

REGIONALVERBAND NORDSCHWARZWALD Habermehlstraße 20
75172 Pforzheim
☎ 07231-14784-14
Fax -14784-11
@ bahnert@rvnsw.de



VERMERK

Thomas Bahnert / 09.04.2013

Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn GNBB



Gründung: 1954/55

Gründer: Anliegerkommunen an der Bahnstrecke

Zweck: Seit fast 60 Jahren dient der Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn (kurz: IV Gäubahn oder GNBB) nun als Sprachrohr der an der Strecke liegenden Städte und Gemeinden, wenn es darum geht, die Interessen der Anlieger gegenüber Bund, Land und den auf dieser Strecke tätigen Verkehrsunternehmen zu vertreten. Mit konstruktiven Vorschlägen – ausgearbeitet von renommierten Verkehrsplanern – trägt der IV dazu bei, diese wichtige Verkehrsachse weiter zu entwickeln. ‚Mitglieder‘ des IV GNBB sind inzwischen auch die Landkreise und die Regionalverbände entlang der Strecke, Vertreter der Schweizer Kommunen, Kantone und Verwaltungsstellen von Schaffhausen bis Zürich, sowie parteiübergreifend Bundes- und Landtagsabgeordnete aus den Wahlkreisen entlang der Strecke. Auch die Industrie- und Handelskammern an der Strecke sind Partner im IV GNBB.

Struktur: Keine feste Organisationsstruktur, keine Verbandssatzung, keine formalen Regularien. Die Beteiligten wählen bedarfsorientiert einen ehrenamtlichen Vorstandsvorsitzenden und zwei Stellvertreter, die den Verband nach Außen und gegenüber den politischen Ebenen vertreten (Vorsitzender von 1987 - 2001 war der vormalige Rottweiler OB Dr. Michael Arnold, von 2001 - 2009 Michael Theurer, damals OB der Stadt Horb am Neckar. Derzeitiger Vorsitzender seit 24.06.2009 ist Herr Landtagspräsident Guido Wolf, MdL, zuvor Landrat in Tuttlingen, seine Stellvertreter sind OB Michael Beck, Tuttlingen, und OB Oliver Ehret, Singen).
Als Geschäftsführer fungiert seit vielen Jahren Herr Rainer Kaufmann, ehemaliger Verbandsdirektor des Regionalverbands Schwarzwald-Baar-Heuberg. Als Geschäftsstelle des IV GNBB fungiert der Regionalverband Schwarzwald-Baar-Heuberg in Villingen-Schwenningen.

Arbeitsweise: „Wenn wir etwas durchsetzen wollten, dann haben wir unsere politischen Kräfte gebündelt und unsere Anliegen gemeinsam vorgetragen. Wenn wir ein Gutachten in Auftrag geben mussten, dann haben sich alle Gäubahn-Anlieger finanziell engagiert und es so ermöglicht, dass unsere Forderung durch kompetente fachliche Konzeptionen abgesichert wurden“ (Zitat: frühere Vorstandsmitglieder, Quelle: http://www.der-fahrgast.de/Archiv/2006/2006-1-40_44.pdf).

Wesentliche Arbeitsschritte und ‚Meilensteine‘ (Auszug gemäß Aktenlage beim RVNSW):

