



18.08.2008

Anforderungskatalog Schienenfernverkehr Region Nordschwarzwald

Die Verbandsversammlung des Regionalverbandes Nordschwarzwald hat am 16.07.2008 folgenden **Forderungskatalog zum Schienenfernverkehr** in der Region und zum mobilitätsgerechten Ausbau der Fernbahnhöfe Pforzheim und Mühlacker beschlossen:

„Magistrale für Europa“:

→ Forderung an die DB AG, den Bund und die Bundestagsabgeordneten:
Einbeziehung von Pforzheim als Haltepunkt in die „Magistrale für Europa“,
sowie als Zwischenlösung

→ Forderung an das Land:
Umgehende Bestellung von Zubringerzügen als schnelle TGV-Anbindung für Pforzheim
und Mühlacker in Karlsruhe mittels S-Bahn oder Regional-Express.

Fernverkehr KA – PF – Mühlacker – Stuttgart:

→ Forderung an die Bundestagsabgeordneten:
Unterstützung des Gesetzentwurfs zur „Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität
und Fernverkehrsangebot“ des Bundesrates vom 23.05.08 im Bundestag, um eine
Klärung des Gemeinwohlauftrages des Bundes bei der Ausgestaltung des Fernverkehrs-
angebotes gemäß Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz und eine gesetzlich garantierte
Mindestbedienung im Schienenfernverkehr zu erreichen,

→ Unterstützung des Regionalverbandes für die Städteinitiative „IC-Netz sichern und aus-
bauen“ der Stadt Marburg vom 11.07.08 und die entsprechende Resolution,

→ Forderungen an die Deutsche Bahn AG:
Stopp weiterer Ausdünnungen im Fernverkehr auf der „Stammstrecke“ Karlsruhe –
Pforzheim – Mühlacker – Stuttgart unter Bezug auf die Vereinbarung zwischen der
Raumschaft und der Deutschen Bundesbahn vom 18.04./10.05.1988

sowie künftig Einbindung der heutigen Fernverkehrslinie über Pforzheim und Mühlacker
in die Ost-West-Linie Richtung München – Salzburg – Wien.

Ausbau der „Stammstrecke“:

→ Forderung an den Bund:

Ausbau der gesamten im Bundesverkehrswegeplan genannten Strecke, also auch des Abschnittes Karlsruhe – Pforzheim – Vaihingen/Enz zur Beschleunigung des Fernverkehrs mit dem Ziel gleicher Fahrzeiten wie über die ‚Bruchsaler Kurve‘.

Ausbau der „Gäubahn“:

→ Forderung an die Verbandsversammlung des RVNSW:

Zustimmung zur Beteiligung an der Vorfinanzierung der Planungskosten zum zweigleisigen Ausbau südlich Horb bis Neckarhausen.

Bahnhöfe Pforzheim und Mühlacker:

→ Forderung an das Land:

Vorrangige Berücksichtigung der Bahnhöfe Pforzheim und Mühlacker in der mit der DB Station&Service abzustimmenden Prioritätenliste zum Umbau mobilitätsgerechter Bahnhöfe, unverzügliche Vorlage dieser Prioritätenliste und zügige Einleitung von Maßnahmen zur Umsetzung;

→ Forderung an die DB Station&Service AG:

Schnellstmögliche Fortsetzung der begonnenen Planungen zum mobilitätsgerechten Umbau der Bahnhöfe Pforzheim und Mühlacker, zügige Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel und vorrangige Realisierung der Maßnahmen im Sinne der Zusage von DB-Vorstandsmitglied Otto Wiesheu am 07. März 2008 in Pforzheim.

Herleitung und Begründung

gemäß Regionalplan 2015 Nordschwarzwald, verbindlich seit 21.03.2005, Plansätze 4.1.11, 4.1.12 und 4.1.16 (Schienenverkehr, Großräumige Verbindungen, Haltepunkte), sowie **Beschlüsse der Verbandsversammlung vom 16. Juli 2008**

Grundsatz 4.1.11:

Das Angebot im Schienenverkehr ist mit dem Ziel der Einbindung der Region in die großräumigen Fernverkehrsnetze, der besseren Anbindung an die Nachbarräume sowie eines weiteren Zusammenwachsens der Region weiterzuentwickeln, insbesondere im Verlauf der Entwicklungsachsen und in den Verdichtungsräumen samt Randzonen verstärkt auszubauen und attraktiv auszugestalten.

Ziel 1 PS 4.1.12, "Magistrale für Europa":

Die Region soll mit ihrem Oberzentrum Pforzheim in die großräumige europäische Schienenfernverkehrsverbindung "Magistrale" Paris - Strasbourg - Karlsruhe - Stuttgart - München - Wien - Budapest eingebunden werden.

Sollte ein Haltepunkt in Pforzheim nicht realisiert werden können, soll mindestens eine schnelle und komfortable Anbindung des Oberzentrums Pforzheim an alle Verbindungen der „Magistrale“ in Karlsruhe und Stuttgart vorgesehen werden.

Ziel 2, Innerdeutscher Fernverkehr Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Stuttgart:

Die Einbindung der Region mit dem Oberzentrum Pforzheim und dem Mittelzentrum Mühlacker in den innerdeutschen Schienenpersonenfernverkehr gemäß der Vereinbarung mit der DB aus dem Jahr 1988 mindestens im 2-Stunden-Takt ist beizubehalten.

Vorschlag 3, Ausbau der „Stammstrecke“:

Zur Gewährleistung der beiden Ziele (1+2) und zur Gewährleistung eines weiterhin dichten Regional- und Nahverkehrs ist die sogenannte "Stammstrecke" Karlsruhe - Pforzheim - Stuttgart auszubauen und erforderlichenfalls signal- und sicherungstechnisch zu ertüchtigen.

Ziel 4, „Gäubahn“, Strecke Stuttgart – Zürich:

Die Region soll mit dem Mittelzentrum Horb am Neckar über die "Gäubahn" in die großräumige europäische Nord-Süd-Fernverkehrsverbindung Italien – Schweiz / Zürich – Stuttgart mit Weiterführung nach Norden eingebunden bleiben. Dazu sollen infrastrukturelle und angebotsverbessernde Maßnahmen im Sinne der Studie "Gäubahn-Strategien" des Interessenverbandes Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn ergriffen werden, insbesondere die durchgehende Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Strecke oder hinsichtlich der Erhöhung der Verkehrsqualität vergleichbare Maßnahmen.

Begründung:

Mit der Bezeichnung Magistrale für Europa ist der Eisenbahnkorridor gemeint, der Paris via Straßburg – München – Wien mit Budapest verbindet. Dieser Korridor stellt die zentrale West-Ost-Achse im zusammenwachsenden Europa dar. Wie Perlen entlang einer Kette soll die Magistrale nach der bisherigen Konzeption der gleichnamigen Initiative folgende Städte und Agglomerationen von unverkennbarer wirtschaftlicher und kultureller Bedeutung verbinden: Paris, Reims, Nancy, Metz, Straßburg, Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München, Salzburg, Linz, St.Pölten, Wien, Győr und Budapest. Bausteine des Konzeptes sind die Planungen für das französische Vorhaben der Schnellverbindung „TGV-Est“ zwischen Paris und Straßburg sowie das Projekt „Stuttgart 21“.

Geschichte und Entwicklung der genannten Städte waren und sind eng verbunden mit der Entwicklung der Verkehrswege. Der Weg entlang der Magistrale wird seit Jahrhunderten genutzt, um Güter, Personen und Gedanken auszutauschen. Die Stadt Pforzheim, das Oberzentrum der Region, liegt an dieser historisch gewachsenen Achse; Pforzheim war bis 2002 auch Haltepunkt der durchgehenden EuroCity-Züge Paris – München und Paris – Wien. Pforzheim soll daher wie alle anderen oben aufgelisteten Oberzentren ebenfalls in den Streckenverlauf der Magistrale einbezogen und als Haltepunkt berücksichtigt werden; die Streckeninfrastruktur zwischen Karlsruhe, Pforzheim und Vaihingen/Enz (Einmündung in die Neubaustrecke) müsste dementsprechend zur Gewährleistung einer ausreichenden Kapazität und eines angemessenen hohen Geschwindigkeitsniveaus entsprechend ausgebaut werden.

In der 1988 zwischen der DB und Regionalverband, Enzkreis, Stadt Pforzheim und Stadt Mühlacker getroffenen Vereinbarung wird geregelt, dass die Relation Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker – Stuttgart werktags tagsüber im 2stündlichen Rhythmus durch Fernverkehrszüge mit Halten in Pforzheim und Mühlacker bedient wird; dies muss auch weiterhin gewährleistet sein. Diese Fernverkehrsverbin-

dungen sollen in Karlsruhe und Stuttgart die Anschlüsse in Richtung Basel/Mannheim bzw. München derart sicherstellen, dass kurze Umsteigezeiten in weiterführende Züge entstehen.

Das Mittelzentrum Horb wird über die Gäubahn Stuttgart – Singen mit ihrer Fortsetzung nach Zürich (und Italien) derzeit 2stündlich im Schienenpersonenfernverkehr bedient. Die Fahrzeiten sind aber insbesondere zwischen den Metropolen Stuttgart, Zürich und Mailand bei weitem noch nicht der Bedeutung einer solchen europäischen Fernverbindung angemessen. Die Zielsetzung der oben genannten Studie „Gäubahn-Strategien“ von 1998 war, dass diese Bahnstrecke Stuttgart – Singen zu einer leistungsfähigen Nord-Süd-Magistrale im Netz der europäischen Eisenbahnen mit deutlich kürzeren Fahrzeiten als bisher und unter optimaler Vernetzung mit den angrenzenden Strecken ausgebaut werden soll. Die Studie hat aufgezeigt, dass dies möglich und anstrebenswert ist, und hat hierfür mittel- und langfristige Perspektiven und Maßnahmen zur Realisierung dieses Zieles dargestellt. Dafür sind auch verschiedene bauliche Maßnahmen erforderlich wie z. B. die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Strecke auch südlich Horb. Die Verbesserung der Strecke ist auch notwendig aufgrund ihrer künftigen Funktion als Zulaufstrecke zur Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz.

Grundsatz 4.1.16 Haltepunkte:

Alle Haltepunkte, die regelmäßig im Schienenpersonenverkehr bedient werden, sind im Gesamtverkehrssystem als attraktive Verknüpfungs- und Umsteigepunkte zwischen SPV, ÖPNV, Individualverkehr und Fußgänger- und Fahrradverkehr auszugestalten. Es sind Park+Ride-Plätze und Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl anzulegen und behindertengerechte Zuwege zu schaffen.

Begründung:

Eine nach wie vor hohe Hürde bezüglich einer stärkeren Nutzung des Schienenverkehrs ist die oft unzureichende Zugänglichkeit und Attraktivität der Haltestellen und Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln. Diese wichtigen Zugangsvoraussetzungen insbesondere für das Schienenverkehrssystem gilt es nachdrücklich zu verbessern, um auch dadurch einen höheren Verkehrsanteil im Schienenverkehr zu erreichen.

Aktuelle Entwicklungen und Erfordernisse

Ziel 1 „Magistrale für Europa“

Sachstand:

Seit Ende 2007 verkehren zwischen Paris und Stuttgart über Strasbourg und Karlsruhe vier TGV-Zugpaare. Die Züge verkehren über die Bruchsaler Kurve und die Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart und somit nicht über Pforzheim.

→ Forderung an die DB AG, den Bund und die Bundestagsabgeordneten:

Einbeziehung von Pforzheim als Haltepunkt in die „Magistrale für Europa“.

Zwischenlösung bessere Anbindung an die TGV-Haltepunkte:

Zwecks Verbesserung der derzeit aus Pforzheim und Mühlacker **zeitlich ungünstigen Anbindung in Karlsruhe** hatte die RV-Geschäftsstelle bereits im August 2007 zur 112. Landesfahrplankonferenz

(Veranstalter ist das Innenministerium B.-W.) einen Antrag zur Schaffung kurzer Umsteigeverbindungen von/nach Pforzheim in Karlsruhe Hbf. zum/vom TGV nach und von Paris mittels veränderter oder zusätzlicher Fern- oder Regionalverkehrs-Verbindungen gestellt.

Zur Begründung wurde vorgebracht, dass die TGV-Zugpaare von und nach Paris in Karlsruhe Übergangszeiten nach Pforzheim von 40 Minuten, von Pforzheim von 45 und 37 Minuten haben. Durch diese sehr langen Übergangs-/Wartezeiten sind die erheblichen Reisezeitvorteile, die der TGV zwischen Karlsruhe und Paris bietet, für Reisende aus Pforzheim nicht mehr nutzbar. Die Übergangszeiten sollten deutlich verkürzt werden.

Seitens DB Fernverkehr wurden jedoch keine Möglichkeiten zur Verschiebung des bestehenden Angebotes gesehen, da die TGV-Zeitlage in Frankreich fixiert und der TGV Stuttgart - Paris westlich Strasbourgs im Stundentakt nach Paris integriert ist, und auch ein optimaler Anschluss in Stuttgart nach München wichtiger als die Anschlüsse in Karlsruhe (u.a. nach Pforzheim) seien.

Eine Verschiebung des Regional- und Nahverkehrs (S-Bahn) wurde seitens des Landes für nicht machbar angesehen. Und eine VCD-Untersuchung vom letzten Herbst zur Verbesserung des Regionalverkehrs Stuttgart – Pforzheim – Karlsruhe, der zufolge ohne zusätzliche Investitionen in Wagenmaterial durch optimierte Umläufe des vorhandenen Zugmaterials nicht nur bisherige (zeitweise) Kapazitätsengpässe kompensiert, sondern auch die Anschlusszeiten auf den TGV in Karlsruhe verkürzt werden könnten, erwies sich nach Prüfung durch die Nahverkehrsgesellschaft B.-W. ebenfalls als derzeit nicht realisierbar. Als Lösung wurde daher einzig die Einführung zusätzlicher schneller TGV-Zubringerzüge für Pforzheim und Mühlacker nach Karlsruhe genannt.

→ Forderung an das Land:

Umgehende Bestellung von Zubringerzügen als schnelle TGV-Anbindung für Pforzheim und Mühlacker in Karlsruhe mittels S-Bahn oder RegionalExpress als Zwischenlösung bis zur Einbindung von Pforzheim in die „Magistrale“.

Realisierungsvorschlag:

Mit einer Zuggarnitur ließe sich eine Zu- und Abbringerbedienung zwischen Karlsruhe und Mühlacker für alle TGV-Züge erreichen.

Fahrplankonzept (Prinzip; Annahme Fahrzeit ca. 30 min):

RE-Zubringer	Mü ab	6.55	8.55	12.55	16.55	18.55
	KA an	7.25	9.25	13.25	17.25	19.25
					Sa/So	Mo-Fr
TGV-Abfahrt	KA ab	7.30	9.30	13.30	17.30	19.30
					tgl.	Mo-Fr+So
TGV-Ankunft	KA an	--	10.25	14.25	18.25	20.25
RE-Abbringer	KA ab	7.35	10.35	14.35	18.35	20.35
	Mü an	8.05	11.05	15.05	19.05	21.05

Dies würde für die tägliche TGV-Anbindung im Jahr rund 170.000 Zugkilometer erfordern, für die Anbindung nur Montags bis Freitags rund 110.000 Zugkilometer; an Kosten würden dafür grob ca. 1,5 Mio. Euro pro Jahr bei täglicher Bedienung bzw. ca. 1 Mio. Euro bei Bedienung nur Mo.–Fr. entstehen.

Ziel 2 Fernverkehr KA – PF – Mühlacker – Stuttgart

Sachstand:

Im Frühjahr 1988 wurde zwischen der Raumschaft (Städte Pforzheim und Mühlacker, Enzkreis und Regionalverband) und der Deutschen Bundesbahn eine Vereinbarung zur Regelung des Fernverkehrsangebotes auf der ‚Stammstrecke‘ geschlossen. Diese Vereinbarung sichert den Städten Pforzheim und Mühlacker unbefristet an Werktagen ein 2stündliches Fernverkehrsangebot in der Relation Karlsruhe – Stuttgart zu. Die in der Raumschaft beteiligten Partner gehen davon aus, dass diese Vereinbarung auch für alle Rechtsnachfolger der damaligen Deutschen Bundesbahn (DB AG bzw. als bisheriger Alleinaktionär der Bund) bindend ist. Sowohl die früher auf der Strecke verkehrenden EC-Züge als auch die 2003 eingestellten InterRegio-Züge verkehrten über Stuttgart hinaus bis München/Wien bzw. Ulm.

Die Fernverkehrsbedienung auf der Stammstrecke ist von früher 14 Fernzugpaaren bis zum Jahr 2002 (2 EC, 1 IC, 9 IR, 2 D-Züge) auf heute 8 IC-Zugpaare im 2-h-Takt an Werktagen zurückgegangen. Damit ist die o.g. Vereinbarung nach Auffassung der Raumschaft gerade noch erfüllt.

Die 2003 neu eingerichtete IC-Linie führte anfangs bis Dresden, derzeit nur noch bis Nürnberg. Die Raumschaft bevorzugt allerdings eine Fernverkehrsanbindung wie früher Richtung München/Wien statt nach Nürnberg.

→ Forderungen an die Deutsche Bahn AG:

Stopp weiterer Ausdünnungen im Fernverkehr auf der „Stammstrecke“ Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker – Stuttgart unter Bezug auf die Vereinbarung aus dem Jahr 1988;

→ künftig Einbindung der heutigen Fernverkehrslinie über Pforzheim und Mühlacker in die Ost-West-Linie Richtung München-Wien.

Fortsetzung Sachstand:

Mitte April 2008 berichtete die Presse über die Studie des Berliner Gutachterbüros KCW GmbH vom 7. April 08, nach der bei einer Privatisierung der Bahn ein Kahlschlag im Fernverkehr drohe. Darin ist bei den möglichen Streichkandidaten bzgl. der IC-Bedienung u.a. auch Pforzheim genannt. Der DB-Vorstand dementierte allerdings mittels Presseinformation vom 9. April d.J. die Ergebnisse dieser Studie umgehend als Stimmungsmache und frei erfunden; niemand plane, das Angebot auszudünnen.

Problematisch ist dabei jedoch, dass zwar laut Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird, es jedoch das entsprechende dort avisierte Bundesgesetz, in welchem „das Nähere“ geregelt werden soll, (noch) nicht gibt.

Somit gibt es auch nach wie vor keine Legaldefinition von „Fernverkehr“ in Abgrenzung zum „Schienenpersonennahverkehr“, dem zur Erfüllung dieses Artikels Rechnung zu tragenden „Wohl der Allgemeinheit“ und den „Verkehrsbedürfnissen“, und den dazu erforderlichen „Verkehrsangeboten“. Diese ‚Vakanz‘ ermöglicht damit bislang der DB AG die alleinige Planungshoheit bei der Ausgestaltung ihres Fernverkehrs, wobei dabei rein betriebswirtschaftliche Kriterien offenbar zunehmend ausschlaggebend werden. Der Renditedruck auf die DB AG steigt, und die IC-Angebote für weitgehend alle Oberzentren im Land werden zunehmend unsicher.

In dieser Situation haben die Bundesländer im Bundesrat am 23.05.08 einen Gesetzentwurf zur „Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot“ beschlossen. In diesem Gesetzentwurf, der in den Bundestag zur weiteren Behandlung eingebracht werden soll, ist zur Erfüllung des grundgesetzlichen Gemeinwohlauftrages des Bundes in Artikel 2, § 3, der „Mindestumfang des Schienenpersonenfernverkehrs“ für alle Oberzentren mit Schienenanschluss auf „mindestens sechs Fernzugpaare des Linienverkehrs pro Tag“ festgelegt.

