

Jahr	Darstellung der Eisenbahngeschichte Maulbronn durch Bürgermeister Felchle im Mitteilungsblatt der Stadt Maulbronn vom 29.10.2009	Ergänzungen/Korrekturen durch VCD Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V.
01.10.1853 29.10.1904		Eröffnung Bahnhof Maulbronn-West Postkutschen-Zubringer zur Stadt
01.08.1907		Bitte der Gemeinden Maulbronn, Zaisersweiher, Diefenbach Freudenstein und Sternenfels um möglichst baldige Erbauung einer Stichbahn Maulbronn-Sternenfels
31.12.1907 /29.1.1908		Volkswirtschaftliche Kommission der Württembergischen Zweiten Kammer empfiehlt Bahnbau Bretten – Derdingen und Stichbahn Maulbronn-West nach Maulbronn-Stadt
22.12.1908		Vereinbarung zw. Stadtgemeinde Maulbronn und der Staatseisenbahnverwaltung über die kosten- und lastenfreie Zurverfügungstellung des für den Bahnbau benötigten Grund und Bodens, eines einmaligen Betrages von 13.000 Mark und des für Bahnzwecke jetzt oder künftig erforderliche Wasser kostenfrei zur Verfügung zu stellen
07.04.1909		Eingabe der Gemeinde Maulbronn um Herbeiführung der baldigen Ausführung des Bahnprojekts vom Bahnhof zur Stadt Maulbronn
08.06.1909		Gesetzentwurf u.a. zum Bahnbau Bahnhof Maulbronn – Maulbronn Stadt vorbehaltlich der Verabschiedung von Geldmitteln
25.08.1909 27.04.1911		Zustimmung der Württembergischen Zweiten Kammer zum Gesetzentwurf Gesetzesbeschluss (Reg.Bl. S. 214)
20.05.1912	Bau der Nebenstrecke durch königliche Verordnung	Gesetzentwurf für u.a. den Bau der Nebenbahn nach Maulbronn Stadt (Gesamtkosten 519.000 Mark)
01.08.1914 1923	Inbetriebnahme der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke Einstellung des Sonntagszugverkehrs	geplant 13 Zugpaare täglich, aufgrund Kriegsausbruch eingeschränkter Fahrplan Befristete Einstellung infolge Kohlenkrise während der Ruhrbesetzung (Inflation)
1927 1939		Einsatz kostengünstiger Triebwagen 15 tägliche Zugpaare
Mai 1955	Bundesbahn setzt zunächst für das Abendzugpaar Bahnbusse ein; später bewältigen diese auch den Früh- und Spätverkehr	Diese Politik der Verlagerung von Personenverkehr vom Zug zum Bahnbus wurde bei allen Bahnlinien durchgeführt; so hielt 1990 in Enzberg an Sonntagen nur noch ein Zugpaar – heute besteht dort auch an Sonntagen ein 30- bzw. 60-Minuten-Takt

02.06.1973	Die Deutsche Bahn stellt zum Sommerfahrplanwechsel 1973 den Personenverkehr auf der Stichstrecke ganz ein. Die Strecke wird noch für gelegentliche Gütertransporte genutzt.	Die Deutsche Bundesbahn fährt bis zum 1.6.1972 15 Zugpaare Mo-Sa; der Sonntagsverkehr wurde wenige Jahre zuvor eingestellt, die Triebwagen fahren tw. direkt von Mühlacker, zumeist Pendelverkehr Maulbronn-West -Maulbronn Stadt
1975	Völlige Schließung des Bahnhofs Maulbronn-Stadt	
1989		Sonderzugverkehr anlässlich 75jähr. Jubiläum
30.05.1991		Einstellung Personenzugverkehr Maulbronn-West (gesamter Nahverkehr Bretten-Mühlacker)
1993		Kloster Maulbronn UNESCO-Weltkulturerbe mit steigenden Besucherzahlen, besonders am Wochenende
Okt. 1994		Gutachten Integraler Taktfahrplan Nördliches Baden-Württemberg im Auftrag des Ministeriums für Verkehr empfiehlt einen Stadtbahnbetrieb Mühlacker – Bretten unter Einbeziehung des Bahnhofs Maulbronn-Stadt
16.06.1996		Sonderzugaktion von VCD und PROBAHN am „Mobil-ohne-Auto-Tag“: Stundentakt Stadtbahn Bretten-Mühlacker und Mühlacker -Maulbronn mit finanzieller Unterstützung durch die Stadt Maulbronn
Herbst1996	Die Deutsche Bahn Netz AG beantragt die förmliche Stilllegung der Stichstrecke	
1.6.1997-28.09.1997		Anlässlich 850jährige Klosterjubiläum sonntäglicher Zugverkehr nach Maulbronn mit 4 Zugpaaren (Klosterstadt-Express, finanziert vom VCD, 3372 Fahrgäste)
19.02.1998		Unterschriftensammlung in Maulbronn zum Erhalt der Stichstrecke, organisiert von Dora und Gerhard Duppel
Feb. 1998		Antrag von CDU- und LMU-Fraktion zur finanziellen Unterstützung in Höhe von 15.000 DM für VCD-Klosterstadt-Express findet Mehrheit im Gemeinderat
29.04.1998	Die betriebliche Übernahme der Stichstrecke durch die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) wird vorbereitet, da die Stadt Maulbronn nicht selbst Betreiber sein kann und darf, die dauerhafte Stilllegung aber verhindern will.	
24.05.1998		VCD-Klosterstadt-Express mit finanzieller Unterstützung des Landes Baden-Württemberg und der Stadt Maulbronn; Zubringer-Stadtbahnen Karlsruhe –

April 1999		Maulbronn-West; über 4000 Fahrgäste Fahrgastpotentialuntersuhung für eine Stadtbahnbedienung Bretten-(Maulbronn)-Mühlacker im Auftrag des VPE: Zitat aus der Untersuchung: „Im Vergleich zur ursprünglichen Planung ergibt sich eine erhöhte Qualität des regionalen SPNV-Angebotes, insbesondere bei einer Stichfahrt der Stadtbahn über den Haltepunkt Maulbronn-Stadt“
12.05.1999	Die AVG betreibt die Stichstrecke. Dafür trägt die Stadt Maulbronn alle tatsächlich entstehenden Kosten aus der Verkehrssicherungspflicht. Den Vertragsvereinbarungen lag die Einschätzung der AVG zugrunde, für diesen Betrieb Aufwendungen von ca. 15.000 DM im Jahr einzugehen, die sie an die Stadt „weiterreicht“. Welche Maßnahmen erforderlich und notwendig sind, entscheidet das Eisenbahnbundesamt und die AVG, nicht die Stadt Maulbronn.	
18.07.1999		Maulbronn-West Bedarfshalt der stündlichen Stadtbahnlinie Bruchsal – Mühlacker; auch 1999 sonntäglicher Zugverkehr zum Kloster
1999-2004		Klosterstadt-Express nach Maulbronn an Sommersonntagen von Mai bis Mitte Oktober
21.03.2005		Regionalplan 2015 Nordschwarzwald: Plansatz 4.1.13 V (6): Elektrifizierung der Strecke Maulbronn-West – Maulbronn-Stadt und Integration in das Stadtbahnnetz des KVV/VPE
01.05.2005		Neuer Klosterstadt-Express mit Betreiber DB-Tochter Kulturbahn und neuen Triebwagen
24.04.2006		Pressekonferenz mit Bürgermeister Felchle, Kulturbahn-Manager und VCD im Kloster Maulbronn anlässlich 10 Jahre reaktivierter Zugverkehr nach Maulbronn
28.11.2007	Der Gemeinderat beschließt, bei der Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) eine Machbarkeitsstudie über den stadtbahngerechten Ausbau der Strecke Maulbronn-West – Maulbronn-Stadt in Auftrag zu geben.	
2008	Die Machbarkeitsstudie, ausgeführt durch ein Unternehmen, dessen Philosophie der Erhalt und Betrieb	Aufgrund von Bauarbeiten zw. Mühlacker und Bretten kein Sonntagszugverkehr nach Maulbronn

	<p>von Bahnstrecken ist, kommt auf S. 53 des Gutachtens zu folgender Empfehlung:</p> <p>„Die Reaktivierung der Stichstrecke nach Maulbronn-Stadt und die Einbindung in den SPNV stellt für den ÖPNV im Raum Maulbronn insgesamt keine wesentliche Verbesserung dar. Zwar erhält Maulbronn-Stadt einen Schienenanschluss, doch aufgrund der für eine Bahnanbindung ungünstigen Rahmenbedingungen – wie bspw. Die nicht zentrale Lage des Bahnhofs, erforderlicher Parallelverkehr, kaum Reisezeitvorteile gegenüber dem Bus und dem MIV – kann die Schiene hier ihre Systemvorteile nicht ausspielen. [...] Daher kann zum jetzigen Zeitpunkt eine Vertiefung der Reaktivierungspläne seitens der AVG nicht empfohlen werden. Eine Einbindung in die S9 ist auch langfristig aus Sicht der AVG nicht zu empfehlen. [...] Als kurz- bis mittelfristige Maßnahme wird eine Optimierung der Busverkehre und damit auch eine verbesserte Anschlussqualität am Bahnhof von Maulbronn-West empfohlen.“</p>	<p>Das Gutachten stellt fest, dass das heutige nur busgestützte ÖPNV-Angebot eine zum Bundesdurchschnitt unterdurchschnittliche Nutzung durch Fahrgäste aufweist. Um den Bundesschnitt zu erreichen, muss die Nachfrage um 1/3 gesteigert werden. Aus VCD-Sicht geht dies nur durch eine signifikante Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebotes, wozu ein Schienenverkehrsangebot zum zentral gelegenen Stadtbahnhof gehört. Gegenüber dem Busverkehr bestehen per Bahn nach Pforzheim und Stuttgart Reisezeitvorteile von ca. 20 Minuten</p>
08.10.2008	In der themenbezogenen öffentliche Sitzung im Saal der Feuerwache wird die Machbarkeitsstudie vorgestellt.	Ohne schriftliche Unterlagen, so dass fachliche Nachfragen fast ausgeschlossen sind
17.12.2008	Entscheidung im Gemeinderat: Das Gremium beschließt mit deutlicher Mehrheit, den Vertrag mit der AVG auf Übernahme der Unterhaltungskosten zu kündigen. Grund hierfür waren die stark angestiegenen Kosten für die Unterhaltung, die für die kommenden Jahre angekündigten zusätzlichen Instandsetzungskosten von 138.000 Euro für die Jahre 2009 bis 2012, vor allem aber die Deutlichkeit, in der die AVG regelmäßiger SPNV-Anbindung von Maulbronn-Stadt eine Absage erteilt hat.	

	<p>Die Kündigung erfolgt noch im Dezember 2008. Gleichzeitig erteilt der Gemeinderat der Verwaltung den Auftrag, mit Experten Möglichkeiten zur Optimierung des Maulbronner Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) per Bus zu eruieren.</p>	
2009	<p>Der Klosterstadtexpress fährt in der Zeit von Mai bis Oktober. Grundlage dieses Verkehrs ist ein Vertrag zwischen der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH und dem Land Baden-Württemberg über Leistungen im Schienenpersonennahverkehr auf Schienenstrecken in der Region „Nordschwarzwald“. Dieser Vertrag war der Stadtverwaltung bis dato nicht bekannt. Geregelt ist in dem Vertrag u. a. der touristische Verkehr auf der Strecke Pforzheim – Maulbronn Stadt.</p> <p>Für die Dauer des Verkehrsvertrages zur Kulturbahn muss die Stichstrecke nach Maulbronn-Stadt als reiner Freizeitverkehr an Sonn- und Feiertagen bzw. zu besonderen touristischen Anlässen betriebsfähig erhalten bleiben.</p>	<p>Dieser Vertrag wurde bei der Pressekonferenz im Jahr 2006 mit Bürgermeister Felchle vorgestellt</p> <p>Ab 1998 hatte sich die Stadt Maulbronn bereit erklärt, für den Betrieb des Klosterstadt-Expresses sowie die Streckenunterhaltung je rund 15.000 DM p.a. aufzuwenden. Durch die Übernahme des Betriebes auf die Kulturbahn hat die Stadt Maulbronn keinerlei Betriebskosten für den Zugverkehr mehr zu bezahlen – einzig für die Streckenunterhaltung wären Beträge von rund 20.000 EUR notwendig. Dies entspricht unter Berücksichtigung einer Inflationsrate von 2,5% p.a. den 30.000 DM des Jahres 1998, so dass keine prinzipiellen Mehrkosten gegenüber dem damaligen Beschluss vorliegen. Somit könnte auch ohne Mehrkosten der Beschluss des Gemeinderates von 2008 revidiert und die Kündigung des Vertrages zurückgenommen werden</p>
11.11.2009	<p>In der Gemeinderatssitzung am 11. November 2009 wird zu klären sein, ob sich die Stadt zumindest bis 2013 mit einem freiwilligen Zuschuss an den Aufwendungen für diesen touristischen Verkehr beteiligt. Eine Revidierung des Beschlusses von 2008 steht nicht zur Diskussion.</p>	<p>Sonderzug mit Nikolaus von Tübingen/ Stuttgart zum Maulbronner Weihnachtsmarkt</p>
06.12.2009		

Zusammengestellt vom
 Verkehrsclub Deutschland
 Kreisverband Pforzheim/Enzkreis e.V.
 Matthias Lieb,
 Berliner Ring 39,
 75417 Mühlacker
matthias.lieb@vcd-bw.de
www.vcd-pforzheim.de



Mühlacker, 31.10.2009