

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 anschlussichernde 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	-

Neuer Bundesverkehrswegeplan 2015:

Projektanmeldung zum Ausbau von Schienenstrecken durch den Regionalverband Nordschwarzwald

Anmelder	Regionalverband Nordschwarzwald, Habermehlstraße 20, 75172 Pforzheim, http://www.rvnsw.de , planung@nordschwarzwald-region.de
Projektbezeichnung	Ausbau der Strecke Stuttgart - Horb - Singen - Grenze D/CH
Beschreibung der Maßnahme	Ausbau zweier weiterer Doppelspurabschnitte (Wiederherrichtung 2Gleisigkeit) auf der internationalen Korridorstrecke Stuttgart - Zürich ("Gäubahn")
Benennung der Ausbauparameter	Wiederherstellung der Zweigleisigkeit (entsprechend dem bereits in der Planung befindlichen Abschnitt Horb - Neckarhausen) in den Abschnitten Rottweil - Neufra und Rietheim-Weilheim - Wurmlingen.
Abschätzung der Investitionskosten	-
Projektbegründung	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.
Projekthistorie	Gemäß dem Vertrag von Lugano 1996 wurde vereinbart, zwischen Zürich und Stuttgart durch den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik und gleichzeitigen punktförmigen Linienverbesserungen die Reisezeit auf 2 1/4 Std. zu verkürzen. Dadurch soll die Gäubahn zu einer leistungsfähigen Nord-Süd-Magistrale im internationalen Schienenfernverkehr mit deutlich kürzeren Fahrzeiten ausgebaut werden. Der Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) enthält den ersten Abschnitt Horb - Neckarhausen bereits in der Kategorie "C"; die weiteren Abschnitte befinden sich dort lediglich in der Kategorie "D". Das Projekt ist mit allen Teilabschnitten in den BVWP 2015 aufzunehmen.
Alternativenprüfung	-
Abbau raumordnerischer Defizite	Sicherung der Einbindung des Mittelzentrums Horb in den innerdeutschen/internationalen Schienenfernverkehr
Weitere Projektwirkungen	Schaffung einer weiteren adäquaten Anbindung an die Neue Eisenbahn-Alpen-transversale NEAT mit dem Gotthard-Basistunnel, ergänzend zur Oberrheinstraße
Umweltfachliche Gegebenheiten	werden für den Abschnitt Horb - Neckarhausen derzeit geprüft/bearbeitet.
Weitere Hinweise zum Projekt	-