- Nach seiner Gründung konnte der Verband durch eine ganze Reihe von Initiativen die Elektrifizierung der Bahnstrecke entscheidend voranbringen (besiegelt 1987):
- 29.12.1987: Vertrag zwischen dem Land B.-W. und der Deutschen Bundesbahn über Verbesserungsmaßnahmen zur Beschleunigung des Schienenpersonenverkehrs zwischen Stuttgart und Zürich und der Elektrifizierung des Streckenabschnitts Singen – Schaffhausen zur Erreichung einer Fahrzeit zwischen Stuttgart und Zürich von $2 \frac{3}{4}$ Stunden; Realisierungsziel Sommerfahrplan 1991 (Quelle: LT-DS 9/5459 vom 7.4.88).
- 1988: Erste Überlegungen zum Einsatz sog. „Pendolino“-Fahrzeuge italienischer Bauart zur Beschleunigung und Reduzierung der Fahrzeit auf unter $2 \frac{1}{2}$ Stunden mittels Neigetechnik.
- 24.09.1989: Fertigstellung der durchgehenden Elektrifizierung von Stuttgart bis Zürich.
- Ende 1989: Verhandlungen des Landes mit der DB über den baldigen Einsatz elektrischer Pendolino-Fahrzeuge. Laut DB aber frühestens 1994 möglich.
- Oktober 1990: Vorlage der „Konzeptstudie Stuttgart – Zürich“ durch den IV GNBB, erarbeitet vom Schweizer Büro SMA+Partner, Zürich. Ziel der Studie war die Entwicklung eines Fahrplankonzeptes, bei dem die beiden Verkehrsknoten Stuttgart und Zürich so miteinander verbunden werden, dass dort jeweils ein direktes Umsteigen in die weiterführenden Hochgeschwindigkeitsnetze möglich ist. Basis war der notwendige Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik im Taktsystem und die optimale Verknüpfung des Systems mit dem Regional- und Nahverkehr. Das Land wurde aufgefordert, die DB zur Verwirklichung des Konzeptes zu bewegen.
- 1991: Forderung, den Ausbau der Gäubahn in die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) aufzunehmen.
- 1992: Anmeldung des zweigleisigen Ausbaus der Gäubahn zwischen Horb und Tuttlingen zur Fortschreibung des BVWP durch das Land.
- 1992: Koordinierung der Wünsche und Vorstellungen der Regionen und Kreise an ein abgestimmtes Regional- und Nahverkehrsbedienungskonzept durch den IV GNBB.
- 1994: Vorlage eines weiteren Gutachtens des IV GNBB durch den damaligen Vorsitzenden OB Dr. Arnold, Rottweil, erarbeitet durch die Universität Karlsruhe, das die Wirtschaftlichkeit einer direkten Anbindung der Gäubahn an die Schnellbahntrasse Stuttgart – Ulm über den künftigen neuen Flughafenbahnhof bestätigt.
- 1996: Bestätigung durch die DB, die Gäubahn über die Rohrer Kurve und den neuen Flughafenbahnhof an die Schnellfahrstrecke Stuttgart – Ulm anzubinden.
- 6. September 1996: ‚Vertrag von Lugano‘ zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland, nach dem u.a. die Reisezeit zwischen Stuttgart und Zürich durch den Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen und punktförmigen Linienverbesserungen künftig auf $2 \frac{1}{4}$ Stunden verkürzt werden soll.

- September 1997: Einsatz eines ersten Neigetechnik-Zuges „Cisalpino“ aus italienisch-schweizerischer Produktion (Pendolino ETR 470), aber noch mit rd. 3 Std. Fahrzeit.
- 1998: Ertüchtigung der Strecke zur Nutzbarmachung der Neigetechnik; vermehrter Einsatz von Cisalpino-Zügen.
- 1999: Gemeinsamer Einsatz des neuen ICE der DB mit Neigetechnik (ICE-T) und des Cisalpino nun mit aktivierter Neigetechnik und reduzierter Fahrzeit von 2 ¾ Stunden zwischen Stuttgart und Zürich.
- 2002/03: Vermehrt Mängel und erhebliche Fahrzeitverlängerungen beim Cisalpino aufgrund zunehmender Probleme mit der Neigetechnik, der zulässigen Querbeschleunigung sowie der Software, die die Neigetechnik steuert.
- 2005: Neue Studie des IV GNBB, unterstützt u.a. auch vom Land, die konkrete „Vorschläge zum (abschnittswisen) Ausbau der europäischen Bahnverbindung Stuttgart – Zürich – Mailand“ aufzeigt (erarbeitet durch SMA+Partner, Zürich). Ziel war die Identifizierung derjenigen Teilabschnitte auf der Gäubahn, mit deren zweigleisigem Ausbau die bestehenden wesentlichen Verkehrsmängel der seit der Demontage nach dem 2. Weltkrieg 80 km langen eingleisigen Streckenführung zwischen Horb und Hattingen behoben werden können. Damit kann auf die zuvor geforderte durchgehende Wiederherstellung der Zweigleisigkeit verzichtet werden. Auch die weitere Reduzierung der Reisezeit durch das erarbeitete Verkehrskonzept auf unter 2 Std. 40 Min. ermöglicht zusätzliche und sichere Anschlüsse in Stuttgart und Zürich. Ziel der Studie war die Aufnahme der Maßnahmen in den BVWP.

