

Antrag

der Abg. Andreas Schwarz u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Geplante Veränderungen des Zugangebots rund um Stuttgart und deren verschiedene Ursachen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welches Zugangebot (gegliedert nach Zuggattungen und jeweiligem Fahrplankontakt) auf den Strecken von Stuttgart Hbf nach Schwäbisch Hall-Hessental, Aalen, Göppingen, Ulm, Tübingen, Rottweil, Mühlacker und Heilbronn jeweils im Grundangebot (Montag bis Freitag)
 - a) im aktuellen Fahrplan,
 - b) in den Planungen der Landesregierung für die Ausschreibungen nach Auslaufen des großen Verkehrsvertrages mit der Deutschen Bahn AG im Jahr 2016,
 - c) in den Planungen der Landesregierung für das Projekt Stuttgart 21 für die Zeit nach Fertigstellung des Projektes und
 - d) im Alternativkonzept Kopfbahnhof 21
vorgesehen ist;
2. welche Fahrzeiten für die einzelnen Zuggattungen auf den Strecken von Stuttgart Hbf nach Schwäbisch Hall-Hessental, Aalen, Göppingen, Ulm, Tübingen, Rottweil, Mühlacker und Heilbronn jeweils im Grundangebot (Montag bis Freitag)
 - a) im aktuellen Fahrplan,
 - b) in den Planungen der Landesregierung für die Ausschreibungen nach Auslaufen des großen Verkehrsvertrages mit der DB AG im Jahr 2016,

- c) in den Planungen der Landesregierung für das Projekt Stuttgart 21 für die Zeit nach Fertigstellung des Projektes und
 - d) im Alternativkonzept Kopfbahnhof 21
- vorgesehen sind und wie sich die jeweiligen Fahrzeitveränderungen bei b) bis d) auf die Ursachen
- a) Einsatz eines anderen (leistungsstärkeren) Fahrzeugtyps,
 - b) zusätzliche oder wegfallende Halte,
 - c) Infrastrukturausbauten (ohne Stuttgart 21) und
 - d) Stuttgart 21
- verteilen.

04. 11. 2011

Schwarz, Raufelder, Renkonen, Marwein,
Manfred Kern, Lösch, Aras GRÜNE

Begründung

In der Werbung für das Projekt Stuttgart 21 wird in großem Umfang mit einem verbesserten Zugangebot und verkürzten Fahrzeiten geworben, die in keinem ursächlichen Zusammenhang zu Stuttgart 21 stehen.

So soll das geplante verbesserte Zugangebot aus den Effizienzrenditen finanziert werden, welche mit der europaweiten Ausschreibung des bisher zu einem sehr hohen Kostensatz von der Deutschen Bahn AG durchgeführten Verkehrs erreicht werden soll. Dies ist bereits 2016 möglich – unabhängig davon, ob Stuttgart 21 gebaut wird oder nicht.

Die beworbenen Fahrzeitverkürzungen haben vielfältige Ursachen, die zum größten Teil keinen Zusammenhang mit Stuttgart 21 haben. Hierzu zählen der Einsatz moderner und spurtstarker Züge mit stufenlosen Einstiegen für einen schnellen Fahrgastwechsel, Veränderungen bei den angefahrenen Bahnhöfen und Haltestellen und Ausbauten der Infrastruktur außerhalb des Projektes Stuttgart 21.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 25. November 2011 Nr. 3-3824.1-0-01/171 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Vorbemerkung

Das Land Baden-Württemberg hat mit Unterstützung der Planungsfirma SMA die Angebotskonzeption 2020 für den Schienenpersonennahverkehr erarbeitet. Reisezeitveränderungen infolge dieser Angebotskonzeption entstehen einerseits durch die neue Infrastruktur der Projekte Stuttgart 21, Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und weiterer Aus- und Neubauvorhaben im Land, den Einsatz von moderneren Fahrzeugen sowie andererseits durch geplante Verbesserungen des Verkehrsangebots (z. B. Taktverdichtungen). Die angestrebten Reisezeitveränderungen können daher nicht allein auf einzelne Infrastrukturverbesserungen zurückgeführt werden. Die Realisierbarkeit der Angebotskonzeption 2020 hängt generell von den Ergebnissen der geplanten Ausschreibungen und davon ab, dass von Seiten des Bundes Regionalisierungsmittel in einem bedarfsgerechten Umfang zur Verfügung gestellt werden.

