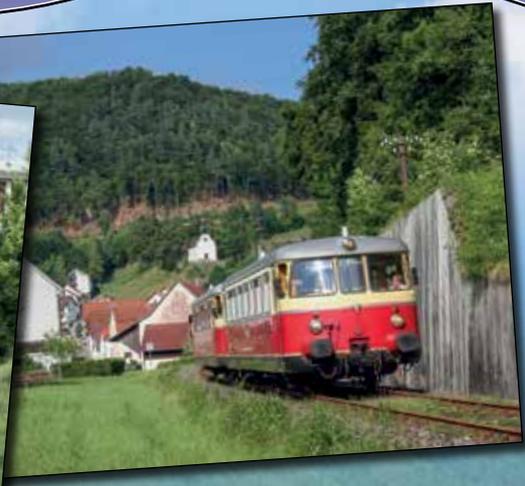




# **DIE ERMS-NECKAR-BAHN**

**EISENBAHNINFRASTRUKTUR AKTIENGESELLSCHAFT**



***Ermstalbahn  
Schwäbische Albahn  
Krebsbachtalbahn***

# Grußworte

Die Erms-Neckar-Bahn Aktiengesellschaft (ENAG) beweist, dass Baden-Württembergs größter Trumpf das Engagement der hier lebenden Menschen ist. Denn es waren und sind Bürgerinnen und Bürger, die die Anteile an der ENAG zeichneten und dadurch die finanzielle Grundlage schufen, um den Betrieb der Ermstalbahn, der Schwäbischen Albahn und der Krebsbachtalbahn zu sichern und auszubauen.

Indem sie die Infrastruktur und die Bahnen erhalten und weiterbetreiben, leisten die Erms-Neckar-Bahn Aktiengesellschaft und ihre Partner einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Lebensqualität im ländlichen Raum. Dazu gehört neben einer regelmäßigen Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr auch die Möglichkeit, die umliegenden Natur- und Kulturlandschaften möglichst umweltschonend zu erkunden. Und mit der Schwäbischen Alb verfügen der Landkreis Reutlingen und der



Alb-Donau-Kreis über einen Anziehungspunkt von großem Zauber, den es nirgendwo sonst gibt. Dieses wunderschöne, weil noch intakte Naturjuwel wollen wir unter anderen mit dem Biosphärengebiet und dem Geopark schützen. Aber eben auch durch einen funktionierenden öffentlichen Personennahverkehr. Die Erms-Neckar-Bahn Aktiengesellschaft ist eine beispielhafte Initiative für bürgerschaftliches Engagement und zeigt die Potenziale der Zivilgesellschaft. Der ENAG, den in ihr organisierten Bahnlinien, den beteiligten Landkreisen sowie allen Partnern, Freunden und Förderern wünsche ich, dass zu dieser wunderbaren Erfolgsgeschichte noch zahlreiche weitere Seiten hinzukommen werden.

*Winfried Kretschmann*

Winfried Kretschmann  
Ministerpräsident des Landes  
Baden-Württemberg

Lange galt in der Verkehrspolitik der ungeschriebene Grundsatz, dass Schienenstrecken im ländlichen Raum keine Zukunft haben. Der Kreis Reutlingen bildete dabei keine Ausnahme, denn auch hier sind zahlreiche Bahnverbindungen verschwunden. Das Netz wäre allerdings noch dünner, wenn nicht überzeugte Schienenfreunde sich hartnäckig für den Erhalt der *Ermstalbahn* eingesetzt hätten.

Aus dieser Initiative entstand die *Erms-Neckar-Bahn AG*, die heute für den Landkreis Reutlingen ein wertvoller Partner bei der Entwicklung des ÖPNV ist. Dies gilt insbesondere für die Planungen zur Einführung der *Regional-Stadtbahn Neckar-Alb*, die ein neues Kapitel in der Nahverkehrsgeschichte aufschlagen wird.

Für die *Ermstalbahn* bedeutet dieses Projekt eine neue Ära, denn nach Dampf und Die-

sel wird mit dem elektrischen Betrieb die dritte Antriebstechnik Einzug halten. Mit ihrer hervorragenden örtlichen Kenntnis und Verwurzelung leistet die *ENAG* einen unverzichtbaren Beitrag für den Schienenverkehr in der Region.

Dafür danke ich allen engagierten Mitstreitern der *ENAG*. Der Landkreis Reutlingen freut sich gemeinsam mit der *ENAG*, die wir seit vielen Jahren als engagierten und kompetenten Partner schätzen, auf eine erfolgreiche ÖPNV-Zukunft.



*Thomas Reumann*

Thomas Reumann, Landrat

Als einziges Biosphärengebiet Baden-Württembergs hat die Schwäbische Alb ein Alleinstellungsmerkmal. Die Erhaltung dieser wertvollen Kulturlandschaft ist eine wichtige Aufgabe für die Landkreise und Kommunen auf der Alb. Dabei spielt das Verkehrskonzept eine besondere Rolle. Um die Besucher des Biosphärenreservats ohne zusätzliche Belastungen für die Natur auf die Alb bringen zu können, ist ein Bahnanschluss unabdingbare Voraussetzung.



Dass heute noch Züge auf die Alb fahren können, verdanken der Alb-Donau-Kreis und sein Nachbarlandkreis Reutlingen dem vorbildlichen Engagement der *Erms-Neckar-Bahn AG*, welche die *Schwäbische Albahn* erhalten hat. Dieser Schienenstrang bildet nicht nur das Rückgrat für einen sanften und nachhaltigen Tourismus, er dient zugleich auch der Binnenschließung unseres Landkreises. Mit der

In unmittelbarer Nachbarschaft der *Krebsbachtalbahn* lässt sich noch heute ablesen, welche Blüten einst das Kleinstaatsdenken in Deutschland hervorgebracht hat: Statt den einfachen Weg durch das Neckartal nahm die badische Odenwaldbahn einst ihren Weg über Waibstadt und Obrigheim, um hessisches „Ausland“ zu umgehen. Von solchem Partikulardenkens sind wir heute zum Glück weit entfernt. Denn mit der *ENAG* kam eine bisher nur im württembergischen Landesteil aktive Gesellschaft nach

Baden, um die *Krebsbachtalbahn* vor der Stilllegung zu retten. Dank des Engagements der beteiligten Landkreise und der Anliegergemeinden konnten die notwendigen Mittel bereitgestellt und das Ende dieser Nebenbahn abgewendet werden. Zusätzlich haben sich der *Verkehrsverbund Rhein-Neckar* und der 2011 gegründete Förderverein sehr für den Erhalt der Strecke und den Betrieb historischer Schienenfahrzeuge eingesetzt. Nun können weiterhin Ausflügler am Wochenende die reizvolle Kraichgaulandschaft umweltschonend per Bahn mit dem VRN-Ticket „erfahren“. Außerdem bleibt die Option auf eine Weiterentwicklung des ÖPNV auf der Schiene erhalten, und potenzielle Güterverkehrskunden haben eine Alternative zum Straßentransport. Mit der *ENAG* als engagiertem Partner wird es uns gelingen, den Eisenbahnverkehr im Krebsbachtal weiterhin zu erhalten und auszubauen.



*Stefan Dallinger*

Stefan Dallinger, Landrat

Wiedereröffnung der Bahnhaltdepunkte in Schmiechen, Hütten und Sondernach haben die Anwohner eine Alternative zum Pkw bekommen. Wir hoffen, dass es der *ENAG* auch in Zukunft gelingen wird, die *Albbahn* als attraktive Verkehrsverbindung weiter auszubauen und werden gerne hierzu unseren Beitrag leisten.

*Heinz Seiffert*

Heinz Seiffert, Landrat

# 1.000 Aktionäre – Beginn einer Erfolgsgeschichte

Einer der häufigsten Begriffe, die mit Baden-Württemberg assoziiert werden, dürfte der Beinamen „Autoland“ sein, denn kaum eine andere Region ist so stark von der Automobilindustrie geprägt. Schlechte Karten also für den Schienenverkehr? Sollte man meinen, doch im „Ländle“ spielt die Eisenbahn nach wie vor eine wichtige Rolle und das keineswegs nur in den Ballungszentren. Auch der ländliche Raum hat vielerorts seinen Eisenbahnananschluss behalten, was zumeist dem Engagement aus der Bevölkerung sowie der Unterstützung weitsichtiger Kommunalpolitiker zu verdanken ist. Nicht anders verhielt es sich bei den drei Eisenbahnstrecken der **Erms-Neckar-Bahn AG**. Auf der **Ermstalbahn**, der **Schwäbischen Albahn** und der **Krebsbachtalbahn** rollen auch heute noch Züge, weil sich die Menschen vor Ort für „ihre“ Bahn engagieren. Darauf kann die **ENAG** ihr Erfolgsmodell aufbauen: Direkt vor Ort tätig, mit schlanker Verwaltung und geringen Kosten auch unkonventionelle Lösungen angehen und zum Wohl aller Beteiligten umsetzen.

