

Lynda Cullen spielt im „Gleis Süd“

Horb. Lynda Cullen ist eine irische Songwriterin und Folksängerin, die derzeit in Deutschland lebt. 2014 veröffentlichte sie ihr Debütalbum „Paper Boat“, 2019 folgte „Smoke Without a Fire“, das live in North Carolina aufgenommen wurde. Für ihre zeitlosen Songs schöpft sie aus traditioneller Volksmusik und alternativem zeitgenössischem Stil. Mit einer ausdrucksstarken Stimme und einem einzigartigen Fingerpicking-Stil hat sie sich ein treues Publikum in Irland und im Ausland erarbeitet. Sie spielt am Sonntag, 20. November, ab 20 Uhr im „Gleis Süd“ am Horber Bahnhof. Reservierungen werden unter der Telefonnummer 07451/9007969 angenommen.

Illustrationen, Lesung und Musik

Nordstetten. Der Berthold-Auerbach-Literaturkreis beschließt sein diesjähriges Veranstaltungsprogramm mit einer „etwas anderen Buchvorstellung“, wie Agnes Maier in der Ankündigung schreibt: Am Mittwoch, 23. November, um 19.30 Uhr liest Dr. Kurt Breuer im Nordstetter Schloss aus seiner Erzählung „Die heiligen drei Könige aus dem Morgenland“ und stellt dabei die Künstlerin Traute Gruner mit ihren Buchillustrationen vor. Michael Grüber am E-Piano umrahmt den Abend. Die Eintrittskarten zu 7, ermäßigt 5 Euro sind an der Abendkasse erhältlich.

Hauptversammlung der Betraer Narren

Betra. Die Narrenzunft „Keaschmecker“ Betra lädt zu ihrer Hauptversammlung am Freitag, 2. Dezember, um 20 Uhr, in die Narrenhalle Betra ein. Auf der Tagesordnung stehen Berichte, Entlassungen, Beschlussfassung über eventuell eingegangene Anträge, Ehrungen und Verschiedenes. Anträge müssen schriftlich bis 25. November beim Zunftmeister Alexander Hess eingegangen sein.

Gesprächsabend im Pflegeheim

Horb. Zu einem Gesprächsabend für Angehörige von Menschen mit Demenz im Café „jung & alt“ lädt das Altenpflegeheim Bischof Sproll, Südring 9 für Donnerstag, 24. November, ab 18 Uhr ein. Angehörige und Pflegefachkräfte geben Ratschläge, tauschen sich mit ihren Sorgen und Ängsten in der Betreuung von Angehörigen mit Demenz aus. Anmeldungen und Nachfragen werden unter der Telefonnummer 07451/5553700 entgegengenommen.

Kolpingler fahren nach Gengenbach

Horb. Die Kolpingsfamilie Horb plant für Donnerstag, 8. Dezember, eine Nachmittagsfahrt zum Gengenbacher Adventskalender. Das Rathaus ist dort wieder ein Anziehungspunkt jetzt in der Adventszeit, da sich die 24 Fenster in den weltgrößten Haus-Adventskalender verwandeln. Um 13 Uhr geht es per Bus ab dem Busbahnhof Horb los, um 13.10 Uhr ab Altenheim Ita von Toggenburg und um 13.15 Uhr an der Hohenbergkaserne. In Gengenbach ist zuerst eine Kaffeepause geplant bevor dann in der Pfarrkirche St. Marien eine Andacht beangene und danach der Adventsmarkt besucht wird. Um 18 Uhr beginnt das Spektakel am barocken Rathaus. Gegen 19.15 Uhr ist die Rückfahrt geplant. Anmeldungen werden bis Freitag, 2. Dezember entgegengenommen unter Telefon 07451/6874, 07451/5553123 und per Mail an klaus_konrad@gmx.de.



Die Bedeutung der Gäubahn sei endlich auch in Berlin bekannt, merkte Horbs Oberbürgermeister Peter Rosenberger an. Archivbild: Manuel Fuchs

Teure Tunnel schaden Gäubahn

Bahnverkehr Bei den 40. Horber Schientagen kamen reichlich lokale Themen zur Sprache, den Hauptbeitrag des ersten Tages bestritt der ehemalige Horber OB und jetzige Beauftragte der Bundesregierung für Schienenverkehr, Michael Theurer. *Von Hans-Michael Greiß*

Vom Tagungsleiter Rudolph Barth als Freund und Mitstreiter begrüßt, vermisste Michael Theurer die persönliche Begegnung in Horb, vor allem aber trauerte er den anregenden Nachgesprächen im Goldenen Adler nach. Die bei den Schientagen (HST) gesammelten Erfahrungen trügen wesentlich zu seiner jetzigen Arbeit bei, ein völlig marodes, von den Vorgängerregierungen vernachlässigtes Schienennetz wieder verkehrstüchtig zu machen.

