

Drucksache

Studie der Interessengemeinschaft Schienenkorridor Stuttgart-Nürnberg			
verantwortlich: Amt für ÖPNV		Drucksache 2019/055	
		27.03.2019	
<u>Beschlussfassung:</u>	Ö	08.04.2019	Umwelt- und Verkehrsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt von dem Bericht Kenntnis.

1. Zusammenfassung

Die Interessengemeinschaft des Schienenkorridors Stuttgart-Nürnberg, deren Mitglied der Rems-Murr-Kreis ist, verfolgt das Ziel, den Nah- und Fernverkehr auf der Rems- und Murrbahn zu stärken.

Da die bisherigen Planungsüberlegungen des Bundes von der Interessengemeinschaft als unzureichend erachtet wurden, weil wesentliche Elemente unberücksichtigt blieben, wurde beschlossen, eine eigene Studie in Auftrag zu geben. Kern der Analyse des Bundes war die Betrachtung des Ausbaus von Neigetechnik. In der eigenen Studie soll eine betriebs- und volkswirtschaftliche Betrachtung unter Berücksichtigung des Fahrgastpotentials, auch ohne Fahrzeuge mit Neigetechnik, durchgeführt werden können. Des Weiteren soll untersucht werden, wie anhand punktueller Infrastrukturmaßnahmen Verbesserungen möglich sind.

Ziel der Bemühungen ist es zu erreichen, dass die Schienenverbindung Stuttgart-Nürnberg ausgebaut und gestärkt wird.

2. Sachverhalt

a. Vorbemerkung

Seit der Gründung im Jahr 2013 ist es erklärtes Ziel der Interessengemeinschaft des Schienenkorridors Stuttgart-Nürnberg, die Stärkung des Nah- und Fernverkehrs entlang des Schienenkorridors, sowohl auf der Remsbahn, als auch auf der Murrbahn, voranzutreiben. Von Seiten des Landes wurden beide Achsen zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet.

Ende 2018 wurde nun bekannt, dass die Streckenführung über die Murrbahn in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aufgenommen worden ist. Um eine Aufwertung des Angebotes zu erreichen, sind infrastrukturelle Maßnahmen (Beseitigung der eingleisigen Streckenabschnitte etc.) unerlässlich.

b. Bisherige Untersuchung

Die bisherigen Planungsüberlegungen des Bundes zu den Ertüchtigungsszenarien werden seitens der Interessengemeinschaft als unzureichend betrachtet. Erfreulicherweise fiel die notwendige Nutzen-Kosten-Untersuchung positiv aus. Kern der Analyse war die Betrachtung des Ausbaus von Neigetechnik und eine darauf basierende Variantenuntersuchung zwischen beiden Strecken mit dem Hauptziel der Erreichung der schnellsten Reisezeit zwischen Stuttgart und Nürnberg.

Wenig überraschend wird die schnellste Fahrzeit auf der kürzeren Murrbahn erreicht, sofern lediglich in Schwäbisch Hall-Hessental gehalten wird. Bei eingesetzter Neigetechnik ließe sich die Reisezeit um 4 - 6 Minuten verkürzen, wenngleich die Neigetechnik an sich als höchst umstritten (teuer und anfällig) gilt.

Alles in allem blieben bei der Studie wesentliche Elemente unberücksichtigt, weshalb Konsens innerhalb der Interessengemeinschaft herrscht, eine eigene, umfassendere Untersuchung durchführen zu lassen.

c. Ergänzende Studie

Die Studie soll eine Verbindung zwischen gewünschtem Angebot einerseits und der dafür erforderlichen Infrastruktur andererseits abbilden. Dabei soll aufgezeigt werden, wie ein solches Angebot fahrplantechnisch dargestellt werden kann. Im Fokus stehen unter anderem die verbesserten Anschlussmöglichkeiten in Nürnberg in Richtung Berlin, welche heute mit ca. 40 Minuten Umsteigezeit viel zu lang ausfallen um die neue Schnellfahrstrecke Nürnberg-Erfurt-Berlin adäquat nutzen zu können. Zudem soll eine betriebs- und volkswirtschaftliche Betrachtung unter Berücksichtigung des Fahrgastpotentials durchgeführt werden. Dies blieb bislang aus.

Beide Linien (Rems- und Murrbahn) werden hierbei gleichermaßen, auch jenseits des kontroversen Neigetechnik-Einsatzes betrachtet. Grundsätzlich soll auch erforscht werden, wie anhand überschaubarer, punktueller Infrastrukturmaßnahmen, Verbesserungen möglich und in ein Gesamtkonzept integrierbar wären.

Der Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn verfasste eine ähnlich gelagerte Studie mit dem Ziel eines abgestimmten Zielkonzeptes. Die Ergebnisse waren für den politischen Prozess von großem Nutzen.

Die organisatorische Federführung liegt beim Ostalbkreis, die fachliche Unterstützung leistet die Geschäftsstelle der Interessengemeinschaft beim Regionalverband Ostwürttemberg. Eine inhaltliche Abstimmung zwischen den beteiligten Landkreisen Ostalbkreis, Schwäbisch Hall und dem Rems-Murr-Kreis sowie dem Verkehrsministerium (VM) ist erfolgt.

In ihrer Sitzung am 13.03.2019 hat die Interessengemeinschaft den Ausschreibungsinhalten zugestimmt und den Auftrag zur Ausschreibung erteilt. Es ist mit einer Bearbeitungszeit von ca. einem Jahr zu rechnen, die Kosten werden anteilig (drei Landkreise zzgl. Verkehrsministerium) getragen. Die Landräte haben in einem gemeinsamen Gespräch im Verkehrsministerium im Mai 2018 eine Beteiligung an der Studie signalisiert.

3. Finanzielle und personelle Auswirkungen sowie Folgekosten

Die Studie kostet voraussichtlich 200.000 EUR. Für eine Beteiligung des Rems-Murr-Kreises an der Studie ist im Kreishaushalt 2019 ein Betrag von 50.000 EUR eingeplant.