Im Folgenden werden zunächst der aktuelle Fahrplan und der Fahrplan entsprechend der derzeitigen Planungen der Landesregierung für die Ausschreibung nach Auslaufen des aktuellen Verkehrsvertrags mit der DB beschreiben. Mit der Neuausschreibung ist bereits schrittweise ab 2016 eine Verbesserung des Fahrplans und des Zugangebots vorgesehen. Daran anknüpfend beschreiben die folgenden Angaben zum einen den aktuellen Planungsstand des Angebotskonzepts 2020 (Grundtakt ohne ergänzende Züge der Spitzenstunde sowie sonstige ergänzende Einzelzüge). Dabei handelt es sich um ein Zielkonzept, bei dem neben den bereits genannten Projekten insbesondere auch der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn, den Bau der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim, die Elektrifizierung der Südbahn und der Ausbau der Gäubahn unterstellt wurde. Die Landesregierung setzt sich für eine zügige Umsetzung dieser weiteren ergänzenden Ausbaumaßnahmen ein. Grundsätzlich ist aber der aktuelle Planungsstand des Angebotskonzepts 2020 nicht mit dem Fahrplan 2020 gleichzusetzen.

Falls die derzeitigen Planungen zu Stuttgart 21 nicht umgesetzt werden, wird das Konzept angepasst werden; die Grundstrukturen und hier insbesondere auch die geplanten Taktverbesserungen sind jedoch nicht tangiert. Im Weiteren werden neben den Reisezeiten der Angebotskonzeption 2020 auch die voraussichtlichen Reisezeitveränderungen des Alternativkonzepts Kopfbahnhof 21 dargestellt. Grundlage ist das in der Fachslichtung zum Projekt Stuttgart 21 verwendete Betriebskonzept Kopfbahnhof 21 – Variante mit NBS Wendlingen–Ulm des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21. Es sieht eine Anbindung des Flughafens mit den bestehenden S-Bahnen über Stuttgart Vaihingen, mit einer Express-S-Bahn von Stuttgart Hbf über Bad Cannstatt und die Anbindung der NBS Wendlingen–Ulm zum Flughafen sowie durchgehende RE-Züge Mannheim–Heilbronn–Stuttgart Hbf–Stuttgart Vaihingen–Stuttgart Flughafen–Tübingen/Ulm–Lindau vor.

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. welches Zugangebot (gegliedert nach Zuggattungen und jeweiligem Fahrplankonzept) auf den Strecken von Stuttgart Hbf nach Schwäbisch Hall-Hessental, Aalen, Göppingen, Ulm, Tübingen, Rottweil, Mühlacker und Heilbronn jeweils im Grundangebot (Montag bis Freitag)*
 - a) im aktuellen Fahrplan,*
 - b) in den Planungen der Landesregierung für die Ausschreibungen nach Auslaufen des großen Verkehrsvertrages mit der Deutschen Bahn AG im Jahr 2016,*
 - c) in den Planungen der Landesregierung für das Projekt Stuttgart 21 für die Zeit nach Fertigstellung des Projektes und*
 - d) im Alternativkonzept Kopfbahnhof 21
vorgesehen ist;*
- 2. welche Fahrzeiten für die einzelnen Zuggattungen auf den Strecken von Stuttgart Hbf nach Schwäbisch Hall-Hessental, Aalen, Göppingen, Ulm, Tübingen, Rottweil, Mühlacker und Heilbronn jeweils im Grundangebot (Montag bis Freitag)*
 - a) im aktuellen Fahrplan,*
 - b) in den Planungen der Landesregierung für die Ausschreibungen nach Auslaufen des großen Verkehrsvertrages mit der DB AG im Jahr 2016,*
 - c) in den Planungen der Landesregierung für das Projekt Stuttgart 21 für die Zeit nach Fertigstellung des Projektes und*
 - d) im Alternativkonzept Kopfbahnhof 21*

vorgesehen sind und wie sich die jeweiligen Fahrzeitveränderungen bei b) bis d) auf die Ursachen

a) Einsatz eines anderen (leistungsstärkeren) Fahrzeugtyps,

b) zusätzliche oder wegfallende Halte,

c) Infrastrukturausbauten (ohne Stuttgart 21) und

d) Stuttgart 21

verteilen.

