

Bahnstrecke Stuttgart–Hattingen



aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Die **Bahnstrecke Stuttgart–Hattingen** (*Gäubahn*) ist die im südlichen Baden-Württemberg verlaufende, 148,5 Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Stuttgart nach Hattingen (Baden). Die Strecke wurde von den Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen in den Jahren 1866 und 1879 erbaut. Jedoch stellte erst die Deutsche Reichsbahn mit dem Bau der Verbindungskurve zwischen Tuttlingen und Hattingen (Baden) 1934 die Strecke in ihrem heutigen Verlauf her. Heute verkehren auf der teilweise eingleisigen, aber vollständig elektrifizierten Hauptbahn Intercity-Züge von Stuttgart nach Zürich. Darüber hinaus gibt es auf der Gäubahn ein vielseitiges Nahverkehrsangebot unterschiedlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Gäubahn ist überdies eine bedeutende Strecke des Nord-Süd-Güterverkehrs.

Streckenverlauf und Ausbau

In Stuttgart führt die Gäubahn vom Hauptbahnhof aus zunächst nach Norden. Nach einigen Kilometern wechselt sie in einer Linkskurve an den westlichen Talhang in die eigentliche Fahrtrichtung Süden. Auf einer stetig ansteigenden Strecke entlang der Innenstadt gewinnt sie bis Stuttgart-Vaihingen knapp 200 Höhenmeter. Wegen des Ausblicks auf den Stuttgarter Talkessel trägt sie hier den Beinamen „Panoramabahn“ und gilt als eine der schönsten innerstädtischen Bahnstrecken Deutschlands. Ab Stuttgart-Rohr führt sie weiter nach Südwesten und streift zwischen Böblingen und Herrenberg den Naturpark Schönbuch. Von hier bis Eutingen führt sie durch das namensgebende Gäu. Ab Eutingen senkt sich die Strecke bis Horb in das Neckartal und streift hier die östlichen Ausläufer des Schwarzwalds. In Rottweil verlässt sie schließlich das Neckartal und wechselt in das Tal der Prim. Die Strecke durchläuft zwischen Rottweil und Tuttlingen die Landschaft der Baar am Fuße des Großen Heubergs. Bei Balgheim überquert die Gäubahn die europäische Hauptwasserscheide Rhein-Donau und folgt nun dem Lauf des Faulenbachs sowie der Elta bis Tuttlingen, wo sie die Donau überquert. Die Strecke verläuft nun bis zum Endpunkt Hattingen (Baden) in südlicher Richtung, im dortigen Betriebsbahnhof mündet sie in die Badische Schwarzwaldbahn ein. Bei Hattingen (Baden) überquert sie die europäische Hauptwasserscheide zwischen Donau und Rhein ein zweites Mal.

Die Gäubahn ist für den Neigetechnik-Verkehr ertüchtigt. Im Abschnitt Stuttgart–Horb ist sie zweigleisig. Auf dem etwa fünf Kilometer langen Abschnitt zwischen den Bahnhöfen Österfeld und Stuttgart-Rohr wurde sie für hier parallel verlaufende drei S-Bahn-Linien viergleisig ausgebaut. Im Gleisvorfeld des Stuttgarter Hauptbahnhofs ist seit dem Bau der Stuttgarter S-Bahn ein circa 500 Meter langer Abschnitt ebenfalls nur eingleisig. Zwischen Eutingen und Horb ist die Gäubahn identisch mit der Nagoldtalbahn.

Die Gäubahn durchquert neben der Stadt Stuttgart fünf Landkreise und ist in fünf unterschiedliche Verkehrsverbünde eingegliedert. In Stuttgart sowie im Landkreis Böblingen, also zwischen dem Stuttgarter Hauptbahnhof und Bondorf, verläuft die Strecke im Bereich des Verkehrs- und Tarifverbundes Stuttgart (VVS). Der Bahnhof Ergenzingen befindet sich als einzige Betriebsstelle im Landkreis Tübingen und ist somit in den Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (*NALDO*) eingegliedert. Zwischen Eutingen und dem Betriebsbahnhof Neckarhausen durchläuft sie den Landkreis Freudenstadt und dessen Verkehrsverbund, die Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt (*vgf*). Von Sulz am Neckar bis Rottweil-Neufra befindet sich die Strecke im Landkreis Rottweil und ist so im Verkehrsverbund Rottweil (*VVR*) integriert. Zwischen Aldingen und Tuttlingen durchquert die Gäubahn den Landkreis Tuttlingen und somit den TUTicket-Verkehrsverbund.

Geschichte



Stuttgart Hauptbahnhof, Ausgangspunkt der Gäubahn



Die Gäubahn überquert in Tuttlingen die Donau

Begriffsgeschichte und Übersicht

Die heutige Gäubahn von Stuttgart nach Hattingen (Baden) entstand aus einem Konglomerat von Teilstücken, die sich erst 1934 zur heutigen Gäubahn zusammenfügten. Ursprünglich war mit dem Begriff *Gäubahn* ausschließlich die 1879 eröffnete Strecke von Stuttgart über Eutingen im Gäu nach Freudenstadt gemeint, die großteils durch das Gäu verlief. Diese Strecke ist nur im Abschnitt Stuttgart–Eutingen identisch mit der heutigen Strecke von Stuttgart nach Singen (Htw). Den Abschnitt Eutingen–Freudenstadt bezeichnet man daher ebenfalls als Gäubahn. In dem Maße, wie der Gäubahn-Abschnitt Stuttgart–Eutingen aber immer mehr zum Teil einer Nord-Süd-Verbindung wurde, setzte sich der Begriff Gäubahn ebenso für den Nagoldtalbahn-Streckenabschnitt von Eutingen nach Horb am Neckar sowie für die als Teil der *Oberen Neckarbahn* erbaute Strecke von Horb über Tuttlingen nach Immendingen durch. Bis 1934 war die Gäubahn somit Synonym für die Eisenbahnverbindung von Stuttgart an die württembergisch-badische Grenze bei Immendingen. Die

Stuttgart Hbf–Hattingen (Baden)



Kursbuchstrecke (DB):	740
Streckennummer (DB):	4860 (Stuttgart–Horb) 4861 (S-Bahn-Gleise Österfeld–Rohr) 4600 (Horb–Tuttlingen-Immendingen) 4661 (Tuttlingen–Hattingen (Baden))
Streckenlänge:	148,5 km
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Stromsystem:	15 kV 16,7 Hz ~



	<i>Stuttgart Centralbahnhof (bis 1922)</i>	
0,0	Stuttgart Hbf (seit 1922)	247 m
	Verbindungsbahn der S-Bahn Stuttgart	
	Filstalbahn	
	Frankenbahn	
2,9	Viadukt über den alten Nordbahnhof (112 m)	
	Güterverbindungskurve von Abzw Stuttgart Pragtunnel	
	<i>alte Trassierung bis 1922</i>	
4,5	Kriegsbergertunnel (579 m)	

Begrifflichkeiten änderten sich zuletzt 1934 wieder: Mit dem in diesem Jahr abgeschlossenen Bau der Verbindungskurve von Tuttlingen nach Hattingen (Baden) entstand unter Nutzung des Schwarzwaldbahn-Abschnitts von Hattingen (Baden) nach Singen (Htw) eine durchgehende Strecke von Stuttgart bis an die Schweizer Grenze bei Singen (Htw). Der Begriff Gäubahn dehnte sich wiederum aus und umfasst seitdem ebenso die Neubaustrecke Tuttlingen–Hattingen (Baden). Der bis dahin ebenfalls als Teil der Gäubahn betrachtete Abschnitt von Tuttlingen nach Immendingen war nunmehr aber für den Nord-Süd-Verkehr bedeutungslos geworden und wird seitdem ausschließlich der Donautalbahn zugeordnet.

Die heutige Gäubahn Stuttgart–Singen (Htw) führt durch das Territorium aller drei ehemaligen Staaten, die nach dem Reichsdeputationshauptschluss 1803 Gebietsanteile im deutschen Südwesten hatten. Zwischen Tuttlingen und Stuttgart verlief die Strecke fast vollständig über württembergisches Territorium und wurde so von den Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen gebaut. Allerdings reichte bei Dettingen hohenzollerisches Gebiet bis an den Neckar heran, was die seit 1850 zu Preußen gehörenden Hohenzollernschen Lande ebenfalls zum Streckenanlieger machte. Dennoch beteiligte sich aber ausschließlich Württemberg am Bau der Gäubahn.

Bau des Abschnitts Horb–Tuttlingen-Immendingen (1866–1870)


Ende der 1850er-Jahre begannen auf württembergischer Seite die Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen, von der Filstalbahn in Plochingen abzweigend, eine Strecke entlang des Neckars zu bauen. Diese *Obere Neckarbahn* genannte Strecke erreichte 1859 Reutlingen, 1861 Rottenburg am Neckar und 1866 schließlich Horb am



- 8,6 *Stuttgart West* (bis 29. September 1985)
- 8,9 Hasenbergtunnel (258 m)
- 9,4 *Stuttgart-Heslach* (bis 29. Mai 1960)
- 11,1 *Wildpark* (bis 28. Mai 1961)
- Verbindungsbahn
- 14,1 Stuttgart Österfeld nur Verbindungsbahn
- 14,7 Nesenbachviadukt (111 m)
- Stadtbahn Stuttgart
- Filderbahn von Stuttgart-Möhringen*
- 15,6 Stuttgart-Vaihingen Übergang zur Stadtbahn
- 16,7 Stuttgart-Rohr
- nach Filderstadt
- 17,6 *Rohrer Kurve* (geplant)
- 17,6 Berghautunnel (200 m)
- 20,0 ehem. Kaufwaldtunnel (150 m) (bis 1958/59)
- 20,6 *Mönchsbrunnen*
- 24,5 Goldberg
- Rankbachbahn von Renningen
- 25,9 Böblingen 437 m
- Schönbuchbahn nach Dettenhausen
- Güterverkehr zum Industriegebiet Hulb
- 27,8 Hulb
- 31,2 Ehningen (b Böblingen)
- 29,4 Würm (92 m)
- 34,8 Gärtringen
- 37,6 Nufringen
- 41,6 Herrenberg 431 m
- Ammertalbahn nach Tübingen
- 46,2 Gäufelden (ehemals Nebringen)
- zum ehem. Anschluss Nachtjägerflugplatz
und KZ-Außenlager Hailfingen-Tailfingen
- 50,7 Bondorf (b Herrenberg)
- 54,8 Ergenzingen
- 57,2 Eutingen im Gäu 476 m
- nach Freudenstadt
- von Freudenstadt
- 58,5 *Eutingen (Württ)* (bis 1933)
- 63,3 Mühlener Tunnel (309 m)
- von Tübingen
- 66,9 Neckar (148 m)
- 67,2 Horb 391 m
- 80,3
- 81,6 *Horb Rbf*
- 85,6 *Dettingen (Hohenzollern)*
- 87,3 Neckarhausen
- 90,3 *Fischingen*
- 94,4 Sulz (Neckar)
- 94,7 Sulzer Tunnel (297 m)

