

**TOP 4: Interessengemeinschaft Brenzbahn****Beschlussvorschlag:**

Der Regionalverband Ostwürttemberg bekennt sich zu den Zielen der Weiterentwicklung der Brenzbahn. Er stimmt der Ansiedlung der Geschäftsstelle einer Interessengemeinschaft Brenzbahn beim Regionalverband Ostwürttemberg zu

**Sachverhalt:**

Für die Weiterentwicklung der Schienenstrecke „Brenzbahn“ (Aalen-Heidenheim-Ulm) wurden im Rahmen der seit 2010 bearbeiteten Studien zu den „Perspektiven der Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in Ostwürttemberg“, sowie der gemeinsam mit der Region Donau-Iller erarbeiteten Studie „Regio S-Bahn Donau-Iller“ umsetzungsfähige Ideen für eine Verbesserung des Schienenverkehrs auf der Strecke erarbeitet. (Vergleiche Drucksache DS 22 VV – 2012). Ergänzend dazu wurde im Jahr 2013 seitens des Landes Baden-Württemberg und des Regionalverbands Ostwürttemberg ein partieller zweigleisiger Ausbau sowie die Elektrifizierung der Strecke als Projektvorschlag für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.

Aktuell laufen die Vorbereitungen zur neuen Ausschreibung des Verkehrsvertrags für die Bestellung des Angebots auf der Brenzbahn.

Für die Brenzbahn ergeben sich ebenso wie für Rems- und Jagsttalbahn aus der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt im Jahr 2017 neue Rahmenbedingungen und Potenziale für die Brenzbahn. Zwischen Nürnberg und Erfurt verringert sich dadurch die Fahrzeit um ca. 1:40 h. Dadurch kann sich dann für den Raum Ulm die schnellstmögliche Verbindung nach Mitteldeutschland und Berlin über die Brenzbahn ergeben. In Richtung Stuttgart ergeben sich mit der Fertigstellung der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm ab ca. 2021 neue Möglichkeiten durch die Reduzierung der Fahrzeit nach Stuttgart um 30 Minuten sowie die Möglichkeit der direkten Anbindung an den Flughafen Stuttgart. Vor diesem Hintergrund haben sich die Regionalverbände, Landkreise, Städte und Gemeinden sowie die Vertreter der Wirtschaft dafür ausgesprochen zur politischen Unterstützung der Umsetzung von Zukunftsmaßnahmen auf der Brenzbahn eine Interessengemeinschaft Brenzbahn zu gründen. Dazu fand am 17. Februar 2014 in Sontheim/Brenz eine Auftaktveranstaltung statt, bei der die beigefügte Sontheimer Erklärung sowie ein Konzept zur Weiterentwicklung der Brenzbahn (Konzept zur organisatorischen Ausgestaltung der zukünftigen Zusammenarbeit) von allen anwesenden Partnern unterzeichnet wurde. Dabei wurde vorgeschlagen, dass der Regionalverband Ostwürttemberg die Geschäftsführung einer solchen Interessengemeinschaft zunächst für die Jahre 2014 und 15 übernimmt. Aufgabe der Geschäftsstelle ist es dabei, Maßnahmen vorzubereiten und zu steuern, sowie die Sitzungen der Interessengemeinschaft vorzubereiten.

Über die Zusammenarbeit im Rahmen der Interessengemeinschaft werden Ziele des Regionalplans zur Fortentwicklung des Schienenverkehrs in Ostwürttemberg (vergleiche Kapitel 4.1.2) unterstützt (siehe Anhang). Aufgrund der Bedeutung der Strecke für die Entwicklung des Schienenverkehrs der Region (zum Beispiel als Verbindung zum Oberzentrum Ulm und als wichtige Strecke für Berufspendler inner-

halb der Region auch im Zusammenspiel mit der IC Linie Stuttgart-Aalen-Nürnberg) ist die Weiterentwicklung der Brenzbahn von höchster Bedeutung für die Zukunft der Region Ostwürttemberg. Aufgrund der breiten Zustimmung zur Weiterentwicklung der Brenzbahn auch in ihrer Bedeutung als eine der sechs Strecken der Regio S-Bahn Donau-Iller ist die Ansiedlung der Geschäftsstelle der Interessengemeinschaft Brenzbahn beim Regionalverband Ostwürttemberg wichtig und richtig.

Es ergeben sich Synergie-Effekte durch die schon übertragene Geschäftsführung der Interessengemeinschaft Schienenkorridor Stuttgart-Nürnberg beim Regionalverband Ostwürttemberg. Hinsichtlich des Arbeitsaufwandes kann dieser mit dem bestehenden Personal für das Jahr 2014 geleistet werden, auch vor dem Hintergrund der in diesem Jahr noch zu klärenden Rahmenbedingungen für weitere planerische Schritte und der Zusammenarbeit im Rahmen der Regio S-Bahn Donau-Iller. Für das Jahr 2015 ist zu überprüfen, inwieweit mit dem bestehenden Personal diese Aufgaben zusätzlich zu den bisherigen Aufgaben der Verbandsverwaltung zu leisten sind. Nach einer Fertigstellung des Konzepts für die Zusammenarbeit an der Brenzbahn und im Rahmen der Regio S-Bahn Donau-Iller werden sich die Partner dann auch über die Aufteilung anfallender Kosten abstimmen.

## Auszug aus Regionalplan 2010 für die Region Ostwürttemberg

### 4.1.2 Schienenverkehr

**4.1.2.1 (G)** Das Schienennetz soll nach den Bedürfnissen des Verkehrs und dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend so weiterentwickelt werden, daß es sowohl den Belangen des großräumigen überregionalen Verkehrs als auch dem Bedarf der Region als eigenständigem Lebens- und Wirtschaftsraum gerecht wird und einen spürbaren Beitrag zur Entlastung des Straßenverkehrs leisten kann.

**4.1.2.2 (V)** Zur Verbesserung und Ergänzung des heute bestehenden großräumigen und überregionalen Angebotes im Schienenpersonenverkehr wird die Verlängerung der Interregiolinie Karlsruhe - Stuttgart - Schwäbisch Gmünd - Aalen - Nürnberg nach Leipzig - Berlin bzw. Dresden und die Einrichtung zusätzlicher Interregiolinien von Stuttgart über Aalen nach München und von Friedrichshafen über Ulm - Heidenheim - Aalen in Richtung Berlin, Dresden oder Leipzig oder Heilbronn - Heidelberg vorgeschlagen.

#### Begründung:

Durch die Öffnung der Grenzen zu den fünf neuen Bundesländern und den osteuropäischen Staaten haben sich die Verkehrsbeziehungen aus der Region Ostwürttemberg und ganz Baden-Württemberg entscheidend geändert. Die Verlängerung der bestehenden Interregiolinie Karlsruhe - Stuttgart - Schwäbisch Gmünd - Aalen - Nürnberg nach Leipzig - Berlin bzw. Dresden und die Einrichtung o.g. zusätzlicher Interregiolinien soll die sich hieraus ergebende neue Nachfrage befriedigen. Daher sollten die nach dem Konzept des Integralen Taktfahrplanes auf Rems-, Eger- und Brenz-/Jagstbahn vorgesehenen Regionalexpresslinien möglichst als Interregiolinien eingeführt werden.

**4.1.2.3 (V)** Zur Verbesserung und Ergänzung der regionalen Schienenverkehrserschließung wird die möglichst baldige Einführung des Integralen Taktfahrplanes auf allen Schienenstrecken der Region vorgeschlagen.

#### Begründung:

Durch Einführung des ITF wird die bereits jetzt gute Schienenverkehrserschließung der Region Ostwürttemberg weiter verbessert. Von besonderer Bedeutung ist die vorgesehene Angebotsergänzung durch Einführung neuer RE-Verbindungen

Stuttgart - Aalen - Donauwörth im Zweistundentakt, die mit dem Interregio Stuttgart - Aalen - Nürnberg im Abschnitt Stuttgart - Aalen einen Einstundentakt bildet und

zwei zusätzliche im Abschnitt Ulm - Crailsheim im Einstundentakt verkehrende RE-Verbindungen Sigmaringen - Ulm - Aalen - Crailsheim mit Weiterführung in Richtung Würzburg bzw. Heilbronn - Heidelberg.

**4.1.2.4 (V)** Durch Einsatz moderner Fahrzeuge, insbesondere von Neitec-Fahrzeugen auf der kurvenreichen Jagst-/Brenzbahn und Egerbahn und Modernisierung der Bahnhöfe und

Bahnhofsvorplätze ist die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs weiter zu steigern.

**4.1.2.5 (Z)** *Als Voraussetzung für die Verbesserung bzw. Ergänzung des heute bestehenden Angebotes im großräumigen und überregionalen Schienenverkehr nach Plansatz 4.1.2.2 und 4.1.2.3 sind*

- *die Strecken (Friedrichshafen) - Ulm - Heidenheim - Aalen - Ellwangen - (Crailsheim) und*

- *Aalen - Bopfingen - (Nördlingen)*

*durch zweigleisigen Ausbau und*

- *die Strecke Ulm - Heidenheim - Aalen*

*durch Elektrifizierung*

*in ihrer Leistungsfähigkeit und Qualität zu verbessern\*.*

---

*\*) von der Verbindlichkeit ausgenommen.*

**4.1.2.6 (Z)** Hierfür sind die in der Raumnutzungskarte dargestellten Trassenverbreiterungen zu sichern.

**Begründung:**

Durch die Einführung der Regionalschnellbahn Stuttgart - Aalen teilweise bis Ellwangen im verdichteten Stundentakt, die Einrichtung des Eilzugstundentaktes zwischen Ulm - Heidenheim und Aalen mit Verlängerung im Zweistundentakt über Aalen hinaus nach Ellwangen - Crailsheim bzw. Bopfingen - Nördlingen - Donauwörth sowie der Einführung des Interregioverkehrs Stuttgart - Aalen - Nürnberg ist die Grenze der Leistungsfähigkeit unseres regionalen Schienennetzes inzwischen teilweise erreicht. Für weitere von der Region dringend geforderte Verbesserungen wie die Einführung des Integralen Taktfahrplanes, zusätzlicher Interregiolinien Stuttgart - Aalen - München und Friedrichshafen - Ulm - Heidenheim - Aalen in Richtung Berlin, Dresden oder Leipzig, aber auch für eine Steigerung und Verbesserung des Schienengüterverkehrs, ist dringend der Ausbau o.g. Schienenstrecken erforderlich.

Bei der Planung des Integralen Taktfahrplanes auf der Brenzbahn hat sich deutlich gezeigt, daß der Integrale Taktfahrplan nur dann zu einer weiteren Verbesserung der Schienenverkehrserschließung führt, wenn zuvor die Brenzbahn zumindest stufenweise zweigleisig ausgebaut wird.

**4.1.2.7 (Z)** Die in der Raumnutzungskarte dargestellten bestehenden Trassen von Schienenstrecken privater Eisenbahngesellschaften Amstetten - Gerstetten und Untergröningen - Gaildorf in der Region sind zu sichern.

**4.1.2.8 (V)** Zur möglichst weitgehenden Verlagerung des Massen- und Schwerguttransports von der Straße auf die Schiene wird für die Region Ostwürttemberg die Planung und Ein-

richtung von Container-Bahnhöfen und Güterverkehrszentren in Form von Sekundärterminals im Raum Aalen (Goldshöfe oder Firma Trost, Essingen) vorgeschlagen. Sie sind leistungsfähig mit den Hochgeschwindigkeitsstrecken der DB AG und den größeren Güterverkehrszentren zu verbinden.

**Begründung:**

Nach Einführung des EG-Binnenmarktes werden sich insbesondere die Güterverkehrsströme innerhalb und durch die Bundesrepublik stark vergrößern. Diese Verkehrsströme können von der bestehenden Verkehrsinfrastruktur nur bewältigt werden, wenn mehr Güter auf die Schiene kommen. Containerbahnhöfe und Güterverkehrszentren mit Umladevorrichtungen und Schienenfahrzeuge könnten hierzu einen wirksamen Beitrag leisten. Außerdem könnte durch die Zusammenarbeit von Speditionen in Güterverkehrszentren bzw. in den kleineren Sekundärterminals eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes, insbesondere aber der Ortskerne der Städte und Gemeinden, erreicht werden.

# **Weiterentwicklung der Brenzbahn**

## **Konzept zur organisatorischen Ausgestaltung**

### **der künftigen Zusammenarbeit**

1. Es wird eine Interessengemeinschaft ohne eigene Rechtspersönlichkeit gegründet. Sie verfolgt das Ziel, mit gemeinsamen, abgestimmten Aktivitäten die Weiterentwicklung der Brenzbahn (Ausbau, Angebotsverbesserungen, Elektrifizierung) einzufordern.
2. Mitglieder der Interessengemeinschaft sollen nach Möglichkeit alle von der Brenzbahn berührten kommunalen Körperschaften (Städte, Gemeinden, Landkreise, Regionalverbände) sowie die Industrie- und Handelskammern und die Handwerkskammern sein. Weitere Kommunen und Institutionen können ebenfalls Mitglied der Interessengemeinschaft werden.
3. Ein Austritt aus der Interessengemeinschaft ist jederzeit möglich.
4. Sitzungen der Interessengemeinschaft finden bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich statt.
5. Die Mitglieder der Interessengemeinschaft wählen einen Sprecher/Vorsitzenden und zwei Stellvertreter. Diese vertreten die Interessengemeinschaft nach außen.
6. Die Geschäftsführung der Interessengemeinschaft erfolgt durch eine Geschäftsstelle, die zunächst (für die Jahre 2014 und 2015) beim Regionalverband Ostwürttemberg angesiedelt wird. Die Geschäftsstelle hat die Aufgabe, Maßnahmen vorzubereiten und zu steuern sowie Sitzungen der Interessengemeinschaft vorzubereiten.
7. Zur Unterstützung der Geschäftsstelle wird eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die aus Vertretern der Landkreise Alb-Donau-Kreis, Neu-Ulm, Heidenheim und Ostalbkreis, des Stadtkreises Ulm, der Regionalverbände Donau-Iller und Ostwürttemberg sowie der Großen Kreisstädte Aalen, Heidenheim und Giengen besteht.
8. Ein Mitgliedsbeitrag bzw. Zuschuss wird nicht vereinbart. Die Kosten für Sitzungen der Interessengemeinschaft trägt die jeweils ausrichtende Körperschaft.
9. Die Vergabe von Projekten und Studien erfolgt nach vorheriger Beratung in der Interessengemeinschaft und Festlegung eines Verteilerschlüssels.
10. Maßnahmen und Projekte sollen der politischen Meinungsbildung, der Öffentlichkeitsarbeit und der Erarbeitung von fachlichen Grundlagen und konkreten Umsetzungsschritten dienen.