**Interessenverband
Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn**

**Vorschläge zum Ausbau
der europäischen Bahnverbindung
Stuttgart - Zürich - Mailand**




SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
Gefördert durch Finanzhilfen des
Schweizer Bundes


GNBB
Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn


EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT
Gefördert aus dem Europäischen Fonds
für Regionale Entwicklung

- Januar 2006: Der Gäubahnverband wirbt in Berlin im Rahmen einer Besprechung mit den Bundestagsabgeordneten aus den Wahlkreisen entlang der Strecke für den Ausbau.
- Februar 2006: Der IV GNBB informiert auch die Landtagsabgeordneten aus den Wahlkreisen entlang der Strecke sowie Staatssekretär Dr. Köberle im Landtag in Stuttgart über die Studie.
- März 2006: Informationsveranstaltung des IV GNBB über das neue Konzept in Schaffhausen.
- September 2006: IV GNBB zusammen mit Bundestagsabgeordneten bei Bahnchef Dr. Mehdorn in Berlin.
- 2007: Gutachten im Auftrag des IV GNBB und des Landes zur Reduzierung bzw. Verschlinkung bisher geplanter Ausbaumaßnahmen: dadurch Erreichung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses > 1 im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsberechnung des Bundesverkehrsministeriums.
- Artikel Südwestpresse Horb v. 1.10.07 über die Sitzung des IV GNBB am 28.09.2007

RUND UM HORB



Pro Gäubahn-Ausbau als strategische Entwicklungsachse in Europa

Der Ausbau und die Steigerung der Attraktivität der internationalen Schienenfernverkehrsverbindung Stuttgart-Zürich-Mailand bleibt das wichtigste Ziel des Interessenverbandes Gäu-Neckar-Bodensee-bahn. Der Vorsitzende des Gäubahnverbands, Horbs Oberbürgermeister Michael Theurer, konnte bei der jüngsten Verbandsversammlung im Rathaus in Tuttlingen neben den Mitgliedsstädten und Landkreisen den Vorsitzenden der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Volker Kauder, und den parlamentarischen Geschäftsführer der FDP-Bundestagsfraktion Ernst

Burgbacher sowie zahlreiche Landtagsabgeordnete begrüßen. Kauder bezeichnete die Gäubahn als strategische und zentrale Entwicklungsachse in Europa und forderte den Ausbau der Gäubahn als Teil von Stuttgart 21 zu realisieren. Burgbacher hob die Anbindung des südlichen Landesteils an den Landesflughafen und die neue Messe auf den Fildern hervor. Die Vertreter der Schweiz berichteten davon, dass dort die Ausbaumaßnahmen mit einem Volumen von rund 130 Millionen Euro unmittelbar bevorstehen. Die Verbandsmitglieder waren sich einig, dass

nun auch auf deutscher Seite etwas geschehen müsse. Das zweite Gleis, das seit der Demontage durch die französische Besatzungsmacht vor 61 Jahren zwischen Horb und Hattingen fehlt, sollte wenigstens streckenweise wieder eingebaut werden. Diese Doppelspur-„Inseln“ kämen auf rund 130 Millionen Euro. Konkretes Ziel des Verbandes, so das Fazit Theurers, ist nun der Abschluss einer Planungsfinanzierungsvereinbarung mit Bund, Land und DB AG. Wenn die Planung steht, könnten die Maßnahmen in Abschnitten realisiert werden. Auf

dem Bild oben (von links nach rechts) Patrick Altenburger (Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr Kanton Schaffhausen), Peter Kämpfer (Stadtrat Schaffhausen), Rainer Kaufmann (Geschäftsführer Regionalverband), MdB Volker Kauder, OB Engesser (Rottweil), OB Michael Theurer (Horb), MdB Ernst Burgbacher, MdL Veronika Netzhammer, MdL Andreas Hoffmann, Werner W. Klingberg (DB AG), Landrat Guido Wolf, MdL Karl Rombach, OB Oliver Ehret (Singen) und Landrat Dr. Wolf-Rüdiger Michel sowie MdL Fritz Buschle. Privatbild

