



Allianz Residenzbahn

Allianz für den Ausbau der Schienenstrecke Karlsruhe - Pforzheim - Mühlacker - Vaihingen/Enz (- Stuttgart; sog. „Residenzbahn“)



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

**Regionalverband
Nordschwarzwald**
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Datum:
28.03.2017

Bearbeiter:
Thomas Bahnert
bahnert@rvnsw.de
07231-14 784 -14

Input zum ersten Strategieggespräch am 3. April 2017 beim Regionalverband

Allgemeine Informationen

Die Bahnstrecke Karlsruhe–Mühlacker ist eine Eisenbahnstrecke im Westen Baden-Württembergs. Sie wurde zwischen 1859 und 1863 als zweite Verbindung zwischen den Netzen der badischen und württembergischen Staatsbahnen erbaut und bildet bis heute eine wichtige Ost-West-Achse in Süddeutschland. Ausgangspunkt auf badischer Seite war ursprünglich Durlach, wo Anschluss an die Badische Hauptbahn bestand. Erst später wurde die Strecke bis nach Karlsruhe verlängert.

Von Durlach führt die Strecke durch das Pfinz- und Kämpfelbachtal, unterquert in einem Tunnel bei Pforzheim die Wasserscheide zwischen Rhein und Neckar und folgt östlich von Pforzheim der Enz bis nach Mühlacker. Die Bahnstrecke Stuttgart – Karlsruhe, die aus dieser Strecke und einem Teil der württembergischen Westbahn besteht, wird seit Ende 2010 von der Deutschen Bahn unter der Bezeichnung „Residenzbahn“ geführt.

Nachdem sich das Fernverkehrsangebot auf der Strecke noch bis in die 1980er Jahre auf wenige D-Zugpaare täglich und ein Intercity-Zugpaar beschränkt hatte, bescherte der 1991 aufgenommene Interregio-Verkehr im Zweistundentakt der Strecke eine erhebliche Angebotsverbesserung. Dank der Eröffnung der Schnellfahrstrecke

Anschrift:
Westliche Karl-Friedrich-
Straße 29-31
D-75172 Pforzheim

Telefon:
+49-7231-14784-0

Telefax:
+49-7231-14784-11

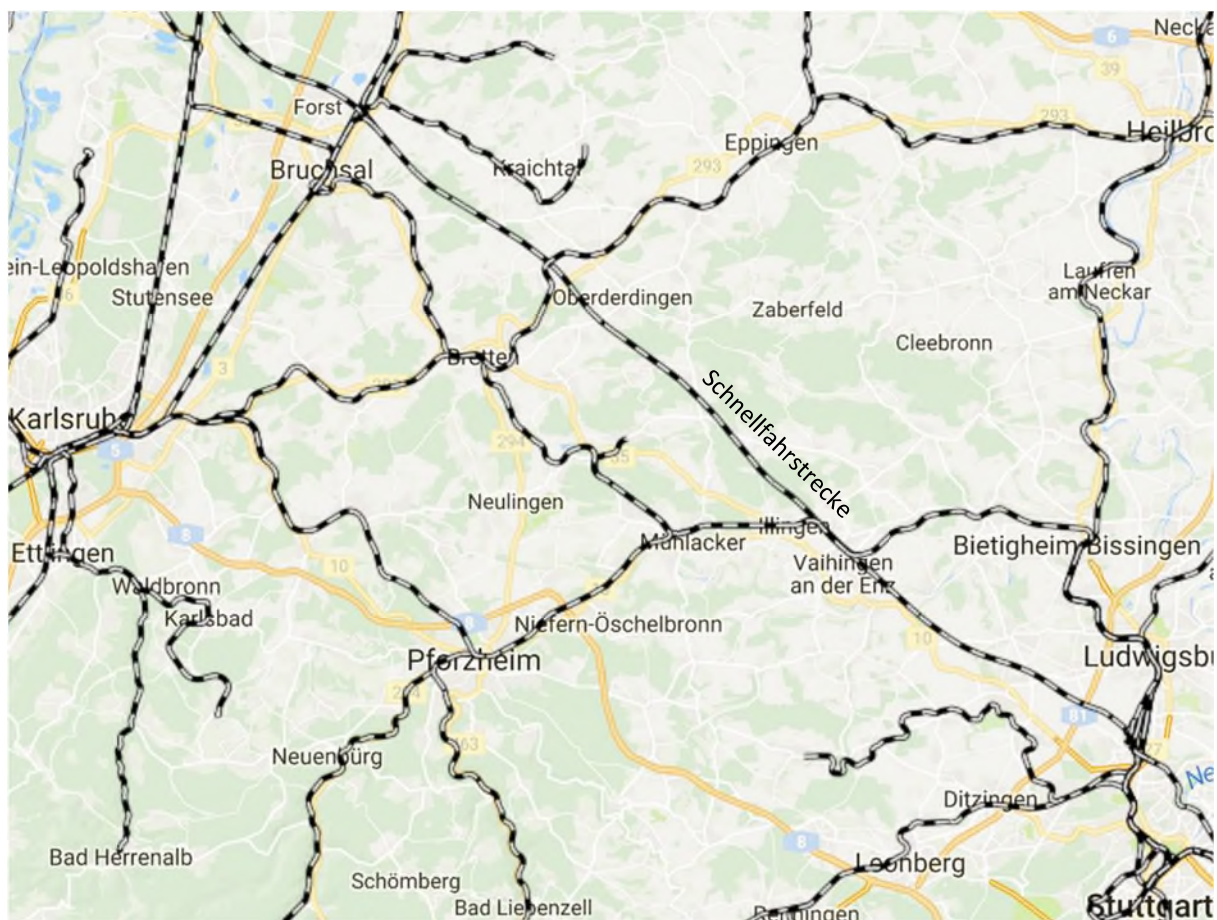
Homepage:
www.rvnsw.de

Verbandsvorsitzender
Bürgermeister a.D. Jürgen Kurz

Verbandsdirektor
Dr. Matthias Proske

Mannheim – Stuttgart 1991 konnten die Fernverkehrszüge auf der weiteren Fahrt nach Stuttgart zwischen Vaihingen und Stuttgart die Neubaustrecke benutzen und somit den Umweg über Bietigheim-Bissingen einsparen. Die auf diese Weise beschleunigten Fernverkehrszüge benötigten für die Strecke von Karlsruhe nach Stuttgart mit Zwischenhalten in Pforzheim, Mühlacker und Vaihingen nur noch 52 Minuten. Allerdings entstand der Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Mühlacker durch die Neubaustrecke auch Konkurrenz, da nun die schnellste Verbindung von Karlsruhe nach Stuttgart nicht mehr über Pforzheim sondern über Bruchsal führte. (Quelle: Wikipedia)

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 (Streckennetz sh. nachfolgende Abbildung). Aufgrund dieser Fahrzeit sind die Übergänge in Stuttgart und Karlsruhe äußerst knapp bemessen, um dort die weiterführenden Fernverkehrsanschlüsse jeweils zum vollen Stundenknoten zu erreichen. **Anzustreben ist daher eine Fahrzeit von maximal 50 Minuten** unter Beibehaltung der Halte aller Züge in Pforzheim, Mühlacker und Vaihingen/Enz sowie regelmäßiger Regionalzughalte in Remchingen.



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

Eine solche Fahrzeit wird derzeit nicht erreicht, da u.a. folgende Hindernisse bestehen:

1. Die **Streckenführung** insbesondere zwischen Karlsruhe-Durlach und Pforzheim ist deutlich kurviger, mit entsprechend niedrigerer zulässiger Geschwindigkeit
2. Möglicherweise lässt die (veraltete?) **Oberleitung** auf der Strecke auch keine höhere Geschwindigkeit zwischen Pforzheim, Mühlacker und Vaihingen/Enz zu
3. Im **Gleisvorfeld** des Karlsruher Hauptbahnhofs von Durlach her wird häufig mit sehr geringer Geschwindigkeit gefahren, teilweise bis zum Stillstand
4. Seit 2006 besteht eine **Langsamfahrstelle** am schienengleichen Bahnübergang (BÜ) Pfinztal-Kleinsteinsbach (Lkr. Karlsruhe), wo lediglich 30 km/h erlaubt sind.

Für die **Beseitigung des BÜ Kleinsteinsbach** besteht seit einem Unfall 2006, nach dem das Eisenbahnbundesamt die Höchstgeschwindigkeit dort auf 30 km/h begrenzt hat, eine Planungsvereinbarung zwischen der Gemeinde Pfinztal und der DB Netz AG. Seit dieser Zeit wurden verschiedene Planungsalternativen geprüft und Planungsverfahren begonnen. Anfang 2015 hatten sich die beiden Regionalverbände Nordschwarzwald und Mittlerer Oberrhein an die Gemeinde Pfinztal gewandt, auf die überörtliche Bedeutung der BÜ-Beseitigung verwiesen und ihre Unterstützung gegenüber der DB Netz AG angeboten; diese wurde von der Gemeinde aber nicht für erforderlich erachtet, da zum damaligen Zeitpunkt eine neue Planungsvereinbarung mit der DB AG ausgearbeitet wurde. Danach wurde eine sehr aufwändige und teure Lösung zur Beseitigung des BÜ mittels einer Straßenüberführung über die Bahnlinie samt Neugestaltung verschiedener Straßenanschlüsse geplant. Der Gemeinderat Pfinztal hat dazu im Juli und Oktober 2015 beschlossen, dass diese Konzeption nicht mitgetragen und nicht weiter verfolgt wird. Entsprechend wurde auch eine Landtagsanfrage des Abgeordneten Dr. Rülke vom 26.01.2016 beantwortet. Seitdem überlegt die DB AG, den **Übergang an Ort und Stelle zu verbessern**, was etwa 3,5 Mio. Euro kosten soll. Erforderlich dafür ist der Abriss eines Gebäudes direkt am BÜ, damit die Straßenführung begradigt, aufgeweitet und übersichtlicher gestaltet und danach die Geschwindigkeit auf der Strecke wieder erhöht werden kann. Derzeit (Presseartikel BNN 07.03.2017) wartet die Gemeinde auf die entsprechenden Pläne der DB. Erforderlich würden dann ein Planfeststellungsverfahren und die Ertüchtigung der Signaltechnik.

