

Machbarkeitsstudie

Bahnlinie Maulbronn-West – Maulbronn-Stadt



Reaktivierung der Bahnlinie nach Maulbronn?!

Matthias Lieb, VCD-Landesvorsitzender

06.06.2021 LMU Maulbronn

Der Klosterstadt-Express

Mit dem Zug zum Weltkulturerbe Kloster Maulbronn.

© Marvin Roth / VCD Kreisverband Pforzheim/Enz

Reaktivierung der Bahnlinie nach Maulbronn

Agenda

Ein Blick zurück

Aktueller Stand

Klimaschutz

Potentialstudie des Landes

Etwas Statistik

Wie könnte eine Reaktivierung aussehen?

Fazit und nächste Schritte

- 1853 wurde die Württembergische Westbahn von Bietigheim über Mühlacker nach Bruchsal eröffnet, der heute Maulbronn-West genannte Bahnhof entstand. Zweimal am Tag gab es eine Postkutschenverbindung nach Maulbronn. Die 1848 untersuchte Trasse durch Maulbronn wurde zugunsten einer Bahnstation in Mühlacker verworfen.



- Für Mühlacker sprach die für später geplante Anbindung nach Pforzheim und Karlsruhe, die 1863 realisiert wurde. In der Folge entwickelte sich Mühlacker zum Eisenbahnknotenpunkt. Um den Bahnhof herum siedelte sich Industrie an, inzwischen ist Mühlacker die größte Stadt im Enzkreis (rund 26.000 Einwohner).

- Hermann Hesse schrieb über einen Besuch in Maulbronn: *„Fuhr mit der kleinen Bahn durch die sommerlichen Hügel der Maulbronner Gegend, stieg an der verschlafenen Station aus und wanderte durch den feuchten, moorigen Wald gen Maulbronn.“*

Maulbronn war damals Sitz des Oberamtes (Kreisstadt). Die Verkehrsanbindung der Oberamtsstadt war immer wieder ein Thema, weshalb auch überlegt worden war, den Sitz des Oberamtes in dessen größte Gemeinde Dürrmenz-Mühlacker zu verlegen.

- Sternenfels als am weitesten von einer Bahnlinie entfernte Gemeinde versuchte seit 1890 vergeblich, einen Bahnanschluss zu erreichen. Dazu gab es den Vorschlag einer Strecke Maulbronn – Sternenfels.
- Aufgrund der Oberamts-Funktion wurde 1909 im Landtag nur der Bau der Stichstrecke nach Maulbronn beschlossen. Eine Verlängerung der Strecke bis Sternenfels wurde zugunsten einer Bahn Bretten – Knittlingen – Derdingen – Kürnbach abgelehnt.
- Die Bahnlinie Maulbronn-West – Maulbronn Stadt wurde 1914 eröffnet
- Es kamen zumeist kleine Triebwagen zum Einsatz (zunächst der Kittel Dampftriebwagen, dann ab Beginn der 1950er Jahre der rote Schienenbus VT95).

Die Bundesbahn 1950-1993

- Der Bund als Eigentümer der Bahn baute regelmäßig neue Straßen (ebenso die Kommunen, Kreise und das Land), während die Bundesbahn die Kriegsschäden selbst finanzieren musste, kaum Geld für die Modernisierung der Strecken und des Fuhrparks hatte und ohne ausreichenden Ausgleich niedrige Sozialtarife im Schüler- und Berufsverkehr bieten musste.

Dadurch wies die Bundesbahn jährlich steigende Fehlbeträge aus.

- Die Politik verlangte Einsparungen zur Reduzierung des Defizits. Eine Maßnahme war, schwach ausgelastete Nebenbahnen einzustellen.
- Allerdings konnten die Streckeneinstellungen das Defizit nicht reduzieren, aber ganze Regionen wurden vom Schienenverkehr abgehängt.
- 1973 fuhr der letzte Personenzug. Gleichzeitig wurde auch das Kreiskrankenhaus in Maulbronn geschlossen.
- 1991 wurde auch auf der Hauptstrecke Mühlacker – Bretten der Nahverkehr eingestellt, die Halte Maulbronn-West, Ölbronn und Ruit wurden geschlossen, in Ötisheim hielt morgens noch ein Eilzug nach Stuttgart.

Kraftfahrzeuge in Baden-Württemberg

1959 1.108.405

1973 3.160.174 + 185 %

Quelle: Statistisches Landesamt

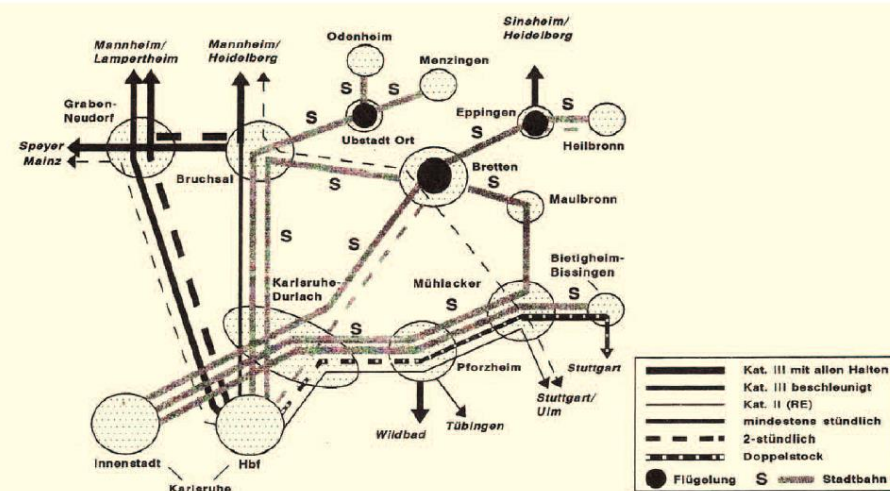
Ein Blick zurück

Damit hätte die Eisenbahngeschichte Maulbronn beendet sein können ...

Wenn nicht 1992 die Stadtbahn Karlsruhe – Bretten eröffnet worden wäre! Mit modernen Triebwagen, kurzen Haltestellenabständen und einfachen Tarifen explodierten die Fahrgastzahlen – von 2.000 auf 14.000 für Bretten – Karlsruhe

=> Nahverkehr konnte also attraktiv sein!

Mit der Regionalisierung war das Land für den Nahverkehr zuständig. 1994 lag ein Gutachten im Auftrag des Landes vor, das eine Stadtbahnlinie zwischen Bretten und Mühlacker unter Einbeziehung der Stichstrecke nach Maulbronn vorsah.



Grafik aus Seite 58 des ITF-Gutachten vom Oktober 1994

VCD und PRO BAHN engagierten sich damals für die Stadtbahnlinie und für die Einbeziehung der Maulbronner Strecke

Dazu organisierten wir 1996 am 16. Juni - als vor fast genau 25 Jahren! – Stadtbahnfahrten zwischen Mühlacker und Bretten und Triebwagenfahrten Mühlacker – Maulbronn. Der Gemeinderat von Maulbronn beschloss im April 1996 einen finanziellen Zuschuss (max. 3.000 DM) für diese “Reaktivierung für einen Tag”.



OB Metzger aus Bretten setzte sich ebenfalls für die Einrichtung dieser Stadtbahnlinie nach Mühlacker ein.

Die Stadt Maulbronn beteiligte sich an einem Gutachten über die Realisierung der Stadtbahnlinie (Einbeziehung Stichstrecke ja/nein).

Fazit des Gutachtens war: Eine Einbeziehung der Stichstrecke ist möglich, sinnvollerweise aber nur sofort mit Inbetriebnahme der Stadtbahn, da sich sonst für die Fahrgäste "hinter" Maulbronn Richtung Bretten Fahrzeitverlängerungen ergeben.

Die AVG ermittelte zusätzliche Betriebskosten von rund 500.000 DM, gleichzeitig könnten im Busverkehr 500.000 DM eingespart werden.

Der Gemeinderat entschied sich 1999 nicht für die Stadtbahn nach Maulbronn, sondern nur für den Erhalt des Westbahnhofes.

Damit wurde im Sommer 1999 der Stadtbahnbetrieb zwischen Mühlacker und Bretten im Stundentakt aufgenommen – einzige Unterwegshalte Ötisheim und Maulbronn-West.

Die anderen Gemeinden waren aber an weiteren Haltepunkten interessiert, so entstanden in den Folgejahren neue Stationen in Bretten-Rechberg, Ruit, Knittlingen-Kleinvillars und Ölbronn-Dürrn. Die Nachfrage an diesen Stationen ist allerdings auch relativ gering.

Der Enzkreis sparte 1999 die 500.000 DM im Busverkehr ein, womit die Busverbindung Maulbronn-Ötisheim entfiel. Gleichzeitig weigerte sich der Enzkreis, sich an den Kosten einer Anbindung des Westbahnhofes zu beteiligen. In der Folge richtete der Gemeinderat ein Anruf-Sammel-Taxi ein. Als dieses morgens von Berufspendlern genutzt wurde, wurden diese Verbindungen vom Gemeinderat als “mißbräuchlich” eingestuft und die Verbindungen vor 9 Uhr montags bis freitags gestrichen.

Jetzt steht wieder eine Entscheidung im Gemeinderat an, wie es mit der Stichstrecke nach Maulbronn weitergeht, die seit 1997 nur sonntags im Sommer vom Klosterstadt-Express, jetzt Radexpress Kloster Maulbronn, befahren wird.

Dieser Zug wurde 1997 vom VCD eingerichtet, um die Streckenstilllegung zu verhindern und später doch noch ein tägliches Zugangebot nach Maulbronn zu ermöglichen.

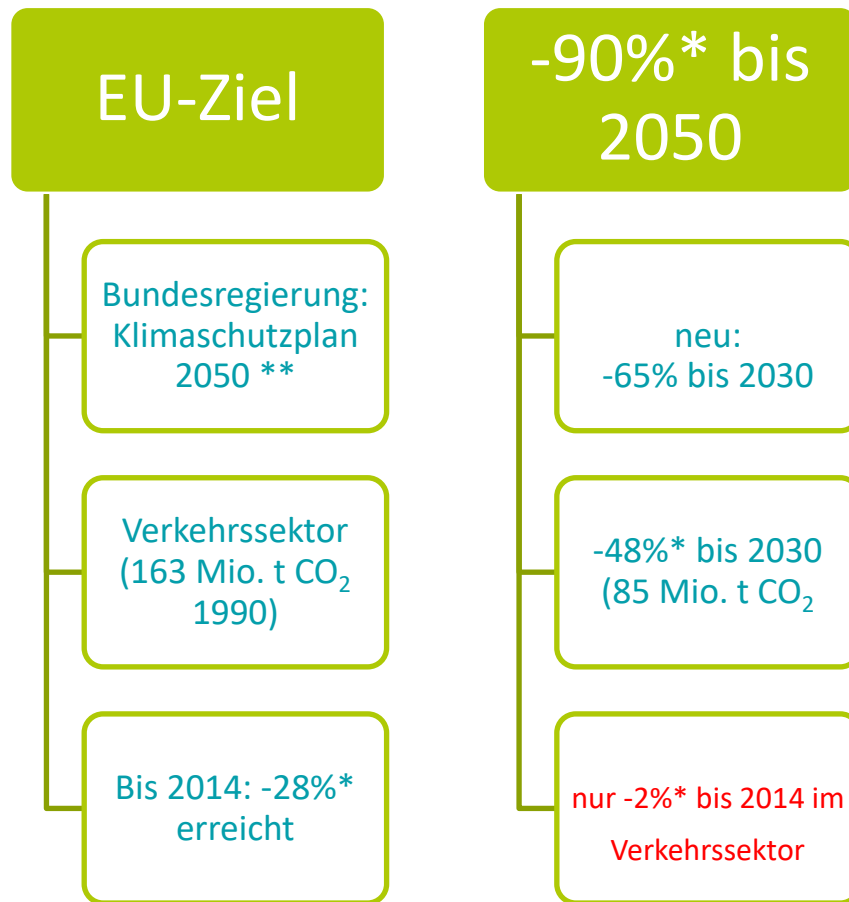


Seit 1998 beteiligt sich die Stadt an den Kosten, indem derzeit jährlich 20.000 € zzgl. Umsatzsteuer für die Streckenunterhaltung bereitgestellt werden. Die AVG aus Karlsruhe unterhält die Gleisanlagen, das Land bestellt den Zugverkehr bei der DB AG, der VCD stellt die ehrenamtlichen Zugbegleiter.



Wie sehen die Rahmenbedingungen für eine Reaktivierung aus?

- Stetig steigende Temperaturen
- Zunahme von extremen Wetterereignissen
- Globale Vereinbarungen zum Klimaschutz:
 - 1992: Rio: UN-Klimarahmenkonvention: „gefährliche, durch den Menschen verursachte Störung des Klimasystems vermeiden“
 - 1997: Kyoto: erstmals völkerrechtlich verbindliche Ziele für Treibhausgasminderung (für Deutschland -21% gegenüber 1990 bis 2012)
 - 2015: Übereinkommen von Paris: „Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2° C gegenüber vorindustriellen Werten“, darüber hinaus Anstrengungen unternehmen, um globale Erwärmung auf 1,5° C zu begrenzen.
- 2021: Bundesverfassungsgericht mahnt Konkretisierung der Ziele an



Gründe für

Zielverfehlung im Verkehr:

Im Jahr 2017 entfielen auf PKW 115 Mio. t, 6% mehr als 2010, mit zunehmenden Tendenz aufgrund der immer weiter steigenden Motorleistung (2010: 131 PS, 2017: 151 PS, 2020: 165 PS)

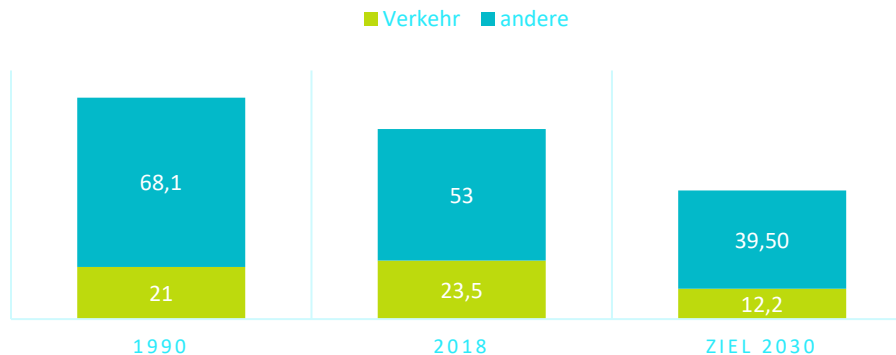
Zum Vergleich: der rote Schienenbus, der bis 1973 nach Maulbronn zum Einsatz kam, hatte bei 54 Sitzplätzen 150 PS

*: im Vergleich zu 1990

** : Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes v. 2.6.21

Das Klimaschutzgesetz des Landes sah eine Reduktion bis 2020 um 25% vor. Coronabedingt wurde dies knapp erreicht, allerdings zeigen die Zahlen von „vor Corona“, dass im Verkehr etwas schief läuft:

TREIBHAUSGASEMISSIONEN BADEN- WÜRTTEMBERG IN MIO. T 1990 - 2018 - ZIEL 2030



Die Emissionen im Verkehr haben nicht abgenommen, sondern noch weiter zugenommen (+12% von 1990 bis 2018)

Der Verkehr steht inzwischen für 31% aller Treibhausgasemissionen, Tendenz steigend. Was im Verkehr nicht eingespart wird, müssen die anderen Sektoren aufbringen.