System- und sicherheitsrelevant

Sein Minister Volker Wissing habe zu Recht gemahnt, so wie es sei, könne es nicht bleiben, die Pünktlichkeit der Bahn sei „die schlechteste ever“. Zu geringe Investitionen führten zu Netzüberlastung bei starker Nachfrage. Mit digitalem Management seien Kapazitätsgewinne zu erzielen, der Deutschlandtakt sei ein Jahrhundertprojekt, welches das Ministerium für Digitales und Verkehr nun beherzt angehe. Die Schiene beweise sich gerade als system- und sicherheitsrelevant und spiele eine zentrale Rolle. Er, Theurer, trete für den Erhalt der Stuttgarter Panoramastrecke ein und kritisiere die Unterbrechung der Gäubahn. Neue digitale Stellwerke ließen bei hoher Zuverlässigkeit sinkende Betriebs- und Instandhaltungskosten erwarten. Die Deutsche Bahn (DB) müsse unbedingt in öffentlichem Eigentum erhalten bleiben.

Barth erinnerte an die vielen Vorschläge, die in 40 Jahren von den HST ausgegangen seien, er bemängelte die irreführende Verspätungsstatistik der DB, die Zugausfälle und versäumte Anschlüsse nicht erfasse. Theurer bestätigte, die sei ein „riesiges Ärgernis“, das er aus eigener leidvoller Erfahrung nur zu gut kenne. Der Wurm stecke im Gesamtsystem, er sehe dringenden Handlungsbedarf, der sich auch auf Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen und neue Kupplungen erstrecke.

Der Facharbeitermangel entwickle sich bedrohlich, ihn zu beheben, erfordere ein Denken über die Legislaturperiode hinaus. Einer Diskussion über eine mögliche Verbilligung eines Deutschland-Tickets erteile er eine Absage, sah aber Gestaltungsmöglichkeiten für Arbeitgeber und Universitäten, kreativ Beihilfen zu gewähren.

Während seines fast zweistündigen Vortrags zeigte sich Staatssekretär Theurer über fast jedes Bauvorhaben bundesweit bestens informiert. Wegen der beklagten

Unzuverlässigkeit der Bahn sprach Theurer aus dem Fond seines Dienstwagens, der ihn zu einem Termin in Süddeutschland brachte. Dem aufmerksamen Beobachter entging nicht, dass am Seitenfenster Bäume und Lastzüge vorbeischnitten, demnach die Fahrt weder von Staus noch von Funklöchern eingeschränkt wurde. Seine Dienstfahrt mit Chauffeur als „Schienenersatzfahrt“ zu bezeichnen, erntete kritische Kommentare.

Am Nachmittag berichtete Alstom-Projektleiter Ulrich Zimmermann von den erfolgreichen Probefahrten des batteriebetriebenen Zugs, der zwischen Herrenberg und Horb verkehrte. Prof. Tobias Bernecker führte die „Erweckung stillgelegter Strecken aus dem Dornröschenschlaf“ vor, vorwiegend am Beispiel der Talgangbahn nach Albstadt, das auch die Elektrifizierung der Strecke bis Horb einschließe.

Der Freitag begann mit einem Lob der Lokalpresse, von der sich die HST gut vertreten sahen. Ingo Wortmann, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), erwähnte gleichfalls „die blödsinnige Elektrifizierung Horb – Tübingen“ womit er die endlose Debatte darüber meinte, weil dringender Bedarf bestehe und er endlich vorankommen wolle. Die explodierten Dieselpreise ließen extreme Preissteigerungen erwarten.

Der „9-Euro-Tsunami“ habe den VDV unvorbereitet getroffen, dennoch habe der sich an die Spitze der Bewegung gesetzt. Die wichtigste Erkenntnis sei, bundesweit alle Verkehrsverbund-Waben ignorieren zu können. Ein Nahverkehrsticket in München zu kaufen und in Hamburg zu nutzen und verlange eine Nutzungsüberwachung zur gerechten Einnahmeverteilung und einen Umbau der Vertriebskanäle. Bei digitalen Tickets und damit verbundener Verzicht auf Automaten sah er Einsparpotenzial. Er warnte dringend „nicht in die 365-Euro-Ticket-Falle“ zu geraten.

