

# Mit Resolution an Bundespolitik Druck erzeugt

## Regionalverband wirbt weiter für zukunftsfähigere Schienenstrecke Karlsruhe-Pforzheim-Vaihingen

Von unserem Mitarbeiter  
Norbert Kollros

**Enzkreis/Pforzheim.** Mittels einer Resolution an die Adresse der vier Bundestagsabgeordneten in der Region Nord-schwarzwald versuchen die Regionalpolitiker auf der Ebene des Gesetzgebers Druck zu machen, um die Schienenstrecke Karlsruhe-Pforzheim-Vaihingen baulich und signaltechnisch zukunftsfähig zu machen. Im neuen Bundesverkehrswegeplan finde diese „Residenzbahn“ nur „völlig unzureichende“ Berücksichtigung, unterstrich der Vorsitzende des Regionalverbands bei der Sitzung des Planungsausschusses in Calw. Jürgen Kurz und Verbandsdirektor Dirk Büscher mutmaßen gar, dass dieser Streckenverlauf, der etwa im Pfinztal wegen eines beschränkten Bahnüber-

### Optimierung der Signaltechnik gefordert

gangs sogar eine für schnellste Zugattungen vorgeschriebene Langsamfahrtsstelle aufweist, vom Bundesverkehrsministerium „vermutlich nicht einmal bewertet worden ist“. Fakt ist: Das Bundeskabinett hat im August den aktuellen Ausbauplan auf der Ebene der Exekutive zwar politisch beschlossen, freilich ohne den Ausbau der besagten Stammstrecke mit Kurvenbegradigungen und Optimierung der Signaltechnik.

Jetzt versucht der Regionalverband auf politischem Weg Einfluss über die Bundestagsabgeordneten zu nehmen, die auf der Ebene der Legislative die konkreten Ausbaugesetze für Fernstraßen und Schienenwege erst noch förmlich beschließen müssten, bevor eine Maßnahme in Angriff genommen werden kann.

Desweiteren, und darauf wies Regionalrat Günter Bächle (CDU, Mühlacker) hin, läge es auch an den gewählten Volksvertretern, die zusätzlich erforderlichen Mittel zu bewilligen. Bundesweit



„VERIRRT“ SICH MAL WEGEN EINER STÖRUNG auf der Schnellbahnstrecke ein Fernverkehrszug auf die Stammstrecke Karlsruhe-Vaihingen/Enz, dann kommen wegen unzureichender Ausbaustandards die Fahrpläne gehörig durcheinander. Foto: Kollros

steht dem Verkehrsministerium ein Ausbausetat von rund 15 Milliarden Euro jährlich zur Verfügung.

In der Resolution an die Abgeordneten Katja Mast und Gunther Krichbaum (Enzkreis/Pforzheim) sowie Saskia Esken und Staatssekretär Hans-Joachim Fuchtel (Calw/Freudenstadt) weist der Fingerzeig auch auf die „Gäubahn“ Stuttgart-Singen, eine kombinierte IC- und Regionalverkehrsstrecke, die trotz ihres Status als „internationale Korridorstrecke“ zwischen Horb und Tuttlingen auf rund 80 Kilometer als Folge von

Reparationsleistungen nach dem Zweiten Weltkrieg noch immer eingleisig verläuft. Hier wird die Höherstufung vom „potenziellen“ in den „vordringlichen Bedarf“ gefordert.

Auch zwei Fernstraßenprojekte im Kreis Freudenstadt haben die Regionalräte im Fokus: die B-294-Ortsumfahrung von Loßburg sowie der B-462-Tunnel von Baiersbronn, die im pauschalen Beschluss des Bundeskabinetts aus Sicht der Regionalpolitik gleichfalls unzureichend berücksichtigt wurden. Im übrigen sind dies alles Projekte, mit de-

nen sich der Regionalverband Nord-schwarzwald, aber auch die regionale Wirtschaft, teils schon viele Jahre beschäftigen und immer wieder Vorstöße in Richtung Bundesverkehrsministerium unternehmen.

Bald 30 Jahre alt ist ein Vertrag zwischen Land, Region, Kommunen und Bund, dass die Bahnstrecke Karlsruhe-Vaihingen auszubauen sei, nachdem diese Stammstrecke durch die Inbetriebnahme der Schnellbahnstrecke Mannheim-Stuttgart stark vom Fernverkehr abgehängt wurde.