



Siehe Verteiler

**Allianz für den Ausbau der Residenzbahn Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker
(– Vaihingen/Enz)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

seit Abschluss der Vereinbarung über die Fernverkehrsbedienung und den Ausbau der ‚Stammstrecke‘ Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen/Enz (– Stuttgart; heute „Residenzbahn“) im Jahr 1988 im Zusammenhang mit dem damaligen Planfeststellungsverfahren zum Bau der sog. „Bruchsaler Kurve“ an der Schnellfahrstrecke Mannheim – Vaihingen/Enz – Stuttgart (Anlage 1) setzt sich der Regionalverband für den Ausbau dieser Strecke ein. Die jüngste Etappe einer ganzen Reihe von Aktivitäten wurde zuletzt mit der Anmeldung des Projektes (Anlage 2) im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) gestartet und bis Ende 2016 mit weiteren Stellungnahmen, einer Resolution sowie der intensiven Einbindung der Abgeordneten im Zuge der Befassung des Deutschen Bundestages mit dem Schienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) fortgesetzt.

Auch das Land Baden-Württemberg hat den Ausbau dieser Strecke als Teil des Transeuropäischen Eisenbahnnetzes im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 beim Bund beantragt. Dabei haben wir uns mit dem Land Baden-Württemberg eng abgestimmt.

Leider ist weder die Bundesregierung mit dem Kabinettsbeschluss vom 03.08.2016 über den BVWP 2030 noch der Deutsche Bundestag bei der Beschlussfassung vom 02.12.2016 über das Schienenwegeausbaugesetz diesen Anträgen gefolgt. Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) vertritt die Auffassung, dass diese Strecke als sog. „Regionalverbindung“ anzusehen sei (Auskunft von MdB Krichbaum vom 12.10.2016). Hierfür sei nicht der Bund sondern das Land Baden-Württemberg zuständig.

In den Unterlagen im Zusammenhang mit der Aufstellung des BVWP ist keine Bewertung des oben genannten Antrages des Regionalverbands und des Landes erkennbar. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass aufgrund

Der Verbandsdirektor

**Regionalverband
Nordschwarzwald**
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Datum:
26.01.2017

Unser Zeichen:
Ba

Ihr Schreiben vom:

Ihr Zeichen:

Bearbeiter/in:
Thomas Bahnert
bahnert@rvnsw.de
07231-14784-14

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

Telefon:
+49-7231-14784-0

Telefax:
+49-7231-14784-11

Homepage:
www.rvnsw.de

Verbandsvorsitzender
Bürgermeister a.D. Jürgen Kurz
Verbandsdirektor
Dr. Matthias Proske
Bankverbindung
Sparkasse Pforzheim Calw
IBAN
DE24 6665 0085 0000 8220 35
BIC PZHSDE66

der vorgenannten Auffassung des BMVI gar keine qualifizierte Prüfung des Antrages erfolgte, auch wenn eine weitere Antwort aus dem BMVI vom 29.11.2016 (Schreiben des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann, MdB, an Frau Annette Sawade, MdB) die Aussage enthält, dass für einen Ausbau der Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Vaihingen/Enz „nach den Bewertungen des BVWP kein verkehrlicher Bedarf“ bestehe. Nachvollziehbar ist diese Aussage nicht. Immerhin verbindet diese Strecke das Oberzentrum Pforzheim direkt mit den Oberzentren Karlsruhe und Stuttgart und ist Teil des transeuropäischen Schienennetzes.

Die Notwendigkeit eines Ausbaus der Residenzbahn aus den im RV-Antrag von 2013 genannten Gründen besteht unverändert fort. Und da die Strecke unzweifelhaft eine Schienenstrecke mit Fernverkehrsbedeutung und eine Infrastruktur des Bundes ist, ist auch der Bund grundsätzlich für den Ausbau der Strecke zum Zwecke der Gewährleistung eines sicheren, stabilen und zuverlässigen Fernverkehrs zuständig (was auch die Gewährleistung der fahrplanmäßigen Übergänge und Anschlüsse zum weiterführenden großräumigen Fernverkehr in Stuttgart und Karlsruhe Hbf. einschließen muss). Dies hat auch das Land in seinem jüngsten Antwortschreiben vom 28.12.2016 an den Regionalverband bestätigt (Anlage 3).

Um die nach wie vor berechtigte Forderung nach einem Ausbau der Residenzbahn gegenüber dem Bund zu unterstützen und zu untermauern, hat die Verbandsversammlung des Regionalverbands in ihrer letzten Sitzung am 25. Januar 2017 meinen Vorschlag unterstützt, eine **Allianz** für den Ausbau der Strecke zu bilden. Gemeinsam mit dem Land Baden-Württemberg und Herrn Minister Winfried Herrmann wollen wir Wege zur Erreichung unseres Ziels einer verbesserten Schienenfernverkehrsverbindung auf der Strecke ausloten.

Wir würden uns freuen, wenn Sie dieser „Allianz Residenzbahn“ beitreten, uns Ihre Unterstützung zusichern und mit uns gemeinsam für dieses Ziel eintreten!

Ich würde mich über Ihre baldige positive Rückmeldung sehr freuen.

Wir werden umgehend um einen Gesprächstermin bei Herrn Minister Herrmann nachsuchen und Ihnen diesen schnellstmöglich mitteilen.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Proske
Verbandsdirektor

Anlagen: 3

Verteiler

Herrn Landrat Karl Röckinger, Landratsamt Enzkreis

Herrn Oberbürgermeister Gert Hager, Stadt Pforzheim

Herrn Oberbürgermeister Frank Schneider, Stadt Mühlacker

Herrn Bürgermeister Luca Prayon, Gemeinde Remchingen

Herrn Bürgermeister Heiko Genthner, Gemeinde Königsbach-Stein

Herrn Bürgermeister Udo Kleiner, Gemeinde Kämpfelbach

Frau Bürgermeisterin Birgit Förster, Gemeinde Niefern-Öschelbronn

Herrn Bürgermeister Harald Eiberger, Gemeinde Illingen

Herrn Hauptgeschäftsführer Martin Keppler, IHK Nordschwarzwald

Frau Bundestagsabgeordnete Katja Mast, Pforzheim

Herrn Bundestagsabgeordneter Gunther Krichbaum, Pforzheim

Frau Landtagsabgeordnete Stefanie Seemann, Mühlacker

Herrn Landtagsabgeordneter Dr. Hans-Ulrich Rülke, Pforzheim

Herrn Landtagsabgeordneter Dr. Bernd Grimmer, Pforzheim

Herrn Landtagsabgeordneter Prof. Dr. Erik Schweickert, Niefern-Öschelbronn

Herrn Landtagsabgeordneter Bernd Gögel, Tiefenbronn

Herrn Matthias Lieb, Verkehrsclub Deutschland e.V. VCD, Mühlacker

In Zusammenhang mit dem Planfeststellungsbeschluß für die Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart, Planfeststellungsbereich 12, Gemarkung Illingen, Vaihingen/Enz, Sersheim vom 21.05.1984, und zur Konkretisierung des Fahrplanangebotes im Fernverkehr in den Bereichen Pforzheim - Mühlacker - Vaihingen/Enz treffen

die Deutsche Bundesbahn

und

1. der Regionalverband Nordschwarzwald
2. der Enzkreis
3. die Stadt Pforzheim
4. die Stadt Mühlacker

folgende

V e r e i n b a r u n g

Vorbemerkung:

Die Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart wird vsl. im Jahr 1991 auf ihrer gesamten Länge in Betrieb genommen. Von diesem Zeitpunkt an wird ein Teil der Fernverkehrszüge der Relation Karlsruhe - Stuttgart abschnittsweise die Neubaustrecke befahren *). Die verbesserte verkehrliche Bedienung sowie die kürzeren Fahrzeiten kommen nicht nur dem weitlaufenden Intercity-Fernverkehr zugute. Auch die zwischen Karlsruhe und Stuttgart gelegenen Ober- und Mittelzentren, insbesondere in der Region Nordschwarzwald, profitieren somit an den besseren Qualitätsmerkmalen der Neubaustrecke.

Die Deutsche Bundesbahn trifft daher unter Beachtung ihres gesetzlichen Leistungsauftrages folgende Vereinbarung:

1. Künftig wird die Relation Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker - Stuttgart tagsüber im 2stündlichen Rhythmus durch Fernverkehrszüge bedient. Es sind Halte in Pforzheim und Mühlacker vorgesehen. Ziel der Planung ist es, in Karlsruhe und Stuttgart die Anschlüsse dieser Züge auf die Fahrpläne der Intercity-Züge Richtung Mannheim/Basel und München auszurichten, so daß kurze Umsteigezeiten entstehen. Vaihingen (Enz) wird ebenfalls durch Züge des Fernverkehrs im 2stündlichen Rhythmus bedient.
2. Die Relation Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker - Vaihingen/Enz - Stuttgart und Gegenrichtung wird durch Züge des Regionalverkehrs (mindestens im 2stündlichen Rhythmus) so verdichtet und an die Fernzüge in Vaihingen/Enz bahnsteigggleich angebunden, daß zwischen Karlsruhe und Stuttgart insgesamt ein stündliches Angebot entsteht. Die Regionalzüge verkehren auf der Stammstrecke über Mühlacker und Bietigheim-Bissingen nach Stuttgart.