Kommen dann nur wenige Minuten Fahrzeitverspätung hinzu, was sehr häufig der Fall ist, dann sind bspw. in Karlsruhe die weiterführenden Anschlüsse an die Fernverkehrsverbindungen Richtung Mannheim/Frankfurt und weiter nach Norden sowie nach Baden-Baden, Offenburg, Freiburg und Basel nicht mehr erreichbar, was dann i.d.R. eine zusätzliche Wartezeit von mindestens 30 Minuten, oftmals von einer Stunde in Karlsruhe erfordert. Auch in der Gegenrichtung ist bei Verspätungen der Züge der Rheintalbahn aufgrund der sehr knappen Anschlüsse an die weiterführenden schnellen Züge nach Remchingen (RE, ab Juni 2019 IRE), Pforzheim, Mühlacker und Vaihingen/Enz (IRE und IC) oftmals kein adäquater Anschluss mehr erreichbar. Dieser Zustand stellt einen gravierenden Nachteil für die Region Nordschwarzwald und insbesondere das Oberzentrum Pforzheim und das Mittelzentrum Mühlacker bezüglich der Anbindung an den deutschlandweiten und internationalen Schienenfernverkehr dar.

Ausbauerfordernis

Bereits im Jahr 1988 hat die Raumschaft zeitgleich mit dem Planungsverfahren zum Bau der Bruchsaler Kurve eine Vereinbarung mit der damaligen Deutschen Bundesbahn abgeschlossen, mit der nicht nur

der Erhalt der Fernverkehrsverbindungen über Pforzheim und Mühlacker nach Realisierung der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart und der Bruchsaler Kurve auf der Strecke gesichert, sondern auch der Ausbau dieser Strecke weiterverfolgt werden sollte. Folgerichtig hatten sowohl der Regionalverband Nordschwarzwald als auch das Land Baden-Württemberg den Ausbau der Strecke zwischen Karlsruhe, Pforzheim und Vaihingen/Enz als eigenständiges Projekt im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 und des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) beim Bund angemeldet.

Wie im Schreiben des Regionalverbands vom 26.01.2017 geschildert ist weder der Bund im BVWP 2030 noch der Bundestag bei der Beschlussfassung über das BSWAG 2016 diesen Anmeldungen gefolgt. Laut der wenigen Äußerungen, die uns zu den Gründen dafür vorliegen, ist der Bund der Auffassung, dass diese Strecke als sog. „Regionalverbindung“ anzusehen ist, für die das Land und nicht der Bund zuständig sei. Andere Aussagen aus dem BMVI (Staatssekretäre Ferlemann vom 29.11.2016 und Barthle vom 27.01.2017) lauteten, dass für einen Ausbau der Strecke „nach den Bewertungen des BVWP kein verkehrlicher Bedarf“ bestehe, „da für den Fernverkehr Karlsruhe – Vaihingen – Stuttgart der Laufweg ab Bruchsal über die NBS Mannheim – Stuttgart attraktiver ist“.

Nachvollziehbar sind diese Begründungen nicht, da für das konkret angemeldete Projekt „Ausbau der Strecke KA-Durlach bis Vaihingen/Enz“ keinerlei Bewertungen in den vom BMVI ins Internet eingestellten Unterlagen erkennbar sind. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass dieses Projekt nicht im BMVI geprüft wurde. Darüber hinaus blenden diese Aussagen völlig aus, dass die Strecke zum einen keine „Regionalverbindung“ ist, sondern (auch) eine Fernverkehrsstrecke, und dass zum anderen der vom Regionalverband und vom Land beantragte Ausbau der Strecke Karlsruhe – Pforzheim – Vaihingen/Enz nicht vorrangig der Fernverkehrsbedienung zwischen den beiden Städten Karlsruhe und Stuttgart dienen, sondern in allererster Linie die **unzulängliche und unzuverlässige Fernverkehrsanbindung der Region, des Oberzentrums Pforzheim und des Mittelzentrums Mühlacker** an den innerdeutschen und internationalen Schienenpersonenfernverkehr in Stuttgart und Karlsruhe verbessern und sicherstellen soll.

In der „Allianz Residenzbahn“ wollen wir gemeinsam mit dem Land Wege ausloten, wie der nach wie vor berechtigten Forderung nach Ausbau und Ertüchtigung der Strecke mit dem Ziel eines Fahrzeitergebnisses von einigen Minuten näher gekommen werden kann.