

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Fahrplan 2020

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Zugverbindungen zwischen Ulm und Stuttgart sind in beiden Richtungen auf der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke im Filstal im Rahmen des Fahrplans 2020 im Nah- und Fernverkehr vorgesehen?
2. Welche Start- und Endbahnhöfe haben diese Züge jeweils?
3. Welche weiteren Fahrplantrassen für welche Züge stehen auf der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke über den Fahrplan 2020 hinaus noch zur Verfügung?
4. Werden die geplanten Anschlüsse zwischen dem Fern- und Regionalverkehr im Ulmer Hauptbahnhof im Rahmen des Fahrplans 2020 gewährleistet sein?

02.08.2011

Rivoir SPD

Begründung

Die Bevölkerung in der Region Ulm hat ein berechtigtes Interesse daran zu erfahren, welche Vorteile sich aus der Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und des Durchgangsbahnhofs Stuttgart 21 ergeben. Die bis zum heutigen Tag bekannt gewordenen Details des Fahrplans 2020 sollen deshalb einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 25. August 2011 Nr. 3-3822.5/1376/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Zugverbindungen zwischen Ulm und Stuttgart sind in beiden Richtungen auf der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke im Filstal im Rahmen des Fahrplans 2020 im Nah- und Fernverkehr vorgesehen?
2. Welche Start- und Endbahnhöfe haben diese Züge jeweils?

Die folgenden Angaben beschreiben den aktuellen Planungsstand des Angebotskonzepts 2020 (Grundtakt ohne ergänzende Züge der Spitzenstunde sowie sonstige ergänzende Einzelzüge), bei dem neben den Bahnprojekten Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm auch weitere Infrastrukturausbaumaßnahmen (insbesondere NBS/ABS Karlsruhe–Basel, NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar, Elektrifizierungen Südbahn, Allgäubahn und Hochrhein, Ausbau Gäubahn [3 Doppelspurinseln sowie Beschleunigungsmaßnahmen], NeiTech-Ausbau Stuttgart–Nürnberg [Veranlassung DB Fernverkehr], Breisgau-S-Bahn) unterstellt wurden. Der Fernverkehr basiert auf Vorgaben von DB Fernverkehr aus den Jahren 2008 bis 2010 unter Beachtung dieser Infrastrukturausbaumaßnahmen.

a) Filstalbahn (Stuttgart–Plochingen–Göppingen–Geislingen–Ulm)

Verkehrsangebot Regionalverkehr:

- IRE-Linie Karlsruhe–Stuttgart–Plochingen–Ulm–Lindau:

Die gegenwärtige, im Wesentlichen zweistündlich verkehrende IRE-Linie des Filstals soll in Stuttgart Hbf. durchgebunden werden und dann täglich in einem Ein-Stunden-Takt zwischen Karlsruhe–Stuttgart–Plochingen–Ulm und Lindau verkehren.

- RE-Linie Aalen–Stuttgart–Plochingen–Ulm:

Die gegenwärtige RE-Linie des Filstals soll ebenfalls täglich in einem Ein-Stunden-Takt verkehren und über Stuttgart Hbf. hinaus über Waiblingen und Schorndorf nach Aalen durchgebunden werden.

- RB-Linie Stuttgart–Plochingen–Ulm:

Diese RB-Linie soll im Abschnitt Ulm–Plochingen in einem Ein-Stunden-Takt fahren und zumindest in der Hauptverkehrszeit auch stündlich ab/bis Stuttgart Hbf. geführt werden, sodass für die im Berufsverkehr nachgefragten Relationen zwischen dem Filstal und Bad Cannstatt ein attraktives Angebot zur Verfügung steht.