*)

Hieraus ist kein Anspruch ableitbar, daß ein Teil der Züge vollständig über die Stammstrecke Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker - Bietigheim-Bissingen - Stuttgart verkehren.

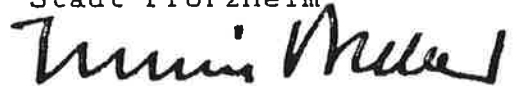
3. Das in dieser Vereinbarung beschriebene Bedienungsangebot bezieht sich auf Werktage. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird das Zugangebot an die jeweilige Nachfrage angepaßt.
4. Die in Ziff. 1 und 2 beschriebene Bedienung wird mit Betriebsaufnahme der Neubaustrecke Mannheim - Stuttgart auf der gesamten Länge realisiert und gilt unabhängig vom Ausbau der Strecke Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker - Vaihingen/Enz. Der Ausbau der Strecke Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker - Vaihingen/Enz wird weiterhin angestrebt. Der Regionalverband Nordschwarzwald, der Enzkreis, die Stadt Pforzheim und die Stadt Mühlacker halten Ihre Forderung nach Ausbau dieser Strecke ausdrücklich aufrecht.
5. Mit der Unterzeichnung dieser Vereinbarung durch alle Beteiligten sind von den Beteiligten eingelegte Einwendungen gegen die Planfeststellung "Bruchsaler Kurve" erledigt.

Pforzheim, den 10.05.1988

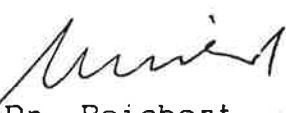
Regionalverband Nordschwarzwald


Dr. Zerr
Verbandsvorsitzender

Stadt Pforzheim


Dr. Becker
Oberbürgermeister

Landkreis Enzkreis


Dr. Reichert
Landrat

Stadt Mühlacker


Knapp
Oberbürgermeister

Frankfurt, den 18.04.1988

Deutsche Bundesbahn


Dr.-Ing. Schnell
Marketing-Direktor Personenverkehr

Anlage 2

20.03.2013

Neuer Bundesverkehrswegeplan 2015:

Projektanmeldung zum Ausbau von Schienenstrecken durch den Regionalverband Nordschwarzwald

Anmelder	Regionalverband Nordschwarzwald, Habermehlstraße 20, 75172 Pforzheim, http://www.rvnsw.de , E-mail: planung@nordschwarzwald-region.de
Projektbezeichnung	Ausbau der Strecke Karlsruhe - Pforzheim - Vaihingen/Enz - Stuttgart
Beschreibung der Maßnahme	Geschwindigkeitserhöhender Ausbau samt signal- und sicherungstechnische Ertüchtigung der sogenannten "Stammstrecke" zwischen Karlsruhe-Durlach und Vaihingen/Enz über Pforzheim und Mühlacker
Benennung der Ausbauparameter	Z.B. Erhöhung der V_{max} durch Erhöhung und Begradigung von Kurven, Beseitigung von Langsamfahrstellen und Geschwindigkeitseinbrüchen
Abschätzung der Investitionskosten	-
Projektbegründung	Gemäß Planziel 1 PS 4.1.12 des Regionalplans 2015 Nordschwarzwald soll die Region mit ihrem Oberzentrum Pforzheim in die großräumige europäische Schienenfernverkehrsverbindung Magistrale Paris - Strasbourg - Karlsruhe - Stuttgart - München - Wien - Budapest eingebunden werden. Gleichfalls ist die Einbindung der Region mit dem Oberzentrum Pforzheim und dem Mittelzentrum Mühlacker in den innerdeutschen schnellen Fernverkehr beizubehalten. Dazu ist eine mindestens stündliche (in HVZ halbstündlich verdichtete) schnelle und anschlusssichernde Anbindung von Pforzheim in die weiterführenden Fernverkehrsknoten Karlsruhe und Stuttgart (über die Schnellfahrstrecke ab Vaihingen/Enz) zwingende Voraussetzung. Zur Gewährleistung dieser Ziele, der Erreichung einer annähernd gleichen Fahrzeit wie bei der Verbindung über Bruchsal und zur Gewährleistung eines weiterhin bedarfsbezogen sehr dichten Nahverkehrsangebotes ist die oben genannte Ertüchtigung und der Ausbau der Strecke erforderlich (siehe auch <u>Anlage</u> "Anforderungskatalog Schienenfernverkehr Region Nordschwarzwald" vom 18.08.2008).
Projekthistorie	Der Ausbau der Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart ist bereits Bestandteil der Bundesverkehrswegepläne 1985 (damals als „Planung“ für 40 Mio. DM) und 1992 (dort im Zuge der Strecke KA – PF – S – Nürnberg – Leipzig/Dresden; Herrichtung für Neigetech-Betrieb) gewesen. Im BVWP 2003 ist diese Strecke ebenfalls im „Vordringlichen Bedarf“ mit den zwei Maßnahmen „Streckensanierung, Neitech“ und Investitionskosten von rund 1 Mrd. Euro von 2001 bis 2015 aufgelistet; allerdings ist in der dazugehörigen Karte nur der Abschnitt Nürnberg – Marktredwitz – Plauen sowie die Strecken Richtung Leipzig und Dresden als „Vordringlicher Bedarf“ bzw. „Realisierung bis 2015“ dargestellt.
Alternativenprüfung	-
Abbau raumordnerischer Defizite	Siehe Projektbegründung oben: Abbau der Defizite für das Oberzentrum Pforzheim und das Mittelzentrum Mühlacker bzgl. der schnellen Einbindung in die innerdeutschen Fernverkehre bzw. die Fernverkehrsknoten Karlsruhe und Stuttgart.
Weitere Projektwirkungen	Damit wäre auch eine ausreichend qualifizierte Alternativstrecke zur Strecke über Bruchsal für die Verbindung Karlsruhe - Stuttgart bei Sperrung der hochbelasteten, teils überlasteten Schnellfahrstrecke zwischen Bruchsal und Vaihingen/Enz gegeben.
Umweltfachliche Gegebenheiten	-
Weitere Hinweise zum Projekt	-

