Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 15 / 19**
15. Wahlperiode **19. 05. 2011**

Kleine Anfrage

der Abg. Viktoria Schmid CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Fahrplananforderungen für die Schaffung eines Halbstundentaktes

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt sie die Überlegung, eine ganztägige Halbstundentaktung der IRE/IC-Verbindungen zwischen Karlsruhe und Stuttgart über Pforzheim, Mühlacker und Vaihingen/Enz einzurichten?

2. Welche Voraussetzungen müssten gegeben sein, um eine Taktung dieser Art zu installieren?

3. Ist die Neuschaffung eines solchen Taktes für die Strecke Karlsruhe–Pforzheim–Mühlacker–Stuttgart denkbar?

4. Inwieweit werden andere denkbare Taktungen im Stresstest von Stuttgart 21 berücksichtigt?

18. 05. 2011

Schmid CDU

Eingegangen: 19. 05. 2011 / Ausgegeben: 12. 07. 2011

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Für die Region Nordschwarzwald und die sogenannte Stammstrecke Karlsruhe–Pforzheim–Mühlacker–Stuttgart besteht die begründete Gefahr, dass die geplante Verdichtung der ICE-Verbindung Köln/Frankfurt–Mannheim–Stuttgart–München sowie die TGV Verbindung Paris–Stuttgart nur wenige Zeitfenster für schnelle Verbindungen von Pforzheim und Mühlacker Richtung Stuttgart übrig lassen werden. Gegenüber den heute sieben Zügen in der Spitzenstunde sollen aus Kapazitätsgründen keine weiteren Verbindungen über die Schnellfahrstrecke gelegt werden. Die Halbstundentaktung mit schnellen Zügen wird vor allem vom Quell-Ziel-Verkehr von und nach Pforzheim, Mühlacker und Vaihingen/Enz dringend benötigt und stellt einen echten Standortvorteil für die Region dar.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 6. Juli 2011 Nr. 73-3822.5/1361/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie beurteilt sie die Überlegungen, eine ganztägige Halbstundentaktung der IRE/IC-Verbindung zwischen Karlsruhe und Stuttgart über Pforzheim, Mühlacker und Vaihingen/Enz einzurichten?

Wegen der starken Zunahme der Fahrgastzahlen auf der Strecke Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart zwischen 2002 und 2007 um 87 % (Vgl. Anlage 1 zu LT-Drs. 14/4208) ist aus Sicht der Landesregierung eine Ausweitung des Zugangebotes auf dieser Strecke wünschenswert. Im Rahmen der Angebotskonzeption SPNV 2020 ist derzeit geplant, den derzeit angebotenen 2-Stunden-Takt der IRE-Züge auf der Strecke Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart zu einem Stundentakt zu verdichten. In Verbindung mit einer Verdichtung des Fernverkehrsangebotes auf dieser Strecke vom 2-Stunden-Takt zum Stundentakt könnte der gewünschte Halbstundentakt hergestellt werden.

2. Welche Voraussetzungen müssten gegeben sein, um eine Taktung dieser Art zu installieren?

Im Zusammenspiel mit den Angeboten des Fern- und Nahverkehrs wäre unter fahrplantechnischen Aspekten die Schaffung eines ganztägigen Halbstundentaktes auf dieser Strecke grundsätzlich möglich. Es wären allerdings auch Fahrplananpassungen bei der auf dieser Strecke fahrenden S-Bahn-Linie 5 erforderlich.

Solche Angebotsverbesserungen führen erfahrungsgemäß nicht nur zu Fahrgaststeigerungen im Tagesverkehr, sondern auch und gerade im Berufsverkehr, sodass dann während der Spitzenstunden die Führung von zusätzlichen Zügen notwendig wird. Dann könnte es für den Fall einer Realisierung der Neubaustrecken Frankfurt–Mannheim und Stuttgart–Ulm allerdings zu Engpässen im Berufsverkehr im Zulauf auf Stuttgart Hbf aus den Richtungen Vaihingen (Enz) und Bietigheim kommen. Dieser Streckenabschnitt ist bereits heute mit bis zu 14 Zügen stündlich ausgelastet, seine Kapazität ist im derzeitigen Planungsstand auf 16 bis 17 Züge je Stunde begrenzt. Mit dem Bau der Neubaustrecken Frankfurt–Mannheim und Stuttgart–Ulm würde sich der Fernverkehr aus den Regionen Rhein/Ruhr und Rhein/Main nach München von der Achse über Nürnberg auf die Achse über Stuttgart verlagern.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Die Planungen des Projektes Stuttgart 21 sehen die Möglichkeit einer Kapazitätsausweitung durch die sogenannte P-Option (Schaffung von 2 zusätzlichen Gleisen von Feuerbach zur unterirdischen Zuführungsstecke aus Bad Cannstatt). Die erheblichen Investitionskosten für die Maßnahmen sind bisher in der Kostenkalkulation für Stuttgart 21 nicht enthalten.

3. Ist die Neuschaffung eines solchen Taktes für die Strecke Karlsruhe–Pforzheim–Mühlacker–Stuttgart denkbar?

Das Angebotskonzept 2020 sieht – wie bereits dargelegt – eine Verdichtung des IRE-Angebotes zwischen Karlsruhe und Stuttgart auf einen Stundentakt vor. Nach derzeitigem Planungsstand beabsichtigt die DB Fernverkehr AG aber keine Verdichtung des IC-Taktes über Pforzheim, sondern vielmehr den Wegfall des vertakteten Fernzugangebotes auf dieser Strecke. Sollten diese Planungen umgesetzt werden, wäre eine Verbesserung des Angebotes über Pforzheim auf einen Halbstundentakt nur durch eine entsprechende Ausweitung des IRE-Angebotes möglich. Die damit verbundene erhebliche Ausweitung des zu bestellenden Leistungsumfanges wäre für das Land aus heutiger Sicht nicht finanzierbar.

4. Inwieweit werden andere denkbare Taktungen im Stresstest von Stuttgart 21 berücksichtigt?

Zwischen dem Land und der Deutschen Bahn ist vereinbart, dass Grundlage für den Stresstest die Angebotskonzeption 2020 des Landes ist. Dieser Grundtakt wird für die Spitzenstunde um weitere Züge aufgefüllt. Diese weiteren Züge sollen sich nach den Vorgaben des Landes für den Spitzenstundenfahrplan des Stresstests gleichmäßig auf alle Zulaufstrecken nach Stuttgart verteilen.

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur