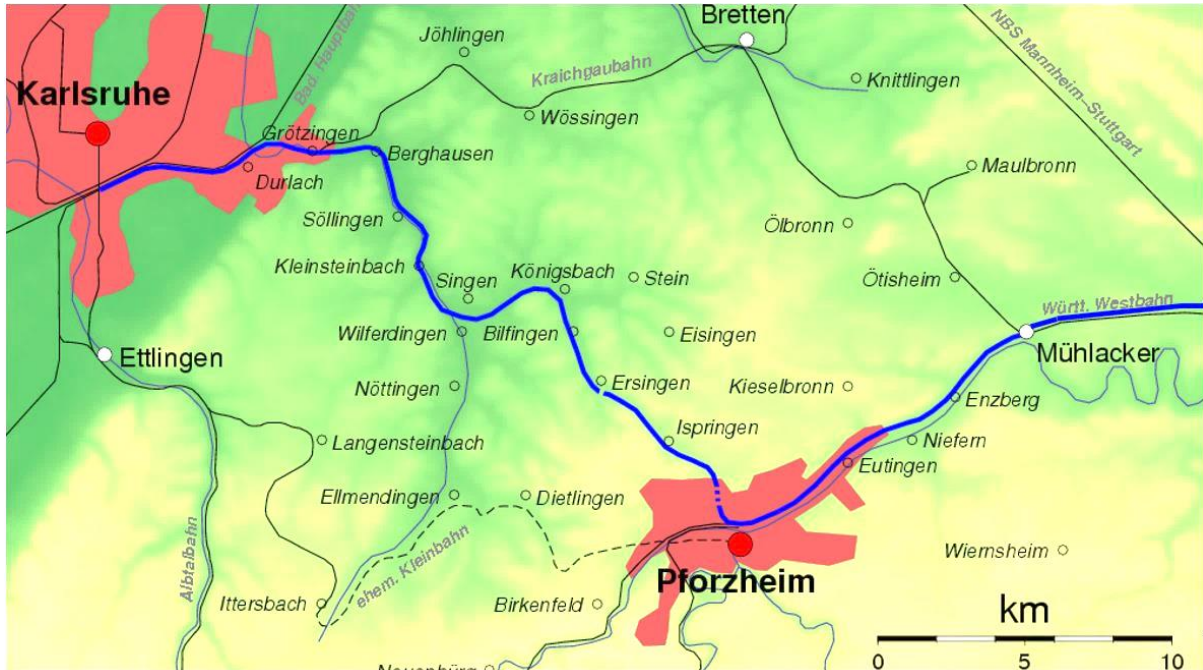




Allianz für den Ausbau der ‚Residenzbahn‘ Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker

– Vaihingen/Enz – Stuttgart; Zusammenfassung und aktueller Stand

T. Bahnert 06.02.2018



(Bildquelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/75/Karte_Bahnstrecke_Karlsruhe_Muehlacker.png; ergänzt Ba/RVNSW 03/2017)

Seit Abschluss der Vereinbarung über die Fernverkehrsbedienung und den Ausbau der sog. ‚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 setzt sich der Regionalverband Nordschwarzwald für den Ausbau dieser Strecke ein; so zuletzt

- 2013 mit der Anmeldung des Projektes im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030),
- mit weiteren Stellungnahmen an Land, Bund und Deutsche Bahn,
- mit einer Resolution,
- bis Ende 2016 mit der intensiven Einbindung der Abgeordneten im Zuge der Befassung des Deutschen Bundestages mit dem Schienenwegeausbaugesetz (BSchwAG).

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. 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.