Rosenberger und die Gäubahn

Aus dem „herbstlich schönen Horb“ meldete sich Oberbürgermeister Peter Rosenberger zur virtuellen Podiumsdiskussion mit dem baden-württembergischen Vorsitzenden des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Matthias Lieb, und dem Verkehrsexperten, Matthias Gastel, MdB, um die Probleme der Gäubahn zu erörtern. Seit dem Vertrag von Lugano, der die Süd-Nord-Transversale

festlegte, habe die Schweiz alle Punkte längst umgesetzt, sagte Lieb, während in Deutschland seit 2007 viele Forderungen erhoben wurden, doch nichts geschehen sei. Von ursprünglich veranschlagten Kosten von 10 Milliarden Euro gingen die Berechnungen von 106 Milliarden Euro aus. Eine Totsperrung ab 2023 ziehe das Projekt hin und mache es teuer, denn noch existiere kein Planfeststellungsverfahren.

Der neu ins Spiel gebrachte Pfaffensteigtunnel sei ambitioniert; wenn die Planungskosten von 270 Millionen Euro aufgebraucht seien, müsse der Bund einspringen. Der Stuttgarter Tiefbahnhof werde ohne Anbindung an die Gäubahn in Betrieb gehen. An der Panoramabahn werde lediglich ein Eingriff in einige Meter Mauer nötig. Dies habe die DB zum Anlass genommen, eine Sperrung von sechs Monaten vorzubringen, die sie nun mit über zehn Jahren angebe. Nach seinen Berechnungen wäre das Fundament in 30 Tagen zu erledigen.

Stadt Stuttgart mauert

Die DB wolle die Panoramastrecke nicht mehr betreiben, dies mache ab 2025 eine neue Organisationsstruktur erforderlich. Inzwischen liegen drei Gutachten vor, weil Stuttgart sein eigenes Gutachten zurückhalte, betonhart an der ausschließlichen Umsetzung seiner Stadtentwicklung festhalte und die Erwartungen aller Landesbürger an die Funktionen einer Landeshauptstadt gänzlich ignoriere. Eine angedachte Umleitung der Gäustrecke über Renningen sei theoretischer Natur, sie gerate beim Einfädeln in den Hauptbahnhof mit den S-Bahnen, Regional- und Fernzügen in Konflikt. Die Strecke über Tübingen sei nicht leistungsfähig genug, dazu müsse man den Nahverkehr einstellen, zumal auch die Bahnsteige zu niedrig seien. Da passe nichts zueinander.

Statt seiner üblichen Grußworte fand sich OB Rosenberger als Teilnehmer wohl empfangen. Seit 2008 begleite er diese „never ending Story“. Endlich habe sich auch in Berlin die Bedeutung der Gäubahn durchgesetzt, sie sei „keine Bimmelbahn“. Weit über die Landeshauptstadt als Ziel sei sie für die Pendler nach Böblingen und Sindelfingen existenziell notwendig, für Horb die Lebensader, wie auch für 1,4 Millionen potenzielle Fahrgäste im Einzugsgebiet. Er kämpfe für die Interessen seiner Bürger, die schließlich damals zu 70 Prozent für Stuttgart 21 gestimmt hät-

ten, allerdings nicht für einen Tiefbahnhof, sondern eine schnelle Anbindung an den Flughafen. Das müsse man heute hinterfragen.

Vaihingen ist keine Alternative

Sechs Monate Unterbrechung seien bei einem solch bedeutsamen Infrastrukturprogramm erträglich, eine jahrzehntelange Unterbrechung aber nicht tolerabel. Die Panoramabahn müsse unbedingt in Betrieb bleiben, der Nordbahnhof löse kein Problem. Nachdrücklich setze er sich für einen raschen Bau des Pfaffensteigtunnels ein. „Wenn wir 2025 nicht mehr zum Hauptbahnhof durchfahren können, ist der Endpunkt Vaihingen für uns keine Alternative.“ Er war überzeugt, die Interessengemeinschaft Gäu Neckar Bodenseebahn werde trotz der ablehnenden Haltung Stuttgarts eine harte Diskussion aushalten, er hoffe auf einen guten Austausch.

Gastel war wesentlich skeptischer, der Tunnel überzeuge ihn nicht. Er vermisse politische Mehrheiten für eine kürzere Unterbrechung. Der Bau erfolge ohne Zustimmung des Bundestags. Besonders der Neubau eines eingleisigen Tunnels bei Sulz erregte seinen Unwillen, er nannte ihn „absurd“, denn er schaffe einen weiteren Engpass mit Komfortverlust, wo eine durchgängige Zweigleisigkeit unverzichtbar sei. Auf diese Weise sei kein Wachstum auf die Schiene zu bringen.

„Wäre die Bahn eine Straße – niemand käme auf die Idee, diese einspurig zu bauen.“ Lieb wies auf die Schnelligkeit hin, der Druck liege auf Stuttgart, er frage sich, von welchen Projekten die 80 Planer abgezogen wurden. Rosenberger schöpfte Hoffnung, dass sich in Deutschland doch noch schnell planen lasse.

