

# Eine goldene Zukunft?

**Bahn** Der Wiederaufbau der Bahnstrecke Göppingen-Boil und die Weiterführung bis Kirchheim könnten lohnen. Das zeigt der Blick auf vergleichbare Strecken. Von Peter Dietrich

Schon Ende 1961 war im Schönbuchschloss, der letzte Personennahverkehr der Schönbuchbahn von Böblingen nach Dettingen/Donau zur Abfertigung der Güterzüge. Der Güterverkehr hielt sich auch lange, doch 1988 wurde die damalige Deutsche Bundesbahn die Strecke stillgelegt. Sie hatte ihre Bedeutung eher für Anliegergemeinden, die Landkreis Böblingen und Tübingen und viele waldreiche und über Hügel prameln. Schnell beauftragte der Böblinger Kreistag im Mai 1988 ein Gutachten zur Reaktivierung der Strecke. Das Ergebnis war positiv:

## Bald elektrisch

Fünf Jahre später sagte das Land die Förderung nach dem Grenzüberschreitungsfinanzierungsvertrag (GVFG) zu. Zu diesem Zeitpunkt waren nur diese Strecke täglich 2000 Fahrgäste im Bus. Die erste Forderung für die Wiederbetriebnahme der Bahnstrecke lag bei werktäglich 1000 Fahrgästen, bis tags geringfügig darüber. Der Betrieb begann im Dezember 1994 mit werktäglich 4000 Fahrgästen, zehn Jahre später waren es bei ausgeweitetem Fahrplan schon rund 7000, derzeit sind es täglich zwischen 8000 und 9000 Fahrgäste. Die Strecke ist an ihrem Kapazitätsvermögen angesetzt und wird ausrichtungslos. „Wir beginnen in den Sommerferien, die Arbeiten dauern ein ganzes Jahr“, sagt Dusan Mlinic vom Landkreis Böblingen. Der Zweckverband investiert nicht nur 70 Millionen Euro in die Strecke, er hat auch für 51 Millionen Euro bei CAF in Spanien neue Elektrotriebwagen bestellt. Sie bringen mehr Sitzplätze und eine Fahrspurverengung. In der Hauptverkehrszeit wird die Halbtaktzüge der 12-Millionen-Ton-Triebwagen eingeführt. Mlinic erwartet dann rund 31 000 Fahrgäste pro Tag.

Der Ammerthalbus war lange unterbrochen, die roten Schienenbusse tramenen von Tübingen aus nur noch im Neckartal und im Schillerverkehr bei Dettingen. Seit 1999 lag die Strecke wieder im Herrnberg-Büdingen-



Die Schönbuchbahn wird fast viermal so viel benutzt, wie 1983 geschätzt wurde. Jetzt werden für 51 Millionen Euro neue Elektrotriebwagen bestellt. Foto: AFP/Carsten/Brand/SCHÖNBUCHBAHN

den, die Regio-Shuttle RS2 fährt von Hochlagen über Tübingen bis Herrnberg über. Im Jahr 1999 wurden im Ammerthal 1500 Fahrgäste gezählt, aktuell sind es täglich 8000. Auch diese Strecke ist an ihrem Grenzen, zusätzliche Triebwagen wären nötig und die Anschlüsse in Herrnberg sind knapp. Man ist auch dort die Elektrifizierung in Sicht. Die Strecke gehört zur ersten Phase der Regio- und S-Bahn-Verkehrslinie A18, gemeinsam mit der Strecke Tübingen - Metzingen und der Eisenbahn von Metzingen nach Bad Urach.

## 70 Prozent fahren lieber Zug

Auf der Eisenbahnlinie hatte der Schienenbus im Mai 1976 ausgebrochen. Doch im Jahr 1988 gründeten Eisenbahnfreunde der Eisenbahn-Hilfsdienst-Gesellschaft AGG, die 1992 zur EVG AG we-

de. Auf Anhieb reichten mehr als 1000 Abfahrten, zwei Jahre später war die EVG im Besitz der Strecke. Sie wandelte sich erstens zur Eisen-Nackar-Bahn Eisenbahnverkehrsstruktur AG und nahm im August 1999 das Personenver-

kehr wieder auf. Betriebsam wird er von der DB-Tochter B&B.

Der Zug fährt im Stundenrhyth-

im Wechsel mit dem Bus, ab 11 Uhr am Abend fährt nur der Bus. Dennoch bevorzugen rund 70 Prozent der Fahrgäste den Zug. Im Jahr 2012 zählte er rund 2600 Fahrgäste pro Tag. Im Februar 2017 ergab der Planungsausschuss des Verkehrsverbands, dass folgt der Antrag für die GVFG-Förderung.

## So werden alte Bahnstrecken reaktiviert

### Zum Grenzüberschreitungsfinanzierungsvertrag

Der Grenzüberschreitungsfinanzierungsvertrag (GVFG) zwischen dem Bund und dem Land Baden-Württemberg ist die Grundlage für die Reaktivierung von Strecken. Er ermöglicht die Finanzierung von Strecken, die nicht mehr wirtschaftlich sind, aber für den öffentlichen Verkehr von Bedeutung sind.

Die Bundesregierung und das Land Baden-Württemberg haben sich auf die Koordination der Reaktivierung von Strecken geeinigt. In dem nicht als Konkurrenz gesehenen, sondern als ergänzenden Teil der öffentlichen Verkehrsleistungen zu sehen.

### Der einfache Tarif

Wird in dem Fall der Reaktivierung nach dem einfachen Tarif. Die Reaktivierung von Strecken ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsplanung. Die Reaktivierung von Strecken ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsplanung. Die Reaktivierung von Strecken ist ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsplanung.