

MITTEILUNGSVORLAGE 49 / 2013

05.06.2013/Ba



	ö.	n.ö.	Datum	
Planungsausschuss				
Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss				
Verbandsversammlung	x		26.06.13	

Betreff: Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) „Stadt-Land-Partnerschaften“, hier: Projekt „Zukunfts-Takt Schiene – Perspektiven für den schnellen Schienenverkehr in der Europäischen Metropolregion Stuttgart“

Bezug: Vorlage 39/2010

Mitteilung:

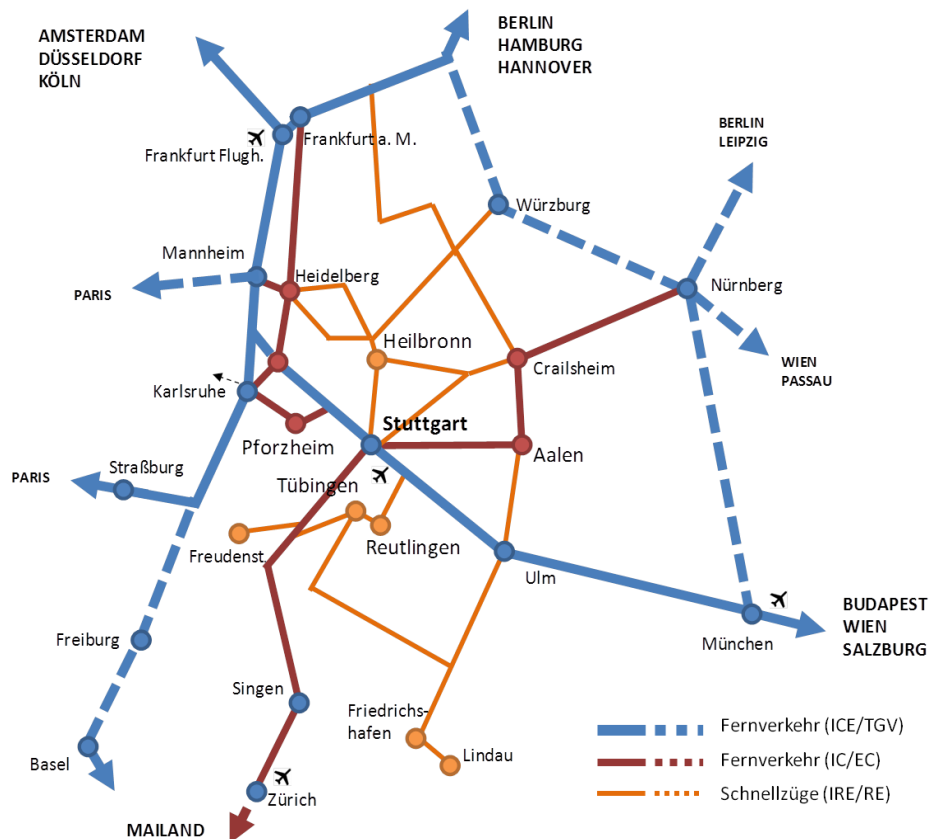
In Folge des 2010 abgeschlossenen Modellvorhabens der Raumordnung des Bundes (MORO) „Überregionale Partnerschaften – innovative Projekte zur stadtreionalen Kooperation, Vernetzung und gemeinsamen großräumigen Verantwortung“ beteiligte sich die Europäische Metropolregion Stuttgart (EMRS) von Mitte 2011 bis Mitte 2013 an dem im Betreff genannten weiteren MORO-Projekt. Mitglieder der EMRS sind der Verband Region Stuttgart sowie die Regionalverbände Heilbronn-Franken, Ostwürttemberg, Neckar-Alb und Nordschwarzwald. Das Projekt hat eine Laufzeit von zwei Jahren und soll am **12. Juli 2013** mit einem zweiten „Bahntag“ der EMRS in **Crailsheim** abgeschlossen werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung will mit dem Modellvorhaben „Stadt-Land-Partnerschaften: großräumig – innovativ – vielfältig“ die Strategie der großräumigen Verantwortungsgemeinschaft fördern und das partnerschaftliche Miteinander unterschiedlich strukturierter städtischer und ländlicher Teilräume vertiefen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtregion zu fördern und gleichwertige Lebensbedingungen in allen Teilräumen zu schaffen. Die Ausschreibung war begrenzt auf die Europäischen Metropolregionen in Deutschland.

