war ein oft unberechenbarer Begleiter auf dem nun noch weitere sechs Jahre dauernden Weg zur Wiedereröffnung. Um den guten Ausgang so mancher Abstimmung mußte gebangt werden.

Wieder kam von den Bürgern verlässliche Unterstützung. Sie begleiteten aufmerksam jeden Schritt mit Leserbriefen und Aktionen und dokumentierten damit ihr großes Interesse an der Ammertalbahn. Seit Anfang der 90er Jahre organisierten Vereine zusammen mit der Gemeinde Ammerbuch die beliebten Ammertalfeste. An Sonntagen pendelten Sonderzüge – mal mit, meistens ohne Dampflok. Am Rahmenprogramm an allen Bahnhöfen freuten sich Tausende.

Das offizielle Arbeitspensum für die Kreistagsgremien war beschwerlicher. Nach mehreren Terminverschiebungen und Nachverhandlungen konnte der Kaufvertrag am 12. September 1994 endlich beurkundet werden! Nun war der Kreis Tübingen Eigentümer der Strecke.

Gleich bei der ersten Entscheidung ein Vierteljahr später, mit der der Beginn der Planungen finanziert werden sollte, versuchten die alten Gegner und Zweifler noch einmal, die Bremse zu ziehen. Die neu gewählten Kreisräte konnten es noch nicht glauben: Von nun an wurde jeder Beschluß über den Fortgang der Bahnaktivierung von einer Grundsatzdebatte über die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit dieser Verkehrsverbindung begleitet. Eine wahre Abstimmungsschlacht ging im Februar 1995 der Gründung des «Zweckverbandes ÖPNV im Ammertal» und der Verteilung der finanziellen Verantwortung voraus.

Der Streitpunkt, an dem sich vor allem die Gemüter der Bürgermeister im Kreistag entzündeten, war die Frage, ob die Anliegergemeinden – in erster Linie Tübingen und Ammerbuch – einen Extra-Beitrag zahlen sollten. Das Problem hatte man zu Beginn des Jahrhunderts einfacher gelöst, als das königliche Eisenbahnkreditgesetz von 1905 die Beschaffung von Geldmitteln regelte. Es sah neben der unentgeltlichen Abtretung des Geländes einen Baukostenzuschuß der Gemeinden in Höhe von 5000 Mark pro Kilometer vor.

Von Beginn an bis Mitte der 60er Jahre, als im Ammertal die letzten Dampflokomotiven im Personenverkehr fuhren, war die Stadt Tübingen verpflichtet, das Lokomotivspeisewasser unentgeltlich abzugeben. Im Jahr 1995 setzte sich im Kreistag schließlich die Einsicht durch, daß der gemeindeüberschreitende Nahverkehr eine Kreisangelegenheit und der Nutzen der einzelnen Gemeinden nicht



Der Tübinger Westbahnhof mit rotem Schienenbus und alter Signaltechnik. In Betrieb bis Mai 1999.

Mai 1998. Zwischen Tübingen West und Tübingen Hbf überquert ein Zug den Neckar, der aus zwei Garnituren der Reihe VT 628 besteht. Im Hintergrund Schloß Hohentübingen.



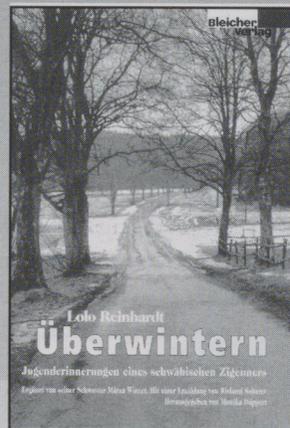
abgrenzbar ist. Die Betriebskosten der Ammertalbahn und des ergänzenden Busnetzes werden nun kreisfinanziert: Der Kreis Tübingen ist mit 80%, der Kreis Böblingen ist mit 20% beteiligt. Die Gemeinde Ammerbuch zahlt freiwillig jährlich 50000 DM. *Zähes Ringen um jeden Zentimeter Boden*, kommentierte der «Reutlinger Generalanzeiger» diese wichtige Entscheidung.

Seit dem ersten August 1999 schnelle Fahrt mit den «Schienen-Ferraris» durch das Ammertal

Ohne Probleme wurden dann die Gremien des Zweckverbandes besetzt, der die Ausschreibung des Streckenausbau, der Verkehrsleistungen und des Kaufs der Triebwagen besorgte. Das Rennen machte die Arbeitsgemeinschaft aus Bahn AG und Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB). Die Bauarbeiten kosteten insgesamt 36 Mio. DM einschließlich des Neubaus der Geleise zwischen Gültstein und Herrenberg. Sie gingen zügig voran, trotz der Anliegereinsprüche am abgebauten Streckenteil.

Unvorhergesehene Verzögerungen gab es bei der Sanierung der Bahnbrücke über den Neckar hinter dem Wildermuth-Gymnasium in Tübingen. Die 1909 gebaute, damals hochmoderne Eisenbeton-Bogenkonstruktion wies nicht nur erhebliche Mängel in der Bausubstanz auf, es stellte sich auch heraus, daß in den Hohlräumen des nördlichen Brückenbogens eine Kolonie von Wasserfledermäusen ihr Quartier bezogen hatte. Sorgfältig wurden die Bauarbeiten – begleitet von den Naturschutz-

Lolo und Märza, zwei Sintikinder von der Schwäbischen Alb. Die Lebensgeschichte von Krieg, Verfolgung und Neubeginn.



»Als ihn die Nazis verschleppen wollten, flüchtete der kleine Lolo Reinhardt mit den anderen Zigeunerkindern in den Wald. Fünf Jahre dauerte für sie der Spuk, und nur mit Hilfe von ein paar beherzten Bauern überlebten sie dort das Tausendjährige Reich.

Monika Döppert hat mit Lolo und Märza Reinhardt stundenlange Gespräche geführt. Durch das geschickte Arrangement der Erzählungen entsteht ein Bild vom Leben der Sinti während der dreißiger, vierziger und fünfziger Jahre.«

Lolo Reinhardt
Überwintern
Erinnerungen eines schwäbischen Zigeuners, ergänzt von seiner Schwester Märza Winter, mit einer Erzählung von Richard Scherer
Herausgegeben von Monika Döppert
160 Seiten, 12 s/w-Abbildungen
Gebunden, mit Schutzumschlag
ISBN 3-88350-330-4
DM 28,-/öS 204,-/sFr 26,70

Postfach 10 01 23 · 70826 Gerlingen
e-mail: < info@bleicher-verlag.de >

Bleicher Verlag

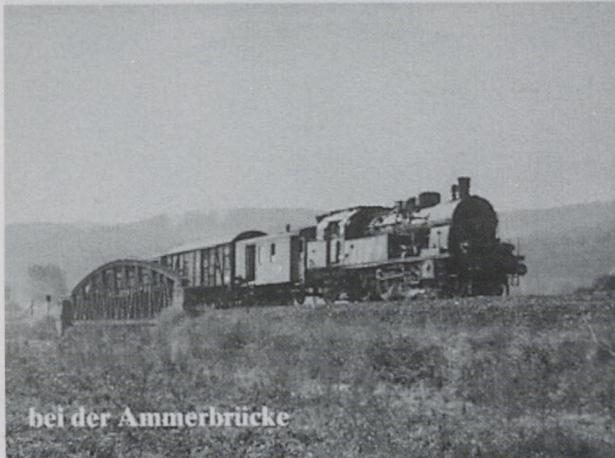
behörden – zeitlich gestreckt, bis die Jungtiere flügge waren und sich einen neuen Unterschlupf suchen konnten.



Westbahnhof 1910



Westbahnhof 1985



bei der Ammerbrücke



bei Entringen

Jubiläumspostkarte 1985 zum 75jährigen Bestehen der Bahn Tübingen–Ammerbuch–Herrenberg. Metz-Verlag Tübingen.

Schuld an der verspäteten Betriebsaufnahme der Ammertalbahn waren aber trotzdem nicht die unerwarteten Brückenbewohner, sondern die Liefer-schwierigkeiten der Firma AdTranz. Sie konnte die bestellten Regio Shuttles (RS 1) nicht – wie geplant – zum 1. Januar 1999, sondern erst zum Starttermin 1. August 1999 liefern.

Wenn die Ammertalreisenden künftig die Fahrt mit den schnellen modernen Triebwagen – den roten «Schienenferraris» – genießen, wird vielleicht manch einer von ihnen die Wiederbegegnung mit den alten und vertrauten Bahnhöfen vermissen. Die Gebäude blieben im Eigentum der Bahn AG. Sie gehören nicht zu den mit dem Kaufvertrag übernommenen *betriebsnotwendigen Grundstücken*. Die Strecke hat künftig mit ihren offenen Bahnsteig-haltestellen, Wetterschutzhäuschen und Fahr-schein-automaten S-Bahn-Charakter. Stationen mit Aus-kunftsschaltern und Fahrkartenverkauf in einer Eingangshalle wird es nicht mehr geben.