Zu 1. und 2.:

Zu den in den verschiedenen Konzepten vorgesehenen Zuggattungen gibt die NVBW folgende Fahrzeiten und Taktfolgen (in Bezug auf den Grundtakt) an. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

von Stuttgart nach	Zuggattung	Fahrplan 2011		derzeitiger Stand der Planung für 2016		Angebotskonzept 2020 (mit S21)		Konzept Kopfbahnhof 21	
		Fahrzeit in Min.	Taktfolge in Min.	Fahrzeit in Min.	Taktfolge in Min.	Fahrzeit in Min.	Taktfolge in Min.	Fahrzeit in Min.	Taktfolge in Min.
SHA-Hessental	RE-Zug	68	60	64	60	62	60	61	30
	IRE-Zug	-	-	57	120	55	120	-	-
Aalen	RE-Zug	63	60	61	30	61	30	61	30
	IC/ICE-Zug	48	120	48	120	44	120	46	120
Göppingen	RB-Zug	44	120 ¹	42	60	45	60	37	30
	RE-Zug	34	60	34	60	28	60	-	-
	IRE-Zug	24	120	24	120	21	60	25	60
	IC-Zug	26	120	26	120	-	-	27	120
Ulm Hbf	RB-Zug über GP	-	-	-	-	94	60	-	-
	RE-Zug über GP	76	60	76	60	66	60	76	60
	IRE-Zug über GP	60	120	60	120	58	60	76	60
	IC-Zug über GP	60	120	60	120	-	-	61	120
	IRE-Zug über NBS / Flughafen	-	-	-	-	42	60	48	60
	IC-Zug über NBS/ Flughafen	-	-	-	-	38	120	-	-
	IC-Zug ohne Halt	55	120	55	120	-	-	-	-
ICE-Zug ohne Halt	54	60	54	60	30	30	29	30	
Tübingen	RE-Zug	61	60	59	30	51	30	66	30 ²
	IRE-Zug	42	120	42	60	44	30	40	30
Rottweil	RE-Zug	89	60	86	60	94	120	83	60
	IRE-Zug	-	-	-	-	79	120	-	-
	IC/ICE-Zug	73	120	64	120	65	120	65	120

¹ Ab Plochingen alle 60 Min.

² Stündlich direkt und stündlich mit Umstieg in Nürtingen.

von Stuttgart nach	Zuggattung	Fahrplan 2011		derzeitiger Stand der Planung für 2016		Angebotskonzept 2020 (mit S21)		Konzept Kopfbahnhof 21	
		Fahrzeit in Min.	Taktfolge in Min.	Fahrzeit in Min.	Taktfolge in Min.	Fahrzeit in Min.	Taktfolge in Min.	Fahrzeit in Min.	Taktfolge in Min.
Mühlacker	RE-Zug	39	60	39	60	40	60	40	60
	IRE-Zug	21	120	21	120	19	60	22	60
	IC-Zug	22	120	22	120	-	-	-	-
Heilbronn	RB-Zug	47	30	44	30	41	30	43	30
	RE-Zug	37	120	36	60	33	60	36	60

Die Fahrzeitveränderungen können nur in begrenztem Maße neuem Fahrzeugmaterial oder neuer Infrastruktur zugeordnet werden, da es noch andere fahrplantechnische Gründe gibt. Diese liegen z. B. in einer veränderten Fahrzeit zur Erhöhung bzw. Reduzierung der Fahrplanreserve oder einer veränderten Haltezeit im Hinblick auf die Anschlussaufnahme oder Ermöglichung einer Zugkreuzung bei eingleisigen Abschnitten. Zudem können bei den verschiedenen Konzepten Toleranzen beim Ausmaß der einzelnen Einflussfaktoren im Bereich von 1 bis 2 Min. auftreten. In Ergänzung dazu wird auf die Vorbemerkung verwiesen. Auch wenn diese Unsicherheiten die Aussagekraft etwas einschränken, können zu den Einflussfaktoren auf die Fahrzeitveränderungen die folgenden Angaben gemacht werden:

– Stuttgart Hbf–Schwäbisch Hall-Hessental

Die Veränderung beim RE-Zug gegenüber der Fahrzeit von 2011 wird bei den Planungen für das Jahr 2016 durch den Einsatz eines anderen leistungsstärkeren Fahrzeugtyps erreicht. Diese Prämisse ist auch beim Angebotskonzept 2020 und beim Konzept Kopfbahnhof 21 vorgesehen und trägt gegenüber heute jeweils zu 4 Min. Fahrzeitreduktion bei. Beim Fahrplan zum Angebotskonzept 2020 sind zusätzlich noch –2 Min. durch zusätzliche Infrastrukturausbauten (ohne S 21) vorgesehen. Diese sind auch beim Konzept Kopfbahnhof 21 mit –2 Min. eingeplant. In Ergänzung ist dort beim RE-Zug eine weitere Minute Fahrzeiterparnis aufgrund anderer fahrplantechnischer Gründe angenommen.