Das Projekt „Zukunfts-Takt Schiene - Perspektiven für den schnellen Schienenverkehr in der Europäischen Metropolregion Stuttgart“ greift mit dem Schienenpersonenverkehr ein Schwerpunktthema der EMRS auf, das bereits in dem vorhergegangenen

Modellvorhaben „Überregionale Partnerschaften“ (2008–2010) diskutiert und mit dem ersten gemeinsamen „Bahntag“ der Europäischen Metropolregion Stuttgart am 11. Mai 2010 abgeschlossen wurde. Als Ergebnis dieser gemeinsamen Veranstaltung wurde die Forderung nach leistungsfähigen, schnellen, komfortablen und regelmäßigen stündlichen Zugverbindungen innerhalb der Metropolregion als auch zu nationalen und internationalen Bahnknoten formuliert.

Abbildung 1: Das Fernverkehrs- und Metropolnetz in der Europäischen Metropolregion Stuttgart (Quelle: MORO-Projektberichte)



Der Schienen(personen)verkehr nimmt seit Jahren an Bedeutung zu und repräsentiert einen wichtigen Aspekt nachhaltiger Regionalentwicklung. Die EMRS ist sich dieser Tatsache bewusst, sie weiß jedoch auch um Mängel im Schienen(personen)verkehr: Unzureichende Einbindung mehrerer großer Zentren in den Fernverkehr, Taktlücken, mangelnde Einbindung in Knoten, Ausdünnungstendenzen, Infrastrukturmängel, fehlende großräumige Tarifstruktur. Sie sieht daher die Notwendigkeit, die Diskussion verstärkt auf diese Punkte zu lenken und Handlungserfordernisse und Lösungsansätze herauszuarbeiten. Im Hintergrund stehen dabei die Überlegungen, die auch bundesweit im Koalitionsvertrag der amtierenden Bundesregierung unter dem Stichwort „Deutschlandtakt“ angestellt werden.

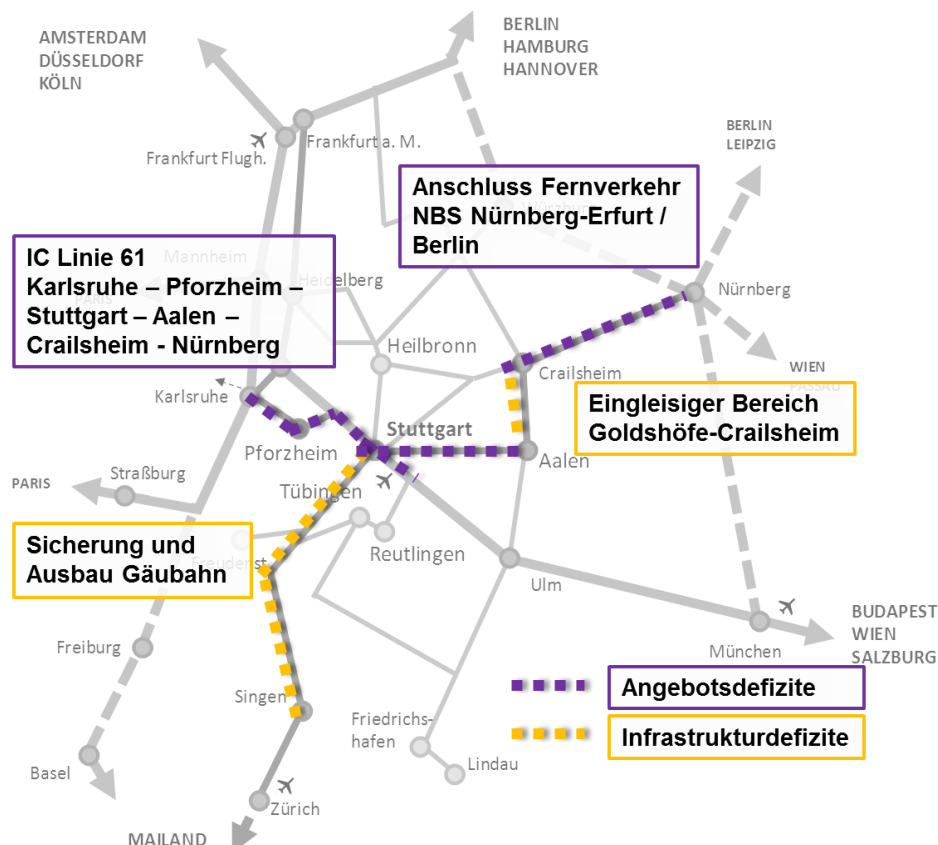
Mit dem Zukunftskonzept der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) für das Jahr 2020 liegt zwischenzeitlich - unter der Voraussetzung der Realisierung von Stuttgart 21 - fahrplantechnisch eine Gesamtstrategie für das Land vor. Dabei handelt es sich insbesondere um Verkehre der Kategorien IRE (InterRegioExpress)