## Eisenbahnfreunde retteten die Ermstalbahn

Gemeinschaftliches Engagement stand am Beginn der **ENAG**-Geschichte, als es Ende der 80er Jahre um die Rettung der Ermstalbahn ging. Der Strecke Metzingen – Bad Urach, welche 1873 auf Initiative der Gemeinden als Privatbahn gebaut worden war, drohte die Einstellung. Um dies zu verhindern, gründete **Roland Hartl** zusammen mit engagierten Eisenbahnfreunden 1988 die **Ermstal-Verkehrs-Gesellschaft mbH**. Da zum Erreichen der Ziele eine

breitere Basis zur Kapitalbeschaffung notwendig war, wurde aus der **EVG GmbH** die **EVG Aktiengesellschaft**. Auf Antrieb zeichneten über **1.000 Aktionäre**, so dass das Stammkapital rasch auf über 350.000



DM wuchs. Zum 1. Januar 1992 nahm die **EVG AG** ihre Tätigkeit auf. Zwei Jahre später war eine wichtige Etappe geschafft, als am 1. Januar 1994 die gesamte Ermstalbahn in den Besitz der **EVG** überging. Den ursprünglichen Plan, auch den Bahnbetrieb

zu übernehmen, konnte die **EVG** jedoch aufgrund fehlender Zuschüsse für die Aufarbeitung von Fahrzeugen nicht umsetzen. Daher wandelte sich das Unternehmen in **Erms-Neckar-Bahn Eisenbahninfrastruktur AG** um. Nach zähen Verhandlungen konnte die **ENAG** schließlich am 1. August 1999 den planmäßigen Personenverkehr nach Bad Urach wieder aufnehmen, für den seither die DB-Tochter **ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB)** zuständig ist.

## Erweiterung auf die Alb

Ein ähnliches Schicksal wie der Ermstalbahn drohte Ende der 90er Jahre der **Albbahn**. Nach dem Ende des „Kalten Krieges“ wurden Kasernen und der Truppenübungsplatz Münsingen geschlossen, so dass der Militärverkehr zum Erliegen kam. Damit fehlte einer der wichtigsten Kunden, so dass die Deutsche Bahn die Stilllegung einleitete. Da jedoch das Land, der Kreis Reutlingen und die Kommunen weiterhin auf den Erhalt der Bahn setzten, um die Chance auf die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrskonzeptes zu wahren, wurde gemeinsam mit der **ENAG** ein Konzept für den Weiterbetrieb erstellt. Auf dieser Basis schloss die **ENAG** 1999 mit der

DB Netz AG einen Pachtvertrag zunächst für den Abschnitt Oberheutal – Engstingen und fünf Jahre später dann auch für die restliche Strecke bis Schelklingen ab. Aufgrund der geringeren Siedlungsdichte auf der Alb konnte die **ENAG** jedoch das Erfolgskonzept der Ermstalbahn nicht 1:1 übernehmen, denn das Potenzial für einen regelmäßigen Schienenpersonenverkehr ist deutlich geringer. Stattdessen wurde zunächst der **Freizeitverkehr** aufgenommen, bevor 2004 der **Schülerverkehr** auf die Schiene zurückgeholt werden konnte. Die Durchführung des Verkehrs auf der Albbahn hat inzwischen die **SAB GmbH** übernommen, ein aus dem Förderverein für die Albbahn hervorgegangenes Eisenbahnverkehrsunternehmen.

## Der Sprung nach Baden

Ihre Kompetenz als Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellt die **ENAG** seit Ende 2013 auch im badischen Landesteil unter Beweis. Von der **SWEG** wurde die **Krebsbachtalbahn Neckarbischofsheim – Hüffenhardt** übernommen, um dort dauerhaft den **Freizeitverkehr** zu sichern. Tatkräftige Unterstützung leisten dabei der **Förderverein Krebsbachtalbahn**, die Anliegergemeinden und die Landkreise. Steigende Fahrgastzahlen beweisen seither, dass mit dem richtigen Konzept auch Nebenbahnen im ländlichen Raum eine Chance haben.

Nicht immer übernimmt die **ENAG** gleich ganze Strecken. So konnte beispielsweise 2010 der **Bahnhof Rechtenstein** an der Donautalbahn für regelmäßige Zughalte reaktiviert werden, indem die **ENAG** die dortige **Bahnsteig-Infrastruktur** in ihre Obhut nahm.

Carsten Strähle

Vorstandsvorsitzender Erms-Neckar Bahn AG

▼ **WASSER FASSEN** in Bad Urach im April 1969. Umfangreiche Gleisanlagen lassen auf ehemals bedeutenden Güterverkehr schließen. GG



## Bahngeschichtlicher Abriss Ermstalbahn:

- 27.12.1873 Einweihung der Ermstalbahn
- 01.04.1904 Übernahme durch die Württembergische Staatsbahn
- 28.05.1976 Einstellung des Personenverkehrs
- 1984 Initiative „Pro Ermstalbahn“ bildet sich
- 05.07.1988 Gründung der Ermstal-Verkehrsgesellschaft mbH (EVG)
- Ende 1989 Einstellung des Güterverkehrs nach Bad Urach
- 01.01.1994 Eisenbahninfrastruktur wird an die EVG verkauft
- 22.08.1995 Umfirmierung der EVG in Erms-Neckar-Bahn AG (ENAG)
- 24.05.1998 Touristikverkehr an Sonn- und Feiertagen wird wieder aufgenommen
- 01.08.1999 Wiederaufnahme des regulären Schienenpersonenverkehrs mit Regio-Shuttles (VT 650), Einweihung drei neuer Haltepunkte (Dettingen-Lehen, -Freibad und -Gsaidt)
- 01.05.2001 Erstmalige Durchbindung der Züge im 2-Stunden-Takt von und nach Reutlingen
- 04.03.2004 Haltepunkt Bad Urach Ermstalklinik wird eröffnet, Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h erhöht
- 2013 Kreise bezuschussen Planungen für den Ausbau der Ermstalbahn zur Regionalstadtbahn

## Rückblende: Aus der Geschichte der Ermstal- und Albbahn



▲ **ZUGLAUFSCHILD: noch hat Urach die Auszeichnung „Bad“ nicht erhalten.** GG

▶ **ZWEITEILIGE SCHIENENBUSGARNITUR in Metzlingen-Neuhausen.** HS

▲ **64 094 MIT PERSONENZUG im April 1969 im Bahnhof Urach. An dieser Stelle verläuft heute die Umgehungsstraße. Das Bahnhofsgebäude erkennen nur mehr Fachleute als solches.** GG



**JAHRELANG FUHREN Zug und Bus nebeneinander in Konkurrenz, heute ergänzen sich beide Verkehrsmittel halbstündlich versetzt im Taktfahrplan!** MB





▲ **2.500 PS FÜR DREI WAGEN:** DB-Diesellok, Baureihe 218, mit Güterzug im Kohlstettener Tal. DR

◀ **ZUM BAU DER BAHN** wurden Lokomotiven aus den Urzeiten der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahn (K.W.St.E.) verwendet. SMÜ

◀ **Jahrzehnte ein alltägliches Bild:** Ein dampfbespannter Güterzug ist in Münsingen eingetroffen. UG

▶ **TENDER VORAUSS** macht sich der kurze Güterzug auf den Rückweg nach Schelklingen. UG



◀ **DIE LEGENDÄRE** württembergische Dampflok «T5» war 50 Jahre lang im Ermstal zu Hause. AH

▶ **NACH DEM RANGIERGESCHÄFT** ist Dampflok 050 603 abfahrbereit in Richtung Kleinengstingen. UG



## Bahngeschichtlicher Abriss: Schwäbische Albahn

02.06.1892	Eröffnung Reutlingen - Honau
01.10.1893	Eröffnung Honau - Kleinengstingen - Münsingen
01.08.1901	Eröffnung Münsingen - Schelklingen
1969	Einstellung des Personenverkehrs zwischen Schelklingen und Honau, Abbau der Zahnradstrecke
1999	Abschnitt Kleinengstingen - Oberheutal soll stillgelegt werden, ENAG pachtet Strecke für 25 Jahre
13.06.1999	Aufnahme des Touristikverkehrs mit dem „Ulmer Spatz“ an Sonn- und Feiertagen
2001	Strecke wird unter Denkmalschutz gestellt, Holzverladegleis in Marbach wird eröffnet, Stadt Münsingen baut Bahnhof um
01.06.2004	ENAG pachtet Abschnitt Oberheutal - Schelklingen
13.09.2004	Wiederaufnahme des Planverkehrs an Schultagen
09.12.2007	Inbetriebnahme Hp Grafeneck
12.10.2008	Inbetriebnahme Hp Sondernach
2010	Fertigstellung des Lokschuppens in Münsingen
2014	Umbenennung des Endbahnhofes <b>Kleinengstingen</b> in <b>Engstingen</b>
2015	Inbetriebnahme Technisch unterstützter Zugleitbetrieb ermöglicht Mehrzugbetrieb



# Streckenplan

## Schwäbische Alb



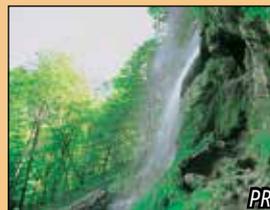
### Metzingen



Unter Schnäppchenjägern hat Metzingen einen inzwischen weit über die Region hinausreichenden Ruf als Zentrum des Fabrikverkaufs. Doch in der Stadt am Eingang des Ermstals kann man nicht nur günstig die Produktema hafer Bekleidungsfirmen einkaufen, vielmehr birgt Metzingen mit den Sieben Keltern auch einen bedeutenden kulturhistorischen Schatz. Zwar wird auch heute noch im Albvorland Weinbau betrieben, die Keltern sind aber sämtlich außer Betrieb. Die älteste, aus dem Jahr 1281 stammende Kelter dient heute als Markthalle, andere werden als Weinbaumuseum oder zum Weinverkauf genutzt und eine der sieben Keltern beherbergt inzwischen die Metzinger Stadtbücherei.