Klimaschutz Land – Mobilitätskonzept des Landes

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Einführung – Verkehrswende bis 2030 = Antriebswende + Mobilitätswende



Verdopplung des
öffentlichen Verkehrs



Ein **Drittel** weniger
KFZ-Verkehr in den Städten



Jedes **dritte** Auto
fährt klimaneutral



Jede **dritte** Tonne
fährt klimaneutral



Jeder **zweite Weg** selbstaktiv
zu Fuß oder mit dem Rad

Verkehrswende
2030

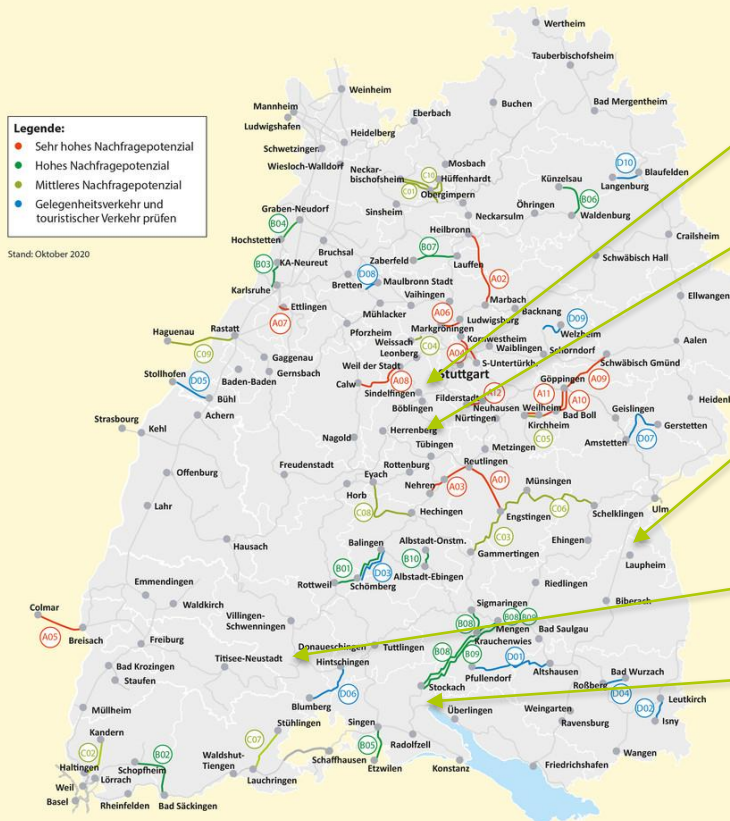
- Pariser Klimaziele: Bund will Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf der Schiene
- Bund erhöht Bundesförderung für Reaktivierung von Eisenbahnstrecken des Bundes auf 90%
- Investitionsbeschleunigungsgesetz des Bundes vereinfacht Reaktivierung/ Elektrifizierung von Bahnlinien (keine Planfeststellung für kleine Elektrifizierungen)
- Land fördert Reaktivierungen erstmals durch dauerhafte Übernahme der Betriebskosten für die ersten 100 Kilometer reaktivierter Bahnlinien. Fahrzeugbeschaffung und Ausschreibung Verkehrsleistungen ist Aufgabe des Landes (**Achtung: Windhundprinzip – nur wer schnell ist, profitiert!**)
- Für Bahnübergänge übernimmt der Bund den Kommunalanteil, für NE das Land

=> noch nie so gute Rahmenbedingungen für die Reaktivierung der Strecke, geringe Bau- und Folgekosten für die Anlieger-Gemeinden bei raschem Handeln!

⇒ Das Land schenkt den Kommunen die Betriebskosten, die Betriebskosten der Personenzüge inkl. Trassenentgelte; damit werden die Kosten auch des Infrastrukturbetriebs durch das Land finanziert

- Um die Klimaschutzziele zu erreichen, sollen im Land die Fahrgastzahlen im Bus und Bahnverkehr verdoppelt werden
- Dazu gehört auch die Verdichtung des ÖPNV-Angebotes durch die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken
- Zwischen 1996 und 2003 wurde schon eine Reihe von stillgelegten Eisenbahnstrecken erfolgreich reaktiviert, jetzt sollen weitere folgen

Reaktivierung von Schienenstrecken – Ergebnisse der landesweiten Potenzialanalyse



Schon erfolgte Reaktivierungen:

Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen
17 km 1996

Ammertalbahn Herrenberg – Tübingen
21 km 1999

Laupheim-West – Laupheim 2 km 1999
Endpunkt Laupheim 15.000 Einwohner

Ringzug Hüfingen – Bräunlingen 4 km 2003
Endpunkt Bräunlingen 4.100 Einwohner

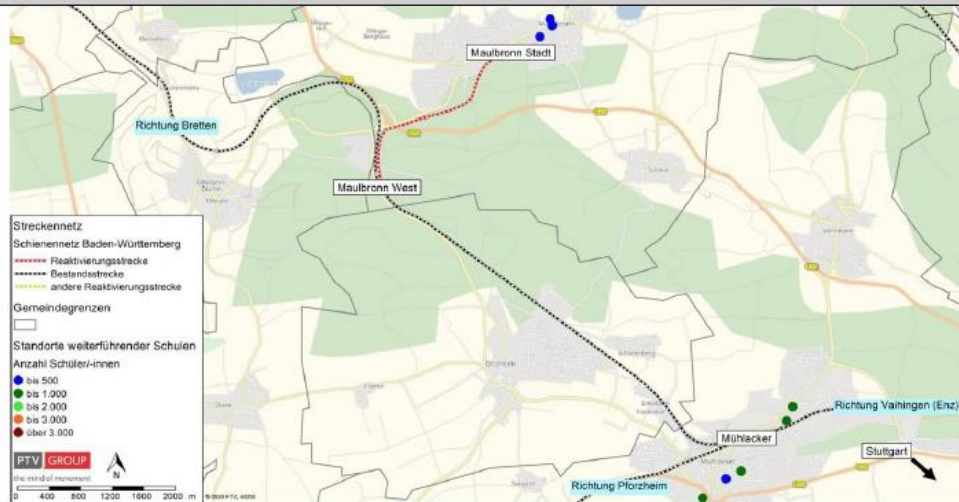
Seehäse Radolfzell – Stockach 17 km 1996
Endpunkt Stockach 8.500 Einwohner

- Das Land hat im Herbst 2020 eine Potentialstudie für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken veröffentlicht und vier Kategorien gebildet.
- Für Strecken mit über 750 Fahrgästen pro Tag finanziert das Land zukünftig den Zugverkehr (Kategorie A und B).
- Für die Maulbronner Strecke hat es leider nur für die Kategorie D gereicht:

unter 500 Personenkilometer pro Streckenkilometer: „Gelegenheitsverkehr und touristischen Verkehr prüfen“

Reaktivierungsprogramm des Landes

Reaktivierungsstrecke D08: Maulbronn West – Maulbronn Stadt (Klosterstadt-Bahn)



Streckenlänge in km	2,3
Streckenategorie	Stichstrecke
Infrastrukturstatus	in Betrieb
Derzeitige Nutzung der Strecke	Freizeitverkehr
Raumategorie	Randzone Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim
Neu angebundene zentrale Orte	-
Regiobuslinien auf Reaktivierungsachse	nein

Strukturdaten im Einzugsgebiet der Reaktivierungsstrecke

Einzugsbereich	Einwohner 2017	Einwohner 2030	Arbeitsplätze 2017*	Schulplätze 2018**
bis 500 m	1.970	2.010	750	110
500 bis 1000 m	2.040	2.090	600	470
1000 bis 3000 m	1.280	1.310	500	0
Summe	5.290	5.410	1.850	580

* Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ** Weiterführende Schulen

Ansatz zum Verkehrsangebot auf der Strecke

Linienweg	Maulbronn Stadt – Maulbronn West – Mühlacker – Stuttgart
Takt	60-min-Takt

Fahrgastaufkommen auf der Reaktivierungsstrecke (Mo-Fr an Schultagen) *



*Das Fahrgastaufkommen großer Schulzentren ist in Angaben unterrepräsentiert.

Streckenategorie	A: sehr hohes Nachfragepotenzial	B: hohes Nachfragepotenzial	C: mittleres Nachfragepotenzial (Potenzial vertieft zu betrachten)	D: Gelegenheitsverkehr und touristischer Verkehr prüfen
------------------	----------------------------------	-----------------------------	--	---

Durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer [Pers./d]	290
Einsteigerzahl [Pers./d]	290
Max. Querschnittsaufkommen [Pers./d]	290
Personenkilometer [Pers.-km/d]	700

Betriebsleistungen und Emissionen

Betriebsleistung im Reaktivierungsabschnitt [Zug-km/Jahr]	32.000
vermeidene CO ₂ -Emissionen im Reaktivierungsabschnitt aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr [t/Jahr]	5

Zusätzliche Wertungskriterien

Schulplätze im Einzugsbereich bis 1 km	0
Netz Wirkung	0
Infrastrukturstatus	++

- Kategorie D:

In der Kategorie D befinden sich 10 Strecken, allesamt Stichstrecken, die zumeist im touristischen Verkehr in Betrieb sind.

Für diese Strecken erwarten die Gutachter, dass sich ein vertakteter Vollbetrieb auch bei einer vertieften Betrachtung nicht rechnet. Deshalb wird empfohlen, eine Reaktivierung für den Schüler- oder Touristikverkehr zu prüfen.

- Aber ist das Potential der Stichstrecke nach Maulbronn wirklich so gering?

Einwohner und PKW-Zahlen

Jahr	Einwohner	PKW
1973	6.279	ca. 1.600
1995	6.411	3.396
2019/20	6.616	4.243

Alle PKW in Maulbronn (mit Stadtteilen) hintereinander geparkt ergeben eine Autoschlange von 24 Kilometern.

Alleine die zusätzlich hinzugekommenen PKW in den letzten 25 Jahren benötigen Parkierungsflächen von knapp 5 Kilometern Länge.

Zum Vergleich besteht das Straßennetz in Maulbronn aus 13 km Landes- und Kreisstraßen und 38 Kilometern Gemeindestraßen (ohne B35). Der Platzbedarf der PKWs ist also erheblich.

Die Zahl der Aus- und Einpendler hat in den letzten Jahren stark zugenommen, 37% der Einwohner pendeln nach außerhalb. Bezogen auf die Erwerbstätigen (Alter 18-65) sind dies sogar 61%.

Das bestehende Busangebot wird von den Pendlern fast nicht angenommen, die übergroße Mehrheit nutzt den privaten PKW, teilweise bis Mühlacker oder Vaihingen, um ab dort die Bahn zu nutzen.

Jahr	Einpendler in die Gemeinde	Auspendler aus der Gemeinde	Erwerbstätige am Wohnort	Arbeitsplätze in Maulbronn
2005	1335	2023	3030	2342
2017	1382	2426	3352	2308
Veränderung	4%	20%	11%	-1%

Wohin pendeln die Maulbronner zur Arbeit?