## **„Sontheimer Erklärung“ zur Weiterentwicklung der Brenzbahn**

Die Brenzbahn Ulm - Heidenheim - Aalen ist von herausragender Bedeutung für die verkehrliche Erschließung der anliegenden Städte und Gemeinden. Belegt wird dies durch eine starke Nachfrage im Binnenverkehr und Durchgangsverkehr mit hohem Zuwachspotential. Die Brenzbahn verknüpft gleichzeitig auch die beiden Bahnknoten und Fernverkehrshalte Ulm und Aalen. Sie stellt damit die schnellste und direkteste Verbindung des Großraums Ulm in Richtung Nürnberg und ab 2017 weiter nach Mitteldeutschland und Berlin dar. Für die Region Ostwürttemberg gewährleistet die Brenzbahn Anschlüsse an den Fernverkehr in Richtung München und Stuttgart sowie an Verbindungen in Richtung Bodensee, Allgäu und Schwarzwald. Für große Teile der Region Ostwürttemberg wird sie darüber hinaus mit Fertigstellung der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm die schnellste Verbindung zum Landesflughafen und zur Landesmesse darstellen.

Die Studie zum Zukunftsprojekt „Regio-S-Bahn Donau-Iller“ belegt, dass auf der Brenzbahn bereits mit einem teilweisen zweigleisigen Ausbau die infrastrukturellen Voraussetzungen für wesentliche Verbesserungen geschaffen werden können. Der bisher zweistündige Interregio-Express (IRE) könnte mit zusätzlichen Halten stündlich verkehren. Der Regionalexpress (RE) könnte trotz systematischer Bedienung aller Stationen und zusätzlichen Halten beschleunigt werden. Des Weiteren bestünde die Möglichkeit einer Beschleunigung und Verlängerung der Regionalbahn (RB). Ausbau und Angebotsverbesserungen wären bei einer prognostizierten Nachfragesteigerung von bis zu 41 % mit einem sehr hohen volkswirtschaftlichen Nutzen verbunden.

Um die Zukunftsfähigkeit der Brenzbahn sicherzustellen, ist mittelfristig auch eine Elektrifizierung der Strecke unumgänglich. Neben einer Verbesserung der Betriebsqualität und einer Senkung der Betriebskosten wäre damit auch eine Durchbindung auf andere, bereits elektrifizierte Strecken möglich.

Die Unterzeichner dieser Erklärung verfolgen gemeinsam das Ziel einer zeitnahen Umsetzung der Maßnahmen für die Brenzbahn aus der Studie Donau-Iller sowie mittelfristig einer Elektrifizierung der Strecke. Sie sind bereit, im Rahmen von gemeinsamen und gegenseitig abgestimmten Aktivitäten zur Verwirklichung dieser Ziele beizutragen. Dies gilt insbesondere hinsichtlich von Maßnahmen zur notwendigen politischen Unterstützung auf Bundes- und Landesebene.

Die Bundesrepublik Deutschland, der Freistaat Bayern, das Land Baden-Württemberg und die Deutsche Bahn AG werden aufgefordert, jeweils im Rahmen ihrer Zuständigkeiten darauf hinzuwirken, dass Ausbau und Elektrifizierung der Brenzbahn in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden und eine Sicherstellung der Finanzierung - erforderlichenfalls auch außerhalb des Bundesverkehrswegeplans - erfolgt. Die erforderlichen Planungen sollten vorangetrieben werden. Das Land Baden-Württemberg wird darüber hinaus gebeten, entsprechend der Zusage von Herrn Minister Hermann vom 16.05.2012 die angestrebten Angebotsverbesserungen optional bei den anstehenden Ausschreibungen vorzusehen.