Neckar. Der Weiterbau der Eisenbahn stellte bautechnisch bis Rottweil zwar keine großen Herausforderungen dar, war aber politisch brisant, da hohenzollerisches Gebiet bei Fischingen, Neckarhausen und Dettingen bis an den Neckar reichte und so ein Weiterbau entlang des Neckars von der Genehmigung Preußens abhing. Der preußisch-württembergische Staatsvertrag vom März 1865 regelte schließlich den Weiterbau der württembergischen Strecke über preußisches Gebiet. Am 8. Oktober 1867 konnte bereits der erste Teil des später zur Gäubahn gehörenden Abschnitts vom württembergischen Horb in das preußische Grenzdorf Talhausen dem Verkehr übergeben werden. Am 23. Juli 1868 erreichten die Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen das württembergische Rottweil.

In einem Staatsvertrag mit Baden hatte sich Württemberg bereits 1865 das Recht zugesichert, an die im Bau befindliche Badische Schwarzwaldbahn und somit an das badische Eisenbahnnetz anschließen zu dürfen. Württemberg baute deshalb neben einer Bahnstrecke von Rottweil nach Villingen ebenso eine Strecke von Rottweil über Spaichingen nach Tuttlingen, die am 15. Juli 1869 eröffnet wurde. Von Tuttlingen aus bauten die Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen nun entlang der Donau bis in den badischen Grenzort Immendingen, den Württemberg am 26. Juli 1870 erreichte. Damit hatte Württemberg den Anschluss an die Schwarzwaldbahn hergestellt. Ab 1870 war es nun möglich, von der württembergischen Hauptstadt Stuttgart mit der Eisenbahn über Plochingen, Reutlingen, Horb, Rottweil und Tuttlingen auf eigenem Streckennetz bis nach Immendingen zu fahren und von dort aus über die Schwarzwaldbahn Anschluss nach Singen (Htw) und so an die badisch-schweizerische Grenze bei Schaffhausen und den westlichen Bodensee zu erhalten. Im Jahr 1870 stellten täglich zwei Zugpaare die



99,7	Grünholz	
103,4	Oberndorf-Aistaig	
105,5	Oberndorf (Neckar)	
108,9	Altoberndorf	
111,5	Epfendorf	
115,3	Talhausen-Herrenzimmern	
116,9	Talhausen	
117,3	Neckar (53 m)	
117,4	Hohenstein-Tunnel (103 m)	
118,8	Neckar (57 m)	
120,0	Tierstein-Tunnel (654 m)	
120,8	Neckar (48 m)	
120,8	Bernburg-Tunnel (269 m)	
121,1	Neckar (41 m)	
	<i>Rottweil Pulverfabrik</i>	
122,3	Au-Tunnel (114 m)	
123,4	Rottweil	557 m
123,8	Neckar (53 m)	
124,5	Rottweil-Göllsdorf	
125,8	Rottweil Saline	
	<i>nach Balingen (bis 1971)</i>	
	<i>nach Villingen</i>	
129,4	Rottweil-Neufra	
130,2	Neufra (b Rottweil)	
131,8	Neuhaus	
134,2	Aldingen (b Spaichingen)	
136,4	Hofen (b Spaichingen)	
136,8	Spaichingen Mitte	
138,4	Spaichingen	670 m
	<i>Heubergbahn nach Reichenbach (Heuberg) (bis 1966)</i>	
139,9	Balgheim	689 m
143,5	Rietheim (Württ)	684 m
145,3	Weilheim (Württ)	
	Wurmlingen	
147,2	Wurmlingen Nord	
148,0	Wurmlingen Mitte früher Wurmlingen Ort	
150,4	Tuttlingen Schulen	
150,6	Donau (38 m)	
	Donautalbahn von Ulm	
151,2	Tuttlingen	649 m
0,0	Donautalbahn nach Immendingen	
	Schwarzwaldbahn von Offenburg	
8,2	Hattingen (Baden)	696 m
	Schwarzwaldbahn nach Singen (Htw)	



Übersicht über die Baugeschichte der Gäubahn



Verlauf der Gäubahn Stuttgart–Freudenstadt



Der 1869 eröffnete Bahnhof Spaichingen

erstmalig der Begriff *Gäubahn* für die Strecke Stuttgart–Freudenstadt, welcher später namensgebend für die komplette Eisenbahnstrecke von Stuttgart nach Hattingen (Baden) wurde. Im November begannen von Stuttgart ausgehend die Arbeiten an der technisch anspruchsvollen Strecke, die der württembergische



Württembergische F vor 1900 am Haltepunkt Stuttgart-Heslach

Verbindung Stuttgart–Tuttlingen über diese Strecke her. Ein Zugpaar verkehrte zusätzlich nur zwischen Stuttgart und Rottweil. Verbindungen mit Immendingen gab es zunächst nur ab Tuttlingen und Rottweil. Zum Einsatz kam zumindest zeitweise die Württembergische F,^[1] wobei die Fahrtzeit zwischen Stuttgart und Tuttlingen zwischen sieben und acht Stunden lag.

Bau der Abschnitte Eutingen–Horb sowie Horb–Stuttgart (1874–1879)

Der Nachteil dieser Streckenführung war, dass die Strecke in einer langen Schleife dem Lauf des Neckars folgte, was die Reisezeiten stark erhöhte. Den Bau einer wesentlich kürzeren Direktverbindung von Horb nach Stuttgart gingen die Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen jedoch wegen der nur schwer überwindbar scheinenden Steigungen zunächst nicht an.

Das Teilstück von Eutingen zum Anschlusspunkt der *Oberen Neckarbahn* in Horb stellte Württemberg hingegen schon am 1. Juni 1874 fertig. Ziel war dabei jedoch nicht der Anschluss von Horb über das Gäu und Böblingen nach Stuttgart. Die Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen stellten damit vielmehr die Nagoldtalbahn von Pforzheim nach Horb fertig, deren Bau schon 1868 in Pforzheim begonnen hatte und deren Abschluss 1874 Horb zum Eisenbahnknoten machte. 1874 bestanden somit von der heutigen Gäubahn nur der Abschnitt Eutingen–Tuttlingen, während die Strecken Eutingen–Stuttgart sowie Tuttlingen–Hattingen (Baden) noch fehlten.

Mit dem Gesetz vom 22. März 1873 beschloss Württemberg schließlich den Bau einer Eisenbahnstrecke von Stuttgart über Herrenberg und Eutingen nach Freudenstadt, welche die Lücke zwischen Stuttgart und Eutingen schließen sollte. In der politischen Diskussion der Zeit fiel nun

Eisenbahningenieur Georg Morlok plante. Die Streckenführung war kompliziert und erforderte Steigungen bis zu 1:52 und eine Vielzahl von Tunnelbauten. Viele der Arbeiter, die Morlok zum Streckenbau rekrutierte, kamen aus Italien. Im Winter 1877/78 erreichte die Bahn bereits Herrenberg. Danach gingen die Bauarbeiten



Der ehemalige Stuttgarter Centralbahnhof, von dem ab 1875 die Gäubahn Richtung Freudenstadt gebaut wurde



Entstehung der heutigen Gäubahn bei Eutingen

Jahrhundertwende stark. 1897 betrug die Fahrtzeit von Tuttlingen nach Stuttgart beispielsweise nur noch drei Stunden, womit sich die Reisezeit seit 1870 um vier bis fünf Stunden verringert hatte. Ab 1900 kamen mit täglich drei Schnellzug-Paaren erstmals Fernverkehrszüge zum Einsatz, die von Stuttgart über Immendingen hinaus nun teilweise bis nach Zürich verkehrten. Allerdings war am württembergisch-badischen Grenzbahnhof Immendingen weiterhin ein Fahrtrichtungswechsel erforderlich. Um die Jahrhundertwende setzten die Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen insbesondere die Württembergische AD als Schnellzuglokomotive ein, die während des Ersten Weltkriegs zunehmend durch die Württembergische C ersetzt wurde. Im Regionalverkehr kam hingegen vor allem die Württembergische T 5 zum Einsatz. Am 9. April 1917 reiste der bislang wohl bekannteste Fahrgast auf der Gäubahn: Mit einem Sonderzug fuhr der russische Revolutionsführer Lenin von seinem Zürcher Exil über Stuttgart nach Petrograd.^[2]



Der Bahnhof Oberndorf am Neckar mit Personal um 1895

rasch voran. Nachdem bereits am 20. August 1879 eine Probefahrt von Stuttgart nach Freudenstadt stattgefunden hatte, eröffneten die Württembergischen Staats-Eisenbahnen die Strecke Stuttgart–Freudenstadt offiziell am 2. September (Sedantag) 1879 mit einer Sonderfahrt, an der neben Oberbaurat Morlok der württembergische Ministerpräsident Hermann von Mittnacht, der Stuttgarter Oberbürgermeister Theophil Friedrich von Hack sowie eine Vielzahl weiterer Honoratioren teilnahmen. Der Bau dieser Strecke verkürzte den Weg von Stuttgart nach Horb, Tuttlingen und dem badischen Grenzbahnhof Immendingen um 35 Kilometer. Die Reisezeit der Personenzüge nach Horb und Tuttlingen verringerte sich damit um ein bis zwei Stunden.