Original au H. Kurz



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR
DER AMTSCHIEF



Ministerium für Verkehr
Postfach 103452 • 70029 Stuttgart

Herrn Verbandsvorsitzenden
Jürgen Kurz
Regionalverband Nordschwarzwald
Westliche Karl-Friedrich-Straße 29-31
75172 Pforzheim

Stuttgart


28. Dez. 2016

Durchwahl 0711 231-5744

Aktenzeichen 3-3803.1/59

(Bitte bei Antwort angeben!)

Anlage 3

 BVWP 2030 und nachfolgende Ausbaugesetze;
hier: Bewertung und Einstufung des Projekts "Ausbau der
Schienenstrecke Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker - Vaihingen (Enz)"
(Residenzbahn)

Ihr Schreiben vom 10.11.2016

Sehr geehrter Herr Kurz,

für Ihr Schreiben vom 10. November 2016 danke ich Ihnen.

Wie Sie unserer Stellungnahme vom 13. Mai 2016 entnommen haben, ist der Bund leider unserer Anmeldung mehrerer Schienenstrecken für den Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht gefolgt, darunter auch die von Ihnen genannte Residenzbahn. Unser Haus hat der Auffassung des BMVI ausdrücklich widersprochen, dass es sich bei den von uns angemeldeten Schienenverbindungen zwischen den Oberzentren des Landes um „reine Regionalverbindungen“ handelt.

Vor dem Hintergrund der Umwelt- und Klimaziele, zu denen sich auch der Bund international verpflichtet hat, müsste es genau umgekehrt sein: Diese Strecken müssten so ausgebaut werden, dass sie für Verkehre wieder/noch attraktiver werden. Der Bund darf sich seiner Verantwortung nicht entziehen: Die Ausbaupflichtung nach dem Grundgesetz umfasst jede Eisenbahninfrastruktur des Bundes, unabhängig von

der Nutzung. Sonst hätten viele überregional bedeutsame Strecken keinerlei Entwicklungschancen mehr.

Das Land Baden-Württemberg sieht dementsprechend die genannte Eisenbahnstrecke nicht als „Regionalverbindung“ an, für die nicht der Bund, sondern das Land Baden-Württemberg zuständig sei. Es handelt sich um eine bedeutende Eisenbahninfrastruktur von Eisenbahnen des Bundes, nämlich der Deutschen Bahn AG als Eigentümerin, ungeachtet dessen, welche Verbindungen von Verkehrsdienstleistern – darunter auch „Regionalverbindungen“ – auf dieser Eisenbahninfrastruktur angeboten werden. Die sogenannte „Residenzbahn“ ist eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn und Bestandteil des Kernnetzes des „Transeuropäischen Eisenbahnnetzes“ (TEN).

Eine Finanzierung der beantragten Maßnahmen an dieser Strecke aus Landesmitteln kommt daher nicht in Betracht, weil die Infrastruktur- und somit auch die Finanzierungsverantwortung nicht beim Land Baden-Württemberg liegen, sondern beim Bund. Wie der Bund etwaige Ausbauten finanziert, etwa als Bedarfsplan-Vorhaben im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung etc., obliegt seinem Ermessen.

Wir werden uns im Rahmen unserer Möglichkeiten weiterhin für die Strecke einsetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Uwe Lahl
Ministerialdirektor

In Vertretung



Joachim Kroll
Ministerialdirigent