Verkehrsangebot Fernverkehr:

Nach derzeitigem Planungsstand ist von DB Fernverkehr keine systematische Fernverkehrsbedienung des Filstals vorgesehen. Unabhängig davon sind einzelne tägliche Verbindungen möglich; die Planung der konkreten Tagesfahrpläne hierfür liegt allerdings noch nicht vor.

b) Neubaustrecke Stuttgart–Ulm

Verkehrsangebot Regionalverkehr:

- IRE-Linie Würzburg–Heilbronn–Stuttgart–Stuttgart Flughafen/Landesmesse–NBS-Ulm (optional Friedrichshafen):

Diese Linie soll zwischen Würzburg und Ulm täglich in einem Ein-Stunden-Takt geführt werden. Im Abschnitt Stuttgart–Ulm wird hiermit ein völlig neues Regionalverkehrsangebot zur Verfügung stehen.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Verkehrsangebot Fernverkehr:

- ICE-Linien 47 Düsseldorf–Frankfurt–Stuttgart–München (zweistündlich);
- ICE-Linie 22 Hamburg–Frankfurt–Stuttgart–München (zweistündlich).

Beide Linien überlagern sich im Bereich Stuttgart–Ulm (–München) zu einem Stundentakt.

- ICE-Linie 11 Berlin–Mannheim–Stuttgart–Ulm–München (zweistündlich);
- ICE-Linie 42 Dortmund–Mannheim–Stuttgart–München (zweistündlich).

Beide Linien überlagern sich im Bereich Stuttgart–Ulm (–München) zu einem Stundentakt.

Durch die o. g. Linien ergibt sich zwischen Stuttgart und Ulm ein ICE-Angebot im Halbstundentakt.

Ergänzt wird dieses Angebot durch folgende Linien:

- IC-Linie 60 Karlsruhe–Stuttgart–Ulm–München (zweistündlich);
- EC-Linie 62 Frankfurt–Heidelberg–Stuttgart–Ulm–München–Salzburg (zweistündlich);
- TGV Est Paris–Karlsruhe–Stuttgart–Ulm–München (zweistündlich).

3. Welche weiteren Fahrplantrassen für welche Züge stehen auf der Neubaustrecke und der Bestandsstrecke über den Fahrplan 2020 hinaus noch zur Verfügung?

Im Rahmen der Entwicklung des Angebotskonzepts 2020 erfolgte keine gesonderte Betrachtung der Leistungsfähigkeit des Korridors Stuttgart–Ulm, sodass nicht bekannt ist, welche weiteren Möglichkeiten sich über das unter Ziffer 1 und 2 dargestellte Angebot hinaus ergeben würden. Eine derartige Bewertung der Leistungsfähigkeit der Strecke wäre durch das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die DB Netz AG vorzunehmen.

Grundsätzlich würden nach Angaben der DB AG freiwerdende Trassen auf der Bestandsstrecke im Filstal im Fall der Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm neben dem Ausbau des Regionalverkehrs in der Region Göppingen und Geislingen auch zu einer erhöhten Nutzung durch den Güterverkehr führen.

Auch die planerischen Gestaltungsmöglichkeiten für die Überlegungen zur Weiterführung der S-Bahn Stuttgart in den Landkreis Göppingen würden durch das Bahnprojekt Stuttgart–Ulm und der damit möglichen Verlagerung des Schienenpersonenfernverkehrs auf die Neubaustrecke verbessert.

4. Werden die geplanten Anschlüsse zwischen dem Fern- und Regionalverkehr im Ulmer Hauptbahnhof im Rahmen des Fahrplans 2020 gewährleistet sein?

Die Einbindung des Fernverkehrs im Sinne eines integralen Vollknotens ist in Ulm leider nicht möglich, da sich die aktuell vorliegenden Fahrplanlagen der Fernverkehrszüge hierfür nicht eignen. Um jedoch die sich aus der Neubaustrecke ergebenden Reisezeitvorteile auf die Anschlussstrecken auszudehnen, wurden die dortigen Angebote weitgehend auf die Relationen in/aus Richtung Stuttgart abgestimmt. So sollen z. B. die Brenzbahn über die RE-Linie und die Südbahn über die IRE-Linie jeweils stündlich optimal mit dem Fernverkehr in/aus Richtung Stuttgart verknüpft werden.

Die Planungsarbeiten im Bereich Ulm dauern gegenwärtig noch an und sind insbesondere auch darauf ausgerichtet, die Umsteigemöglichkeiten zwischen den einzelnen Regionalverkehrslinien zu optimieren.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur