



Beschreibung der Maßnahme Nr. 71

| | |
|-------------------------------------|---|
| Bezeichnung | Partieller Ausbau der Remsbahn im Abschnitt Waiblingen - Schorndorf |
| Streckenlänge Neu-/Ausbaustrecke | 6 km |
| Anteil Tunnel an Neu-/Ausbaustrecke | - |

Verkehr

| | |
|---|---|
| Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage | - |
| Zusätzliche ÖPNV-Nachfrage auf betroffener Linie | - |
| Zahl Ein-/Aussteiger | - |
| Änderung ÖV-Anteil am Verkehr der Markungsgemeinde | - |
| Zahl durchfahrender Fahrgäste | - |
| Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen absolut | - |
| Reisezeitgewinne auf Hauptrelationen relativ | - |
| Entlastung Schienenverkehre im Regionskern | - |
| Beitrag zur Engpassbeseitigung im regionalbedeutsamen Straßennetz | - |

Umwelt / Klima

| | |
|---|---|
| Betroffenheit von Schutzgütern gesamt (Anzahl; Wertebereich 4-23) | - |
| Betroffenheit von Schutzgütern pro km (Anzahl / km; Wertebereich 0,65-66,3) | - |
| FFH-Vorprüfung nötig | - |
| Veränderung CO2-Emissionen im MIV | - |
| Ergebnis der SUP | - |

Raumordnung

| | |
|---|---------|
| Verbindungsfunktionsstufe (Zentralität der Verbindungen) | 1 |
| Erreichbarkeit wichtiger Infrastrukturen (Zahl der Ziele) | - Ziele |
| Beitrag/Konkurrenz zu sonstigen Planungen u. Maßnahmen (Zahl der Planungen) | - |
| Zerschneidungswirkung | - |
| Flächeninanspruchnahme (neue Flächen) | 3 ha |

| Weitere Grundlagen (zur Information) | |
|--|---|
| Investitionskosten (Fahrzeuge und Infrastruktur) | k.A. (Maßnahmen noch unklar) |
| Zusätzliche Betriebsleistung der neuen/verbesserten Verkehre | - |
| Gesamtbeurteilung und Dringlichkeit | |
| Gesamtbeurteilung | <p>Die Remstalstrecke ist schon heute im Abschnitt Waiblingen - Schorndorf durch Fern-, Regional-, Güter- und S-Bahnverkehr sehr stark ausgelastet. Infolge unzureichender Kapazitäten werden Verspätungen von einem Zug auf andere übertragen. Die Überlegungen zu einem partiellen Ausbau sind jedoch nicht nur anhand der aktuellen Situation, sondern ferner auch im Kontext der geplanten Fernverkehrsachse Zürich - Stuttgart – Nürnberg (- Berlin) zu beurteilen: hier gewinnt die Remstalbahn mit der Inbetriebnahme des VDE Nr. 8 Nürnberg - Erfurt - Berlin an Bedeutung, da dies dann die schnellste Anbindung der Metropolregion Stuttgart an die Bundeshauptstadt sein wird, sofern die Züge aus Stuttgart optimal in den Knoten Nürnberg eingebunden werden können. Dies setzt eine Verkürzung der Fahrzeit Stuttgart – Nürnberg voraus, was bei einer Durchbindung der Züge aus Zürich Kapazitätsausweitungen sowohl an der Gäubahn Herrenberg - Stuttgart als auch im Remstal erfordert. Eine (abschnittsweise) Erweiterung der Remstalstrecke zwischen Waiblingen und Schorndorf um ein 3. Gleis zur Schaffung von Überholmöglichkeiten dient somit nicht nur der Anpassung der Streckenkapazität an bereits heute hohe Zugzahlen und der Verbesserung der aktuellen Betriebsqualität, sondern zudem der Vermeidung künftiger Kapazitätsengpässe und als Grundlage für Angebotsverbesserungen insbesondere im Fernverkehr. Der partielle Ausbau der Remstalbahn im Abschnitt Waiblingen - Schorndorf zählt zu den Vorschlägen der im Rahmen des ÖPNV-Paktes gebildeten Expertenkommission für Schieneninfrastruktur. Ihm kommt die höchste Dringlichkeit zu. Die Trassenfreihaltung im Regionalplan ist unbedingt beizubehalten.</p> |
| Dringlichkeit | Maßnahme der höchsten Dringlichkeit |