

Regionalpolitiker machen Druck

Schienenstrecke Karlsruhe – Pforzheim – Vaihingen vom Bund nur unzureichend berücksichtigt

VON NORBERT KOLLROS

ENZKREIS/PFORZHEIM. Mittels einer Resolution an die Adresse der vier Bundestagsabgeordneten in der Region Nordschwarzwald 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“ nämlich nur „völlig unzureichende“ Berücksichtigung, unterstrich am Mittwoch Jürgen Kurz, der Vorsitzende des Regionalverbands, bei der Sitzung des Planungsausschusses in Calw.

Kurz und Verbandsdirektor Dirk Büscher mutmaßen gar, dass dieser Streckenverlauf, der etwa im Pfinztal wegen eines beschränkten Bahnübergangs sogar eine für schnellste Zuggattungen vorgeschriebene Langsamfahrtstelle aufweist, vom Bundesverkehrsministerium „vermutlich nicht einmal bewertet worden ist“.

Fakt ist derweil: Das Bundeskabinett hat im August den aktuellen Ausbauplan auf der Ebene der Exekutive zwar politisch beschlossen, aber ohne den Ausbau der besagten Stammstrecke mit Kurvenbegradigungen und Optimierung der Signal-

technik. 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.

Des Weiteren, und darauf wies Regionalrat Günter Bächle (CDU, Mühlacker) in der Sitzung am Mittwoch hin, liege es auch

Schon in einem fast 30 Jahre alten Vertrag ist die Rede von einem Ausbau der Bahnstrecke

an den gewählten Volksvertretern, die zusätzlich erforderlichen Mittel zu bewilligen. Bundesweit steht dem Verkehrsministerium ein Ausbauetat von rund 15 Milliarden Euro jährlich zur Verfügung.

In der Résolution an die Abgeordneten Katja Mast und Gunther Krichbaum (Pforzheim/Enzkreis) sowie Saskia Esken und Staatssekretär Hans-Joachim Fuchtel (Calw/Freudenstadt) weist der Fingerzeig auch auf die „Gäubahn“ Stuttgart – Singen, eine kombinierte IC- und Regional-

verkehrsstrecke, 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 den B-462-Tunnel von Baiersbronn, die im pauschalen Beschluss des Bundeskabinetts aus Sicht der Regionalpolitik gleichfalls unzureichend berücksichtigt wurden.

Im Übrigen sind dies Projekte, mit denen sich die Nordschwarzwald-„Regionauten“, aber auch die regionale Wirtschaft, teils schon viele Jahre beschäftigen und immer wieder Vorstöße in Richtung Bundesverkehrsministerium unternehmen.

Schon fast 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 gehörig vom Fernverkehr abgehängt wurde.