Die alten Empfangsgebäude entstanden zwischen 1908 und 1910 und sind in dem damals sehr populären Heimatstil ausgeführt – mit hohen Krü-pelwalmdächern, mit kleinen Anbauten oder über-dachten Eckzugängen.

Die Bahnhofsgebäude stehen heute alle unter Denkmalschutz. Wie bei der königlich-württember-

gischen Staatseisenbahn üblich, baute man nach schon vorhandenen Plänen standardisierte Bahn-hofstypen: vorgezeichnete Grundformen wurden je nach Bedarf leicht abgewandelt.

Im Ammertal stützte sich die Hochbausektion auf zwei Planvorlagen. Dem Einheitstyp II folgten die Bahnhöfe in Entringen mit und Unterjesingen ohne Halle. In Pfäffingen fand mit dem Einheitstyp I ein anderer, mehr dörflich anmutender Architektenplan des Eisenbahnbauamts Anwendung. In den letzten Jahren schrieb die Bahn AG die meisten Gebäude zum Verkauf aus.

Eine Sonderstellung nimmt der Tübinger West-bahnhof ein. Er ist deutlich größer und folgt einem eigenen Typus. Er ist heute noch im Eigentum der Bahn AG, die das Erdgeschoß an ein Kindertheater vermietet hat. Er beherbergte bis zum Sommer 1999 mit seiner altertümlichen Stellwerksausstattung den Zugleitdienst für die gesamte Ammertalstrecke. Mit Einführung der modernen Signaltechnik endet die bisherige Bedienung der Schranken vom Bahnhof aus. Sie macht auch das vertraute dumpfe Hupen der alten Schienenbusse überflüssig, das manche Anwohner gestört hat.

Trotz aller Freude über die gewonnene Moder-nität – es ist schade um diesen bis zuletzt mit einem Bahnbeamten besetzten «Bahnhof zum Anfassen».

Beleuchtet werden soll noch der Gang des Betriebs über all die schwankenden Jahre hinweg. Die letzte grundlegende Veränderung hatte es zum Sommerfahrplanwechsel 1982 gegeben. Der Betrieb ab 14 Uhr wurde eingestellt, und dafür wurden die Stichfahrten nach Derendingen zum Schulzentrum Feuerhägle eingerichtet. Dieser Fahrplan hatte in Grundzügen Bestand bis zum 30. Juli 1999 um 13.45 Uhr, also über siebzehn Jahre. Einzige Veränderung war die Aufgabe des Zugverkehrs an Samstagen nach dem Wegfall des Schulbetriebs und dafür Einführung des regelmäßigen Betriebs an den vier Adventsamstagen, der auch im Kursbuch ausgewiesen war. Fast gleich lang Bestand hatte auch der alte, rote Schienenbus. Die Schlußfahrt des letzten bei der DB noch im Regelbestand befindlichen Schienenbusses im Ammertal fand am 21. Mai 1999 unter großer Medienbeteiligung statt.

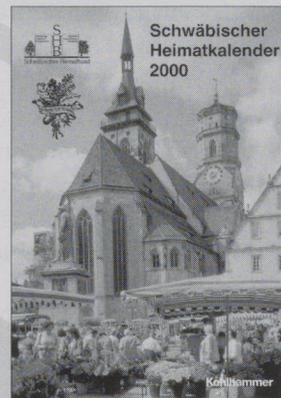
Als nicht mehr genug Schienenomnibusse zur Verfügung standen, wurde der aufkommensstarke Schülerzug nach Derendingen seit einigen Monaten schon mit der Baureihe 628 im Doppelpack gefahren. Da mehrere Jahre ein Zugpaar der Baureihe 627 verkehrte, konnte man in den 90er Jahren die Triebwagenentwicklung bei der DB auf der Ammertalbahn nachvollziehen. Zwischen Ende der Pfingstferien 1999 und dem 30. Juli 1999 gab es ein interessantes Zwischenspiel der HzL. Auf der signaltechnisch umgerüsteten Strecke können Regelfahrzeuge der DB nicht mehr problemlos fahren. Die RAB, welche die Ausschreibung gewonnen hat, verfügte jedoch noch nicht über genug Fahrzeuge der Baureihe 650 (RS 1), also stellte die HzL eine MAN-Garnitur für den Grundumlauf und eine RS 1-Garnitur für den zweiten Umlauf mit dem Schülerzug am Morgen.