Von der Regional- zur Fernverkehrsstrecke (1879–1919)

Die Gäubahn Stuttgart–Tuttlingen–Immendingen hatte zunächst vornehmlich regionale Bedeutung. Endpunkt der langlaufenden Züge war immer Immendingen. Die Reisezeiten verkürzten sich jedoch bis zur



Der Bahnhof Immendingen war lange Zeit Endpunkt der Gäubahn

Im Güterverkehr gewann die Gäubahn gleichfalls an Bedeutung, so dass im Jahr 1897 die Königlich-Württembergischen Staatseisenbahnen bereits 400.000 Tonnen Waren auf der Strecke beförderten. Während die Strecke anfangs vor allem landwirtschaftliche Produkte aus dem ländlich geprägten Gäu nach Stuttgart transportierte, siedelten sich entlang der Strecke zunehmend Industriebetriebe an, die die Gäubahn zum Warentransport nutzten.

In den 1880er- und 1890er-Jahren bauten die Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen bereits kurze Streckenabschnitte der ursprünglich durchgehend eingleisigen Gäubahn zweigleisig aus. So verlegte man 1886 auf dem 4,4 Kilometer langen Abschnitt zwischen Horb am Neckar und

Eutingen im Gäu, auf dem neben den Zügen der Gäubahn ebenfalls die Züge der Nagoldtalbahn verkehrten, ein zweites Gleis. 1895 kam auf der 8,6 Kilometer langen Steigung zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und dem inzwischen stillgelegten Stuttgarter Westbahnhof ein zweites Gleis hinzu.

Am 1. November 1895 wurde die 1,2 Kilometer lange Verbindungskurve zwischen dem Nordbahnhof und der Gäubahn eröffnet.^[3] Eine zunächst geplante Verbindungsbahn zwischen Zuffenhausen und dem Westbahnhof wurde dagegen nicht realisiert. Das Verkehrsaufkommen zwischen dem Hauptbahnhof und Böblingen nahm von 16 Zügen (1890/91) auf 32 Züge im Winter 1902/03 zu.^[4]

Ausbau und Blütezeit der Gäubahn (1919–1945)

In der Zwischenkriegszeit kam es zu zahlreichen Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur. Bereits am 23. Oktober 1922 konnte der neue Stuttgarter Hauptbahnhof feierlich eröffnet werden. Damit war das Nadelöhr am Endpunkt der Gäubahn beseitigt und Kapazität für den stetig zunehmenden Eisenbahnverkehr geschaffen. Infolge des Bahnhofsneubaus änderte die Deutsche Reichsbahn im Herbst 1922 den innerstädtischen Verlauf der Gäubahn, so dass diese nun nicht mehr über den Stuttgarter Nordbahnhof führte.

In den 1920er-Jahren arbeitete der freie Volksstaat Württemberg auf einen Ausbau der im 19. Jahrhundert meist eingleisig angelegten Eisenbahnstrecken hin. Ziel war dabei, dass der Verkehr von Berlin in die Schweiz und nach Italien nicht mehr ausschließlich über die Nachbarländer Baden und Bayern verlaufen sollte, sondern ebenso über die Gäubahn und damit über eigenes Territorium. Des Weiteren war die Reichswehr nach der Rückgabe Elsass-Lothringens an Frankreich 1918 an einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung von Berlin an die südwestliche Reichsgrenze interessiert, die, anders als die nun nah an der Grenze zu Frankreich verlaufende Rheintalbahn von Mannheim nach Basel, in einer militärischen Auseinandersetzung mit Frankreich nicht allzu einfach vom Gegner unterbrochen werden konnte. Die Besetzung des grenznahen Rheintalbahn-Bahnhofs Offenburg durch französische Streitkräfte 1923 verstärkte das Interesse der Reichswehr an einer leistungsfähigen Gäubahn.



Der Turm des 1922 eröffneten neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs

Am 23. und 24. Oktober 1927 unterzeichneten Württemberg und die Deutsche Reichsbahn daher einen Vertrag über den weiteren Ausbau der Strecke. Darin gewährte Württemberg der Reichsbahn einen Kredit über 35 Millionen Reichsmark (entspricht dem Gegenwert von 123.550.000 Euro), wobei sich die Reichsbahn verpflichtete, die Strecke von Stuttgart bis Tuttlingen vollständig zweigleisig auszubauen und von Tuttlingen aus eine eingleisige Verbindungskurve zum Bahnhof Hattingen (Baden) an der Schwarzwaldbahn zu bauen.



Der Bahnhof Tuttlingen: Neubau von 1933

Die Arbeiten hierfür begannen bereits 1928. Am 15. Mai 1934 eröffnete die Reichsbahn die eingleisige 8,2 Kilometer lange Neubaustrecke von Tuttlingen nach Hattingen (Baden). Bis 1941 während des Zweiten Weltkriegs die Bauarbeiten eingestellt wurden, baute die Reichsbahn die Gäubahn zwischen Stuttgart und Tuttlingen bis auf einen 2,3 Kilometer langen Abschnitt bei Oberndorf am Neckar durchgehend zweigleisig aus. Mit der eingleisigen Verbindungskurve nach Hattingen (Baden) zu der inzwischen ebenfalls zweigleisigen Schwarzwaldbahn entstand so eine leistungsfähige Bahnstrecke von Stuttgart nach Singen (Htw). Die Fahrt der Züge über Immendingen und der bis dahin notwendige Fahrtrichtungswechsel entfiel. Im Zuge der Ausbauarbeiten erweiterte die Reichsbahn die Knotenbahnhöfe Rottweil und Horb am Neckar stark und ersetzte die Bahnhöfe Tuttlingen und Eutingen durch großzügig dimensionierte Neubauten.

Der Fahrplan der Gäubahn erfuhr durch die Ausbaumaßnahmen der 1920er- und 1930er-Jahre beträchtliche Verbesserungen. Es verkehrten jetzt Schnellzüge von Berlin über Erfurt, Würzburg, Stuttgart, Zürich und Mailand bis nach Rom. Der letzte Friedensfahrplan vom Sommer 1939 weist täglich drei solcher Zugpaare

Berlin–Italien aus, wobei ab Mailand jedoch nicht alle Züge weiter bis Rom fuhren. Zusätzlich kamen Schnellzugpaare zum Einsatz, die zwischen Berlin und Luzern sowie zwischen Stuttgart und Konstanz verkehrten. Die Reisezeit der Schnellzüge zwischen Stuttgart und Singen (Htw) verkürzte sich bis 1933 auf 2 Stunden 41 Minuten; das Eilzug- und Nahverkehrsangebot auf der Strecke verbesserte sich wesentlich.

Während vor dem Streckenausbau, wie schon seit dem Ersten Weltkrieg, wieder die Württembergische C den Schnellzugdienst übernahm, kam nach dem Bau der Verbindungskurve nach Hattingen (Baden) vornehmlich die Preußische P 10 als Schnellzuglokomotive zum Einsatz. Die Württembergische C übernahm auf der Gäubahn die Bespannung der Eil- und Nahverkehrszüge. Die Württembergische T 5 kam ebenfalls wieder zum Einsatz, wurde jedoch ab 1933 von der Baureihe 24 abgelöst. Schon 1920 setzte die Reichsbahn die Preußische P 8 zwischen Horb und Immendingen ein. Im Güterverkehr kamen in der Zwischenkriegszeit für Durchgangsgüterzüge die Preußische G 12 sowie die Württembergische K zum Einsatz. Ab 1924 setzte die Reichsbahn Preußische G 10 für Güterzüge auf kürzeren Distanzen ein. Zwischen 1936 und 1938 verwendete die Reichsbahn kurzzeitig ebenso die Baureihe 86 für Nahverkehrsgüterzüge. Im Zweiten Weltkrieg schränkte die Reichsbahn den Personenverkehr auf der Gäubahn ein, während der Güterverkehr in der Bedeutung eher zunahm. Zum einen war der Gäubahn-Anrainer Oberndorf am Neckar mit den Mauser-Werken eine wichtige Säule der deutschen Waffenproduktion, zum anderen belieferte Deutschland den Bündnispartner Italien während des Krieges mit Kohle aus Oberschlesien und führte diese Züge ebenfalls über die Gäubahn. Da die Gäubahn vor allem seit dem deutschen Angriff auf die Sowjetunion als Nord-Süd-Achse militärisch an Bedeutung verlor, zog die Reichsbahn viele neuere Lokomotiven, insbesondere die Preußische P 10, nach Osteuropa ab und bespannte Schnellzüge auf der Gäubahn wieder mit der Württembergischen C.

Kriegszerstörung, Demontage und Dieselbetrieb (1945–1962)

Während des Zweiten Weltkriegs blieb die Gäubahn bis Februar 1945 weitgehend von größerer Zerstörung verschont. Alliierte Fliegerbomben verursachten 1944/45 zwar schwere Schäden an den Bahnhöfen Herrenberg, Horb am Neckar, Rottweil, Spaichingen und Tuttlingen. Diese unterbrachen den Verkehr jedoch nicht dauerhaft. Erst im Februar 1945 zerstörten bei einem Angriff auf die für die deutsche Rüstungsindustrie wichtige Stadt Oberndorf alliierte Bomberverbände eine Brücke und unterbrachen so den Bahnverkehr. Noch schwererwiegend waren die Schäden, die deutsche Truppen im April 1945 verursachten. Diese sprengten zwischen Böblingen und Stuttgart mehrere Brücken und brachten den Verkehr somit kurz vor Kriegsende völlig zum Erliegen. Durchgehend war die Strecke danach erst wieder im Mai 1946 befahrbar. Im April 1945 besetzten amerikanische und französische Streitkräfte den Südwesten Deutschlands. Der nördliche Gäubahn-Abschnitt zwischen Bondorf und Stuttgart wurde dabei Teil der amerikanischen, der südliche Teil zwischen Ergenzingen und Hattingen (Baden) hingegen Teil der französischen Besatzungszone.



Das im April 1945 zerstörte Nesenbachviadukt in Stuttgart-Vaihingen wurde 1946 wiederaufgebaut. 1982/1983 erfolgte ein viergleisiger Neubau.

Anders als die Vereinigten Staaten nahm Frankreich sein Recht auf Reparationen in großem Umfang wahr und demontierte 1946 das nur wenige Jahre zuvor verlegte zweite Gleis zwischen Horb und Tuttlingen. Seitdem ist die Gäubahn nur noch zwischen Stuttgart und Horb sowie zwischen Hattingen (Baden) und Singen (Htw) zweigleisig. Die Grenzen zwischen französischer und amerikanischer Zone verhinderten den durchgehenden Verkehr zwischen Stuttgart und Singen (Htw), der erst 1948 wieder aufgenommen wurde. Der Betrieb war im Vergleich zur Blütezeit der Strecke Ende der 1930er-Jahre stark eingeschränkt und erreichte erst Ende der 1950er-Jahre wieder das Vorkriegsniveau. Den Berlin-Verkehr, für den die Strecke in der Zwischenkriegszeit unter anderem ausgebaut worden war, nahm die Deutsche Bundesbahn nicht mehr auf, da die Magistrale Berlin–Erfurt–Würzburg–Stuttgart–Zürich durch die Deutsche Teilung an Bedeutung verlor.

Als Ersatz verlängerte die Bundesbahn ab den 1950er-Jahren einzelne Schnellzüge Zürich–Stuttgart bis nach



ET 65 in Eutingen im Gäu

Hamburg. Unter anderem wegen eines starken Zuzugs italienischer Gastarbeiter nach Baden-Württemberg ab dem Ende der 1950er Jahre gab es wieder Schnellzüge von Stuttgart nach Italien. Zum Einsatz kamen anfangs vornehmlich die Preußische P 10 sowie die Preußische P 8. Zwischen 1958 und Mitte der 1970er Jahre ersetzten zunehmend Diesellokomotiven der Baureihe V 100 und Baureihe V 200 die Dampflokomotiven auf der Gäubahn. Im Güterzugverkehr kam ab 1964 die Baureihe V 200.1 zum Einsatz.

Elektrifizierung ab 1963

Um den Nahverkehr in der Region Stuttgart zu beschleunigen, elektrifizierte die Bundesbahn 1963 den Abschnitt zwischen Stuttgart und Böblingen. 1974 folgte der Abschnitt Böblingen–Horb und 1977 der restliche Abschnitt zwischen Horb und Singen (Htw), so dass ab 1977 vorwiegend Elektrolokomotiven eingesetzt wurden. Ebenfalls ab 1977 legte die Bundesbahn eine Vielzahl von Haltepunkten und Bahnhöfen still, um durch *eilzugmäßiges Fahren* die Reisegeschwindigkeit im Nahverkehr zu erhöhen.

Der 150 Meter lange Kaufwaldtunnel wurde im Vorfeld der Elektrifizierung in neun Monaten in den Jahren 1958 und 1959 unter eingleisigem Betrieb abgetragen. Nachdem 170.000 Kubikmeter Deckgebirge abgetragen waren, war ein Einschnitt entstanden.^[5]

Zwischen Böblingen und Stuttgart kamen nach der Elektrifizierung 1963 zunächst die Baureihen E 17/117, E 41/141, E 44/144 und ET 55/455, ab 1969 zunehmend die Baureihen 425 (alt), 427 und 465 zum Einsatz. Als 1974 der Abschnitt Böblingen–Horb gleichfalls elektrisch betrieben wurde, bespannte die Bundesbahn ihre Regionalzüge im nördlichen Gäubahn-Abschnitt vor allem mit der Baureihe 110, die ab 1977 ebenso den Schnellzugdienst auf der Strecke übernahm. Im Güterverkehr setzte die Bundesbahn jetzt vornehmlich die Baureihen 150 und 193 ein, in den 1980er-Jahren die Baureihe 151, ab 1988 verstärkt die Baureihe 140 und ab 1991 die Baureihe 143.

1985 wurde der Abschnitt bis Böblingen in das Stuttgarter S-Bahn-Netz eingebunden. Die S-Bahn fährt seitdem vom Hauptbahnhof über die neue Stuttgarter Verbindungsbahn, die innerhalb der Stuttgarter Innenstadt komplett in einem Tunnel verläuft, und am Bahnhof Österfeld in die Gäubahn mündet. Die Verbindungsbahn verkürzte den Fahrtweg für die S-Bahn um 5,5 Kilometer und schloss den neuen Campus der Universität Stuttgart an das Schienennetz an. Der Regional- und Fernverkehr nutzt weiterhin die alte Gäubahntrasse, allerdings halten die Züge nicht mehr zwischen Stuttgart und Böblingen. Der fünf Kilometer lange Gäubahn-Abschnitt zwischen dem Bahnhof Österfeld und Stuttgart-Rohr wurde für die S-Bahn unter hohen Kosten von 1982 bis 1983 viergleisig ausgebaut.

Neuer Fern- und Nahverkehr (seit 1990)

Bis 1991 erhöhte sich die Zahl der Schnellzüge auf der Gäubahn auf täglich acht Zugpaare, wovon fünf über Zürich hinaus die Städte Mailand, Genua, Lecce beziehungsweise Neapel anfahren. Der Verkehr von der Gäubahn über Stuttgart weiter nach Norden war hingegen weitgehend zum Erliegen gekommen. Nur noch ein Schnellzug-Paar fuhr 1991 beispielsweise weiter bis Nürnberg. Die Schnellzüge benötigten jetzt noch exakt zwei Stunden für die Strecke Stuttgart–Singen (Htw) und wurden mit den Baureihen 110 und 181 bespannt. Ab 1993 versuchte die Deutsche Bundesbahn beziehungsweise ab 1994 ihre Rechtsnachfolgerin Deutsche Bahn AG, die Fahrzeiten der Fernverkehrszüge weiter zu reduzieren. Zu diesem Zweck fanden Testfahrten mit dem in Italien erfolgreich eingesetzten Pendolino sowie dem schwedischen Hochgeschwindigkeitszug



Die oberirdische Gäubahn und der 1985 fertiggestellte, 8,8 Kilometer lange Tunnel der Verbindungsbahn Stuttgart in Stuttgart-Vaihingen

X2000 statt. Zwischen 1993 und 1995 ersetzten zwei EC-Zugpaare die traditionsreichen Schnellzüge. Zum Einsatz kamen kurzzeitig TEE RABe-Triebwagen der Schweizerischen Bundesbahnen, welche die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Singen (Htw) auf unter eine Stunde und 50 Minuten verringerten. Da deutsche Neigetechnik-Züge noch nicht einsatzfähig waren, ersetzten ab dem 1. März 1998 erstmals zwei von der Schweizer Cisalpino AG betriebene Neigetechnik-Zugpaare der Baureihe ETR 470 einen Teil der Schnellzüge, ohne dass sich dadurch zunächst Fahrzeitverkürzungen ergaben.^[6]



Cisalpino der Baureihe ETR 470 im Bahnhof Singen (Htw) 2004

Ein Anfang 1998 vorgelegtes Gutachten im Auftrag von deutschen und schweizerischen Anrainergemeinden kam zu dem Schluss, dass zu Investitionen von rund 100 Millionen Deutsche Mark die Fahrzeit zwischen Zürich und Stuttgart von 184 auf 156 Minuten gesenkt und zusätzlich der Flughafen Zürich angebunden werden könne.^[7]

1999 stellte die Deutsche Bahn den Fernverkehr auf der Gäubahn um und zog bis auf ein Zugpaar alle lokbespannten Schnellzüge von der Strecke ab. Zum Einsatz kamen nun erstmals mit Neigetechnik ausgestattete ICE-Züge der Baureihe 415, die zusammen mit den Cisalpino nun das Gros des Fernverkehrs auf der Strecke bestritten. Die Fahrzeit Stuttgart–Singen (Htw) verkürzte sich so auf 1 Stunde 44 Minuten. Der Cisalpino übernahm dabei den Italien-Verkehr der Relation Stuttgart–Mailand, die ICE Zugläufe zwischen Stuttgart und Zürich. Die durchgehenden Züge von Stuttgart bis nach Genua und Neapel entfielen. 2005 stellte die Deutsche Bahn das letzte lokbespannte Zugpaar, den Intercity *Insubria*, ein. Ein Jahr später, im Dezember 2006, fielen die Cisalpino-Verbindungen wegen erheblichen Mängeln an den Zügen wieder weg, so dass seitdem im Fernverkehr nur noch ICEs zum Einsatz kamen. Direktverbindungen nach Italien gibt es seitdem nicht mehr.

Die Veränderungen beim Nahverkehr der Gäubahn waren seit den 1990er-Jahren ähnlich tiefgreifend wie die des Fernverkehrs. Am 5. Dezember 1992 verlängerte die Deutsche Bundesbahn die S1 der S-Bahn Stuttgart von Böblingen nach Herrenberg und verbesserte somit den Nahverkehr zwischen dem Gäu und der Landeshauptstadt erheblich. Eine weitere große Erweiterung des Nahverkehrs kam 2003 mit der Einführung des Ringzuges, der seitdem auf der Gäubahn zwischen Tuttlingen und Rottweil verkehrt. Beiden Nahverkehrssystemen ist gemein, dass das 1977 eingeführte *eilzugmäßige* Fahren wieder durch in kurzem Abstand haltende Züge ergänzt wird, die kleine Gemeinden an das Bahnnetz anschließen. Dafür reaktivierte die DB Station&Service viele stillgelegte Stationen und baute zusätzliche Haltepunkte.

Für die ICE-Leistungen kam seit Dezember 2006 anstelle der zuvor eingesetzten fünfteiligen Baureihe 415 die siebenteilige Baureihe 411 des ICE T zum Einsatz.

Nach Problemen mit der Fahrzeugverfügbarkeit und Verspätungen wurde der ICE-T-Betrieb auf der Linie Stuttgart–Zürich zum 21. März 2010 eingestellt und durch Intercity-Züge mit Wagen der Schweizerischen Bundesbahnen ersetzt.^[8] Der Fernverkehr wird von den Schweizerischen Bundesbahnen im Auftrag der Deutschen Bahn betrieben (Stand: 2012).^[9] Die Züge sollten (Stand: 2010) erst dann wieder mit ICE T bedient werden, wenn diese wieder bogenschnell verkehren dürfen. Die Schweizerischen Bundesbahnen hatten sich Bestrebungen der Deutschen Bahn widersetzt, ehemalige Interregio-Wagen auf der internationalen Linie einzusetzen.^[10] Im Frühjahr 2012 sprach sich die Deutsche Bahn auf einer europäischen Fahrplankonferenz dafür aus, den Fernverkehr zwischen Stuttgart und Zürich einzustellen, scheiterte jedoch am Widerstand der Schweizerischen Bundesbahnen.^[9]



ICE T im Bahnhof Tuttlingen

Die Deutsche Bahn rechnet nicht mit einer kurzfristigen oder mittelfristigen technischen Lösung für die Neigetechnik. Nach Angaben der Deutschen Bahn gehen seit 2010 die Fahrgastzahlen im Fernverkehr auf der

Gäubahn zurück. DB und SBB arbeiten an einem optimierten Fahrplankonzept, das ohne Neigetechnik auskommt (Stand: März 2013).^[11]

Anfang 2014 wurden in den Fernzügen auf der Gäubahn im Durchschnitt weniger als 150 Reisende gezählt.^[12] Zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart Hauptbahnhof waren 2010 rund 8400 Reisende pro Tag unterwegs.^[13]

Betrieb

Fernverkehr

Im Fernverkehr besteht derzeit ein Zwei-Stunden-Takt. Es verkehren täglich sieben Zugpaare zwischen Stuttgart und Zürich, die als Intercity geführt werden. Ein Zugpaar fährt über Stuttgart hinaus bis Frankfurt am Main. Auf der Gäubahn halten die Züge in Stuttgart, Horb am Neckar, Rottweil und Tuttlingen. Seit dem Fahrplanwechsel 2013 wird der Bahnhof Böblingen, wie bereits bis 2003, ebenfalls von den IC-Zügen bedient.

Regionalverkehr



Triebwagen der Baureihe 425 und 426 im Bahnhof Tuttlingen

Zusätzlich zu den Intercity-Zügen verkehren im Zwei-Stunden-Takt Regional-Express-Züge (RE) zwischen Stuttgart und Singen (Htw). Ergänzend zu diesem Grundangebot fahren im Zwei-Stunden-Takt Regional-Express-Züge zwischen Rottweil und Stuttgart, die in Eutingen geflügelt werden. Eine Zughälfte fährt jeweils von Eutingen über die Gäubahn Eutingen–Freudenstadt nach Freudenstadt. Zwischen Rottweil und Stuttgart ergibt sich aus der Überlagerung der Regional-Express-Züge Stuttgart–Singen (Htw) sowie von Stuttgart nach Rottweil beziehungsweise Freudenstadt ein Regional-Express-Stundentakt. Den Regional-Express-Verkehr auf der Gäubahn betreibt die Deutsche Bahn, die sich diese Verkehrsleistungen durch einen langjährigen Verkehrsvertrag mit dem Land Baden-Württemberg bis zum Jahr 2016 gesichert hat. Im Jahr 2004 stellte die Deutsche Bahn

auf der Relation Stuttgart–Singen (Htw) die bis dahin ausschließlich mit lokbespannten n-Wagen gefahrene Regional-Express auf die neu ausgelieferten Triebzüge der DB-Baureihe 425 um, die ab 2006 teilweise durch mit Loks der Baureihe 146.2 bespannte Doppelstockwagen abgelöst wurden. Die Baureihe 425 kommt seitdem zwischen Stuttgart und Singen (Htw) nur noch vereinzelt zum Einsatz, durchgehend verkehrt sie aber noch auf der Relation Stuttgart–Rottweil/Freudenstadt. Bei einem Zugpaar zwischen Stuttgart und Singen (Htw) bringt die Deutsche Bahn weiterhin modernisierte Silberling-Wagen zum Einsatz.

Zwischen Stuttgart und Herrenberg ist die Gäubahn in das S-Bahn-Netz Stuttgart integriert. Auf der Gäubahn verkehrt die S1 jedoch nur von Herrenberg bis zum Bahnhof Österfeld und fährt dann unterirdisch über die Stuttgarter Verbindungsbahn zum Hauptbahnhof und von dort weiter über die Neckar-Alb-Bahn und die Teckbahn bis nach Kirchheim (Teck). Zum Einsatz kommt die Baureihe 430. Die S-Bahn wird ebenfalls von der Deutschen Bahn betrieben und fährt im Halbstunden-Grundtakt. Werktags verkehren die S-Bahn-Züge zu den Hauptverkehrszeiten jedoch jede Viertelstunde. Zwischen Herrenberg und Eutingen betreibt die Deutsche Bahn werktags im Stundentakt Regionalbahnen, die auf Verkehrszeiten der S-Bahn ab Herrenberg ausgerichtet sind.



Stuttgarter S-Bahn im Bahnhof Österfeld



Regio-Shuttle des Ringzugs im Bahnhof Rottweil

Ein Teil dieser Züge verkehrt jedoch nicht bis Eutingen, sondern nur bis Bondorf. An Werktagen fährt zudem ein von der Albtal-Verkehrsgesellschaft betriebener Triebwagen der Stadtbahn Karlsruhe zwischen Freudenstadt, Eutingen und Herrenberg und stellt in Herrenberg den Anschluss an die S1 her.

Im Abschnitt Rottweil–Tuttlingen fährt der von der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL) betriebene Ringzug. Die Regio-Shuttle-Triebwagen des Ringzugs fahren auf der Gäubahn werktags mindestens im Stunden-Takt und am Wochenende zweistündlich.

Güterverkehr

Die Gäubahn hat eine steigende Bedeutung im internationalen Güterverkehr, die insbesondere die stark befahrene Rheintalbahn entlastet. Dabei dient die Gäubahn vor allem als Durchgangsstrecke. Die Güterabfertigungen entlang der Strecke sind inzwischen mit der Ausnahme des Gleisanschlusses des Böblinger Industriegebiets Hulb eingestellt. DB Schenker Rail führt vor allem Züge vom Rangierbahnhof Kornwestheim in Richtung St. Margrethen. Die Hohenzollerische Landesbahn fährt Züge mit Zement von Dotternhausen über Tuttlingen in die Schweiz. Im Güterverkehr umfahren die Züge immer den Stuttgarter Hauptbahnhof. Dies geschah bis in die 1970er-Jahre über den Pragtunnel und Stuttgart-West sowie eine Verbindungskurve, seit Eröffnung der S-Bahn Stuttgart 1978 über die Rankbachbahn vom Kornwestheimer Rangierbahnhof über Leonberg nach Böblingen und von dort weiter auf die Gäubahn. Zum Einsatz kommt vor allem die Baureihe 185.



Mit der Baureihe 185 bespannter Güterzug durchfährt den Bahnhof Wurmlingen Nord

Probleme des Betriebs



Zugkreuzung zweier Ringzüge im Bahnhof Aldingen

Trotz der beachtlichen Fahrzeitverkürzungen der letzten Jahrzehnte ist die Gäubahn vor allem auf Grund des eingleisigen Abschnitts zwischen Horb und Hattingen (Baden) heute immer noch vergleichsweise langsam. Im Abschnitt zwischen Tuttlingen und Rottweil muss die eingleisige Strecke neben dem Intercity, Regional-Express- und Güterverkehr seit 2003 außerdem den Ringzug-Verkehr aufnehmen, so dass es in diesem Streckenabschnitt zu besonders vielen Zugkreuzungen kommt und die Ringzüge an den Bahnhöfen Wurmlingen Nord, Spaichingen und Aldingen jeweils mehrere Minuten stehen, um den Gegenzug abzuwarten. Im Betriebsbahnhof Epfendorf zwischen Rottweil und Horb halten sogar die

Intercity-Züge fahrplanmäßig, um den Gegenzug vorbeizulassen.^[14] Die teilweise eingleisige Gäubahn steht zudem in Konkurrenz zu der

modern ausgebauten Bundesautobahn 81. In Stuttgart verpassen die Gäubahn-Intercitys außerdem fahrplanmäßig um wenige Minuten den wichtigen ICE-Anschluss nach Berlin beziehungsweise Dortmund.

Zukunftspläne

Wiederherstellung der Zweigleisigkeit und weitere Ausbauten

Nach dem 1996 zwischen Deutschland und der Schweiz geschlossenen *Vertrag von Lugano*^[15] soll die



Der Bahnhof Rottweil, derzeit im eingleisigen Abschnitt der Gäubahn, soll Beginn eines Doppelgleisabschnitts bis Spaichingen werden

Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich auf zweieinviertel Stunden verkürzt werden. Dazu sollen punktuelle Linienverbesserungen umgesetzt und Fahrzeuge mit Neigetechnik eingesetzt werden.^[16] Inzwischen sind die Maßnahmen auf Schweizer Seite abgeschlossen (Stand: 2014).^[17] Dabei wurde unter anderem der Abschnitt zwischen Bülach und Schaffhausen für 155 Millionen Schweizer Franken ausgebaut.^[18]

Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf der gesamten Gäubahn ist ein Thema, welches sich durch alle Jahrzehnte seit der Demontage zieht. Der Gäubahn-Abschnitt Horb–Hattingen (Baden) soll zumindest teilweise wieder zweigleisig ausgebaut werden.^[19] Das Ausbauprojekt ist im *Weiteren Bedarf* des Bundesverkehrswegeplans 2003 enthalten.^[20] Eine Realisierung ist damit erst nach 2015 möglich.^[20]

Der zweigleisige Ausbau ist auch im Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg vorgesehen.

Im Jahr 2006 veröffentlichte das Bundesverkehrsministerium eine Vergleichsstudie, die den Nutzen einer Elektrifizierung der Südbahn und der Bahnstrecke München–Lindau mit der Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf der Gäubahn verglich. Die Gäubahn schnitt dabei nach Standardisierter Bewertung mit einem Nutzen von 0,6 deutlich schlechter ab als die beiden Vergleichsprojekte, denen jeweils ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen zugesprochen wurde.

Das baden-württembergische Innenministerium gab daraufhin eine weitere Studie in Auftrag, die neue Vorschläge für einen wirtschaftlicheren Gäubahn-Ausbau machen sollte. Diese neueste Studie vom März 2007 sieht anders als die Vorgängerstudien keinen vollständigen Ausbau zwischen Tuttlingen und Horb vor, sondern schlägt vor, nur die Abschnitte Horb–Neckarhausen, Rottweil–Spaichingen und Riethem–Wurmlingen zweigleisig auszubauen und die restlichen Abschnitte vorläufig eingleisig zu belassen. Die Studie veranschlagt die Kosten hierfür auf 135 Millionen Euro^[21] und billigt dem Vorhaben nach Standardisierter Bewertung einen positiven Nutzen von 1,3 zu. Dieser Ausbau würde die Fahrtzeiten der IC um neun Minuten verringern und die Anschlüsse der Gäubahn-IC an die ICE nach Berlin/Dortmund sicherstellen. Außerdem würde dies die Fahrtzeiten des Ringzugs zwischen Rottweil und Tuttlingen bei Beibehaltung aller bisherigen Halte von 41 auf 32 Minuten verringern.^[22] Die im *Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn* organisierten Gäubahn-Anlieger erklärten sich im März 2008 infolge des positiven Ergebnisses der letzten Studie bereit, die Planungen des dort vorgeschlagenen zweigleisigen Ausbaus vorzufinanzieren. Insgesamt gibt der Interessenverband 360.000 Euro hierfür aus.^[23] Zehn Millionen Euro sind in der Studie als erste Maßnahmen für allgemeine Beschleunigungsmaßnahmen und weitere zehn Millionen Euro für den zweigleisigen Ausbau des Abschnitts zwischen Horb und Neckarhausen vorgesehen.^[24] Im Juni 2010 kündigte das baden-württembergische Verkehrsministerium an, die Kosten für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für diesen Abschnitt in Höhe von 800.000 Euro^[25] vorzufinanzieren.^[26] Am 19. Oktober 2010 wurde die Planungsvereinbarung unterzeichnet. Die Baukosten werden (Stand: Oktober 2010) mit 12,6 Millionen Euro kalkuliert.^[27] Die Deutsche Bahn plante Anfang 2011 die Realisierung in den Jahren 2013 und 2014.^[28] Im Mai 2011 wurde eine Verschiebung des Baubeginns von 2013 auf 2014 bekannt. Mitte 2011 wurde bekannt, dass der Ausbau erst im Januar 2016 beginnen und bis 2018 abgeschlossen werden soll.^[29]

Anfang 2013 liefen für den Abschnitt Horb–Neckarhausen Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung für diesen Abschnitt könnte laut Bahnangaben 2015 erfolgen und mit dem Bau anschließend begonnen werden. Für die beiden weiteren Abschnitte, Rottweil–Neufra und Riethem–Wurmlingen lief keine Planung.^[30] Die Deutsche Bahn begründete den Planungsstopp für die beiden letztgenannten Abschnitte später mit einem neuen Fahrplankonzept, das neue Überlegungen

erfordere.^[31] Im November 2013 kündigte die Deutsche Bahn an, den Ausbau der drei Abschnitte bis Ende 2021 abzuschließen, falls ausreichende Mittel zur Verfügung gestellt würden.^[32]

Das Land Baden-Württemberg meldete den Ausbau und Bau von Doppelspurabschnitten mit einer Gesamtlänge von 20 km für den Bundesverkehrswegeplan 2015 an. Die geschätzten Kosten betragen 162 Millionen Euro.^[33]

Stuttgart 21

→ *Hauptartikel: Stuttgart 21*

Das Projekt Stuttgart 21 sieht die Stilllegung der tunnelreichen Gäubahn-Steigungsstrecke innerhalb der Stadt Stuttgart vor. Die Züge der Gäubahn sollen stattdessen auf neuen Gleisanlagen vom Hauptbahnhof in Richtung des Stuttgarter Flughafens verkehren und dort mit der aus Ulm kommenden Neubaustrecke Stuttgart–Wendlingen verbunden werden. Vom Flughafen ist geplant, die Züge Richtung Böblingen über die bestehenden S-Bahn-Gleise nach Stuttgart-Rohr zu führen und dort über die neu zu bauende Rohrer Kurve an die bestehende Gäubahn-Strecke anzubinden.^[34] Im Jahr 2001 kaufte die Stadt die 38 Hektar umfassende Fläche für 14 Millionen Euro.^[35]



Projekt Stuttgart 21

Diese neue Wegführung über den Flughafen verlängere, nach Angaben von Pro Bahn, den Weg um etwa 4,2 Kilometer und die Fahrzeit beispielsweise zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Böblingen im Regionalverkehr um fünf Minuten.^[36] Nach Angaben von DB Netz seien mit der neuen Streckenführung dagegen „nahezu identische“ Fahrzeiten zu erreichen.^[37] Ein Gutachten der Berater Vieregg-Rössler erwartet eine Fahrzeitverlängerung von rund fünf Minuten durch den Umweg, einschließlich weiterer Faktoren von zehn Minuten.^[38] Das Planungsbüro SMA und Partner stellt hingegen fest, dass es keine fahrplantechnischen Einschränkungen auf der Gäubahn gäbe und es nicht zu Fahrzeitverlängerungen komme.^[39]

Für den Regional- und Fernverkehr aus Richtung Singen (Htw) würde sich die Fahrzeit zum Flughafen durch die neue Trassenführung jedoch verkürzen und kein Umsteigen mehr erfordern. Allerdings ist derzeit offen, wie der Halt am Flughafen für die Züge der Gäubahn erfolgen soll. Die Nutzung des neuen Filderbahnhofs würde den Bau eines Verbindungstunnels unter dem Messegelände mit Mehrkosten von bis zu 100 Millionen Euro erfordern. Derzeit ist geplant, stattdessen den bestehenden S-Bahn-Bahnhof am Flughafen zu benutzen.^[40]

Der mit der Schlichtung des Projekts Stuttgart 21 betraute Heiner Geißler schlug in seinem Schlichterspruch am 30. November 2010 den Erhalt der Gäubahn und deren Anbindung über den Bahnhof Feuerbach an den neuen Hauptbahnhof vor.^[41] Der Erhalt der Gäubahn und die in diesem Zusammenhang diskutierte Modernisierung sind nicht im Projektbudget von Stuttgart 21 enthalten.^[35] Der 2009 beschlossene Regionalplan der Region Stuttgart besagt, „im Zuge des bzw. nach Realisierung des Projekts Stuttgart 21 [solle] zugunsten des regionalen Schienenverkehrs (...), die Gäubahntrasse zwischen Stuttgart-Nord und Stuttgart-Vaihingen in betriebsfähigem Zustand erhalten“ werden.^[42] Die im Zuge des Projekts offen gehaltene Option Nordkreuz sieht darüber hinaus vor, den Gäubahnabschnitt für die S-Bahn zu erhalten beziehungsweise zu reaktivieren und im Bereich des Nordbahnhofs mit der S-Bahn Richtung Feuerbach und Bad Cannstatt zu verknüpfen.

Im Rahmen der 1995 vorgelegten Machbarkeitsstudie für das Projekt Stuttgart 21 war auch erwogen worden,

die Gäubahn von Horb über Tübingen und Reutlingen zur Kleinen Wendlinger Kurve zu führen, wobei die S-Bahn bis Horb verlängert werden sollte. In der Abwägung standen den Vorteilen einer besseren Verkehrserschließung (insbesondere von Reutlingen und Tübingen) und der Vermeidung eines Mischbetriebs auf der Flughafen-S-Bahn die Nachteile einer etwa zehn Minuten längeren Fahrzeit und die Kosten für die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau zwischen Horb und Tübingen sowie den Ausbau des Bahnhofs Horb entgegen. Eine weitere Variante sah zusätzlichen den Bau einer zwölf Kilometer langen Abkürzungsstrecke (beginnend südlich von Tübingen) zum Flughafen vor, um die Fahrzeit zu verkürzen. Beide Varianten sollten im Rahmen einer vertieften Untersuchung abschließend beurteilt werden.^[43]

Im Juni 2012 kam es im Rahmen des „Filder-Dialogs S21“, einem Bürgerbeteiligungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 von Stuttgart 21 (Filderbereich), zu einer öffentlichen Diskussion, über den Weg, den Züge von der Gäubahn zum geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof nehmen sollen. Neben der von der Deutschen Bahn vorgeschlagenen *Antragstrasse* wurden sechs weitere Varianten in die Diskussion gegeben. Dazu zählen unter anderem eine Variante, mit der Züge weiterhin über Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Nord zum Hauptbahnhof geführt werden sollen, eine großräumige Führung ab Horb über Tübingen, Reutlingen und die Wendlinger Kurve nach Stuttgart sowie eine verschiedenen Varianten der Führung über den Flughafen.

Wenigstens vier Monate vor Inbetriebnahme des Stuttgart-21-Bahnknotens soll die Gäubahn im Bereich des Nordbahnhofs für den Bau neuer S-Bahn-Gleise stillgelegt werden. Dazu sollen Regionalzüge am Bahnhof Vaihingen halten.^[44]

Betrieb

Der Landkreis Rottweil prüfte von Juni bis November 2008, den Ringzug-Betrieb auch auf den Gäubahn-Abschnitt Horb–Rottweil auszuweiten. Im Gegenzug sollten aber die Regional-Express-Halte in Sulz am Neckar und Oberndorf am Neckar wegfallen. Dieses Modell scheiterte aber schließlich am Widerstand der betroffenen Städte Oberndorf und Sulz.^[45] Außerdem haben seit 2008 die Landkreise Calw und Böblingen mehrere Studien in Auftrag gegeben, die eine Verlängerung der S1 über Herrenberg hinaus bis Eutingen im Gäu und Nagold prüfen und bewerten. Im Juli 2011 wurde in beiden Kreistagen eine Machbarkeitsstudie vorgestellt, welche zu einer positiven Einschätzung kommt.^{[46][47]}

Ab Ende 2015 soll das Fahrplankonzept umgestellt werden, um in Stuttgart und Zürich bessere Anschlüsse herzustellen.^[31] Das zweistündige Zugangebot bleibt dabei zunächst erhalten.