und RE (RegionalExpress). Die letztendliche Bestellung dieses Angebots obliegt den Ergebnissen von Ausschreibungsverfahren. Der klassische Fernverkehr der Deutschen Bahn AG mit den Produkten ICE (InterCityExpress) und IC (Inter City) wird eigenwirtschaftlich erbracht. Das Angebot unterliegt dem Interesse privatwirtschaftlich agierender Fernverkehrsunternehmen.

In mehreren Workshops im Verlauf des MORO-Prozesses wurden neue Erkenntnisse und Möglichkeiten der Gestaltung der Zukunft im Schienenverkehr und Handlungsanforderungen in der EMRS diskutiert. Dazu fanden in nichtöffentlichem Rahmen Gespräche mit relevanten Akteuren der Schienenverkehrsunternehmen, den Nahverkehrsgesellschaften Bayerns und Baden-Württembergs statt. Für die Moderation der Workshops konnte mit Prof. Dr. Hartmut Topp ein anerkannter unabhängiger Fachmann gewonnen werden. In einem weiteren Schritt wurden die Ergebnisse dieser Workshoprunden mit Vertretern aus der Wirtschaft und der Kommunalpolitik erörtert.

Im Ergebnis konzentrierten sich die Diskussionen und Überlegungen auf die Schienenstrecke **Zürich – Stuttgart – Nürnberg**, da insbesondere auf dieser großräumigen (internationalen) Verkehrsachse zahlreiche Probleme, aber auch Chancen kumulieren. Die klare und einvernehmliche Konzentration der weiteren Betrachtung auf diesen Streckenkorridor resultierte aus den im Rahmen der Workshops angestellten Problemanalysen und gewonnenen Erkenntnissen. Die dort plausibel hergeleitete Focussierung der weiteren Arbeit im MORO-Projekt auf die genannte Strecke stellte ein wichtiges Zwischenergebnis im MORO-Prozess dar.

Abbildung 2: Infrastruktur- und Angebotsdefizite der Fernverkehrsachse Zürich – Stuttgart – Nürnberg



Heute verkehren auf der Achse Zürich – Stuttgart – Nürnberg eigenwirtschaftlich von der DB Fernverkehr AG betriebene IC-Linien (Nr. 87, 61), die teilweise schwach ausgelastet sind. Die Achse verläuft diagonal durch das Land Baden-Württemberg und weist in allen fünf Regionen der EMRS Systemhalte auf. Raumstrukturell verbindet sie die Metropolkerne Stuttgart, Nürnberg und Zürich untereinander und mit den wirtschaftsstarke Mittelzentren in den ländlicher geprägten Räumen der EMRS. Eine funktionierende Fernverkehrsverbindung ist hier ein wichtiger Standortfaktor. Neue Chancen können sich aus dem Projekt Deutsche Einheit Nr. 8 ergeben, das mit der Fertigstellung der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg – Erfurt/ Berlin etwa 2017/18 kürzere Fahrzeiten aus einem großen Teil der Europäischen Metropolregion Stuttgart in den mitteldeutschen Raum und nach Berlin ermöglichen wird.