Gastel forderte, den Verkehrswegeplan schnell zu ändern, das Klimaziel drohe krachend zu scheitern. Lieb maßigte, die Strecke Tübingen – Horb genieße nicht solche Priorität und brauche bestimmt länger, für die Stadtbahn sei dies kontraproduktiv. Gastel wünschte sich mehr Offenheit, Stuttgart pflege noch die Illusion, das Gleisvorfeld abzuräumen, das werde sich noch Jahre hinziehen.

Rosenberger wollte ein deutlich geschmälertes Angebot nicht hinnehmen. Lieb sprach sich für die Verlängerung der S-Bahn bis Horb aus. Ein zu großer Fahrzeitverlust im Fernverkehr zerschlage den Knoten Zürich, darum müssten provisorische Gleise Richtung Hauptbahnhof bereit gehalten werden, das erwarte er als Beitrag der Stadt Stuttgart.

Innenseite

Neue App für die Neckar-Chronik

Seit den Nullerjahren gibt es die SÜDWEST PRESSE NECKAR-CHRONIK auch als E-Paper. Anfangs war das eine recht schmucklose PDF-Version der Zeitungsseiten, die man sich im Internet herunterladen konnte. Vor einem Jahrzehnt brachte der Verlag dann die erste echte E-Paper-App heraus, mit der die digitale Tageszeitung auch auf Smartphones und Tablets gut lesbar wurde. Um unsere Leserinnen und Leser auch zwischen den Ausgaben auf dem Handy mit aktuellen Nachrichten versorgen zu können, lösten wir die erste App im Jahr 2019 durch eine neue Hybridversion mit News-Bereich ab. Seit einigen Jahren gibt es zudem die Digitale Abendausgabe: Diese füllt sich von 20 Uhr an über den Abend nach und nach mit den neuen Zeitungsseiten, sobald diese von der Redaktion fertiggestellt werden.

Jetzt war es an der Zeit, auch die 2019er App abzulösen. Seit dem Sommer haben wir komplett neue Apps für iOS und Android entwickelt. Die NECKAR-CHRONIK-Ausgaben, dazu Sonderveröffentlichungen, das TV-Magazin Prisma und viele Zeitungsbeilagen kann man damit komfortabel auf Smartphone oder Tablet nutzen. Auch in der neuen App gibt es wieder den extra News-Bereich, den unsere Online-Redaktion fast rund um die Uhr mit aktuellen Nachrichten aus der Region und darüber hinaus bestückt.

Wichtig: Die alten Apps mit dem Namen „Neckar-Chronik 2019“ haben wir bereits Anfang dieser Woche aus den App-Stores entfernt. Wer noch eine solche Version auf dem Mobilgerät installiert hat, kann diese bis Mitte Dezember nutzen. Dann werden die alten Apps nicht mehr unterstützt. Bis dahin sollte man sich also eine neue App mit dem Namen „Neckar-Chronik 2022“ aufs Handy laden. Die neue iOS-App für I-Phones und I-Pads gibt es wie gewohnt in der Apple-Store (neckar-chronik.de/22ios), die Android-App im Google-Play-Store (neckar-chronik.de/22and). Die Apps laufen auf Mobilgeräten ab iOS-Version 11 und Android-Version 8.

Auch auf Smartphones, die älter als fünf Jahre sind, kann man das E-Paper aber gut lesen: Mit dem Internet-Browser erreicht man das Web-E-Paper unter neckar-chronik.de/epaper. Die Browserversion läuft auch auf Desktop-Computer oder Notebook und bietet weitere Funktionen, etwa die Möglichkeit, Seiten oder ganze Ausgaben als PDF-Datei herunterzuladen. Auch die Möglichkeit, im PDF Textpassagen zu markieren, haben wir wieder freigeschaltet. Wer bisher noch kein Abonnement mit digitaler Nutzung hat, findet unsere Angebote und Abo-Upgrades unter neckar-chronik.de/abo.

Hans-Jörg Schweizer

Parkausweise für 2023 beantragen

Horb. Zum 31. Dezember 2022 verlieren in Horb die ausgestellten Bewohnerparkausweise 2022 ihre Gültigkeit. Für das Jahr 2023 können neue Bewohnerparkausweise ab 21. November 2022 beantragt werden. Ein Antragsformular steht auf der städtischen Homepage unter www.horb.de in der Rubrik Stadt&Bürger > Bürgerservice zur Verfügung. Es kann außerdem zu den üblichen Öffnungszeiten beim Bürgerbüro, Marktplatz 16, Zimmer 601, abgeholt werden. Die Abgabe des Antrags ist per Post, Einwurf in den Rathaus-Briefkasten (Marktplatz 8) oder per Mail an buergerbuero@horb.de möglich.