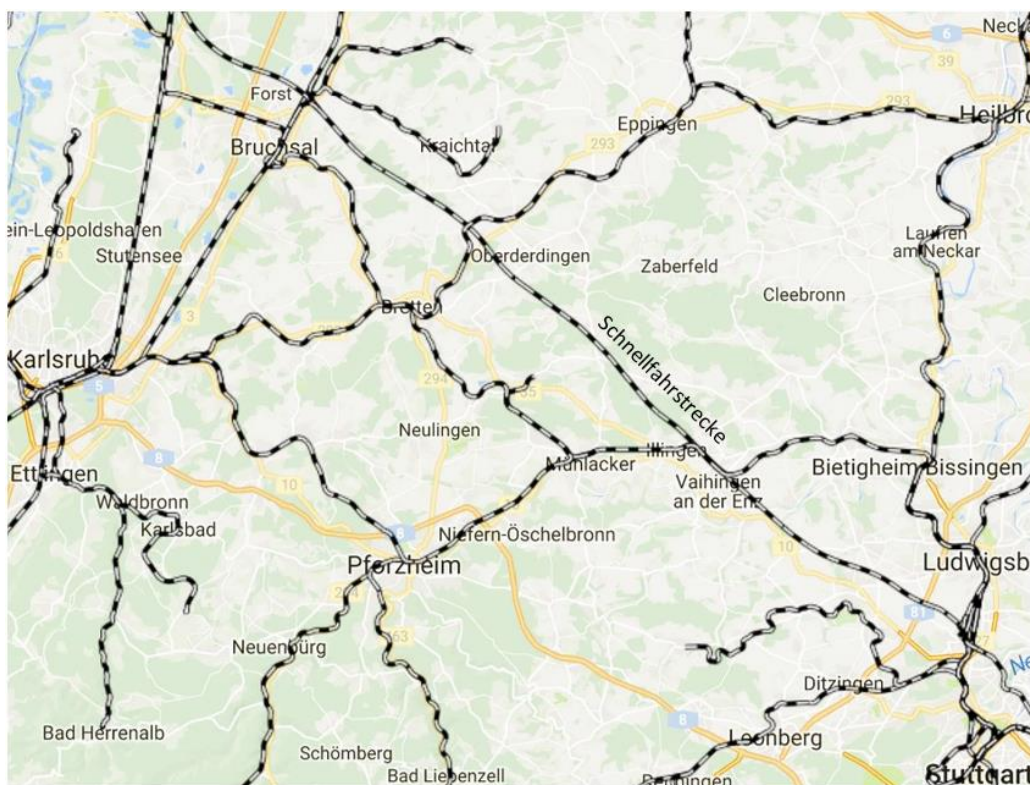
Das Problem: Die Fahrzeit der InterCity- und der InterRegioExpresss-Züge zwischen Stuttgart Hauptbahnhof und Karlsruhe Hauptbahnhof ist so knapp bemessen, dass bei geringsten Verspätungen oft die weiterführenden Anschlüsse verpasst werden. Die heutigen Fahrzeiten



der IC-Züge von Karlsruhe über Pforzheim und Mühlacker nach Stuttgart (ab Vaihingen/Enz über die Schnellfahrstrecke) betragen i.d.R. 57 Minuten (IRE: 53 Min.), in der Gegenrichtung i.d.R. 54 Minuten. Die Fahrzeit der IC-Züge über die „Bruchsaler Kurve“ bei Forst betragen von KA nach Stuttgart heute zw. 43 (meist) und 48 Min., in der Gegenrichtung i.d.R. 42 Minuten. Damit dauert die Fahrt über Pforzheim und Mühlacker rd. 10-12 Minuten länger als über die Bruchsaler Kurve.

Allianz beschließt Acht-Punkte-Plan

Um die problematische Schienenverbindung zu verbessern und trotz der Nichtberücksichtigung im Schienenwegeausbaugesetz doch noch Möglichkeiten zur Erreichung kürzerer Reisezeiten ermitteln und ausschöpfen zu können, hat sich Anfang April 2017 auf Initiative des Regionalverbands eine „**Allianz Residenzbahn**“ gegründet, in der u.a. auch die IHK Nordschwarzwald, der Enzkreis, Städte und Gemeinden und Verkehrsverbände wie der VCD mitwirken. Dabei wurden acht Punkte zur Verbesserung und Ausbau der Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker – Vaihingen/Enz beschlossen. Angesetzte Ziele sind zum Beispiel eine **maximale Fahrzeit von 50 Minuten** für IC- und IRE-Züge auf der Strecke von Karlsruhe nach Stuttgart zu erreichen. Außerdem: Die **Beseitigung der Langsamfahrstelle bei Pfinztal-Kleinsteinbach** sowie die **Prüfung des Einsatzes von Neigetechnikzügen** zur Erreichung geringerer Fahrzeiten.



(Bildquelle: Streckennetz DB-Zugradar http://www.apps-bahn.de/bin/livemap/query-livemap.exe/dn?L=vs_livefahrplan&livemap=yes, erg. Ba/RVNSW 03/2017)

Wieso ist das Thema für uns wichtig?

Eine leistungsfähige attraktive Einbindung in das deutsche Fernverkehrsnetz ist für eine starke Wirtschaftsregion und das Oberzentrum Pforzheim ein wichtiger Standortfaktor. Pforzheim und Mühlacker liegen auf der zentralen Landesentwicklungssachse zwischen dem



Rheintal und der Mittleren Neckarregion. Die Schienen- und Verkehrsinfrastruktur muss diesen Anforderungen auch gerecht werden. Der 8-Punkte Plan ist ein wichtiger Appell an den Bund als Eigentümer der Strecke.

Der Acht-Punkte-Plan: Positionen - Ziele - Kernforderungen

- Die Residenzbahn ist eine Fernverkehrsstrecke und Teil des transeuropäischen Eisenbahnnetzes, die das Oberzentrum Pforzheim und die gesamte Region Nordschwarzwald in das Fernverkehrsnetz einbindet; dazu sind auch Fernverkehrsverbindungen über Stuttgart hinaus beizubehalten und auszubauen.
- Der bereits seit 1988 geforderte Ausbau zur Ertüchtigung und Beschleunigung der Strecke ist nach wie vor berechtigt. Ziel ist, für die IC- und IRE-Züge eine maximale Fahrzeit von 50 Minuten zwischen Karlsruhe und Stuttgart unter Beibehaltung aller Halte in Pforzheim, Mühlacker und Vaihingen/Enz sowie stündlicher IRE-Züge in Remchingen zu erreichen.
- Dies soll gewährleisten, dass die Anschlüsse in Karlsruhe und Stuttgart an den weiterführenden Fernverkehr für Reisende aus der Region Nordschwarzwald künftig stabil und zuverlässig erreicht werden können.
- Als vorrangiger erster Schritt ist die Beseitigung der seit 2006 bestehenden Langsamfahrstelle bei Pfinztal-Kleinsteinsbach ohne weiteren Zeitverzug vorzusehen
- Der weitere geschwindigkeitserhöhende Ausbau der Residenzbahn als Fernverkehrsstrecke und Teil des transeuropäischen Eisenbahnnetzes ist eine Aufgabe des Bundes.
- Daher soll beim Bund eine erneute Antragstellung zur Aufnahme des Ausbauprojektes in das Schienenwegeausbaugesetz (BSWAG) erfolgen. Dazu ist eine enge Abstimmung mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg vorgesehen.
- Die DB Netz AG ist als wichtiger Partner der „Allianz“ bei den weiteren strategischen Überlegungen zur Erreichung der Ziele einbezogen.
- Die Option eines Einsatzes von Neigetechnikzügen zur Erreichung noch geringerer Fahrzeiten soll nicht von vorneherein ausgeschlossen werden.



Präsentation des 8-Punkte-Plans der Allianz Residenzbahn am Hauptbahnhof Pforzheim am 3. April 2017



Das Land unterstützt die Allianz

In der Debatte über die Beschleunigungsmaßnahmen der Bahnstrecke Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker – Stuttgart besteht zwischen dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg und der Allianz Residenzbahn ebenso Einigkeit wie über die Forderung an die Deutsche Bahn, dass auch in Zukunft Fernverkehrszüge zwischen Karlsruhe und Stuttgart über Pforzheim fahren. Im Übrigen entspricht dies auch der Fernverkehrskonzeption „Neues Flächennetz“ der Deutschen Bahn, die im März 2015 vorgestellt wurde. Dies wurde am 20. April 2017 bei einer Gesprächsrunde im Verkehrsministerium deutlich. Ziel der Allianz ist eine Beschleunigung der Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart mit einer Zielfahrzeit von etwa 50 Minuten, damit die Anschlüsse in Stuttgart bzw. Karlsruhe verlässlich erreicht werden können. Amtschef Dr. Uwe Lahl sagte: „Wir sind uns alle einig, dass die Beseitigung der Langsamfahrstelle in Kleinsteinbach den größten Nutzen bringt. Die entsprechenden Planungen der DB hierzu laufen.“

Allianz wirbt in Berlin für den Ausbau der Strecke



Am 26. Juni 2017 warben Vertreter der Allianz Residenzbahn im Verkehrsministerium in Berlin für den Ausbau der Strecke. Dass die Strecke in keinem guten Zustand ist, ist auch in Berlin bekannt. Doch die Verantwortung für den Ausbau und die Ertüchtigung hatte das Bundesverkehrsministerium bislang von sich gewiesen. „Wir fordern, dass der Bund als zuständiger Träger der Infrastruktur Mittel für die Ertüchtigung der Bahnstrecke zur Verfügung stellt. Bisher wurde im Bundesverkehrsministerium aber die Meinung vertreten, dass die Strecke Stuttgart – Pforzheim – Karlsruhe lediglich eine Regionalverbindung sei und das Land in der Pflicht sei“, beschrieb Verbandsdirektor Dr. Matthias Proske die Lage. Das BMVI sagte zu, auf die DB Netz AG zuzugehen, die die Planung und Finanzierung der Maßnahmen vornehmen müsse. Da es sich um die Instandhaltung einer bestehenden Strecke handele, stünden der Bahn hierfür Gelder des Bundes zur Verfügung.

Besprechung mit Herrn Sven Hantel, Konzernbevollmächtigter der DB AG für Baden-Württemberg, am 4. Juli 2017

Herr Hantel bestätigte, dass die Verweise des Landes und des Bundes auf die DB AG im Grunde gerechtfertigt sind: Die Strecke ist ein Thema der DB AG, die Strecke ist für die DB



AG eine ganz wichtige in Baden-Württemberg. Er wünscht sich einen Dialog, wie die beschriebenen Mängel beseitigt werden könnten. Er bestätigte auch, dass es Ziel sein muss, die Anschlusswahrung in Stuttgart und Karlsruhe zu stabilisieren und zuverlässig auszugestalten. Laut Fahrplan würden die Anschlüsse zwar passen, allerdings wäre zur Wahrung (bzw. Herstellung) einer hohen Anschlussqualität bei Verspätungen ein zusätzlicher Zeitpuffer von wenigen Minuten sehr wünschenswert und sinnvoll.

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-Kleinsteinbach). Bei Letzterem sei aktuell eine Änderung der Bahnübergangstechnik in der Planung, dazu müsse ein Gebäude erworben werden. Die Baukosten würden dafür ca. 3,2 Mio. € betragen, der Fahrzeitgewinn der dann wieder schnelleren Züge etwa 1 bis 1,2 Minuten. Als denkbaren Baubeginn nannte er eventuell 2022/23. 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, ließe sich aber mit diesen beiden Maßnahmen auch nicht vollständig gewährleisten.

Eine angestrebte Zielfahrzeit von max. 50 Minuten 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).

Eine im Herbst 2017 erfolgte DB-interne Prüfung eventuell weiterer Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit erbrachte leider ebenfalls keinen neuen Ansatz. Derzeit sieht die DB AG den größten Hebel zur Verbesserung der Reisegeschwindigkeit in einer schnellstmöglichen Beseitigung der Restriktionen durch den Bahnübergang Kleinsteinbach. Derzeit bleibt leider nur die Option, auf die schnellstmögliche Beseitigung der Langsamfahrstelle in Pfinztal-Kleinsteinbach zu drängen. Die beiden Regionalverbände Nordschwarzwald und Mittlerer Oberrhein in Karlsruhe stehen dazu in Kontakt mit der Gemeinde Pfinztal und der DB Netz AG.

(Fotos: Regionalverband Nordschwarzwald)