- Ende 2007: Ergänzende Studie „Aspekte einer Güterverkehrs-Umgehungskurve für Singen und die Gäubahn“ durch Ulrich Grosse im Auftrag des IV GNBB; damit sowie mit einer Durchbindung der ICE nach Nürnberg gelingt nach Neuberechnung des Planfalls „Gäubahn 3“ der Nachweis, dass das NKV auf 1,3 angehoben werden kann.
- 2008: Zusage von Bund und DB zum raschen Ausbau des ersten zweigleisigen Teilabschnitts der Gäubahn zwischen Horb und Neckarhausen bei entsprechender Vorfinanzierung der Planungskosten durch ‚die Region‘.
- 3. März 2008: „Singer Erklärung“ des IV GNBB, dass sich der Verband an den Vorfinanzierungskosten für die Leistungsphasen (LP) 1+2 beteiligen wird.
- Finanzielle Beteiligung der 5 betroffenen Regionalverbände in Höhe von je 50.000 € sowie 70.000 € von den Kommunen/Großen Kreisstädten, damit zusammen 320.000 €. Die IHK unterstützen die Lobbyarbeit, genau so wie die Partner aus der Schweiz.
- Juli 2008: Aktuelle Sachstandsinformation der Landtagsabgeordneten durch den IV GNBB.
- Vereinbarung einer intensiven Lobbyarbeit für die Aufnahme aller Ausbaumaßnahmen an der Gäubahn in den nächsten Investitionsrahmenplan (IRP) 2011-2015 des Bundes.
- Oktober 2008: Abschaltung der Neigetechnik bei den ICE-T-Zügen wegen Problemen mit den Radsatzwellen. Reduzierung der Geschwindigkeit und Erhöhung der Reisezeit wieder auf > 3 Stunden mit erheblichen Anschluss-Verlusten in Stuttgart.
- November 2008: Besprechung des Verbandsvorsitzenden des IV GNBB in Berlin mit den Bundestagsabgeordneten wegen der Aufnahme des Gäubahnausbaus in den IRP.
- 10. Dezember 2008: „Geberkonferenz“ des IV GNBB in Horb zur Aushandlung des Finanzierungsvertrags mit der DB AG sowie eines Treuhandvertrages zwischen dem IV und einem Treuhänder; Vorbereitung und Beratung durch eine versierte Anwaltskanzlei.
- August/September 2009: Unterzeichnung des Treuhandvertrags zwischen den Mitgliedern des IV GNBB und einer Anwaltskanzlei sowie der Finanzierungsvereinbarung zwischen der „ARGE Gäubahn“, vertreten durch die Anwaltskanzlei als Treuhänder, und der DB Netz AG.
- 2009: Beginn der Planungsarbeiten der DB Netz für den ersten Ausbauabschnitt Horb – Neckarhausen; Mitwirkung des IV GNBB im dazu eingerichteten Lenkungskreis.
- Februar 2010: Initiative des IV GNBB gegen weitere Benachteiligung der Gäubahn nach zuvor bekannt gewordenen Plänen der DB zur Streichung der ICE-T-Züge.
- März 2010: Vollständiger Abzug der ICE-T-Züge der DB. Ersatz durch schweizer IC-Züge.
- März 2010: Aktuelle Sachstandsinformation der Landtagsabgeordneten durch den IV GNBB.