Zwar wären dies zwischen Karlsruhe, Pforzheim und Stuttgart zwei Zugpaare weniger als derzeit werktäglich angeboten werden, jedoch wäre damit zumindest ein gesetzlich garantiertes Mindestangebot gesichert. Allerdings befürchten die Länder, dass der Bund ein solches Gesetz nicht will und der Bundestag den Gesetzentwurf daher nicht beraten, sondern auf ein „Abstellgleis“ abschieben wird (Stuttgarter Zeitung vom 14.05.08).

→ Forderung an die Bundestagsabgeordneten:

Unterstützung dieses Gesetzesentwurfs im Bundestag, um endlich eine Klärung des Gemeinwohlauftrages des Bundes bei der Ausgestaltung des Fernverkehrsangebotes gemäß Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz und eine gesetzlich garantierte Mindestbedienung im Schienenfernverkehr zu erreichen;

→ Unterstützung des Regionalverbandes für die Städteinitiative „IC-Netz sichern und ausbauen“ der Stadt Marburg vom 11.07.08 und die entsprechende Resolution.

Vorschlag 3 „Ausbau der Stammstrecke“

Sachstand:

Um Pforzheim tatsächlich in die „Magistrale für Europa“ und dauerhaft in den internationalen Fernschnellverkehr auf der Schiene einbinden zu können, müsste die Strecke zwischen Karlsruhe und Pforzheim ausgebaut werden, damit auf dieser Strecke mit Weiterführung über Mühlacker und Vaihingen/Enz (Einmündung in die Schnellfahrstrecke MA – Stuttgart) gleiche Fahrzeiten wie derzeit über die Bruchsaler Kurve und die Schnellfahrstrecke erreicht werden können.

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. Dies lässt darauf schließen, dass der Bund für den Teilabschnitt Karlsruhe – Nürnberg dieser Strecke keinen Ausbau (mehr) vorgesehen hat.

→ **Forderung an den Bund:**

Ausbau tatsächlich der gesamten im BVWP genannten Strecke, also auch des Abschnittes Karlsruhe – Pforzheim zur Beschleunigung des Fernverkehrs mit dem Ziel gleicher Fahrzeiten wie über die ‚Bruchsaler Kurve‘.

Ziel 4 Ausbau der „Gäubahn“

Sachstand:

Vor dem Zweiten Weltkrieg war die Gäubahn ihrer Funktion als wichtige Nord-Süd-Magistrale entsprechend durchgehend zweigleisig trassiert. Nach dem Krieg wurde das zweite Gleis auf dem rund 80 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Horb und Tuttlingen als Reparationsleistung abgebaut. Seither leidet das Verkehrsangebot auf dieser Strecke unter einer zu geringen Streckenkapazität. So werden beispielsweise Verspätungen von einem Zug auf einen entgegenkommenden übertragen, weil auf dem jetzt eingleisigen Streckenabschnitt zu wenige Kreuzungsmöglichkeiten vorhanden sind. Der Ausbau der Gäubahn ist sowohl im Bundesverkehrswegeplan als auch im Generalverkehrsplan des Landes verankert.

Darüber hinaus hat das jüngste Gutachten zum Gäubahn-Ausbau aus dem Jahr 2007, das unter Mitfinanzierung des RVNSW vom Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn 2006 in Auftrag gegeben wurde, gezeigt, dass das Projekt nun mit einem Kosten-Nutzen-Faktor von 1,3 gesamtwirtschaftlich sinnvoll ist. Ausschlaggebend dafür waren u.a. insbesondere die ausbaubedingten Fahrzeitgewinne, erheblich kürzere Umsteigezeiten eines verbesserten Fahrplanangebotes, erhöhter Nutzen im Fernverkehr sowie die Reduzierung der Baukosten auf wirklich zwingend notwendigen Maßnahmen. Zu diesen Maßnahmen zählt auch der 2gleisige Ausbau südlich Horb: Ursprünglich war hier der 2gleisige Ausbau auf einer Länge von rund 5 km bis Horb-Neckarhausen vorgesehen, im Zuge der Erarbeitung des aktuellen Gutachtens wurde diese Strecke auf rund 3 km bis Horb-Dettingen verkürzt (bei Belassung der Bezeichnung „Horb – Neckarhausen“).