Der im Fahrplan 2016 auf derselben Strecke zusätzlich vorgesehene IRE-Zug erreicht seine Fahrzeitreduktion gegenüber dem heutigen RE ebenfalls durch den Einsatz eines anderen leistungsstärkeren Fahrzeugtyps (–4 Min.) und wegfallende Halte, die mit 7 Min. zu einer schnelleren Fahrzeit beitragen. Gegenüber dem Fahrplan 2011 sind beim Angebotskonzept 2020 ebenfalls Fahrzeitverkürzungen durch den moderneren Fahrzeugtyp (–4 Min.), durch wegfallende Halte (–8 Min.) und durch andere fahrplantechnische Gründe (–1 Min.) bei diesem zusätzlichen Zugangebot vorgesehen. Im Konzept Kopfbahnhof 21 wird diese schnelle IRE-Verbindung nicht angeboten, weil stattdessen ein tagesdurchgängiger 30-Minuten-Takt des Regionalexpresses vorgesehen ist.

– Stuttgart Hbf–Aalen

Die Netto-Fahrzeitreduktion von 2 Min. für den RE-Zug beim für das Jahr 2016 geplanten Fahrplan gegenüber heute ergibt sich durch den Einsatz eines anderen leistungsstärkeren Fahrzeugtyps (–4 Min.) sowie „andere fahrplantechnische Gründe“ (+2 Min.). Das Angebotskonzept 2020 sowie das Konzept Kopfbahnhof 21 gehen von den gleichen Veränderungen aus.

Die Fahrzeitreduktion bei den Fernverkehrsverbindungen (IC/ICE) beim Angebotskonzept 2020 beruht auf dem angenommenen Ausbau der Remstalbahn für Neigetechnik-ICE. Beim Konzept Kopfbahnhof 21 würde sich gegenüber 2011 eine Netto-Fahrzeitreduktion von 2 Min. ergeben, da dem ebenfalls angenommenen Ausbau der Remstalbahn (-4 Min.) eine Fahrzeitverlängerung (+2 Min.) durch andere fahrplantechnische Gründe gegenüberstehen würden. Beim Angebotskonzept 2020 würden diese fahrplanbedingten Gründe entfallen, sodass nur die Neigetechnik-ICE zum Tragen kommen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann die Landesregierung keine Aussage zur Realisierbarkeit des Einsatzes der ICE-Neigetechnik treffen, da weitere Abstimmungen mit der DB Netz und DB Fernverkehr dazu notwendig sind.

– Stuttgart Hbf–Göppingen

Der Einsatz eines anderen leistungsstärkeren Fahrzeugtyps trägt beim RB-Zug mit 2 Min. jeweils zur Fahrzeitreduktion beim Fahrplan 2016, beim Angebotskonzept 2020 sowie beim Konzept Kopfbahnhof 21 bei. Das Angebotskonzept 2020 sieht jedoch einen Beitrag (+3 Min.) durch andere fahrplantechnische Gründe vor. Im Konzept Kopfbahnhof 21 sind hingegen „andere fahrplantechnische Gründe“ mit einem Beitrag zur Fahrzeitverkürzung von 5 Min. eingeplant.

Die Fahrzeitverkürzung beim RE-Zug im Angebotskonzept 2020 gegenüber dem Fahrplan 2011 von 6 Min. resultiert aus den schnelleren und kürzeren Zulaufwege im geplanten neuen Bahnknoten Stuttgart sowie dem Wegfall der Halte in Faumdau, Reichenbach und Bad Cannstatt. Im Konzept Kopfbahnhof 21 ist kein RE-Zug nach Göppingen vorgesehen.

Beim IRE-Zug würde sich die Fahrzeit beim Angebotskonzept 2020 aufgrund der Infrastruktur von Stuttgart 21 um ca. 3 Min. verringern. Die Fahrzeitverlängerungen um 1 Min. beim Konzept Kopfbahnhof 21 resultiert aus anderen fahrplantechnischen Gründen.