### Bad Urach

Vom Residenzstädtchen zum Heilbad, diese interessante Entwicklung hat der Hauptort des Ermstals in den letzten 500 Jahren durchlaufen. Die Blütezeit Urachs begann 1442, als das Städtchen für 40 Jahre Herrschaftssitz des südlichen Landesteils Württemberg-Urach wurde. Aus dieser Zeit stammen das Residenzschloss mit dem sehenswerten „*Goldenen Saal*“, die Stiftskirche St. Amandus und das Rathaus. Dank seiner zahlreichen mustergültig renovierten Fachwerkhäuser gilt der Uracher Marktplatz als eines der schönsten spätmittelalterlichen Ensembles



der Schwäbischen Alb. Weitaus jüngeren Datums sind dagegen die Kureinrichtungen. Nachdem Anfang der 1970er Jahre bei einer Tiefenbohrung erfolgreich hochmineralisiertes Thermalwasser erschlossen werden konnte, wurden die AlbThermen gebaut. Seit 1982 führt Urach nun offiziell das Prädikat „Bad“ im Stadtnamen.

Auch für Naturfreunde lohnt sich eine Reise ins Ermstal in jedem Fall. Vom gleichnamigen Bahnhofsteilpunkt kann man den berühmten 37 Meter hohen *Uracher Wasserfall* erreichen. Weitere Wanderwege führen auch zur Burgruine *Hohenurach* oder zu den zahlreichen Höhlen im Umkreis der Stadt.

### Engstingen

Am Bahnhof Engstingen (bis 2014 *Kleinengstingen*) enden seit der Stilllegung der Steilrampe über den Alaufstieg die Gleise der Schwäbischen Albahn. Im Zuge des Konzepts Regionalstadtbahn Neckar-Alb scheinen die Pläne für einen Wiederaufbau der Strecke Gestalt anzunehmen, so dass Engstingen langfristig wieder zu einem Knotenpunkt für den Schienenverkehr auf der Alb werden könnte. Bereits heute möglich ist die Weiterfahrt mit dem Rad-Wander-Shuttle der *Hohenzollerischen Landesbahn*



durch das malerische Lauchterttal in Richtung Gammertingen. Außerdem besteht Busanschluss nach Reutlingen sowie zu zwei der bekanntesten Sehenswürdigkeiten auf der Schwäbischen Alb, der *Bärenhöhle* und dem *Schloss Lichtenstein*. Beide Ziele liegen vom Bahnhof Engstingen nicht allzu weit entfernt und sind daher für Wanderer leicht erreichbar. Lohnenswert ist auch ein Besuch im *Automuseum Engstingen*, wo die Geschichte der Massenmotorisierung anschaulich dargestellt wird.

### Oberheutal

Den derzeit größten Bahnhof der *Schwäbischen Albahn* passieren Personenzüge ohne Halt. Weitab von jeder Siedlung wurden Anfang der 70er Jahre in Oberheutal für die Transporte zum Truppenübungsplatz Münsingen umfangreiche Gleisanlagen gebaut. Militärzüge fahren zwar keine mehr nach Oberheutal, dafür steht der Bahnhof heute der zivilen Nutzung zur Verfügung, beispielsweise für Holzverladung oder als Waggonabstellanlage.

### Münsingen



Der Bahnhof von Münsingen ist nicht nur Betriebsmittelpunkt der *Albbahn*, sondern zugleich auch das Tor zum von der UNESCO anerkannten *Geopark Schwäbische Alb*. Das muster- gütig renovierte Bahnhofsgebäude mit seinem historischen Kurbelstellwerk beherbergt ein Zentrum für Umwelt, Natur und Tourismus, in dem man sich umfassend über die vielfältigen Freizeitangebote und die verschiedenen Landschaftsformen rings um die ehemalige Garnisonsstadt informieren kann. Besonders reizvoll sind die für die Alb typischen Wacholderheiden und Trockentäler sowie das Areal des einstigen Truppenübungsplatzes im Münsinger Hardt. Für einen kurzen Spaziergang vom Bahnhof aus bietet Münsingen ebenfalls attraktive Ziele, so beispielsweise die *Martini-Kirche*, das *Alte Rathaus* oder das *Schloss* mit seinem *Heimatmuseum*.

### Gomadigen

Die Gemeinde Gomadingen ist vor al- lem durch das Haupt- und *Landesgestüt Marbach* weit über die Grenzen der Schwäbischen Alb bekannt geworden. Seit über 400 Jahren werden hier Pfer- de gezüchtet, unter anderem Vollblut- Araber. Zwar werden die edlen Rösser heute nicht mehr wie einst per Bahn auf die Reise ins Land geschickt, doch dafür bietet die *Schwäbische Albbahn* nun den Besuchern eine ideale Anrei- semöglichkeit. Vom Bahnhof Marbach ist das Gestüt in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar. Die Stallungen und Kop- peln, die gut 350 Pferde beherbergen, können das ganze Jahr über besichtigt werden. Im Sommer und Herbst locken die traditionellen Hengstparaden zahl- reiche Gäste auf die Alb.

Wer sich eingehender über die Entwick- lung der Pferdezucht informieren möch- te, sollte das *Gestütmuseum* besuchen, das in der ehemaligen Klosterkirche von Offenhausen eingerichtet wurde. In diesem am Fuß des 844 Meter hohen Sternbergs gelegenen Weiler entspringt zugleich die Große Lauter. Das rund 45 Kilometer lange und von zahlrei- chen Burgen gesäumte Lautertal gilt als eines der schönsten Täler auf der Schwäbischen Alb.

Ebenfalls zur Gemeinde Gomadingen zählt *Schloss Grafeneck*, das seit 2007 einen eigenen Bahnhof besitzt. Einst war das Schloss Schauplatz glanzvoller Feste der Herzöge von Württemberg, ehe im Zweiten Welt- krieg ein besonders düsteres Kapitel der Schlossgeschichte aufgeschlagen wurde. Die Nationalsozialisten ermor- derten hier über 10.000 geistig Behin- derte. An ihr Schicksal erinnert heute eine Gedenkstätte.



▲ **KANU FAHREN** in schöner Landschaft ist im Lautertal möglich PR

### Schelklingen

In Schelklingen erhält die *Albbahn* Anschluss an das Schienennetz der Deutschen Bahn. Mit der Donautalbahn geht es weiter in Richtung Ulm und Sigmaringen. Die viele Jahrhunderte zu Vorderösterreich gehörende Stadt entwickelte sich im 19. Jahrhundert zu einem wichtigen Industriestandort, insbesondere bei der Zementherstel- lung. Einen Besuch wert sind in der Umgebung die *Burgruine Hohenschel- klingen*, der „*Hohle Fels*“ mit seiner großen Halle sowie der nur periodisch auftretenden *Schmiechener See*.

Dank der Eingemeindungen in den 70er Jahren hat Schelklingen heute neben dem Bahnhof Schelklingen noch drei weitere Haltepunkte an der *Albbahn*: Schmiechen Albbahn, Hütten und Sondernach. Alle drei Haltepunkte sind für Ausflügler gute Ausgangspunkte für reizvolle Touren in das Heu-, Schmiech- und Bärental.



PR



### Biosphärengebiet

Rund 85.000 Hektar zwischen dem Albvorland und der Donau umfasst seit März 2008 das Biosphärengebiet Schwäbische Alb. Damit wird ein äußerst abwechslungsreicher Naturraum mit Hang- und Schluchtwäldern am Albtrauf, Streuobstwiesen im Albvorland und der

traditionellen Kulturlandschaft auf der Schwäbischen Alb besonders geschützt. Zentrum des Biosphärengebiets ist das alte Lager bei Münsingen. Da sowohl die Münsinger Alb als auch Teile des Ermstals einbezogen wurden, sind beide Bahnstrecken der *ENAG* Zubringerlinien in das Biosphärengebiet.

- Haltepunkt
- Bahnhof
- ▭ Ladestelle für Güterverkehr

# Neue Gleise und neue Haltepunkte: Die Infrastruktur der ENAG

Die **ENAG** stellt als Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen insgesamt rund 69 Kilometer Strecke für andere Eisenbahn-Verkehrsunternehmen bereit. Gegen Entrichtung eines entsprechenden Trassenentgeltes können diese die Gleise der **ENAG** für Personen- und Güterverkehr aller Art nutzen.

Um die ständige Verfügbarkeit der Anlagen sicherzustellen, übernimmt die **ENAG** die Unterhaltungsarbeiten und die Serviceleistungen an ihren Strecken. Außerdem ist das Unternehmen für die Planung und Durchführung von Erneuerungs-, Um- oder Ausbaurbeiten verantwortlich.

Kleinere Arbeiten werden dabei von eigenem Personal ausgeführt, bei größeren Baumaßnahmen schreibt die **ENAG** die Leistungen aus. Darüber hinaus bestehen Kooperationen mit den Kommunen, beispielsweise für die Pflege von Haltestellenanlagen durch örtliche Bauhöfe.



◀ **NEUBAU EINER WARTEANLAGE mit Kiosk am Haltepunkt Dettingen Mitte.** DS

▼ **NEUE BAHNSTEIGE UND WARTEHÄUSCHEN: gehören zur Standardausrüstung der Haltepunkte – hier in Metzingen Neuhausen.** DS



## Ermstalbahn

Die 10,4 Kilometer lange **Ermstalbahn** beginnt am Bahnhof Metzingen, wo Anschluss an das Netz der **DB** besteht. Bis Bad Urach führt die Strecke nahezu kontinuierlich bergan. An Kunstbauten gibt es einige Straßen- und Wegdurchlässe sowie Bachbrücken, darunter eine Brücke über die Erms.

Nachdem in den letzten Jahrzehnten vor der Übergabe des Bahnbetriebs durch die **DB** so gut wie keine Unterhaltungsarbeiten mehr durchgeführt worden waren und überdies die Gleisanlagen dem sinkenden Verkehrsaufkommen angepasst wurden, hat die **ENAG** in den letzten Jahren die Infrastruktur im Ermstal grundlegend erneuert. Nahezu auf der gesamten Strecke liegen nun neue Schienen, und die Haltepunkte präsentieren sich als zeitgemäße Visitenkarten für einen modernen Nah-

verkehr. Die Erneuerung der schon früher bestehenden Haltepunkte **Neuhausen**, **Dettingen** und **Urach Wasserfall** sowie des Endbahnhofs **Bad Urach** kam jedoch einem Neubau gleich.

### Zusätzliche Haltepunkte

Um die Siedlungen im Tal noch besser an den Schienenstrang anzuschließen, hat die **ENAG** darüber hinaus die vier neuen Haltepunkte **Dettingen-Lehen**, **Dettingen-Freibad**, **Dettingen-Gsайдt** und **Bad Urach-Ermstallklinik** gebaut. Außerdem erhielt der umgestaltete Endbahnhof Bad Urach ein Umsetzgleis, so dass bei Bedarf lokbespannte Züge auf der Gesamtstrecke eingesetzt werden können. Alle Bahnhöfe und Haltepunkte der Ermstalbahn verfügen über mindestens 45 Meter lange Bahnsteige, die den Einsatz der modernen Dieseltriebwagen vom Typ „**Regio Shuttle**“ in Doppeltraktion ermöglichen.

Die Neubaumaßnahmen im Ermstal wurden vom Land Baden-Württemberg aus Mitteln des **Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetzes** gefördert. Einen wesentlichen Anteil am Ausbau der Strecke hatten aber auch der **Landkreis Reutlingen**, die Städte **Metzingen** und **Bad Urach** sowie die **Gemeinde Dettingen** übernommen.

▼ **DURCHLÄSSE UND BRÜCKEN an der Strecke mussten nach jahrelanger Vernachlässigung vielfach erneuert werden.** MU





## Schwäbische Albahn

Der Schienenstrang über die Schwäbische Alb zwischen Schelklingen und Engstingen ist das knapp 42 Kilometer lange Reststück einer ehemals von der Echaz bis zur Donau führenden Querverbindung. Trotz der Stilllegung des als Zahnradbahn betriebenen Abschnittes Reutlingen – Engstingen ist die *Albbahn* dennoch an beiden Enden an das Schienennetz angebunden: In *Schelklingen* an die DB und in *Engstingen* an die *Hohenzollerische Landesbahn (HzL)*. Beide Übergänge werden aktuell auch von durchgehenden Zugfahrten genutzt.

### Trasse durch Trockentäler

Obwohl die *Albbahn* an ihrem Scheitelpunkt nahe Münsingen immerhin rund 730 Meter Höhe erreicht, kamen die Erbauer ohne Tunnels und größere Brücken aus. Stattdessen nutzten sie geschickt das System der Trockentäler auf der Alb, wie beispielsweise zwischen Sondernach und Oberheutal. Auch ohne aufwändige Kunstbauten besticht die *Albbahn* so durch eine landschaftlich ungemein reizvolle Trassierung.

Seit der Übernahme der gesamten Infrastruktur hat die *ENAG* auch auf der *Schwäbischen Albahn* zahlreiche Verbesserungen vorgenommen. So wurden für den Perso-



nenverkehr frühere Haltepunkte reaktiviert, wie zuletzt in *Sondernach*, oder neu gebaut, wie in *Gomadingen-Grafeneck*. Der Bau des Haltepunktes Grafeneck war zugleich ein besonderes Ereignis, entstand er doch als Produkt einer Gemeinschaftsleistung, bei der sogar der Gemeinderat von Gomadingen mit Hand anlegte. Auch in Sondernach erhielt die *ENAG* beim Bahnsteigbau große Unterstützung durch die Dorfgemeinschaft. Unkonventionelle Lösungen wie diese unterstreichen den Ansatz der *ENAG*, kostengünstig die Mobilität auf der Alb sicherzustellen. In neuem Gewand präsentiert sich darüber hinaus der *Bahnhof Münsingen* als Betriebsmittelpunkt der *Albbahn*, seit die Stadt Münsingen das Bahnhofsgebäude gekauft und für die Nutzung als Naturinformationszentrum

- ◀ **DIESELTRIEBWAGEN VOM TYP NE 81** bei Offenhausen unterwegs. KF
- ▶ **AUCH IM WINTER findet Betrieb statt:** Hier präsentieren sich die *Dampflok 58 311* und ein *Rottenfahrzeug* vor dem neu errichteten *Lokschuppen* in Münsingen. DS

▲ **HISTORISCHE MAN-DIESELTRIEBWAGEN** konnten von der *Hohenzollerischen Landesbahn* für den Betrieb auf der *Schwäbischen Albahn* übernommen werden – hier bei Mehrstetten. KF

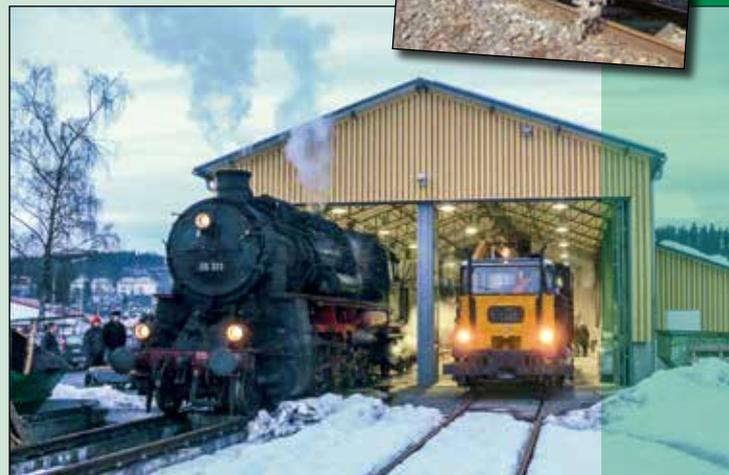
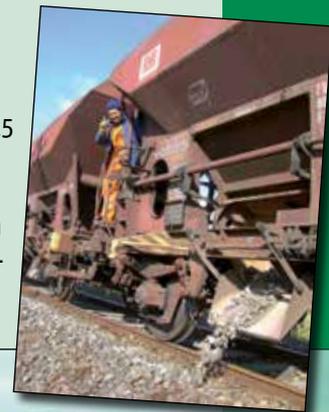
◀ **UNKONVENTIONELL UND KOSTENGÜNSTIG:** Beim Bau des neuen Haltepunktes *Sondernach* half die *Dorfgemeinschaft*. Entsprechend wird der erste Zug am Bahnsteig zünftig mit Musik empfangen. BW (2X)

▼ **VIEL SCHOTTER** braucht man für die Unterhaltung einer Eisenbahn. BW

renoviert sowie die Bahnsteige erneuert hat. Außerdem hat hier der Schwäbische Alb-Bahn-Verein einen Lokschuppen für seine Fahrzeuge errichtet.

### Moderne Bahnübergänge

Um die Fahrzeiten verkürzen und gleichzeitig die Betriebssicherheit weiterhin gewährleisten zu können, hat die *ENAG* einige Bahnübergänge erneuert und dabei mit moderner Sicherungstechnik ausgestattet. Im Zuge dieser Erneuerungsmaßnahmen wird bis Ende 2015 ein Technisch unterstützter Zugleitbetrieb eingerichtet, der einen Zweizugbetrieb ermöglicht.



# Nebenbahnromantik auf der Krebsbachtalbahn



▲ ALS DIE SWEG NOCH FUHR, kamen solche MAN-Triebwagen – auch vor Güterzügen – zum Einsatz, Mai 1980.

AF



## Waibstadt

Die Krebsbachtalbahn beginnt auf Gemarkung der Stadt **Waibstadt**. Am Haltepunkt **Neckarbischofsheim Nord**, direkt beim Waibstadter Ortsteil **Bernau**, zweigt sie von der S-Bahn Strecke des Schwarzbachtals ab. Die Stadt Waibstadt ist Sitz des Gemeindeverwaltungsverbands und besitzt mit dem **jüdischen Friedhof** und einem **Mausoleum** einen interessanten und geschichtsträchtigen Ort, der immer einen Besuch lohnt. Zahlreiche Wanderwege führen in Krebsbachtal.

Empfehlenswert ist auch der „**Waibstädter Käskuchen**“, dem zu Ehren jedes Jahr ein Fest gefeiert wird.

Im Stadtteil Bernau hat die Firma **Alstom** eine **Reparaturwerkstatt** für Lokomotiven und Triebwagen von der SWEG übernommen.