Seitens des Interessenverbandes ist jetzt vorgesehen, den Abschluss einer Planungs- und Finanzierungsvereinbarung mit Bund, Land und DB AG voranzubringen. Dazu sind die Abgeordneten auf allen politischen Ebenen sensibilisiert und zur Unterstützung aufgefordert worden. Für die Landesregierung ist dieses Ergebnis eine wichtige Bestätigung dafür, dass die Bemühungen um den Ausbau der Gäubahn gegenüber Bund und DB AG nachdrücklich weiterverfolgt werden müssen. Sie setzt sich laut Staatssekretär Köberle, MdL, vom Dez. 2007 beim Bund derzeit dafür ein, dass der Ausbau der Gäubahn ab 2010 beim Bund berücksichtigt wird. Die Anlieger der Gäubahn haben sich in ihrer letzten Sitzung am 3. März 2008 in Singen grundsätzlich bereit erklärt, zur Beschleunigung des Projektes die Vorfinanzierung der Planungskosten für den Ausbau der Bahnverbindung zu übernehmen. Angesichts der begrenzten Finanzmittel wurde vorgeschlagen, als erstes den zweigleisigen Ausbau auf dem Abschnitt Horb – Neckarhausen (bis Dettingen, sh. oben) sowie einige Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit in Angriff zu nehmen.

Die DB AG wird dem Interessenverband Gäubahn einen ersten Vertragsentwurf für diese Vorfinanzierung der Planungskosten vorlegen. Der Interessenverband wird zum weiteren Vorgehen dann auf die betroffenen Gäubahn-Anlieger zukommen.

→ **Beschluss der Verbandsversammlung des RVNSW am 16.07.2008:**

Grundsätzliche Zustimmung zur Beteiligung des RVNSW an der Vorfinanzierung der Planungskosten für den Abschnitt Horb – Neckarhausen und Bereitstellung der dafür erforderlichen Finanzmittel.

Grundsatz 4.1.16 Haltepunkte

hier : Bahnhöfe Pforzheim und Mühlacker

Sachstand:

Die Bahnhöfe Pforzheim und Mühlacker entsprechen bezüglich der Kriterien „Barrierefreiheit“ und „bauliche Anlage“ (gemeint ist hier die ‚Verkehrsstation‘, u.a. also die Bahnsteige) seit langem schon nicht heutigen modernen Anforderungen. Die Bahnhofsentwicklungskonzeption Baden-Württemberg von DB Station&Service AG stellt dies bereits in ihrer Fassung von 2004 fest: Für Pforzheim wurde für beide o.g. Kriterien ein „mittlerer Handlungsbedarf“ konstatiert, für Mühlacker bei der Barrierefreiheit sogar ein „hoher Handlungsbedarf“; in der Neufassung von 2006 wurde dieser „hohe Handlungsbedarf“ dann auch für den Bahnhof Pforzheim anerkannt.

Seit 2005 ist bereits eine Vielzahl von Schritten/Abstimmungen/Besprechungen erfolgt, um für die Bahnhöfe Pforzheim und Mühlacker zu einem Umbau zur besseren Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Bevölkerungskreise (Ältere, Behinderte, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck) zu gelangen – bis heute aber leider ohne Erfolg.

→ **Forderung an das Land:**

Vorrangige Berücksichtigung der Bahnhöfe Pforzheim und Mühlacker in der mit der DB Station&Service abzustimmenden Prioritätenliste zum Umbau mobilitätsgerechter Bahnhöfe, unverzügliche Vorlage dieser Prioritätenliste und zügige Einleitung von Maßnahmen zur Umsetzung;

→ **Forderung an die DB Station&Service AG:**

Schnellstmögliche Fortsetzung der begonnenen Planungen zum mobilitätsgerechten Umbau der Bahnhöfe Pforzheim und Mühlacker, zügige Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel und vorrangige Realisierung der Maßnahmen im Sinne der Zusage von DB-Vorstandsmitglied Otto Wiesheu am 7. März 2008 in Pforzheim.