



## Allianz Residenzbahn

**Allianz für den Ausbau der Schienenstrecke Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker  
- Vaihingen/Enz (- Stuttgart)**

### **Ergebnisvermerk des zweiten Strategiegesprächs am 4. Juli 2017 mit Herrn Sven Hantel, Konzernbevollmächtigter der DB AG für Baden-Württemberg**

Teilnehmer: Siehe Liste letzte Seite

Herr Kurz begrüßte die Teilnehmer und insbesondere Herrn Hantel aus Stuttgart. Er erläuterte stichwortartig den Anlass für die Aktivitäten der Allianz Residenzbahn seit Anmeldung des Projekts zur Beschleunigung und Ertüchtigung der Strecke zum Bundesverkehrswegeplan durch den Regionalverband im Jahr 2013, dem das Land 2016 folgte, und die weiteren Bemühungen im Jahr 2017 u. a. mit dem ersten Strategiegespräch am 3. April, dem Gespräch im Verkehrsministerium Baden-Württemberg am 20. April und zuletzt der Besprechung im Bundesverkehrsministerium in Berlin am 26. Juni. Hauptgrund für die Aktivitäten sei die mangelnde Zuverlässigkeit der Anschlusswahrung der schnellen Züge der Residenzbahn (IC und IRE) an die weiterführenden Züge in Stuttgart und insbesondere Karlsruhe; vor allem in Karlsruhe werden die Anschlüsse bei wenigen Minuten Verspätung der Züge der Residenzbahn oftmals knapp verpasst. Er verwies darauf, dass das Land und zuletzt auch das BMVI in Berlin betont hätten, dass für die Infrastruktur der Strecke die Deutsche Bahn AG zuständig sei.

Herr Hantel bestätigte, dass der Verweis auf die DB AG im Grunde gerechtfertigt ist: Die Strecke ist ein Thema der DB AG, die Strecke ist für die DB AG eine ganz wichtige in Baden-Württemberg, und er wünscht sich einen Dialog mit den Beteiligten zu dem Thema, wie die beschriebenen Mängel beseitigt werden könnten. Er begrüßte daher den heutigen Termin sehr. Er stellte kurz die Fernverkehrs-Planungen der DB AG für die Strecke vor: Beibehaltung des IC-Angebotes, Einsatz moderner Fahrzeuge mit dem Doppelstock-IC2 ab Mitte 2018, die Verlängerung eines Zugpaares von/bis Leipzig ab Mitte Dezember 2017 und perspektivisch die Verlängerung der IC-Linie 61 ab 2023 über Nürnberg hinaus bis nach Leipzig. Im Regional- und Nahverkehr werden ab 2019 durch das Land als Aufgabenträger des Nahverkehrs die IRE-Züge des neuen Betreibers Go-Ahead Deutschland in einer dichteren Taktung verkehren und mit dem IC einen schnellen Halbstundentakt bieten.

Er bestätigte auch, dass es Ziel sein muss, die Anschlusswahrung in Stuttgart und Karlsruhe zu stabilisieren und zuverlässig auszugestalten. Laut Fahrplan

**Regionalverband  
Nordschwarzwald**  
Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

**Datum:**  
04.07.2017

**Bearbeiter:**  
Thomas Bahnert

**Unser Zeichen:**  
Ba/Pro

**Anschrift:**  
Westliche Karl-Friedrich-  
Straße 29-31  
D-75172 Pforzheim

**Telefon:**  
+49-7231-14784-14

**Telefax:**  
+49-7231-14784-11

**Homepage:**  
[www.rvnsw.de](http://www.rvnsw.de)

**Verbandsvorsitzender**  
Bürgermeister a.D. Jürgen Kurz

**Verbandsdirektor**  
Dr. Matthias Proske

würden die Anschlüsse zwar passen, die Strecke sei dafür im Prinzip nicht zu langsam; allerdings wäre zur Wahrung (bzw. Herstellung) einer hohen Anschlussqualität bei Verspätungen ein zusätzlicher Zeitpuffer von wenigen Minuten sehr wünschenswert und sinnvoll. Er vermutete, dass daraus die Forderung der Allianz nach einer Fahrzeit der schnellen (IC- und IRE-)Züge zwischen Stuttgart und Karlsruhe von max. 50 Minuten (bisher ca. 54 Min.) resultiert, was Herr Dr. Proske bestätigte.

Herr Hantel verwies im Weiteren darauf, dass es **Maßnahmen „im Bestand“** gibt, die die DB AG aus eigenen Mitteln und i.d.R. in eigener Regie umsetzt, wie z.B. Sanierungsmaßnahmen (neuer Tunnel zwischen Pforzheim und Ispringen) oder die Beseitigung von Langsamfahrstellen (Bahnübergang in Pfinztal-Kleinsteibach). Bei Letzterem sei aktuell eine Änderung der Bahnübergangstechnik in der Planung, dazu müsse ein Gebäude erworben werden, ein Lösungsvorschlag wird am 25. Juli im Gemeinderat Pfinztal vorgestellt. Die Baukosten würden dafür ca. 3,2 Mio. € betragen, der Fahrzeitgewinn der dann wieder 110 oder 120 km/h schnellen Züge etwa 1 bis 1,2 Minuten. Als denkbaren Baubeginn nannte er eventuell Anfang 2022. Mit dem (verdichteten) IRE-Verkehr ab 2019 mit dem Einsatz neuer und spurtstärkerer Fahrzeuge der Gesellschaft Go-Ahead Deutschland würde sich eine weitere Reduzierung der Fahrzeit um ca. 1 Minute ergeben. Eine wesentliche Qualitätsverbesserung und dauerhafte Stabilisierung der Anschlusswahrung vor allem in Karlsruhe, was das Hauptziel der Allianz ist, ließe sich aber mit diesen beiden Maßnahmen auch nicht vollständig gewährleisten.