Name des Arbeitsorts	Anzahl Auspendler ¹⁾ aus dem Wohnort
Mühlacker, Stadt	490
Pforzheim, Stadt	323
Bretten, Stadt	168
Stuttgart, Landeshauptstadt	142
Vaihingen an der Enz, Stadt	110
Illingen	86
Karlsruhe, Stadt	73
Ötisheim	67
Niefern-Öschelbronn	43
Ludwigsburg, Stadt	36
Königsbach-Stein	28
Bietigheim-Bissingen, Stadt	25
Bruchsal, Stadt	21

68% der Auspendler arbeiten in Orten mit Bahnanschluss. Bei einem Bahnanschluss von Maulbronn könnten somit viele tatsächlich per Bahn ihren Arbeitsort erreichen.

65% der Einwohner der Gesamtstadt leben in Maulbronn. Wendet man diesen Prozentsatz auch auf die Auspendler mit Bahnanschluss an, ergeben sich $2.426 * 68\% * 65\% = 1.072$ Auspendler, die per Bahn fahren könnten.

Jetzt fährt dennoch nicht jeder der kann, auch tatsächlich per Bahn. Bei unterstellt 15% Bahnanteil wären das 322 Fahrgäste täglich.

Wo wohnen die Einpendler, die in Maulbronn arbeiten?

Name des Wohnorts	Anzahl Einpendler ¹⁾ in den Arbeitsort
Mühlacker, Stadt	228
Pforzheim, Stadt	142
Bretten, Stadt	98
Ötisheim	60
Illingen	52
Vaihingen an der Enz	46
Bruchsal, Stadt	26
Karlsruhe, Stadt	21
Königsbach-Stein	15
Stuttgart, Landes	14

51% der Einpendler wohnen in Orten mit Bahnanschluss. Bei einem Bahnanschluss von Maulbronn könnten somit viele tatsächlich per Bahn ihren Arbeitsort erreichen.

Unterstellt wird, dass sich 80% der Arbeitsplätze in Maulbronn in der Kernstadt befinden und diese Verteilung auch auf die Einpendler zutrifft. Damit ergeben sich $1.382 * 80\% * 51\% = 564$ Einpendler, die per Bahn fahren könnten.

Jetzt fährt dennoch nicht jeder der kann, auch tatsächlich per Bahn. Bei unterstellt 15% Bahnanteil wären das 169 Fahrgäste täglich.

Damit ergeben sich für die Ein- und Auspendler folgende Fahrgastpotentiale:

Auspendler: 322 Fahrgäste

Einpender: 169 Fahrgäste

gesamt 491 Fahrgäste

Dies sind nur die Berufspendler. Hinzu kommen noch Schüler. Von Ötisheim und Illingen, aber auch Berufsschüler nach Pforzheim werden 100 Fahrgäste geschätzt.

Der Schüler- und Berufsverkehr macht aber nur rund 1/3 aller Fahrtzwecke aus.

Insofern können mindestens rund 200 weitere Fahrten per Bahn (ergänzend zum weiterhin bestehenden Busverkehr) unterstellt werden.

Das ergibt in Summe 791 mögliche Fahrgäste und damit wäre ein vom Land finanzierter Studentakt möglich.

Sind diese Zahlen plausibel?

Nähern wir uns der Sache aus einer anderen Richtung:

Langjährige Mobilitätsuntersuchungen zeigen auf, dass jeder Einwohner im Schnitt etwas über 3 Wege pro Tag zurücklegt. Die Zahl der Wege blieb über Jahrzehnte nahezu konstant. Nur mit der stärkeren PKW-Nutzung stieg die Länge der Wege immer weiter an.

Bei rund 6.700 Einwohnern der Gesamtstadt sind das täglich rund 20.000 Wege, die zurückgelegt werden. 250.000 Klosterbesucher bedeuten weitere rund 1.400 tägliche Wege. Die Einpendler verursachen weitere 2.800 Wege. Die Anforderung von 750 Fahrgästen bedeutet nur, dass 3% der so ermittelten Wege per Bahn zurückgelegt werden müssten.

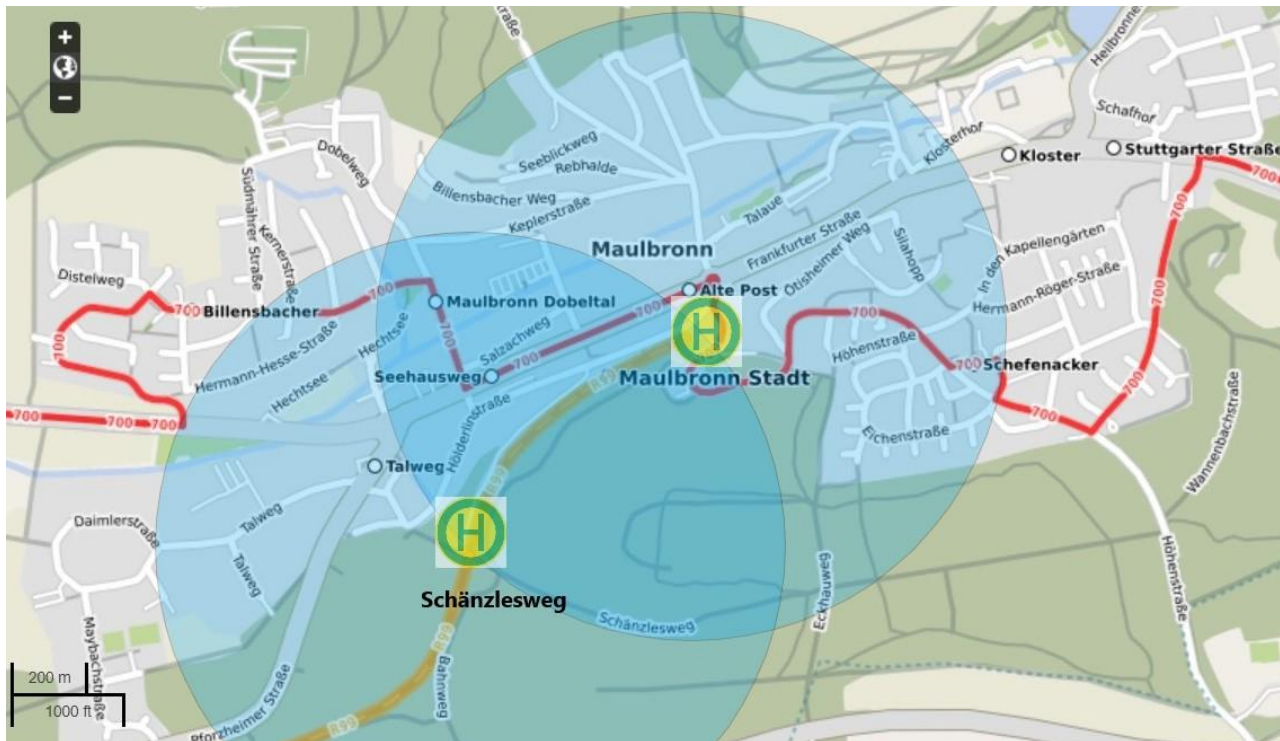
Diese Abschätzung zeigt, dass dies nicht unrealistisch, sondern durchaus erreichbar ist.