▲ **OSTERHASENZÜGE SIND DIE ERSTE GELEGENHEIT im Jahr auf der Krebsbachtalbahn unterwegs zu sein. Hier eine preußische P8 vom Eisenbahnmuseum Heilbronn kurz nach der Abfahrt in Neckarbischofsheim Nord.** DS

## Neckarbischofsheim



Kartenausschnitt

## Neckarbischofsheim

Die frühere Bezirksamtsstadt **Neckarbischofsheim** ist nicht nur der Ausgangspunkt der **Krebsbachtalbahn**, sondern auch die größte Siedlung an der Strecke. Geprägt wird das Stadtbild durch das Wahrzeichen Neckarbischofsheims, den 24 Meter hohen **fünfeckigen Turm**, der ein Überrest der alten Stadtbefestigung ist. Unter den zahlreichen historischen Gebäuden ragt vor allem das **Alte Schloss** mit seinem 2,6 ha großen **Schlosspark** heraus. Der



DS

einstige Sitz der Herren von Helmstatt beherbergt heute unter anderem das **städtische Heimatmuseum**. Weitere sehenswerte Gebäude sind die **Alexanderburg** sowie das Geburtshaus des Theologen und Heimatdichters **Adolf Schmitthenner**. Neben dem Stadtbahnhof verfügt Neckarbischofsheim außerdem über weitere Haltepunkte in den Stadtteilen **Helmhof** und **Untergimpfern**.

Ein **Geheimtipp** für Eisenbahnfans ist die am Ortsausgang Richtung Helmhof gelegene Anlage der **Feldbahn Neckarbischofsheim e.V.**

## Bad Rappenau - Obergimpfern

Abschalten vom Alltag, die Seele baumeln lassen. Gesundheit und Lebensfreude erfahren - dafür steht die Kurstadt **Bad Rappenau** mit ihren zahlreichen Erholungseinrichtungen. Insbesondere das **RappSoDi** gehört zu den bevorzugten **5-Sterne Badewelten**. Seit der Kreisreform 1972 gehört **Obergimpfern** zu Bad Rappenau. Im ehemaligen **Ritterlehen** liegt die Quelle des Krebsbachs.

Sehenswürdigkeiten sind das **Schloss** der Grafen von Yrsch aus dem Jahre 1792, die **evangelische Kirche** im Stile des ländlichen Spätbarocks sowie die **katholische Kirche**.



▲ **HOLZKLASSE IM TRIEBWAGEN an Sonn- und Feiertagen im Sommer – oder ab und zu mit Dampftraktion. Derzeit überwiegt der Freizeitverkehr.** HJV, DS

## Hüffenhardt



Am Bahnhof von Hüffenhardt erreicht die *Krebsbachtalbahn* ihren Endpunkt. Nur wenige Kilometer trennen Hüffenhardt vom Neckar, für Radler ist die Abfahrt nach Hassmersheim eine Sache von ein paar Minuten. Die im Neckar-Odenwald-Kreis gelegene Gemeinde ist ein idealer Startpunkt für ausgedehnte Wanderungen und Radtouren ins Neckar- oder Fünfmühlental. Lohnenswert ist zudem ein Besuch in der *Barockkirche* von Hüffenhardt.

Die Strecke der Krebsbachtalbahn wurde 1902 als Seitenast der Strecke Heidelberg - Würzburg gebaut. Sie erschließt den nördlichen Teil des Kraichgaus bis hin zum vorderen Odenwald und ist eine der wenigen Nebenbahnen, die noch in ihrem ursprünglichen Charakter erhalten ist. Den Namen erhielt sie vom Krebsbach, einem kleinen Fluss, der die Bahnstrecke bis Obergimpfern begleitet. Durch die Verbindung in den vorderen, oder auch „kleinen“ Odenwald handelt es sich um eine landschaftlich reizvolle Strecke. Auf einer Länge von 17 Kilometern schlängelt sie sich an Neckarbischofsheim, Helmhof, Untergimpfern und Obergimpfern dem Tal entlang, um dann bei Siegelsbach in ein größeres Waldstück einzutauchen. Auf dem Weg von Siegelsbach nach Hüffenhardt ist man schon auf den Hügeln des Neckartals und kann einen schönen Rundumblick genießen. Gerade für Wanderer und Radwanderer ist die Region besonders attraktiv und hat viele Sehenswürdigkeiten zu bieten. Seit 2010 gibt es an Sonn- und Feiertagen vom 1. Mai bis zum 3. Sonntag im Oktober einen touristischen Verkehr mit historischen Triebwagen. Die eingesetzten Fahrzeuge – ein restaurierter „Esslinger“ Triebwagen und Uerdin-

## Siegelsbach

Neben Obergimpfern ist Siegelsbach der zweite Ort an der *Krebsbachtalbahn*, der im Landkreis Heilbronn liegt. Nach einem erfolgreich abgeschlossenen Dorferneuerungsprogramm präsentiert sich die kleine Kraichgauer Landgemeinde in neuem Glanz mit zahlreichen Fachwerkgebäuden und einem ehemaligen *Schloss* in ihrem Zentrum. Ein beliebtes Ausflugsziel in der Nähe von Siegelsbach ist das *Fünfmühlental*, wo die restaurierte *Schnepfenhardter Mühle* zu einer Rast im Biergarten einlädt. Vom Fünfmühlental aus ist zudem die bekannte *Greifvogelwarte* auf der *Burg Guttenberg* gut erreichbar.

Zwischen Obergimpfern und Siegelsbach befindet sich ein großes *Bundeswehrdepot*, das noch über einen *Gleisanschluss* zur *Krebsbachtalbahn* verfügt. Allerdings sind die Zeiten umfangreicher Militärtransporte über die Schiene Geschichte. Inzwischen wird das ehemalige Depot-Gelände als Gewerbegebiet vermarktet.



▼ **BELIEBTES FOTOMOTIV IN UNTERGIMPFERN:**  
Esslinger Triebwagen - hier am 4. Mai 2014 auf der Fahrt nach Hüffenhardt. HJV



ger Schienenbusse – bieten den Fahrgästen eine gut halbstündige Zeitreise zurück in die 50er und 60er Jahre.

Nach mehrfachem Wechsel des Eigentümers wurde die Bahnstrecke zuletzt von der landeseigenen SWEG im Personen- und Güterverkehr bedient. Nachdem die Fahrgastzahlen und das Zugangebot im Lauf der Jahre immer weiter zurück gegangen waren, kam 2009 das Aus für die Nebenbahn, die in Neckarbischofsheim Nord an die zwischenzeitlich zur S-Bahn ausgebauten Schwarzbachtalbahn von Meckesheim nach Aglasterhausen anschließt. Doch im Zusammenwirken der Anliegergemeinden, des Rhein-Neckar-Kreises, des Landkreises Heilbronn, des Neckar-Odenwald-Kreises, sowie des Landes Baden-Württemberg und des Verkehrsverbunds VRN konnte die Strecke erhalten und für den Ausflugsverkehr gesichert werden. Seit November 2013 liegt nun die Verantwortung für den Schienenstrang bei der ENAG.

### Fahrgäste auf der Krebsbachtalbahn





▲ **NICHT NUR IM SCHÜLERVERKEHR** erfüllt die Ermstalbahn ihre wichtige Aufgabe. Die Züge sind zu jeder Zeit gut besetzt. DS

## Mit Stundentakt und modernen Fahrzeugen zu neuen Fahrgastrekorden

**D**ank des dichten Siedlungsbandes zwischen Metzingen und Bad Urach hat die Ermstalbahn ein hohes Fahrgastpotenzial vor allem im Berufs- und Schülerver-

kehr. Daher hat **DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)** als Kooperationspartner der **ENAG** ein Fahrplankonzept entwickelt, das einen Mischbetrieb von

Zügen und Bussen jeweils im Stundentakt vorsieht. Da die Abfahrten zeitversetzt liegen, gibt es damit tagsüber alle halbe Stunde eine Fahrmöglichkeit. Die von der **RAB** mit modernen Dieseltriebwagen der Bauart „**RegioShuttle**“ gefahrenen Züge bieten dank der Durchbindung in die Kreisstadt Reutlingen sowie teilweise auch nach Tübingen und Herrenberg eine durchgehende Fahrmöglichkeit über die Ermstalbahn hinaus. Die Busse wiederum sorgen mit zusätzlichen Haltestellen für die Feinerschließung der Gemeinden und übernehmen in den Tagesrandlagen den Gesamtverkehr. Obwohl die Zahl der Buskurse insgesamt höher liegt als die Zugzahl, entfällt auf die Schiene inzwischen fast 70 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens im Ermstal. Die Vorteile der schnelleren und darüber hinaus vielfach auch umsteigefreien Bahnverbindung wurde somit von den Kunden erkannt, obwohl für manche Siedlungsgebiete die Bushaltestelle näher liegt als der Bahnhof.



▲ **DIE FEINVERTEILUNG** übernimmt der Bus. Hier am Marktplatz in Bad Urach. DS



▲ **DIE NECKARTALBAHN** bietet in Metzingen gute Anschlüsse Richtung Plochingen und Stuttgart. Nach Reutlingen und Tübingen fahren viele Züge aus dem Ermstal sogar direkt. DS

► **MIT DEM ZUG INS GRÜNE:** Die Ermstalbahn ist auch bei Ausflüglern sehr beliebt. CS

tepunkt. Damit den Kunden die Wahl des Verkehrsmittels freigestellt bleibt, wurde von Anfang an im Ermstal ein Gemeinschaftstarif eingeführt, der sowohl in den Zügen als auch in den Bussen gilt.

Für Fahrgäste aus dem Ermstal mit Fahrtziel Richtung Plochingen oder Stuttgart besteht in Metzingen Anschluss zur Neckartalbahn. Auch in Bad Urach gibt es gute Anschlüsse zwischen der Bahn und den Buslinien auf die Schwäbische Alb. Da der Anschlussbus nach Münsingen inzwischen ebenfalls im Stundentakt fährt, erhalten die Fahrgäste von der Münsinger Alb eine attraktive Umsteigeverbindung nach Reutlingen.