Nach den Eröffnungsfeierlichkeiten am 31. Juli/1. August 1999 begann der Regelbetrieb. Zum Einsatz kommen erstmals die auf der im Herbst 1996 reaktivierten Schönbuchbahn eingesetzten Triebwagen der Baureihe RS 1, über die auch die HzL für die Zollernbahn verfügt. Diese Triebwagen legen die Gesamtstrecke von 21 Kilometern zwischen Tübingen und Herrenberg bei zwei zusätzlichen Haltepunkten in 24 Minuten zurück. Da die RAB auch auf anderen Strecken diese Baureihe einsetzen wird, sind durchgehende Verbindungen nach Plochingen und Bad Urach möglich. Die Verwendung über längere Laufwege setzt den Einbau von Toiletten voraus. Die Wagen verfügen auch über eine Klimaanlage. Für den morgendlichen Schülerzug wird zusätzlich ein Dreiwagenzug der HzL angemietet.

Damit stehen in der morgendlichen Spitze zehn Triebwagen zur Verfügung.

Die Entwicklung bei der S-Bahn Stuttgart macht einen durchgehend gleichen Takt möglich. Zum Sommerfahrplan 1996 wurde die S-Bahn auf den integralen Taktfahrplan mit einem 30-Minuten-Grundtakt umgestellt, der im Berufsverkehr auf den 15-Minuten-Takt verdichtet wird. Der für die Ammertalbahn nicht darstellbare 20-Minuten-Takt am Morgen ist entfallen. Damit kann die Ammertalbahn von Betriebsbeginn um 4.48 Uhr bis um 20.48 Uhr im Halbstundentakt verkehren. Die Züge kreuzen sich immer zur Minute 0 und 30 in Entringen. In Herrenberg besteht mit einem Übergang von fünf Minuten Anschluß auf die S-Bahn von und nach Stuttgart. An Werktagen gibt es bis auf wenige Ausnahmen ebenfalls Anschluß halbstündlich nach Gäufelden und Bondorf, stündlich nach Horb und zweistündlich nach Singen und Freudenstadt. In Tübingen besteht an Werktagen stündlich Anschluß an die Regionalbahn nach Plochingen, die dort ebenfalls wieder Anschluß an die S1 über Stuttgart nach Herrenberg hat. Der S-Bahnring ist damit zumindest fahrplantechnisch geschlossen.

Unterhaltendes und Wissenswertes über unser „Ländle“



Schwäbischer Heimatkalender 2000

In Zusammenarbeit mit dem **Schwäbischen Albverein** und dem **Schwäbischen Heimatbund**
herausgegeben von **Karl Napf**