Wie könnte eine Reaktivierung aussehen?

- Betrachtet man die Pendlerzahlen, so kann mit einer Verbindung Maulbronn – Mühlacker – Pforzheim die größte Pendlerzahl erreicht werden.
- Gemäß dem Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung soll bis 2026 ein 15-Minuten-Takt im Ballungsraum (in der Hauptverkehrszeit) realisiert sein. Zählt man hier das Oberzentrum Pforzheim und das Umland dazu, würde dies einen 15-Minuten-Takt Pforzheim – Mühlacker bedeuten. Heute gibt es hier nur einen 30-Minuten-Takt.
- Der Nahverkehrsplan des Enzkreises (Entwurf) sieht hier ebenfalls einen 15-Minuten-Takt vor.
- Eine zusätzliche Linie Pforzheim – Mühlacker – Maulbronn könnte ein Baustein zur Umsetzung dieses verdichteten Angebotes sein.
- Dies führt auch zu einem verdichteten Angebot Ötisheim – Mühlacker.
- Der Kreistags des Enzkreises hat beschlossen, dass es wieder umsteigefreie Verbindungen zwischen dem westlichen und dem östlichen Enzkreis geben soll
- Dies könnte durch eine Verlängerung der S5 Karlsruhe – Pforzheim über Mühlacker bis Maulbronn realisiert werden.

Wie könnte eine Reaktivierung aussehen?

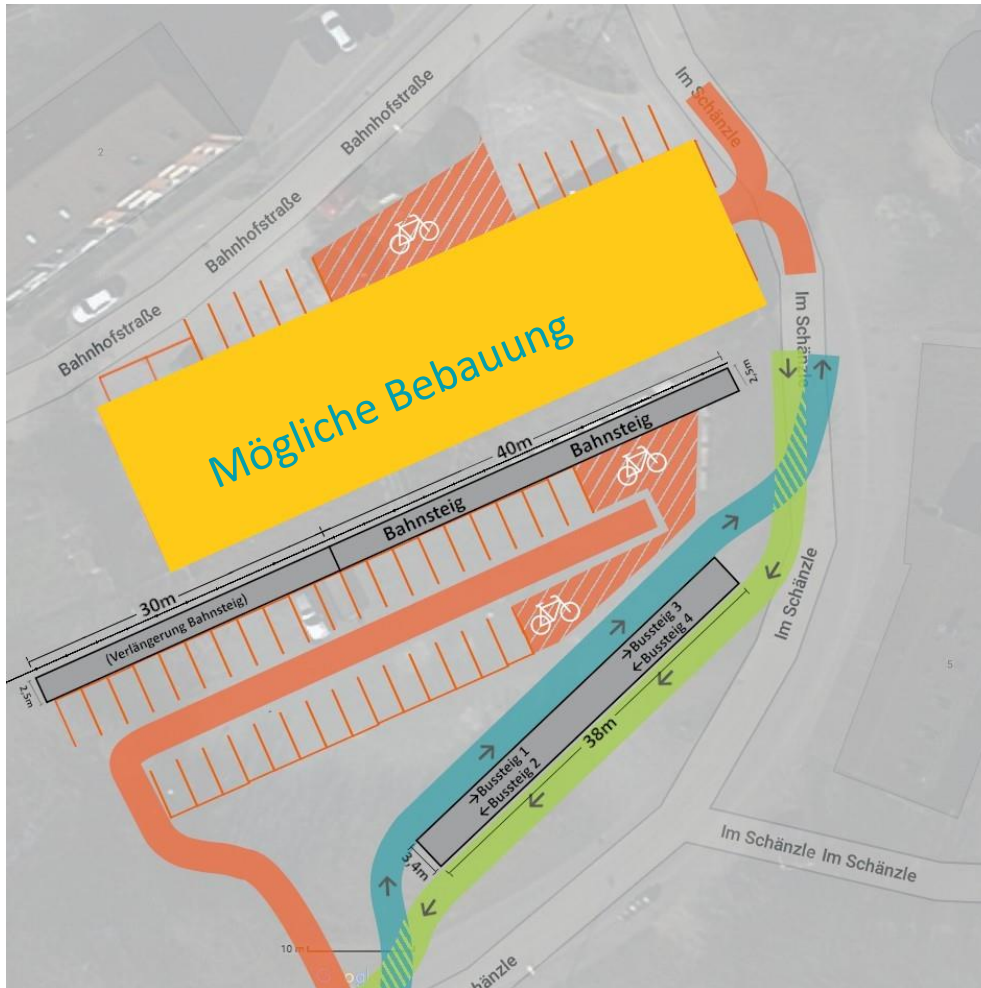
- Zur Verbesserung der Erschließung von Maulbronn sollte ein weiterer Halt am Schänzlesweg eingerichtet und die Bahnlinie um 100 m verlängert werden:



- Damit kann eine optimale Verknüpfung mit dem Busverkehr hergestellt werden.

Wie könnte eine Reaktivierung aussehen?

- Der Endhaltepunkt könnte so gestaltet werden:



zentrale ÖV-Haltestelle
mit Bahn/Bus-Verknüpfung,
Fahrradstellplätzen,
CarSharing und Parkplätzen.

Die Buslinie 706 von
Knittlingen – Freudenstein –
Hohenklingen kann hier eine
Verknüpfung zur Bahnlinie
herstellen.

Der bestehende Busverkehr
der Linien 700, 704 und 735
wird beibehalten und ggf.
ausgebaut.

Wie könnte eine Reaktivierung aussehen?

Welche Fahrzeuge könnten eingesetzt werden?

Grundsätzlich gibt es mehrere Möglichkeiten

- Stadtbahnfahrzeug, wie nach Bad Wildbad (erfordert Elektrifizierung der Strecke) oder
- Stadtbahnfahrzeug mit batterieelektrischem Antrieb (in Entwicklung) oder
- batterieelektrisches Fahrzeug, wie es in absehbarer Zeit im Nagoldtal im Einsatz sein wird
- In allen Fällen ist ein Fahrplankonzept Maulbronn – Mühlacker – Pforzheim möglich, das in Pforzheim Anschluss an die schnellen Züge nach Karlsruhe ermöglicht.

Pforzheim Hbf	an 16:20	ab 16:32
Eutingen (Baden)	an 16:35	ab 16:35
Niefern	an 16:38	ab 16:38
Enzberg	an 16:40	ab 16:40
Mühlacker	an 16:44	ab 16:47
Ötisheim	an 16:50	ab 16:50
Maulbronn West	an 16:53	ab 16:53
Maulbronn Schänzlesweg	an 16:56	ab 16:56
Maulbronn Stadt/Kloster	an 16:57	

Allerdings können diese Fahrgastzahlen nur erreicht werden, wenn die Bürger ihr Mobilitätsverhalten ändern.

Die aktuelle Debatte um die Benzinpreise zeigt, dass einerseits allen bewusst ist, dass höhere Benzinpreise notwendig sind.

Zur Kompensation müssen dann aber auch die Angebote von Bus und Bahn verbessert werden. Die Bürger müssen das Bus&Bahn-Angebot als so leistungsfähig wahrnehmen, dass sie dieses auch gerne nutzen wollen.

Die Reaktivierung ist dabei ein Baustein.

Doch eine solche Reaktivierung gelingt nur, wenn die Bürger das auch wollen und später das Angebot auch nutzen.

Hier zeigt sich in Maulbronn leider bislang eine fehlende Begeisterung:

Schon 1914 kam die Bahnlinie ohne eigenes Engagement aus Maulbronn zustande.

Bei der Stadtbahndebatte 1995-1999 blieb Maulbronn außen vor, während die anderen Gemeinden neue Haltepunkte bauten. In der Folge hat man die unbefriedigende Situation mit dem Westbahnhof und dem AST.

Zwar traute man sich nicht, die Strecke einzustellen, doch ein klares Bekenntnis zu einem dauerhaften Schienenverkehr gab es bislang nicht – der Gemeinderat ist da das Spiegelbild seiner Bürger.

Wenn eine Reaktivierung der Bahn erfolgen soll, so kann dies nicht nur mit Zahlen belegt werden, sondern muss von einem starken Willen der Bürger nach einem Bahnanschluss begleitet sein.

Dieser Wille ist derzeit nicht klar erkennbar und müsste zunächst deutlich geäußert werden.

Für eine Reaktivierung der Bahnlinie nach Maulbronn besteht ein ausreichendes Fahrgastpotential.

Wenn in Maulbronn die Reaktivierung gewollt ist, wird sie auch gelingen.

Mit einer Machbarkeitsstudie, die gegenüber dem Verkehrsministerium dieses ausreichende Fahrgastpotential für einen vom Land bestellten Verkehr nachweist, kann die Reaktivierung angegangen werden.

Insofern sollte eine solche Machbarkeitsstudie vom Gemeinderat beauftragt werden.

Damit kann in der Kombination aus Busverkehr und Eisenbahn-Reaktivierung ein leistungsfähiges ÖPNV-System für die Bürger und Besucher von Maulbronn eingerichtet werden.

Danke

für Ihre Aufmerksamkeit!

Matthias Lieb
Diplom-Wirtschaftsmathematiker
Vorsitzender
VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Straße 15, 70178 Stuttgart
Matthias.lieb@vcd-bw.de
bw.vcd.org