- März 2010: Gemeinsamer Appell von über 40 Landtagsabgeordneten für den Ausbau der Gäubahn und die Wiedereinführung der Neigetechnik.
- 2010: Stärkere Focussierung der Langfristüberlegungen für die Gäubahn auf die Weiterführung der Fernzüge über Stuttgart hinaus Richtung Nürnberg (- Erfurt - Berlin) im Zuge einer Realisierung von „Stuttgart 21“.
- Mai 2010: Petition der Industrie- und Handelskammern zur Unterstützung des Ausbaus.
- Juni 2010: Land sagt dem IV GNBB zu, durch Vorfinanzierung den weiteren Fortgang der DB-Planungen für den ersten Ausbauabschnitt Horb – Neckarhausen (LP 3+4) zu gewährleisten.
- Juli 2010: Zusage von Bahnchef Dr. Grube beim IV GNBB, dass sich die DB mit Macht dafür einsetzen werde, dass der Bund den Ausbau der Gäubahn in den nächsten IRP aufnimmt.
- 2010: Anträge der Regionen zur Aufnahme des Gäubahnausbaus in den neuen IRP.
- Oktober 2010: Abschluss der Planungsvereinbarung Land – DB zur Vorfinanzierung der LP 3+4 für den ersten Bauabschnitt Horb – Neckarhausen.
- März 2011: Zusage von Bahnchef Dr. Grube, dass die für den ersten Bauabschnitt erforderlichen Finanzmittel bei der DB eingestellt und verfügbar seien.
- 2011: Aufnahme des Gäubahnausbaus in den IRP 2011-2015 des Bundes.
- 2011: Weitere Aktivitäten des IV GNBB zur Finanzierung auch der zweiten und dritten Doppelspur-Ausbauabschnitte.
- 2011: Einbindung des IV GNBB und der Anlieger in die Umweltplanung (Scoping-Verfahren EBA gem. UVPG) für den ersten Bauabschnitt Horb – Neckarhausen.
- September/Oktober 2011: Fachkonferenz IV GNBB mit SPD-Landtagsfraktion und DB-Landeschef Eckart Fricke, der einen „Masterplan“ für die Gäubahn ankündigt, sowie weitere „Geberkonferenz“ des IV GNBB zur Finanzierung der zwei weiteren Bauabschnitte.
- April 2012: Erneute „Geberkonferenz“ des IV GNBB mit Statusbericht der DB.
- September 2012: Erklärung IV GNBB nach Sitzung des „Lenkungskreises“, dass man für die langfristige Entwicklung der Gäubahn den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt (- Berlin) voraussichtlich im Jahr 2017 im Focus haben müsse, da sich dann evtl. durchgehende Fernverkehrsverbindungen zwischen Zürich über Stuttgart und Nürnberg weiter bis Erfurt – Leipzig – Berlin anbieten könnten.
- 2012: Einbeziehung des IV GNBB in strategische Überlegungen der Europäischen Metropolregion Stuttgart im Rahmen eines Modellvorhabens der Raumordnung des Bundes (MORO) zur Stärkung des Schienenkorridors von Zürich über Stuttgart und weiter über Nürnberg und die Neubaustrecke nach Erfurt bis Berlin [*→ Zur besseren Bündelung der Interessen der Raumschaft wird für den Schienenkorridor Stuttgart – Nürnberg ein vergleichbarer Interessenverband im Rahmen eines „Bahntages“ am 12. Juli 2013 in Crailsheim gegründet.*]

- November 2012: Weitere „Geberkonferenz“ des IV GNBB: Bericht über Freigabe eines ersten Teilbetrags für die Planung des zweiten Doppelspur-Abschnitts Rottweil – Neufra durch den Bund sowie über Verhandlungen zwischen der DB und dem Land zwecks Erarbeitung eines verbesserten ‚Interimsfahrplans‘ auf der Gäubahn zur Wiederherstellung von Anschlüssen in Stuttgart ab Dezember 2017.
- Anfang 2013: Einbindung des IV GNBB in die entsprechenden Planungen.
- März 2013: Ankündigung der DB, dass absehbar kein weiterer Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen vorgesehen ist. Vorstellung des o.g. Interimsfahrplans mit Einsatz neuer Doppelstock-IC-Züge ab Ende 2017; derzeit keine durchgehende Verbindung über Stuttgart hinaus bis Nürnberg oder weiter geplant.
- 5. April 2013: Bahnchef Dr. Rüdiger Grube beim IV GNBB in Rottweil; Diskussion über den Zeitpunkt des Streckenausbaus und des Einsatzes der für Ende 2017 angekündigten neuen Doppelstock-IC (Einsatz evtl. bereits Ende 2016 möglich?).