Mit dem Modellprojekt will die Metropolregion den Anstoß geben, die Chancen und Möglichkeiten dieser Achse zu fördern. Daraus ergibt sich Handlungsbedarf für die Akteure insbesondere entlang der Achse **Stuttgart – Nürnberg**, Kräfte zu bündeln und mit einer Stimme zu sprechen. Als Beispiel dienen hier Initiativen wie der Interessenverband Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn, der mit jahrzehntelanger Tradition und Erfahrung die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs auf der Gäubahn, dem südlichen Teil von Stuttgart nach Zürich, begleitet. Der Gäubahnverband und auch die Stadt Horb wurden daher im Rahmen von Workshops in das MORO-Projekt eingebunden.

Eine solche Initiative soll als Ergebnis des laufenden Modellvorhabens auch entlang der Achse Stuttgart - Nürnberg initiiert und vorbereitet werden und dazu beitragen, den fachlichen Austausch zwischen den planenden und finanzierenden Ebenen auf der einen Seite und den „Betroffenen“, also der kommunalen und regionalen Ebene, sicherzustellen. Erste Gespräche mit der kommunalen Seite über eine solche Strategie waren vielversprechend.

Eine solche Initiative soll jedoch nicht nur Planungsprozesse Dritter begleiten, sondern auch dafür sorgen und selbst aktiv werden, dass das Schienenangebot auf dieser Achse noch besser angenommen wird. Unter dem Motto „Fordern und Fördern“ sollen entlang der Strecke Impulse zur Anschlussmobilität, städtebaulichen Entwicklung und Bewußtseinsbildung/Marketing gemeinsam mit den Partnern aus Politik und Wirtschaft gegeben und entwickelt werden. Dazu könnte z.B. ein gemeinsames Mobilitätskonzept erarbeitet werden, das z.B. die Sicherung der Mobilitätskette auch an den kleineren Bahnhöfen durch verlässliche und verfügbare Angebote im Bereich Taxi, Carsharing, ÖPNV und Fahrrad herstellt oder auch kulturelle und touristische Angebote entlang der Linie in den Fokus stellt. Erste Abstimmungsgespräche zum Thema Carsharing laufen derzeit schon. Ergebnisse dieser Teilprojekte könnten später wiederum in die Arbeit des IV Gäubahn und andere Streckenkonzepte einfließen.

Insgesamt können mit diesem Vorhaben ergänzende Impulse in der Weiterentwicklung der Stadt-Land-Partnerschaften in der EMRS (und darüber hinaus) geschaffen werden, die einen konkreten Mehrwert für eine zukunftsfähige Entwicklung in der Region bilden.

Das geschilderte Modellvorhaben der Europäischen Metropolregion Stuttgart wird mit einem zweiten Bahntag der EMRS am **12. Juli 2013 in Crailsheim** abgeschlossen, der diese landes- und metropolregionsweit bedeutsame Fernverkehrsachse in den Mittelpunkt stellt und mit der offiziellen Gründung einer Interessengemeinschaft für den Schienenkorridor Stuttgart – Nürnberg (Arbeitstitel) den offiziellen Startpunkt für die oben beschriebene Kooperation bildet.

Zu diesem Bahntag haben auch Landesverkehrsminister Winfried Hermann und der DB-Konzernbevollmächtigte Eckhard Fricke ihr Kommen zugesagt. Eingeladen sind neben den Abgeordneten aus den betroffenen Regionen insbesondere auch die Regionalräte der 5 Regionalverbände und die an der neuen Interessengemeinschaft beteiligten kommunalen Partner. Der Einladungsflyer zum „Bahntag II“ der EMRS ist hier als Anlage beigefügt.

Heinz Hornberger
Verbandsvorsitzender