

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Bahnstrecke Stuttgart–Crailsheim–Nürnberg (Murrbahn)

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand für die konkreten Planungen für den geplanten Ausbau der Murrbahn als vordringliche Maßnahme des Bundesverkehrswegebplans?
2. Bis wann geht sie von einer Umsetzung des Ausbaus aus?
3. Gibt es bereits Überlegungen der Landesregierung, wie ein künftiges Zugangebot auf der ausgebauten Murrbahn aussehen könnte?
4. Ist geplant, einen Halbstundentakt bis Crailsheim einzurichten?
5. Welche Unterwegshalte sollen dabei zwischen Backnang und Crailsheim bedient werden?
6. Wie bewertet sie die Überlegungen aus der Raumschaft, die S-Bahn Nürnberg von Dombühl bis Crailsheim zu verlängern?
7. Hat sie diesbezüglich bereits Gespräche mit der bayerischen Staatsregierung geführt?
8. Ist sie grundsätzlich bereit, eine solche S-Bahn-Verlängerung auch finanziell bei der Streckenertüchtigung, der Barrierefreiheit und mit der Bestellung von Zugkilometern zu unterstützen?
9. Wann rechnet sie mit einer Entscheidung, ob und wann eine Verlängerung der S-Bahn Nürnberg bis Crailsheim umgesetzt werden kann?

10. Bis wann kann, angesichts deutlich aufgestockter GVFG- und LGVFG-Mittel, mit einer Elektrifizierung der Hohenlohebahn von Heilbronn bis Schwäbisch Hall gerechnet werden?

18. 03. 2020

Rivoir SPD

Begründung

Der geplante Ausbau der Murrbahn würde einen verkehrspolitischen Quantensprung für Hohenlohe und den gesamten Nordosten von Baden-Württemberg darstellen. Nach dem Ausbau kommt es dann darauf an, dass das Zugangebot so attraktiv zu gestalten, dass neue Fahrgäste für die Schiene gewonnen werden können. Hierzu zählen in erster Linie umsteigefreie, eng vertaktete Verbindungen sowohl nach Stuttgart, nach Nürnberg als auch nach Heilbronn.

Antwort

Mit Schreiben vom 4. Mai 2020 Nr. 3822.0-00/2121 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie ist der aktuelle Sachstand für die konkreten Planungen für den geplanten Ausbau der Murrbahn als vordringliche Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans?*
- 2. Bis wann geht sie von einer Umsetzung des Ausbaus aus?*

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum aktuellen Sachstand für die konkreten Planungen für den geplanten Ausbau der Murrbahn als vordringliche Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans und zu deren Umsetzung liegen der Landesregierung zum derzeitigen Zeitpunkt keine Informationen vor.

- 3. Gibt es bereits Überlegungen der Landesregierung, wie ein künftiges Zugangebot auf der ausgebauten Murrbahn aussehen könnte?*

Das Land hat gemeinsam mit den Landkreis Schwäbisch Hall, dem Ostalbkreis und dem Rems-Murr-Kreis Ende 2019 eine vertiefende Untersuchung zur Erstellung eines Angebots- und Infrastrukturkonzepts für die Murrbahn und die Rems- und Obere Jagstbahn ausgeschrieben. Der Zuschlag soll noch im April erteilt werden. Mit einem Ergebnis wird Ende des Jahres gerechnet.

- 4. Ist geplant, einen Halbstundentakt bis Crailsheim einzurichten?*

Das stündliche Angebot im SPNV zwischen Schwäbisch Hall-Hessental und Crailsheim entspricht dem Landstandard 2025 des Landes Baden-Württemberg. Eine Ausweitung auf einen Halbstundentakt ist derzeit nicht geplant. Hierfür wäre eine kommunale Mitfinanzierung erforderlich.

- 5. Welche Unterwegshalte sollen dabei zwischen Backnang und Crailsheim bedient werden?*

Die Unterwegshalte werden im Rahmen der Ermittlung des Gesamtkonzepts für den Schienenkorridor festgelegt.

6. *Wie bewertet sie die Überlegungen aus der Raumschaft, die S-Bahn Nürnberg von Dombühl bis Crailsheim zu verlängern?*

Die Möglichkeiten einer S-Bahn-Verlängerung nach Crailsheim sind Gegenstand einer gemeinsam vom Freistaat Bayern, dem Land Baden-Württemberg, dem Zweckverband Verkehrsverbund Großraum Nürnberg sowie den betroffenen Landkreisen in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie, deren abschließendes Ergebnis derzeit noch nicht vorliegt.

7. *Hat sie diesbezüglich bereits Gespräche mit der bayerischen Staatsregierung geführt?*

Ja, siehe Punkt 6.

8. *Ist sie grundsätzlich bereit, eine solche S-Bahn-Verlängerung auch finanziell bei der Streckenertüchtigung, der Barrierefreiheit und mit der Bestellung von Zugkilometern zu unterstützen?*

Dies ist abhängig von den Ergebnissen der unter Punkt 6 genannten Machbarkeitsstudie und kann erst beantwortet werden, wenn die notwendigen finanziellen Aufwendungen im Detail bekannt sind.

9. *Wann rechnet sie mit einer Entscheidung, ob und wann eine Verlängerung der S-Bahn Nürnberg bis Crailsheim umgesetzt werden kann?*

Wir gehen davon aus, dass diese Entscheidung zeitnah erfolgen kann, sobald die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorliegen.

10. *Bis wann kann, angesichts deutlich aufgestockter GVFG- und LGVFG-Mittel, mit einer Elektrifizierung der Hohenlohebahn von Heilbronn bis Schwäbisch Hall gerechnet werden?*

Im Abschnitt zwischen Heilbronn und Öhringen ist die Hohenlohebahn bereits elektrifiziert. Für eine Förderung der Elektrifizierung des verbleibenden Abschnitts zwischen Öhringen und Schwäbisch Hall muss trotz deutlich aufgestockter GVFG- und LGVFG-Mittel weiterhin ein Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens erfolgen. In einer Untersuchung aus dem Jahr 2011 konnte der volkswirtschaftliche Nutzen nicht nachgewiesen werden. Der Bund hat in seiner Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Möglichkeit geschaffen, umweltorientierte Kriterien im Bewertungsverfahren stärker zu gewichten, sofern ein besonderes Bundesinteresse besteht. Über dessen praktische Umsetzung muss der Bund allerdings noch Klarheit verschaffen. Positive Auswirkungen bei einer neuen NKI-Untersuchung der Hohenlohebahn sind demnach aber möglich.

Ungeachtet dessen hat der Bund auch selbstverständlich die Möglichkeit, im Zuge der jetzt begonnenen Bedarfsplanüberprüfung (§ 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz [BSWAG]), die Elektrifizierung der Hohenlohebahn in die Bundesverkehrswegeplanung zu übernehmen. Nach § 3 Absatz 1 Satz 2 BSWAG können zu den Ausbaumaßnahmen auch Maßnahmen zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes gehören. Damit könnte der Bund seiner grundgesetzlich verbrieften Pflicht zur finanziellen Verantwortung für seine Eisenbahninfrastrukturen (Artikel 87 e Absatz 5 GG) verstärkt Ausdruck verleihen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor