



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Bernhard Roos, Annette Karl, Andreas Lotte SPD**
vom 20.10.2015

Bahn frei für die Hesselbergbahn

Die Hesselbergbahn verläuft von Gunzenhausen in Mittelfranken über Wassertrüdingen nach Nördlingen in Schwaben. Die Südstrecke ist seit 30 Jahren stillgelegt, während die Nordstrecke bereits wieder reaktiviert wurde. Für eine Reaktivierung des Südteils der Bahnstrecke müssten 1.000 Reisende pro Werktag die Strecke nutzen. Jüngste Fahrgastprognosen sagen jedoch lediglich 960 Fahrgäste voraus. Obwohl Nördlingen nunmehr zum Hochschulstandort wird und die verfassungsrechtlich gebotene Schaffung gleicher Lebensbedingungen eine bezirksübergreifende Betrachtung der Bahnstrecke gebieten würde, stehen die Zeichen derzeit nicht auf Reaktivierung.

Daher fragen wir die Staatsregierung:

1. Liegen der Staatsregierung Fahrgastprognosen vor, die die Hesselbergbahn als Gesamtstrecke betrachten?
2. Mit welchem Anstieg der Fahrgastprognosen rechnet die Staatsregierung mit Aufwertung der Stadt Nördlingen zum Hochschulstandort?
3. Sieht die Staatsregierung Möglichkeiten, eine Reaktivierung der Südstrecke schon jetzt ins Auge zu fassen, obwohl die Fahrgastprognosen derzeit noch nicht die erforderliche Marke der 1.000 Fahrgäste pro Werktag erreichen?
4. Welches Verkehrskonzept verfolgt die Staatsregierung am zukünftigen Hochschulstandort Nördlingen?
5. Plant die Staatsregierung, selbst kurz- oder mittelfristig die Südstrecke der Hesselbergbahn in ihr Verkehrskonzept zu integrieren?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 16.11.2015

Vorbemerkung:

Die Staatsregierung hat das Fahrgastpotenzial der sogenannten Hesselbergbahn Gunzenhausen – Wassertrüdingen – Nördlingen durch den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) ermitteln lassen. Die Eingangsdaten wurden eng mit den betroffenen Landkreisen, Städten und Gemeinden abgestimmt.

Ergebnis der Potenzialermittlung war, dass im Nordabschnitt zwischen Gunzenhausen und Wassertrüdingen bei einer Reaktivierung mehr als 1.000 Reisende pro Werktag (Reisenden-km pro km Streckenlänge) zu erwarten wären. Gemäß den bayernweit geltenden Reaktivierungskriterien hat die Staatsregierung die Bestellung eines stündlichen Zugverkehrs in Aussicht gestellt, sobald die Infrastruktur entsprechend ertüchtigt ist. Im Jahr 2014 wurde eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr gegründet, in der sich alle Projektpartner austauschen. Dort wurde unter anderem ein Zielfahrplankonzept erarbeitet, das durchgehende Verbindungen von Pleinfeld über Gunzenhausen nach Wassertrüdingen mit direkten Anschlüssen von und nach Nürnberg vorsieht. Darauf aufbauend wurde eine sog. „Verkehrliche Aufgabenstellung“, also eine verbindliche Projektbeschreibung, erarbeitet, die inzwischen von allen Projektpartnern unterzeichnet wurde.

Für den zur Umsetzung des Fahrplankonzeptes nötigen Ausbau des an der Bestandsstrecke Pleinfeld – Gunzenhausen gelegenen Haltepunktes Langlau zum Begegnungsbahnhof wurde mit der Deutschen Bahn eine Finanzierung aus Bundesmitteln für Nahverkehrsinfrastruktur vereinbart. Die Planungen haben inzwischen begonnen.

Nächste Arbeitsschritte bezüglich der Streckenreaktivierung sind die genauere Ermittlung der erforderlichen Investitionskosten auf der Reaktivierungsstrecke und die Klärung der Betreiberfrage.

1. Liegen der Staatsregierung Fahrgastprognosen vor, die die Hesselbergbahn als Gesamtstrecke betrachten?

Ja, diese wurden vom VGN ermittelt und den Vertretern der Region am 28. Januar 2015 vorgestellt. Ergebnis war, dass selbst unter Annahme optimaler Bedingungen wie dem Ausbau der Strecke Donauwörth – Nördlingen zur Schaffung von optimalen Anschlüssen in Nördlingen der Schwellenwert von 1.000 Reisenden verfehlt wird. Der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannte Wert von 960 Reisenden stellt dabei den Durchschnittswert für die gesamte Strecke Gunzenhausen – Nördlingen bei Optimalbedingungen dar. Auf dem Südabschnitt zwischen Wassertrüdingen und Nördlingen wurden lediglich Nachfragewerte zwischen 620 und 890 Reisenden pro Werktag ermittelt. Diese Ergebnisse

wurden vom Landkreis Donau-Ries und den Gemeinden an der Strecke akzeptiert.

2. Mit welchem Anstieg der Fahrgastprognosen rechnet die Staatsregierung mit Aufwertung der Stadt Nördlingen zum Hochschulstandort?

Die Aufwertung der Stadt Nördlingen zum Hochschulstandort beinhaltet nach derzeitigem Stand zwischen 15 und maximal 30 Studienplätze sowie drei Stellen für Lehrkräfte. Die Studenten werden nicht ständig in Nördlingen präsent sein, sondern teilweise Lehrveranstaltungen in Augsburg besuchen, Praxistage in Firmen absolvieren und von zu Hause aus arbeiten. Zudem wird vsl. nur ein geringer Teil der Studenten im Einzugsbereich der Hesselbergbahn wohnen, von dem wiederum nur ein Teil den Zug nutzen würde.

Aufgrund dieser Faktoren sind keine nennenswerten Auswirkungen durch die Etablierung des Hochschulstandortes Nördlingen auf die Fahrgastprognose zu erwarten und die Anfertigung eines separaten Verkehrskonzeptes zur Bewältigung etwaiger Zusatzverkehre ist nicht angezeigt. Diese Auffassung wird auch von der Stadt Nördlingen geteilt.

3. Sieht die Staatsregierung Möglichkeiten, eine Reaktivierung der Südstrecke schon jetzt ins Auge zu fassen, obwohl die Fahrgastprognosen derzeit noch nicht die erforderliche Marke der 1.000 Fahrgäste pro Werktag erreichen?

Nein. Da die bayernweiten Reaktivierungskriterien für alle Strecken einheitlich gelten, sieht die Staatsregierung hierfür keine Möglichkeit.

Gleichwohl ist das in der Vorbemerkung dargestellte Betriebskonzept aufwärts kompatibel für eine spätere Streckenverlängerung nach Nördlingen. Diese kann jedoch nur erfolgen, wenn durch veränderte Randbedingungen in einer aktualisierten Prognose ein Fahrgastpotenzial von mehr als 1.000 Reisenden ermittelt wird.

Derzeit sieht die Staatsregierung hierfür keine Anhaltspunkte, da positive Aspekte durch die Aufwertung Nördlingens zum Hochschulstandort durch negative Aspekte wie die angekündigte Werksschließung der Firma Kathrein mit etwa 700 Arbeitsplätzen überkompensiert werden.

4. Welches Verkehrskonzept verfolgt die Staatsregierung am zukünftigen Hochschulstandort Nördlingen?

Siehe Antwort zu Frage 2.

5. Plant die Staatsregierung, selbst kurz- oder mittelfristig die Südstrecke der Hesselbergbahn in ihr Verkehrskonzept zu integrieren?

Siehe Antwort zu Frage 2.