Ab Dezember 2017 sollen Intercity-Züge auf der Gäubahn zwischen 5 und 22 Uhr^[17] im Stundentakt verkehren und das Verkehrsangebot auf 15 Zugpaare pro Tag verdoppelt werden.^[48] Dazu muss ein schienengleicher Bahnsteigzugang in Bondorf ersetzt werden.^[49] Im stündlichen Wechsel sollen dabei ein Intercity (mit Halten in Böblingen, Horb, Rottweil, Tuttlingen und Singen (Htw)) und ein Fernverkehrszug verkehren, der an die Stelle des bisher zweistündlich verkehrenden Regionalexpress-Angebots Stuttgart–Singen (Htw) tritt und an zehn weiteren Stationen hält.^[50] Darüber hinaus sind nachmittags zwei zusätzliche Regionalzüge von Stuttgart nach Horb vorgesehen.^[48]

Das Land Baden-Württemberg zahlt der Deutschen Bahn einen Ausgleich, damit letztgenannte Züge mit Fahrscheinen des Regionalverkehrs genutzt werden können.^[50] Der zu Grunde liegende, bis 2025 laufende^[51] Verkehrsvertrag wurde am 6. Februar 2014 in Böblingen unterzeichnet.^[48] Die Höhe des Ausgleichs steht unter Verschluss.^[52]

Die geplante Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich soll dann im Zwei-Stunden-Takt zwei Stunden und 56 Minuten betragen; die zusätzlich haltenden Züge sollen 12 Minuten länger benötigen.^[17] Neue IC-Halte sind im Kreis Böblingen, in Sulz, Oberndorf, Spaichingen und Engen vorgesehen.^[12] Die bisherigen Halte in

Ergenzungen und Eutingen sollen entfallen.^[17] Die Übergänge zum Ringzug in Rottweil sollen angepasst werden.^[17] Tuttlingen wird im Rahmen des Integralen Taktfahrplans zum Vollknotenbahnhof.^[53] Während die Regionalbahn Herrenberg–Bondorf und der Regionalexpress Stuttgart–Rottweil/Freudenstadt unverändert bleiben, sollen zwei S-Bahnen von Böblingen Richtung Herrenberg zukünftig an drei Stationen durchfahren.^[48]

Als Fahrzeuge sind Doppelstock-Intercity-Züge vorgesehen. Der bisherige Lokwechsel in Singen (Htw) soll entfallen.^[50]

Durch Abfahrten in Stuttgart zu den Minuten 29 (zu geraden Stunde) bzw. 17 (zur ungeraden Stunde) soll die Anschlusssituation verbessert werden.^[50] Die Ankunft in Zürich soll einheitlich zur Minute 25 erfolgen,^[50] in Stuttgart zur Minute 32 (ungerade Stunden) und 43 (gerade Stunden).^[48]

Siehe auch

- Geschichte der Eisenbahn in Württemberg mit Kartenmaterial zur Fertigstellung der Gäubahn im Vergleich zum Wachstum des kompletten württembergischen Streckennetzes

Literatur

- Hans-Wolfgang Scharf, Burkhard Wollny: *Die Gäubahn von Stuttgart nach Singen*. EK-Verlag, Freiburg im Breisgau 1992, ISBN 3-88255-701-X. (Hauptquelle, auf der der Artikel ganz überwiegend beruht)
- Georg Fladt-Stähle: *Stuttgarter Balkon. 125 Jahre Gäubahn*. In: *LOK MAGAZIN*, Nr. 281, 2005, S. 84–91, ISSN 0458-1822.
- Richard Leute: *Die Geschichte der Eisenbahn im Raum Tuttlingen*. In: *Tuttlinger Heimatblätter*, Nr. 46 (1983), S. 46–62.
- Frank von Meißner: *Magistrale im Verkehrsschatten: Die Gäubahn Stuttgart–Singen*. In: *Eisenbahn-Kurier*, Nr. 9, 2004, S. 36–41, ISSN 0170-5288.

Weblinks

Commons: Gäubahn (<https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:G%C3%A4ubahn?uselang=de>) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- Erste Fernbahn mit kommunaler Lobby (http://www.der-fahrgast.de/Archiv/2006/2006-1-40_44.pdf) (Artikel aus *Der Fahrgast* 1/2006; PDF-Datei; 367 kB)
- Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn (Hrsg.): *Gäubahn Studie 2005* (<http://www.regionalverband-sbh.de/fileadmin/templates/main/images/pdf/publikationen/StudieGubahn2005t.pdf>) (PDF-Datei; 3,24 MB)
- Die Gäubahn-Panoramastrecke (<http://www.eisenbahnwelten.de/eisebahn.htm>) (Stuttgart Hbf–Böblingen)
- Fotosseite zur Gäubahn (<http://www.bbbahn.eu/gaeubahn.htm>) (inklusive Zeitungsartikel)
- Tunnelportale des Streckenteils Stuttgart–Horb, Streckennummer 4860 (<http://eisenbahntunnel-info.de/lb/inhalt/tunnelportale/4860.html>)
- Tunnelportale des Streckenteils Horb–Singen, Streckennummer 4600 (<http://eisenbahntunnel-info.de/lb/inhalt/tunnelportale/4600.html>)

Fußnoten und Anmerkungen

1. Die Spannungsverhältnisse auf der Gäubahn lassen sich bis circa 1900 heute kaum noch nachvollziehen. Der Einsatz der Württembergischen F ist jedoch überliefert. Über den Einsatz anderer Fahrzeuge macht die Literatur keine Aussagen. Siehe dazu auch Scharf/Wollny (siehe Literatur) S. 147 und S. 233–239
2. Michael Pearson: *The Sealed Train* (http://www.yamaguchi.netfirms.com/7897401/pearson/pearson_index.html) (englisch; Lenins Reiseroute von Zürich über die Gäubahn nach Petrograd; abgerufen am 31. Juli 2008).
3. Albert Mühl, Kurt Seidel: *Die Württembergischen Staatseisenbahnen*. 2. Auflage, Konrad Theiss Verlag, Stuttgart, 1980, ISBN 3-8062-0249-4, S. 248 f.
4. Andreas M. Rantzsch: *Die Einbeziehung Stuttgarts in das moderne Verkehrswesen durch den Bau der Eisenbahn*. Verlag Dr. Kovač, Hamburg 2005, ISBN 3-8300-1958-0, S. 437 f.
5. Günter Dutt: *Ein Streifzug durch 150 Jahre Tunnelbauwerke in Württemberg*. In: Jahrbuch für Eisenbahngeschichte, Band 28, 1996, ISSN 0340-4250, Seiten 47–64.
6. Meldung *Cisalpino-Pendolini nach Stuttgart*. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 4, 1998, ISSN 1421-2811, S. 157
7. Meldung *Schnelle Gäubahn*. In: Eisenbahn-Revue International, Ausgabe 4, 1998, ISSN 1421-2811, S. 114.
8. *Rollmaterial-Krise beim DB-Fernverkehr*. In: Eisenbahn-Revue International, 2010, Heft 3, S. 126 f.
9. *IC-Streichkonzert der Deutschen Bahn* (<http://www.schwarzwald-bote.de/inhalt.schwarzwald-heuberg-ic-streichkonzert-der-deutschen-bahn.f99e8bdb-ea46-4c7d-925d-d423cb02ee64.html>). In: Schwarzwälder Bote (Onlineausgabe), 4. September 2012.
10. *ICE-T sollen ab 2012 wieder bogenschnell fahren*. In: Eisenbahn-Revue International, Heft 4, 2010, ISSN 1421-2811, S. 183.
11. DB Mobility Logistics AG (Hrsg.): *Deutsche Bahn erarbeitet neues Fernverkehrskonzept für die Linie Stuttgart–Zürich (Gäubahn)*. Presseinformation vom 6. März 2013.
12. Günter Scheinpflug: *Intercity soll von 2017 an stündlich fahren*. In: *Stuttgarter Zeitung*. Nr. 31, 7. Februar 2014, S. 24.
13. Verband Region Stuttgart (Hrsg.): *Anlage 4.1 zur Vorlage 190 / 2013; Klausur des Verkehrsausschusses am 08.05.2013*. 8. Mai 2013, S. 4 (PDF-Datei (<http://www.region-stuttgart.org/i2ebridge/Download?docid=12251>) (5 MB))).
14. Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband: *Gäubahn: Eine Bahnverbindung ringt um Minuten: Manchmal geneigt, manchmal gerade – aber nie besonders schnell* (<http://www.sev-online.ch/de/info/arbeit-verkehr/showarchiv.php?show=/de/info/arbeit-verkehr/archiv/2004/10.html#5>) (abgerufen am 31. Juli 2008)
15. *Gäubahn: Wolf fordert Fünf-Punkte-Plan*. In: *Schwäbische Zeitung (Heuberger Bote)*. 2. April 2013, S. 8 (online (http://www.schwaebische.de/region/sigmaringen-tuttlingen/tuttlingen/rundum-tuttlingen_artikel,-Gaeubahn-Wolf-fordert-Fuenf-Punkte-Plan-_arid,5416805.html)).
16. *Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements I und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz* (<http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20001034/index.html>). Dokument 0.742.140.313.69 mit Stand vom 18. Juli 2000.
17. Jürgen Lück, Christoph Bielecki, Dietmar Schindler: *»Vitaminspritze für die Gäubahn«*. In: *Schwarzwälder Bote*. 7. Februar 2014, S. 4.
18. Tobias Gafafer: *Schweiz setzt Deutschland unter Druck*. In: *Aargauer Zeitung*. 8. Januar 2011 (online (<http://www.aargauerzeitung.ch/schweiz/schweiz-setzt-deutschland-unter-druck-103268466>)).
19. Ohne Quelle
20. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: *Bundesverkehrswegeplan 2003* (http://www.bmvbs.de/Anlage/original_15944/Bundesverkehrswegeplan-2003-Beschlusses-der-Bundesregierung-vom-02.-Juli-2003.pdf), S. 57 f.
21. Es sind unterschiedliche Zahlen zu den Kosten des Ausbaus im Umlauf. Die Schwäbische Zeitung