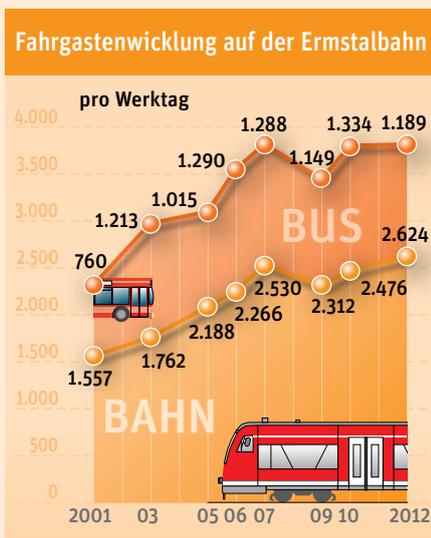
Auch am Wochenende fahren die Züge auf der Ermstalbahn im Stundentakt, so dass sich ein lebhafter Ausflugsverkehr auf der Schiene entwickelt hat. Hierbei sind insbesondere der in unmittelbarer Nähe zur historischen Altstadt gelegene **Endbahnhof Bad Urach** sowie der Haltepunkt **Bad Urach Wasserfall** von größerer Bedeutung.

### Güterverkehr im Ermstal

Planmäßiger Güterverkehr findet auf der Ermstalbahn im Abschnitt zwischen **Metzingen** und **Dettingen-Gsaidt** statt. Einziger Kunde ist derzeit die Papierfabrik **Munksjö Dettingen GmbH**, die Zustellung und Abholung der Waggons übernimmt **DB Schenker**. Bis zum Endpunkt der Ermstalbahn ist allerdings kein Güterverkehr mehr möglich, da bei der Neugestaltung der Gleisanlagen in Bad Urach kein Platz mehr für ein Ladegleis zur Verfügung stand und die Uracher Firmen über keine Anschlussgleise verfügen.



▲ **ENTLASTEN DIE STRASSE:** Güterwagen im Anschluss von «Munksjö Dettingen GmbH» in Dettingen Gsaidt. DS



▼ **IN UNMITTLBARER NÄHE DES BAHNHOFES** befindet sich die sehenswerte historische Altstadt von Bad Urach. DS





Herrenberg

Hbg. - Zwerchweg

Gültstein

Altingen (Württ.)

AMMERTALBAHN

Entringen – Altingen:  
ca. 2,5 km zweigleisiger Ausbau

▲ **VORBILD FÜR DIE REGIONALSTADTBahn NECKAR-ALB:**  
Das „Karlsruher Modell“ – hier ein Zweisystemfahrzeug bei der Innenstadt durchfahrt unter Straßenbahn-Oberleitung mit 750 V Gleichstrom auf der 2014 eröffneten Stadtbahn Nord in Heilbronn. DS

Entringen

Pfäffingen

Ausbau Bahnhof  
Unterjesingen

Unterjesingen  
Mitte

TÜ-Waldhäuser Ost

TÜ-West

Neubau Hp.  
TÜ-Neckaraue

Wegfall  
TÜ-Lustnau

Unterjesingen – Tübingen  
ca. 1,3 km zweigleisiger Ausbau

Neubau Hp.  
TÜ-Unterer Wert

Anpassung Schlossbergtunnel  
an Elektrifizierung

in Tübingen Hbf wird  
ein Gleiswechsel ergänzt



▲ **AUCH TÜBINGENS ALTSTADT** wird mit der Regionalstadtbahn besser erschlossen. DS

## Elektrisch in die Zukunft

# Die Regionalstadtbahn Neckar Alb

Seit fast 140 Jahren ist die Eisenbahn im Ermstal nicht zu überhören. Waren es früher die Auspuffschläge der **Dampflok**, so ist es heute das Brummen der **Dieselmotoren**, das jede Abfahrt an einer Station akustisch ankündigt. Doch in wenigen Jahren wird diese „Begleitmusik“ der Vergangenheit angehören. Für die Ermstalbahn bedeutet das Projekt „**Regionalstadtbahn Neckar-Alb**“ den Aufbruch in ein neues Eisenbahnzeitalter, denn künftig werden ebenso leise wie umweltfreundliche **Elektrotriebwagen** eingesetzt. Nicht nur die Umwelt profitiert von diesem Angebot, auch die Fahrgäste erhalten neue Direktverbindungen und können sich auf kürzere Fahrzeiten freuen. Zudem werden mit **zusätzlichen Haltepunkten** die Siedlungs- und Gewerbegebiete der Region noch besser erschlossen. Die Umsetzung des ersten Bauabschnitts

der neuen Regionalstadtbahn von Bad Urach über **Metzingen**, **Reutlingen** und **Tübingen** bis nach **Herrenberg** wird die **ENAG** als Projektpartner mit betreuen.

### Stadtbahnnetz nach Karlsruher Vorbild

Für die Landkreise **Reutlingen** und **Tübingen**, den **Zollernalbkreis**, die Städte **Reutlingen** und **Tübingen** sowie den **Regionalverband Neckar-Alb** stand die Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen den Innenstädten und dem Umland im Mittelpunkt der Überlegungen. Vor mehr als einem Jahrzehnt mündeten diese Überlegungen in erste Pläne für ein Stadtbahnnetz nach Karlsruher Vorbild. Dieses **Karlsruher Modell** vereint die Vorteile einer herkömmlichen **Straßenbahn** – Feinerschließung in den Innenstädten dank kurzer Haltestellenabstän-

de – mit den Pluspunkten der **Eisenbahn**: Schnelles Fahren auf eigenem Gleiskörper und Mitbenutzung des vorhandenen Streckennetzes. Auf diese Weise lässt sich ein rund 190 Kilometer langes Streckennetz schaffen, bei dem lediglich rund 44 Kilometer neu gebaut werden müssen. Zentrale Neubauprojekte sind dabei die Erschließung der Innenstädte von Reutlingen und Tübingen sowie der „**Gomaringer Spange**“ als direkte Verbindung zwischen Reutlingen und der Zollernbahn. Die Außenstrecken der geplanten Regionalstadtbahn werden bis nach **Horb**, **Herrenberg**, **Albstadt**, **Burladingen**, **Engstingen** und **Bad Urach** reichen. Während auf den Eisenbahnstrecken das Stromsystem der DB mit **15 kV Wechselstrom** übernommen wird, erhalten die Innenstadt- und Ortsdurchfahrten eine Straßenbahn-Oberleitung mit **750 Volt Gleichstrom**.

### Die Regionalstadtbahn in Zahlen

- Länge Gesamtnetz (Endausbau): **190 Kilometer**
- Neubaustrecken: **44 Kilometer**
- Elektrifizierung vorhandener Strecken: **166 Kilometer**
- Gesamtinvestitionen: vsl. **575 Mio. €**
  - ▶ davon Förderung durch den Bund: **60 %**
  - ▶ Förderung durch das Land Baden-Württemberg: **20%**
- Kosten für Modul 1: ca. **105 Mio. €**
  - ▶ davon Investitionen auf der Ermstalbahn: ca. **12 Mio. €**
- Fahrgäste Gesamtnetz (Prognose): ca. **100.000/Tag**
  - ▶ davon Umsteiger vom MIV auf ÖPNV: ca. **28.000/Tag**

Neben der *Elektrifizierung* der gesamten Strecke ist im Ermstal der Ausbau der bisherigen Haltestelle *Dettingen-Gsайдt* zum Kreuzungsbahnhof das wichtigste Bauprojekt. Diese Maßnahme ermöglicht eine Verdichtung des Fahrplans auf einen *Halbstundentakt*. Weitere Baumaßnahmen sind darüber hinaus die *Verlängerung aller Bahnsteige* auf 80 Meter sowie der Bau eines *vierten Bahnsteiggleises* im Bahnhof Metzingen. Auf der anschließenden *Neckartalbahn* ist der Bau von fünf neuen Haltepunkten vorgesehen: *Metzingen Süd, Reutlingen-Storlach* und *-Bösmannsäcker, Tübingen-Neckaraue* und *-Güterbahnhof*. Der bisherige Haltepunkt *Tübingen-Lustnau* wird aufgegeben. Da im Vorlaufbetrieb noch keine Strecken nach BOStrab befahren werden, sollen Vollbahnfahrzeuge zum Einsatz kommen.



▲ **ÖSTLICHER ENDPUNKT** der neu elektrifizierten Regionalstadtbahn ist *Bad Urach* mit seinem malerischen, von Fachwerkhäusern gesäumten Marktplatz. DS



Daher ist die Beschaffung spezieller Zweisystem-Stadtbahnwagen erforderlich.

### Ermstalbahn als Teil des ersten Moduls

Zwar ist der verkehrliche Nutzen des Gesamtnetzes durch eine standardisierte Bewertung grundsätzlich nachgewiesen, doch kann das Gesamtprojekt aufgrund der aktuellen Fördersituation nicht auf einen Schlag vollständig umgesetzt werden. Weil das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes im Jahre 2019 ausläuft und eine Nachfolgeregelung derzeit noch nicht absehbar ist, wird eine schrittweise Realisierung angestrebt. Als erstes Teilmodul soll nun der stadtbahngerechte Ausbau mit Elektrifizierung der *Ermstal- und Ammertalbahn* sowie der Bau von zusätzlichen Haltepunkten auf der *Neckartalbahn* realisiert werden.