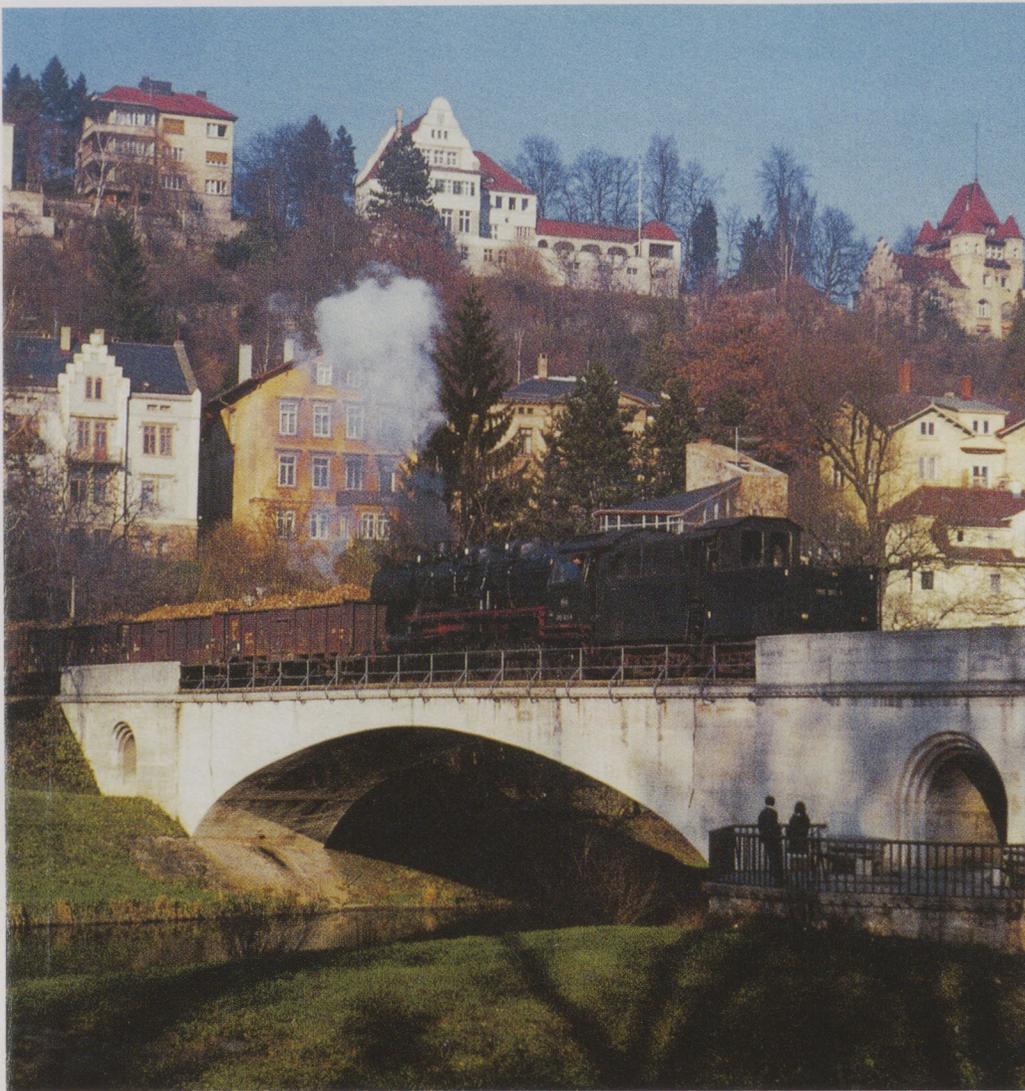
111. Jahrgang. 132 Seiten mit zahlreichen Farb- und Schwarzweißabbildungen.

Kart. DM 14,80/öS 108,-/sFr 14,- (Staffelpreise)

ISBN 3-17-015876-7

Kohlhammer

W. Kohlhammer GmbH · 70549 Stuttgart



Heute Eisenbahnromantik, früher Wirklichkeit. Im Ammertal hat die Zuckerrüben-ernte reichen Ertrag gebracht. Ein von einer Dampflok gezogener Güterzug verläßt gerade den Tübinger Schloßberg-tunnel.

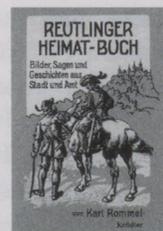
Sobald die RAB über genug Triebwagen RS1 der Baureihe 650 verfügen wird, ist eine stündliche Durchbindung Herrenberg–Plochingen über Tübingen–Reutlingen vorgesehen. Somit entstehen aus dem Ammertal durchgehende Verbindungen nach Reutlingen.

Da auf der Ammertalbahn auch der durchgehende DB-Tarif anerkannt wird, können die Tübinger Kunden Stuttgart wahlweise über Herrenberg oder über Plochingen erreichen. Dies ist besonders dann interessant, wenn man in Stuttgart Ziele zwischen Vaihingen und Stadtmitte anstrebt oder wenn man in Tübingen günstiger am Westbahnhof seinen Ausgangspunkt hat. Auch in anderen Relationen kann man durch die Ammertalbahn erheblich Fahrzeit einsparen oder Wartezeiten verkürzen.

33 Jahre Warten auf die Reaktivierung haben sich also gelohnt:

- Nur die RS 1 können diesen integralen Taktfahrplan einhalten,

- nur eine S-Bahn im 30-Minuten-Grundtakt macht den Systemanschluß in Herrenberg möglich,
- nur die Regionalisierung sichert die Status-quo-Mittel.



DM 38,-



DM 16,80

Zwei Titel, die in keiner Bibliothek für heimatkundlich Interessierte fehlen dürfen.



KNÖDLER VERLAG GmbH
Hofstattstraße 13 + 17 · 72764 Reutlingen