- nennt in ihrer Tuttlinger Regionalausgabe vom 5. Juli 2008 135 Millionen Euro. In ihrer Ausgabe vom 19. März 2007 nennt die Schwäbische Zeitung jedoch noch 158 Millionen Euro. Econo vom 19. März 2008 nennt hingegen nur Kosten in Höhe von 45 Millionen Euro für einen abschnittswisen zweigleisigen Ausbau. [1] (http://www.econo-online.de/html/aktuell/aktuell_u.html?&cataktuell=13&m=404&artikel=1340)
22. Regionalausgabe der Schwäbischen Zeitung Tuttlingen (Gränzbote) vom 19. März 2007, Artikel *Gäubahn-Ausbau rückt wieder näher*
 23. Schwäbische Zeitung (Regionalausgabe Tuttlingen) vom 15. November 2008, Artikel *Die Planung für den Ausbau der Gäubahn ist finanziert.*
 24. Neue Rottweiler Zeitung: *Wolf: Gäubahnausbau wird konkret* (<http://nrwz-online.de/v5/region/00024832/>) (30. Januar 2009, abgerufen am 31. Januar 2009).
 25. DB Mobility Logistics AG: *Ministerpräsident Mappus und DB-Chef Grube: "Investitionen in Bahn-Projekte stärken Infrastruktur in Baden-Württemberg"*. Presseinformation vom 18. Oktober 2010.
 26. Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.): *Tanja Gönner unterstützt Ausbau der Gäubahn* (<http://www.lifep.r.de/inaktiv/ministerium-fuer-umwelt-naturschutz-und-verkehr-baden-wuerttemberg/Umwelt-und-Verkehrsministerin-Tanja-Goenner-unterstuetzt-Ausbau-der-Gaeubahn/boxid/169182>). Presseinformation vom 9. Juni 2010.
 27. *Noch stehen die Signale auf rot* (<http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.bahn-will-investieren-noch-stehen-die-signale-auf-rot.572a4814-d026-4774-afbe-81633eb13b72.html>). In: Stuttgarter Nachrichten, 19. Oktober 2010.
 28. *Durchbruch bei Gäubahn geschafft* (<http://www.schwarzwaelder-bote.de/inhalt.villingen-schwenningen-durchbruch-bei-gaeubahn-geschafft.33d223e5-4b22-4adc-980d-53dd423d5e70.html>). In: Schwarzwälder Bote (Onlineausgabe), März 2011.
 29. *Zweites Gleis soll frühestens im Jahr 2018 fertig sein* (<http://www.schwarzwaelder-bote.de/inhalt.villingen-schwenningen-zweites-gleis-soll-fruehestens-im-jahr-2018-fertig-sein.22abc845-95cd-44ee-badc-53a63aef00b7.html>). In: Schwarzwälder Bote (Onlineausgabe), ca. 26. August 2011.
 30. Frank Schwaibold: *Bahnfahrer nach Zürich brauchen noch viel Geduld.* In: *Stuttgarter Nachrichten*. 5. Februar 2013 (<http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.auf-der-gaeubahn-bahnfahrer-nach-zuerich-brauchen-noch-viel-geduld.663d7bb9-5fb0-46f7-9563-924434243854.html>).
 31. A. Lothar Häring: *Bahnchef macht der Gäubahn Zusagen.* In: *Schwäbische Zeitung, Heuberger Bote*. 6. April 2013, S. 1 (online (http://www.schwaebische.de/region/sigmaringen-tuttlingen/tuttlingen/stadtnachrichten-tuttlingen_artikel,-Bahnchef-macht-der-Gaeubahn-Zusagen-_arid,5418729.html)).
 32. Patrick Nädele: *Gäubahn-Ausbau soll bis 2021 erledigt sein.* In: *Schwarzwälder Bote*. 9. November 2013, S. 17 (online (<http://www.schwarzwaelder-bote.de/inhalt.horb-a-n-gaeubahn-ausbau-soll-bis-2021-erledigt-sein.8fbf7a30-0bfd-4751-bc51-9083e3941a2a.html>)).
 33. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (Hrsg.): *Anmeldungen des Landes Baden-Württemberg für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BVWP 2015) - Langfassung* -. Stuttgart 30. April 2013, S. 2] (<http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/119938/130430%20BVWP%20Langfassung.pdf?command=downloadContent&filename=130430%20BVWP%20Langfassung.pdf> (PDF-Datei)).
 34. Klaus Arnoldi in Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Baden-Württemberg e. V.: *Plädoyer für einen bedarfsgerechten Ausbau* (http://www.vcd-bw.de/themen/nbs/nbs_S_UL.pdf), (pdf-Datei vom 2. April 2004, 880 kB; abgerufen am 31. Juli 2008).
 35. Konstantin Schwarz: *Bahn will bei Stuttgart 21 die Zusatzkosten auslagern.* In: *Stuttgarter Nachrichten*, 13. September 2011, S. 15 (online (<http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-will-die-zusatzkosten-auslagern.1f33039e-6e1b-4bfd-9b7d-252c6ad91755.html>)).
 36. Wolfgang Staiger in „Fahrgastverband Pro Bahn“: *Kritik am ICE-Anschluss des Flughafens* (http://www.pro-bahn-bw.de/rvregionstuttgart/stgt21/flughafen_s21.pdf) (pdf-Datei; vom 8. November 2005, 48 KB; abgerufen am 22. August 2010).
 37. Deutscher Bundestag (Hrsg.): *Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten*

- Winfried Hermann, Birgitt Bender, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/2614 – (<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/027/1702723.pdf>) (PDF; 108 kB). Drucksache 17/2723 vom 6. August 2010.
38. Vieregg-Rössler GmbH (Hrsg.): *Darstellung der betrieblichen Mängel des Projektes Stuttgart 21* (http://www.bund-bawue.de/fileadmin/bawue/pdf_datenbank/themen_projekte/Stuttgart_21/08_S21-Maengel-Text_VR.pdf) (PDF-Datei; 86 kB). München, August 2008, S. 14 f, 16.
 39. SMA und Partner (Hrsg.): *Stellungnahme von SMA und Partner AG zu Veröffentlichungen von vertraulichen Sitzungsunterlagen* (http://wirsindstuttgart21.de/wp-content/uploads/2010/11/2010_07_28_Stellungnahme_von_SMA_und_Partners_AG.pdf) (PDF-Datei, 65 kB). "Version 1-00" vom 28. Juli 2010.
 40. Leinfelden-Echterdingen: *Gäubahnführung durch LE* (http://www.leinfelden-echterdingen.de/servlet/PB/menu/1212166_11/index.html) (abgerufen am 31. Juli 2008).
 41. *Schlichtung Stuttgart 21 PLUS* (<http://www.das-neue-herz-europas.de/de-DE/download/20101130-SchlichtungS21-Schlichterspruch-Geissler.pdf>) (PDF-Datei). 30. November 2010, S. 13.
 42. Verband Region Stuttgart (Hrsg.): *Regionalplan*, 2010, S. 238 (S. 250 der PDF-Datei (http://www.region-stuttgart.org/fileadmin/regionstuttgart/04_Informationen_und_Download/04_01_Veroeffentlichungen/04_04_02_Berichte/regionalplan_2009_text.pdf), 11 MB).
 43. Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz, Regionalbereich Stuttgart, Projekte (Hrsg.): *Projekt »Stuttgart 21«. Die Machbarkeitsstudie*. Broschüre (40 A4-Seiten), Stuttgart, ca. 1995, S. 20 (ähnliche Fassung als PDF-Datei (http://www.rosenstein-stuttgart.de/fileadmin/downloads/1994_Machbarkeitsstudie_DB/Machbarkeitsstudie_1996.pdf) online, 14 MB).
 44. Konstantin Schwarz: *Bahn braucht zeitweise Halt in Vaihingen*. In: *Stuttgarter Nachrichten*, Nr. 155, 7. Juli 2012, S. 22 (ähnliche Fassung online (<http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-braucht-zeitweise-halt-in-vaihingen.60ac4470-6192-4395-a57e-ca30da0e1cb7.html>)).
 45. Ringzug wird nicht nach Horb rollen (<https://web.archive.org/web/20090520012742/http://nrwz-online.de/v5/region/00023461/>) (Version vom 20. Mai 2009 im *Internet Archive*), *Neue Rottweiler Zeitung* vom 3. November 2008, abgerufen am 8. Februar 2012.
 46. Sebastian Bernklau: *S-Bahn-Variante bekommt gute Noten* (<http://www.schwarzwaelder-bote.de/inhalt.nagold-s-bahn-variante-bekommt-gute-noten.d3399469-3c3e-43f0-a24f-c8b9377d35f1.html>), *Schwarzwälder Bote*, vom 19. Juli 2011.
 47. Transport Technologie Konsult, Karlsruhe: *Machbarkeitsstudie, Kapitel 8: Wirtschaftlichkeit, Bewertung und Empfehlung* (<http://www.lra-bb.kdrs.de/site/LRA-BB-Internet/get/407650/2011-120-a2.pdf>) (PDF, 944 kB).
 48. Konrad Buck: *Intercity soll die Abwärtsspirale durchbrechen*. In: *Gäubote*. 7. Februar 2014, S. 19 (online (http://www.gaeubote.de/gb_10_110518605-24-65143_Intercity-soll-die-Abwaertsspirale-durchbrechen-.html)).
 49. Verband Region Stuttgart (Hrsg.): *Sitzungsvorlage Nr. 236/2014. Verkehrsausschuss am 19.03.2014*. (<http://www.region-stuttgart.org/i2ebridge/Download?docid=12918>). Dokument vom 28. Februar 2014, Punkt 2, S. 2–4.
 50. *Stündliche IC Stuttgart – Zürich ab 2018*. In: *Eisenbahn-Revue International*. Nr. 5, 2013, ISSN 1421-2811, S. 235.
 51. Gabriele Renz: *Jubel in Böblingen, Kater am Bodensee*. In: *Ludwigsburger Kreiszeitung*. 7. Februar 2014, S. 5 (online (<http://www.suedkurier.de/nachrichten/baden-wuerttemberg/themensk/Jubel-in-Boeblingen-Kater-am-Bodensee;art417921,6677940>)).
 52. Alexander Ikrat: *Bahnstrecke Stuttgart–Zürich bekommt wieder Anschluss*. In: *Stuttgarter Nachrichten*. Nr. 31, 7. Februar 2014, S. 20 (online (<http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.gaeubahn-stuttgart-zuerich-bekommt-wieder-anschluss.ccb219f1-7444-45ff-ae51-8ba7fbd63e9d.html>)).
 53. Ohne Quelle

Von „http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Bahnstrecke_Stuttgart–Hattingen&oldid=132040390“

Kategorien: [Spurweite 1435 mm](#) | [Wikipedia:Exzellent](#) | [Bahnstrecke in Baden-Württemberg](#)
| [Schienenverkehr \(Stuttgart\)](#) | [Verkehr \(Landkreis Böblingen\)](#) | [Verkehr \(Landkreis Tübingen\)](#)
| [Verkehr \(Landkreis Freudenstadt\)](#) | [Verkehr \(Landkreis Rottweil\)](#) | [Verkehr \(Landkreis Tuttlingen\)](#)
| [Verkehr \(Landkreis Konstanz\)](#) | [Schwäbische Alb](#) | [Stuttgart 21](#)

- Diese Seite wurde zuletzt am 11. Juli 2014 um 01:56 Uhr geändert.
- Abrufstatistik

Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden.

Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.