### Der weitere Ausbau

Grundsätzlich halten die Projektpartner an ihrem Ziel fest, das gesamte Netz der *Regionalstadtbahn Neckar-Alb* umzusetzen, sobald die Förderung geklärt ist. Die weiteren Module umfassen den Bau der *Innenstadtstrecke in Tübingen*, die *Elektrifizierung der Neckartalbahn* nach Horb und der *Zollernbahn nach Albstadt-Ebingen*, die Reaktivierung der *Talgangbahn* nach Albstadt-Onstmettingen, der Bau einer *Querspange* von Reutlingen nach Dusslingen und nicht zuletzt die Wiederanbindung der Schwäbischen Alb nach Reutlingen. Da die Fahrzeugtechnik inzwischen erhebliche Fortschritte gemacht hat, kann dabei auf eine Zahnstange im Zuge der Honauer Steige verzichtet

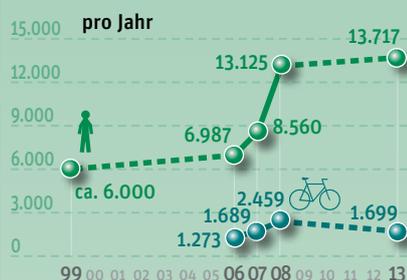
werden. Außerdem ermöglicht das Stadtbahnssystem den Bau einer *Innenstadtstrecke* von Pfullingen nach Reutlingen mit einer besseren Erschließungswirkung. Optional ist ferner ein *Seitenast* nach Eningen vorgesehen. Die Wiederherstellung eines durchgehenden Schienenwegs über die Schwäbische Alb eröffnet zudem für die anschließende Strecke nach Münsingen und Schelklingen neue Perspektiven im Schienenpersonennahverkehr.

- Regionalstadtbahnstrecke mit Bahnhof, Haltepunkt
- Elektrifizierung
- zweigleisiger Ausbau
- Bahnhof, Haltepunkt mit Ausbaumaßnahme
- Haltepunkt Neubau, Haltepunkt Wegfall
- projektierte Regionalstadtbahn-Neubaustrecke
- Sonstige Eisenbahnstrecken

# Auf der Schiene ins Biosphärengebiet: Die Schwäbische Albbahn

REGELMÄSSIGE AUSFLUGSFAHRTEN:  
Gleich erreicht der Triebwagen den  
Haltepunkt Sondernach. KF

## Fahrgastentwicklung Schwäbische Albbahn



◀ **UNTERHALB VON SCHLOSS GRAFENECK** passiert der Zug den Gedenkstein für den „Husarensprung“.

MU

▶ **AM ENDPUNKT ENGSTINGEN** (bis 2014 Kleinengstingen) wartet der Dieseltriebwagen auf seine Rückfahrt.

KF

Auf der Schwäbischen Albbahn findet ein stark am Bedarf orientierter Personenverkehr statt. Dabei konzentriert sich das Angebot werktags auf Schülerzüge zwischen *Münsingen* und *Gomadingen* sowie *Schelklingen* und *Sondernach*. Die übrigen Streckenabschnitte werden nur von einzelnen Zügen genutzt, wobei es in den baden-württembergischen Pfingst- und Sommerferien für Urlauber mittwochs bis freitags einen Sonderfahrplan gibt.

Ein wichtiges Standbein der Strecke Schelklingen – Münsingen – Engstingen ist der **Ausflugsverkehr**. Während der Saison, die vom 1. Mai bis Mitte Oktober dauert, fahren auf der Albbahn jeden Sonn- und Feiertag Züge für Wanderer, Radfahrer und auch Eisenbahnenthusiasten. Für die durchgehenden Züge von und nach Ulm, die zugleich einen Tagesausflug von Alb nach Ulm oder sogar an den Bodensee ermöglichen, setzt die SAB zumeist Triebwagen der Bauart „NE 81“ ein. Ergänzend dazu pendeln auf einzelnen Abschnitten der Albbahn historische MAN-Schienenbusse. Alle Ausflugszüge sind in das Schwäbische Alb Freizeitnetz eingebunden, so dass beispielsweise an den wichtigen Verknüpfungspunkten Münsingen und Engstingen

gute Anschlüsse zu weiteren Freizeitlinien der RAB und der HzL bestehen. Da die Albbahn bis Schelklingen in die Verkehrsverbünde *Neckar-Alb-Donau (naldo)* und *Donau-Iller-Nahverkehrsverbund (DING)* integriert ist, gilt auf dem Freizeitnetz ein durchgehender Tarif.

Neben den fahrplanmäßigen Zügen sind immer wieder Sonderzüge auf der Albbahn anzutreffen. So gibt es beispielsweise den „*Spätzle-Express*“, der mit restaurierten Schienenbussen der **RAB** direkt von Ulm über Münsingen zum eigenen Bahnhaltelpunkt der Nudelfabrik „**ALB GOLD**“ bei Trochtelfingen fährt. Besonders beliebt sind vor allem im Winterhalbjahr die Dampzugfahrten des SAB-Vereins. Die vereins-

▶ **ZUGTOUREN NACH EIGENEM FAHRPLAN** ermöglicht das Angebot „*Rent-a-Train*“ der HzL auch auf der Albbahn.

MU

eigenen historischen „Donnerbüchsen“-Personenwagen stehen auch für private Sonderfahrten zur Verfügung. Darüber hinaus bietet die Hohenzollerische Landesbahn Charterfahrten für Reisegruppen mit modernen Fahrzeugen auf ihrem eigenen Netz und auf der Albbahn an.

## Güterverkehr

Für Transporte anderer EVU auf der Schwäbischen Albbahn nimmt die **ENAG** Trassenbestellungen entgegen. Besonders interessant für Verlader aller Art ist dabei der **Güterbahnhof Oberheutal**, der einst zur Versorgung des Truppenübungsplatzes Münsingen gebaut wurde. Hier gibt es zwei große und mit schweren Fahrzeugen benutzbare Rampen, an welchen Güter aller Art umgeschlagen werden können, von Holz über Schüttgüter bis hin zu Containern. Eine gute Anbindung an das Straßennetz ist ebenso vorhanden wie ausreichend lange Gleisanlagen zum Abstellen längerer Züge. Da der Bahnhof Oberheutal abseits der Siedlungen liegt, können die Anlagen auch für lärmintensive Tätigkeiten genutzt werden, wie beispielsweise die Schotteraufbereitung. Weitere für den Güterverkehr geöffnete Bahnhöfe sind Marbach, wo

die **ENAG** mit Unterstützung des Landes Baden-Württemberg ein Holzladegleis errichtet hat, und Münsingen. Über die in Engstingen anschließende Infrastruktur der Hohenzollerischen Landesbahn sind zudem Gütertransporte auch in Richtung Gammertingen, Sigmaringen und Hechingen möglich.

**HOLZLADEGLEIS IN OBERHEUTAL:** einfacher Umschlag vom LKW auf die Bahn ist hier möglich. ▲

BW

▼ **GÜTERVERKEHR** auf der Schwäbischen Albbahn. Die moderne Diesellok der HzL zieht eine ordentliche Holz-Ladung

BW



# Partner der ENAG

## DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)



▲ **AUF RUND 950 KILOMETERN UNTERWEGS:** Die Triebwagen der RAB – hier in Münsingen. DS

Die **DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH**, kurz **RAB**, nimmt innerhalb des DB-Konzerns eine Sonderstellung ein. Sie ist die einzige Gesellschaft der Deutschen Bahn AG, die Personenverkehr sowohl auf der Schiene als auch auf der

Straße anbietet. Die **RAB** betreut von ihrem Firmensitz in Ulm aus zwischen Alb und Bodensee 16 Bahnlinien mit einem Streckennetz von rund 950 Kilometern. Ergänzt wird dieses Netz durch 140 Buslinien mit einer Gesamtlänge von rund 5.300 Kilometern. Im Einsatz sind 155 Triebwagen, 25 Diesel- und 4 Elektrolokomotiven, 109 Personenwagen, 245 firmeneigene und weitere von privaten Unternehmen angemietete Busse. Mit ihren 1.320 Mitarbeitern befördert die **RAB** pro Jahr über 75 Millionen Fahrgäste.

### Schwerpunkt Ermstalbahn

Seit dem 1. August 1999 ist das Unternehmen für die Betriebsführung auf der Ermstalbahn zuständig. Dort fahren moderne, klimatisierte Dieselleichttriebwagen des Typs „**Regio-Shuttle**“ **RS 1**. Das aufeinander abgestimmte ZugBus-System im Ermstal bringt neben einem halbstündigen Fahrtenangebot durchgehende

schnelle Verbindungen bis Reutlingen (teilweise auch bis Tübingen und Herrenberg), abgestimmte Anschlussverbindungen von Zug und Bus (vor allem in Richtung Stuttgart) und besondere Preisvorteile durch den im Zug und Bus gültigen **RAB-Bustarif**. Auf der **Schwäbischen Alb-bahn** fährt die **RAB** Züge in Kooperation mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Schwäbische Alb-Bahn GmbH.



▲ **DANK DER ATTRAKTIVEN VERBUNDTARIFE VON naldo und DING ist der Reisende flexibel in der Wahl seines Verkehrsmittels.** DS

## Hohenzollerische Landesbahn AG

Neben der Deutschen Bahn AG ist die **Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL)** das zweite Eisenbahnunternehmen, an dessen Schiennetz die **ENAG** anschließt. Zugleich verbindet beide Gesellschaften eine enge Kooperation, denn die **HzL** bedient regelmäßig die Schwäbische Alb-bahn im Schülerverkehr. Außerdem sind bei den Fahrten des „**Rent-a-Train**“-Programms häufig **HzL**-Triebwagen bei der **ENAG** zu Gast.

### Gesamtnetz noch in Betrieb

Die **Hohenzollerische Landesbahn** wurde 1899 gegründet und im Jahr 1900 ging die erste Teilstrecke in Betrieb. Bis 1912 komplettiert steht das 107 Kilometer lange Streckennetz auch heute noch in voller Länge zur Verfügung, teilweise wird es für den planmäßigen Personenverkehr genutzt, teilweise für den Güter- und Sonderverkehr.

Da die **HzL** auch Strecken anderer Infrastrukturanbieter bedient, umfasst das

▶ **GERN GESEHENER GAST:** Triebwagen der HzL in Münsingen als „**Rent-a-Train**“- Fahrt. MU

gesamte Verkehrsnetz auf der Schiene zwischen den Eckpunkten Tübingen, Tuttlingen und Radolfzell mittlerweile rund 550 Kilometer. Hinzu kommen 11 Buslinien mit über 500 Kilometern Gesamtlänge. Die **HzL** beschäftigt rund 290 Mitarbeiter und befördert 13

Millionen Fahrgäste pro Jahr. Auch für den regionalen Güterverkehr ist das in Hechingen ansässige Unternehmen ein wichtiger Partner. Knapp 10.000 Güterwagen werden pro Jahr über die Schienen zwischen Neckar und Donau transportiert.





▲ **NOSTALGIE PUR:** Die Württembergische T3 (Ges. zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen, GES) passiert am 25. Januar 2015 das winterlich verschneite Marbach (b. Münsingen) auf der Schwäbischen Alb. KF

## Schwäbische Alb-Bahn e.V.

Der Verein *Schwäbische Alb-Bahn (SAB)* wurde im August 2003 in Münsingen von Eisenbahnfreunden mit dem Ziel gegründet, die Bahnlinie Schelklingen – Münsingen – Engstingen langfristig als *betriebsbereite Eisenbahn-Infrastruktur* zu erhalten. Aus diesen kleinen Anfängen hat sich der Verein zum Rückgrat des Eisenbahnbetriebs auf der Albahn entwickelt. Inzwischen hat der SAB-Verein nicht nur eine ganze Reihe eigener Fahrzeuge erworben, sondern auch ein Eisenbahn-Verkehrsunternehmen gegründet, die *SAB GmbH*. Ab Herbst 2015 übernimmt dieses Unternehmen nahezu komplett den Betrieb auf der Schwäbischen Alb mit eigenem Personal. Außerdem unterstützt die *SAB* die *ENAG* bei der Unterhaltung der Strecke.

Für den *Bahnbetrieb* beschäftigt die SAB GmbH inzwischen sechs haupt- und vier nebenberufliche Mitarbeiter. Neben diesen hauptamtlichen Mitarbeitern stützt sich die Arbeit des SAB-Vereins und der GmbH auf rund 280 Mitglieder, davon 40 Aktive. Unter ihnen befinden sich Spezialisten für Sicherungstechnik ebenso wie Kenner württembergischer Eisenbahngeschichte, Freunde der Dampfeisenbahn, Kaufleute, Akademiker und Handwerker. Die Bandbreite der Aktivitäten ist beeindruckend.

► **NEBENBAHNRETTET VERSCHIEDENER GENERATIONEN** treffen sich in Münsingen: Vorn ein Schienenbus aus den 1950er Jahren, dahinter ein NE81-Triebwagen. CS

An erster Stelle steht dabei der Eisenbahnbetrieb im Freizeit-, Schüler- und Güterverkehr. Hierfür stehen der SAB drei *Triebwagen*, zwei *Steuerwagen*, eine *Diesellok*, sechs *Personenwagen*, drei *Güterwagen* und ein *Bahndienstfahrzeug* zur Verfügung. Dieser umfangreiche Fuhrpark wird im Bahnhof Münsingen gewartet, wo die SAB als bisher größtes Einzelprojekt zwischen 2008 und 2010 den Bau eines *Lokschuppens* realisiert hatte. Gleichzeitig betreut der Verein auch das Münsinger Bahnhofsgebäude mit seinem einzigartigen württembergischen *Kurbelstellwerk*, dem Bahnhofs Bistro „Stations-Buffer“ und neuerdings sogar einer DB-Agentur in der historischen Fahrkartenausgabe. Besonders auf ihre Kosten kommen die Freunde historischer Züge immer dann, wenn die SAB Dampfzüge auf die Strecke schickt. Dank einer Kooperation mit den *Ulmer Eisenbahnfreunden* soll künftig dauerhaft eine *Dampflok* in Münsingen stationiert werden, so dass regelmäßige Fahrten stattfinden können.



## Förderverein Krebsbachtalbahn e.V.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Erhaltung und den Weiterbetrieb einer Eisenbahnstrecke ist die Unterstützung durch ehrenamtliche Aktive vor Ort. Für die *ENAG* ist ein solcher wertvoller Partner der *Förderverein Krebsbachtalbahn e.V.* Dieser Verein hatte sich 2011 mit dem Ziel gegründet, nicht nur die Bahnlinie zu erhalten, sondern auch die Durchführung regelmäßiger Ausflugsfahrten zu sichern. Der 2010 aufgenommene Betrieb an Sonn- und Feiertagen während der Sommersaison wird von den Aktiven des Fördervereins



tatkräftig unterstützt. Dies umfasst nicht nur den fahrplanmäßigen Betrieb, sondern auch Sonderfahrten für Gruppen auf Anfrage und sogar gelegentliche *Dampfzugfahrten* mit Lokomotiven des *Heilbronner Eisenbahnmuseums*. Darüber hinaus engagieren sich die Vereinsmitglieder für die Pflege der Anlagen und legen überall dort Hand an, wo es gerade erforderlich ist. Seit 2014 hat der Verein auch den *Hüffenhardter Lokschuppen* in seine Obhut genommen. In zahlreichen Arbeitseinsätzen wird seither das Gebäude Stück für Stück renoviert.

Dank der guten Vernetzung vor Ort leistet der vom Ersten Vorsitzenden Hans-Joachim Vogt geleitete Förderverein eine wichtige Lobbyarbeit in den Gemeinden und bei der Bevölkerung. Neben den rund 60 Mitgliedern engagieren sich auch die fünf Anliegergemeinden sowie der Neckar-Odenwald-Kreis im Förderverein.



▲ **DER ESSLINGER TRIEBWAGEN** steht gut geschützt im Hüffenhardter Lokschuppen, welcher vom Förderverein in Obhut genommen wurde. DS



HERAUSGEBER:  
Ermis-Neckar-Bahn AG  
Pfählerstraße 17  
72574 Bad Urach

Telefon: +49 7125 40 7634  
Telefax: +49 7125 40 7636  
E-Mail: post@ermis-neckar-bahn.de  
Internet: www.ermis-neckar-bahn.de

Vertretungsberechtigter Vorstand:  
Carsten Strähle (Vorsitzender),  
Jochen Heer, Thomas Heim;  
Aufsichtsratsvorsitzender: Martin Uhlig  
Registriergericht: Amtsgericht Stuttgart  
Registernummer: HRB 360851  
Inhaltlich Verantwortlicher gemäß § 6  
MDStV: Carsten Strähle

GESTALTUNG: www.daniel.saarbourg.de  
TEXT: Georg Hertweck  
DRUCK: Druckerei Thielbeer, Ettlingen  
FOTOHINWEISE: AF: Archiv Förderverein  
Krebsbachtalbahn AH: Arnold Handel •  
BW: Bernd Weckler CS: Carsten Strähle •  
DR: Dieter Reichhold • DS: Daniel Saar-  
bourg • GG: Gerald Gunzenhäuser •

GH: Günther Hörnle • HS: Herbert  
Stemmler • HJV: Hans-Joachim Vogt •  
KF: Korbinian Fleischer • MB: Michael  
Breitschwert, Slg. Knapfer • MU: Martin  
Uhlig • MUL: Michael Ulbricht • SMÜ:  
Stadtarchiv Münsingen • UG: Ulrich  
Gunzenhäuser • PR: Pressebild

Titelfotos: DS, KF, HJV

# LEONHARD WEISS

## FREUDE AM BAUEN ERLEBEN

### MIT IHREM STARKEN PARTNER IN EUROPA

Seit über 115 Jahren verwirklichen wir anspruchsvolle Bauvorhaben und schaffen so Lebensräume und Netze für die moderne Gesellschaft in Europa.

Von der Planung bis zur Realisierung sind wir für Sie der richtige Partner. Gemeinsam entwickeln wir mit unserem über Generationen gewachsenen Know-how in allen Gewerken und neuester, innovativer Maschinen- und Fahrzeugtechnik, spezifische, wirtschaftliche und schnellstmögliche Lösungen. Sie als Kunde erhalten nachhaltige Bauwerke in hervorragender Qualität.

*LEONHARD WEISS - das sind 4.166 kompetente Mitarbeiter, die mit Freude am Bauen Ihre Projekte erfolgreich werden lassen.*

*Straßen - und Netzbau  
Gleisinfrastrukturbau  
Ingenieur- und Schlüsselfertigbau*



### IHR KONTAKT ZUM DIALOG

#### LEONHARD WEISS GmbH & Co. KG - BAUUNTERNEHMUNG

Leonhard-Weiss-Str. 22  
73037 Göppingen  
P +49 7161 602-0  
F +49 7161 602-1224

Leonhard-Weiss-Str. 2-3  
74589 Satteldorf - Germany  
P +49 7951 33-0  
F +49 7951 33-2340

Carl-Zeiss-Str. 43  
72555 Metzingen  
P +49 7123 9653-7700  
F +49 7123 9653-7720

