

Stadtrat Matthias Striebich  
Michelsberg 8

91322 Gräfenberg

02.01.2018

## Entwurf:

### Interfraktioneller Antrag an den Stadtrat Gräfenberg

[P20-36a]

Gleichzeitig Vorschlag für ein gemeinsames Statement der Anlieger-Städte, -Gemeinden und -Landkreise

## Zu(g)kunft Gräfenbergbahn

### Für eine nachhaltige und attraktive Mobilität auf der Gräfenbergbahn

#### Antrag:

Der Stadtrat Gräfenberg beschließt folgende Stellungnahme zur Situation und Zukunft der Gräfenbergbahn und schlägt vor, dass Bürgermeister und Verwaltung diese gemeinsam mit allen anliegenden Städten, Gemeinden und Landkreisen öffentlichkeitswirksam an die zuständigen Stellen (DB AG, Bund, Land, BEG, VGN) übergibt.

#### ***Die Gräfenbergbahn – von der Stilllegungskandidatin zum relativen „Erfolgsmodell“***

Die Gräfenbergbahn war zwischen den 1970er und 1990er Jahren eine Stilllegungskandidatin mit am Ende nur noch fünf Zugpaaren werktags und deutlich unter 1.000 Fahrgästen täglich. Durch ein großes Engagement vieler Bürgerinnen und Bürger aus der Region konnte 1996 die Wende erreicht werden. Heute verkehren die Züge täglich mindestens im Stundentakt und deutlich über 5.000 Fahrgäste nutzen jeden Werktag die Gräfenbergbahn – bei weitem nicht nur Schüler und „Muss-Fahrer“, sondern auch viele Pendler und andere Reisende, welche durchaus auch ein Auto zur Verfügung hätten. Auch am Wochenende wird die Gräfenbergbahn von Naherholungssuchenden, Fußballfans, Jugendlichen und Erwachsenen gut genutzt. **Die Gräfenbergbahn ist daher aus der Region nicht mehr wegzudenken.**

#### ***Suboptimaler Ausbau und Störungsanfälligkeit verhindern Ausschöpfung des vollen Potenzials***

Bei der Sanierung der Gräfenbergbahn in den 1990er Jahren wurde aus Kostengründen nur ein suboptimaler Zustand erreicht:

- Es erfolgte keine komplette, grundlegende Sanierung des Unterbaus, insbesondere auf dem bereits seit vielen Jahrzehnten immer wieder für Schäden anfälligen Abschnitt zwischen Kalchreuth und Eschenau. Es kam daher seither immer wieder zu massiven Störungen und Unterbrechungen infolge von Gleislagefehlern, Dammschäden, etc. (zuletzt im Spätherbst 2017, aber auch in den zurückliegenden Jahren immer wieder).

- Die Stellwerkstechnik verfügt über keine ausreichenden Rückfallebenen und hat sich außerdem als sehr störanfällig erwiesen. Daher führen selbst kleine Störungen auf der eingleisigen Strecke immer wieder zu massiven Betriebseinschränkungen, Verspätungen, etc.
- Es wurde versäumt, durch Beschleunigung und (zusätzliche) Kreuzungsmöglichkeiten einen sauberen Halbstundentakt auf der ganzen Strecke zu ermöglichen. So gibt es in der Hauptverkehrszeit am Morgen keinen Taktverkehr und am Nachmittag nur eingeschobene Züge, die bereits in Eschenau enden und teilweise nicht überall halten.
- Die Ausrüstung der Stellwerkstechnik endet in Eschenau, so dass sich im Abschnitt zwischen Eschenau und Gräfenberg immer nur ein Zug befinden kann. Sonderfahrten sind damit unmöglich.

Dass die oben beschriebenen relativen Erfolge der Gräfenbergbahn trotz dieses suboptimalen Ausbaus erreicht worden sind, **ist ein deutliches Indiz dafür, dass das Potenzial der Gräfenbergbahn noch weit größer ist und heute noch nicht voll ausgeschöpft wird.**

### ***Kurzfristige Forderungen: Mängel zügig beseitigen***

Die Leidensfähigkeit der Fahrgäste wurde in den vergangenen Jahren durch ständige Störungen, Verspätungen und Zugausfälle auf eine harte Probe gestellt, zuletzt während des wochenlangen Schienenersatzverkehrs Ende 2017. Das Maß ist nun voll. **Die vorhandenen Mängel sind kurzfristig, spätestens innerhalb der nächsten ein bis zwei Jahre durch folgende Maßnahmen zu beseitigen:**

- Grundlegende Beseitigung sämtlicher Schäden, Mängel und Schwachstellen des Unter- und Oberbaus – nicht nur Flicker einzelner Schadstellen.
- Ersatz von Stellwerks- und Bahnübergangssicherungstechnik (BÜ) durch hochverfügbare, zuverlässige Systeme mit den für betriebliche Stabilität erforderlichen Redundanzen und Rückfallebenen.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen soll mit möglichst kurzzeitigen Unterbrechungen des Betriebs erfolgen und – soweit möglich und sinnvoll – den künftigen Ausbau (siehe unten) bereits vorbereiten bzw. berücksichtigen.

### ***Mittelfristige Forderungen: Gräfenbergbahn zu attraktivem System ausbauen und elektrifizieren***

Um das Potenzial der Strecke voll auszuschöpfen, sind folgende Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahren umzusetzen:

- Elektrifizierung der Gräfenbergbahn mit einer Oberleitung: Dies dient nicht nur der Förderung der Elektromobilität, sondern ermöglicht durch bessere Beschleunigung auch gleichzeitig kürzere Fahrzeiten und zusätzliche Haltepunkte.
- Beschleunigung der Fahrzeiten durch die Sicherung von bisher ungesicherten Bahnübergängen (BÜs), z.B. in Igensdorf, sowie abschnittsweise Anhebung der Höchstgeschwindigkeit
- Ermöglichung eines 30-Minuten-Takts auf der Gesamtstrecke durch Schaffung von Kreuzungsmöglichkeiten und Ertüchtigung der Stellwerkstechnik

**Vorbild für diesen Ausbau der Gräfenbergbahn sollte der Ausbau der vergleichbaren Schönbuchbahn Böblingen - Dettenhausen sein, die derzeit elektrifiziert und für einen 30-Minuten-Takt (abschnittsweise sogar für einen 15-Minuten-Takt) ertüchtigt wird.**

B e g r ü n d u n g :

Die Begründung ergibt sich aus dem o.g. Sachverhalt.

Weitere Begründung mündlich.

Matthias Striebich