Die angestrebte Zielfahrzeit von max. 50 Minuten (oder weniger) zwischen Stuttgart und Karlsruhe könne somit womöglich nur durch größere **Aus- oder Neubaumaßnahmen** incl. Neutrassierungen erreicht werden. Maßnahmen mit Neu- und Ausbaucharakter könnten aber nicht von der DB AG mit eigenen Mitteln umgesetzt sondern müssten im BVWP und im Bedarfsplan des Schienenwegeausbaugesetzes des Bundes abgebildet und finanziert werden. Dafür sah er absehbar und mittelfristig keine Chance, da viele Maßnahmen des BVWP, die derzeit noch im Potentiellen Bedarf eingestuft sind, vorher zum Zuge kommen würden (dies war auch die Auffassung der Vertreter des BMVI beim Gespräch am 26. Juni in Berlin).

Auf Nachfrage mehrerer Mitglieder der Allianz Residenzbahn, welche weiteren Maßnahmen „im Bestand“ möglicherweise zu weiteren kleinen Zeitgewinnen im Minutenbereich beitragen könnten und ob die DB AG solches bereits geprüft habe, antwortete Herr Hantel, dass dafür eine (bautechnische) Studie erstellt werden müsste, mit der auf der Basis einer vorgegebenen Fahrzeit Infrastrukturmaßnahmen geprüft werden. Auftraggeber einer solchen Studie könne aber nicht die DB AG sein. Er stellte jedoch in Aussicht, dass die DB Netz AG daran mitwirken könne und bot an, durch die zuständigen Stellen der DB AG prüfen zu lassen, in welchem Umfang und in welcher Tiefe eine solche Studie für die Residenzbahn zweckmäßig wäre, welche Maßnahmen mit dem Potential „Geschwindigkeit“ sinnvoll sein könnten und mit welchen Kosten man für die Beauftragung einer solchen Studie bei einem Fachbüro ggf. rechnen müsse. Er wird der Allianz Residenzbahn das Ergebnis dieser DB-internen Prüfung bis Ende September 2017 zukommen lassen.

Das Ergebnis dieser Prüfung wird die Allianz im Anschluss in einem weiteren Strategiegelgespräch diskutieren. Ob eine solche Studie in Auftrag gegeben wird, wird dann zu entscheiden sein.



## Allianz Residenzbahn

**Allianz für den Ausbau der Schienenstrecke Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker  
- Vaihingen/Enz (- Stuttgart)**

**Teilnehmer am zweiten Strategiegelgespräch am 4. Juli 2017 mit Herrn Sven Hantel,  
Konzernbevollmächtigter der DB AG für Baden-Württemberg**

<u>Name</u>	<u>Funktion</u>	<u>Institution</u>
Bahnert, Thomas	Planer, stv. VD	RV Nordschwarzwald
Buchholz, Dr., Carsten	Büroleiter Berlin	Bundestagsbüro MdB Krichbaum
Büscher, Dirk	Erster Bürgermeister	Stadt Pforzheim
Gaiser, Manfred	Verkehrsreferent	IHK Nordschwarzwald
Gögel, Bernd	Landtagsabgeordneter	Enzkreis (Tiefenbronn)
Grimmer, Dr., Bernd	Landtagsabgeordneter	Pforzheim
Herz, Wolfgang	Erster Landebeamter	Landratsamt Enzkreis
Hunter, Gaby	1. BM-Stellvertreterin	Gemeinde Kämpfelbach
Knobloch, Günter	Fachbereichsleiter Bauen und Planen, Gemeinde Pfinztal	
Krichbaum, Gunther	Bundestagsabgeordneter	Pforzheim/Enzkreis
Kurz, Jürgen	BM a.D., Vorsitzender	RV Nordschwarzwald
Lieb, Matthias	Landesvorsitzender	Verkehrsclub Deutschland VCD
Mast, Katja	Bundestagsabgeordnete	Pforzheim/Enzkreis
Proske, Dr., Matthias	Verbandsdirektor	RV Nordschwarzwald
Protzer, Jochen	Geschäftsführer	Wirtschaftsförderungsgesellschaft WFG Nordschwarzwald
Schneider, Frank	Oberbürgermeister	Stadt Mühlacker
Wieland, Dr., Sigune	Büroleiterin	Wahlkreisbüro MdB Mast
Wilske, Dr., Sebastian	Stv. Verbandsdirektor	Regionalverband Mittlerer Oberrhein
Zeilmeier, Thomas	Bürgermeister	Gemeinde Ispringen