Aus demselben Grund erhöht sich auch gegenüber heute bei der vorgesehenen IC-Verbindung im Konzept Kopfbahnhof 21 die Fahrzeit um ebenfalls 1 Min. Beim Angebotskonzept 2020 ist keine Bedienung Göppingens durch eine IC-Verbindung vorgesehen.

– Stuttgart Hbf–Ulm Hbf

Im Regionalverkehr wird diese Verbindung sowohl über das Filstal (Göppingen/Geislingen) als auch über die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm angeboten.

Die Fahrzeitreduktion von 10 Min. beim RE-Zug im Angebotskonzept 2020 resultiert, wie oben in Bezug auf die Verbindung nach Göppingen dargelegt, aus den schnelleren und kürzeren Zulaufwegen im geplanten neuen Bahnknoten Stuttgart (somit der Infrastruktur von Stuttgart 21) sowie dem Wegfall von Halten (schätzungsweise jeweils 2 bis 3 Min.). Zusätzlich trägt der Einsatz eines anderen leistungsstärkeren Fahrzeugtyps mit 4 Min. zur Fahrzeitreduktion bei. Das Konzept Kopfbahnhof 21 zieht für den RE über Göppingen die gleiche Fahrzeit wie im Fahrplan 2011 vor, da sich der Effekt des Einsatzes von moderneren Fahrzeugen (-2 Min.) mit anderen fahrplantechnischen Gründen (+2 Min.) voraussichtlich egalisiert.

Für den IRE-Zug auf der Bestandsstrecke im Filstal würde sich im Rahmen des Angebotskonzept 2020 eine Nettofahrzeitreduktion gegenüber dem Fahrplan 2011 bzw. 2016 aufgrund der Infrastruktur von Stuttgart 21 (-3 Min.) und anderer fahrplantechnischer Gründe (+1 Min.) ergeben. Das Konzept Kopfbahnhof 21 sieht hingegen eine Mischform aus einem IRE-Zug bis Göppingen und einer Weiterfahrt als RB-Zug Richtung Ulm vor. Durch die entsprechenden zusätzlichen Halte verlängert sich die Fahrzeit gegenüber dem IRE-Zug heute um 14 Min. Hinzu kommen noch +2 Min. durch andere fahrplantechnische Gründe, sodass sich eine Gesamtfahrzeit von 76 Min. ergibt.

Das Konzept Kopfbahnhof 21 sieht auf der Bestandsstrecke im Filstal eine IC-Verbindung vor, für die sich gegenüber heute die Fahrzeit aufgrund „anderer fahrplantechnischer Gründe“ um 1 Min. verlängern würde.

Zusätzlich zu diesen Verbindungen über Göppingen würden sich durch die Realisierung der Neubaustrecke sowohl im Angebotskonzept 2020 als auch im Konzept Kopfbahnhof 21 neue schnelle Verbindungen im Regional- und Fernverkehr nach Ulm ergeben. Aufgrund des völlig neuen Linienverlaufs kann keine belastbare Aufteilung von Einflussfaktoren auf die Fahrzeitreduktionen beim IRE, IC und ICE gegenüber heute vorgenommen werden.

– Stuttgart Hbf–Tübingen Hbf

Bereits der ab dem Jahr 2016 geplante Fahrplan geht für den RE-Zug vom Einsatz eines anderen leistungsstärkeren Fahrzeugtyps aus, was mit einer Reisezeitreduktion von 2 Min. verbunden ist. Die Fahrzeitreduktion von insgesamt 10 Min. gegenüber heute beim Angebotskonzept 2020 legt ebenfalls modernere Fahrzeuge zugrunde (5 Min.). Mit der Infrastruktur von Stuttgart 21 ist ein kürzerer und schnellerer Zulaufweg Richtung Esslingen im geplanten neuen Bahnknoten Stuttgart (–3 Min.) sowie daraus resultierend der Wegfall des Halts in Stuttgart-Bad Cannstatt (–1 Min.) verbunden. Eine weitere Minute Fahrzeitreduktion ist beim Angebotskonzept 2020 durch andere fahrplantechnische Gründe eingeplant. Beim Konzept Kopfbahnhof 21 würde sich die Fahrzeit gegenüber dem Fahrplan 2011 um insgesamt 5 Min. verlängern. Dies resultiert trotz des angenommenen Einsatzes von moderneren Fahrzeugen (–1 Min.) aus einem zusätzlichen Halt in Bempflingen (+1 Min.) und einem gegenüber heute verlängerten Halt in Plochingen (+5 Min.).

Die heutige schnelle IRE-Verbindung mit einem Halt ausschließlich in Reutlingen Hbf würde im Rahmen des Angebotskonzepts 2020 einen neuen Laufweg über den Flughafen/die Messe (mit Halt) und einem zweiten zusätzlichen Halt in Nürtingen erhalten. Durch die zusätzlichen Halte verlängert sich die Fahrzeit, während die Infrastruktur von Stuttgart 21 zu einer Fahrzeitreduktion beiträgt. Aufgrund des gegenüber heute nicht vergleichbaren Laufwegs lassen sich die einzelnen Effekte nicht genau quantifizieren. In der Summe würde sich die Fahrzeit um 2 Min. gegenüber dem Fahrplan 2011 verlängern.

Das Konzept Kopfbahnhof 21 sieht für den IRE-Zug eine Führung über ein Infrastrukturmodul über die Filderebene nach Nürtingen ins Neckartal vor. Wie im Fahrplan 2011 wäre nur ein Halt in Reutlingen vorgesehen, sodass sich der Fahrzeitgewinn von insgesamt 2 Min. aus Infrastrukturausbauten (ohne Stuttgart 21) ergeben würde.

– Stuttgart Hbf–Rottweil

Bereits im Hinblick auf den derzeitigen Planungsstand für den Fahrplan ab dem Jahr 2016 ist für den RE-Zug eine Fahrzeitreduktion um 3 Min. gegenüber dem Fahrplan 2011 vorgesehen. Diese beruht auf dem Einsatz eines anderen leistungsstärkeren Fahrzeugtyps. Auch das Konzept Kopfbahnhof 21 geht von dieser Annahme aus, sieht jedoch einen Einfluss von –8 Min. auf die Fahrzeit. Durch einen zusätzlichen Halt (+2 Min.) ergibt sich für den RE-Zug bei diesem Konzept eine Netto-Fahrzeiterparnis gegenüber heute von 6 Min. Das Angebotskonzept 2020 sieht hingegen beim RE-Zug eine Verlängerung der Fahrzeit gegenüber heute von 5 Min. vor. Dies beruht im Wesentlichen auf den angenommenen Kreuzungsaufenthaltszeiten auf der eingleisigen Strecke zwischen Horb und Rottweil. Hinzu käme eine Verlängerung der Fahrzeit (+1 Min.) durch den zusätzlichen Halt in Stuttgart Flughafen/Messe während die Infrastruktur von Stuttgart 21 zu einer Fahrzeitreduktion gegenüber heute von 1 Min. beitragen würde.

Das Angebotskonzept 2020 sieht in Abgrenzung zu heute und den anderen Konzepten eine schnelle IRE-Verbindung vor. Bei dieser tritt ein wesentlicher Beschleunigungsfaktor (+6 Min.) durch den Wegfall von Halten gegenüber dem RE-Zug heute auf.

Als dritte Zuggattung verkehrt zwischen Stuttgart und Rottweil eine Fernverkehrslinie. Nach dem derzeitigen Stand der Planung für das Jahr 2016 ist in diesem Fahrplan eine Beschleunigung gegenüber heute von 9 Min. aufgrund der geplanten Wiederinbetriebnahme des Neigetechnik-ICE vorgesehen. Auch das Angebotskonzept 2020 geht von dieser Prämisse mit dem gleichen Effekt aus. Weiter zur Reisezeiterparnis sollen die Infrastruktur von Stuttgart 21 (–1 Min.)

und weitere Infrastrukturausbauten (–2 Min.) beitragen. Gleichzeitig sieht das Konzept einen zusätzlichen Halt am Flughafen/an der Messe und in Böblingen vor, was die Fahrzeit um 4 Min. verlängert. Insgesamt ergibt sich somit eine Netto-Fahrzeitreduktion gegenüber heute von 8 Min. Von der gleichen Fahrzeiterparnis geht auch das Konzept Kopfbahnhof 21 aus. Dort würde neben der Neigetechnik (–9 Min.) und sonstigen Infrastrukturausbauten (–1 Min.) ein zusätzlicher Halt (+ 2 Min.) zur Fahrzeitveränderung beitragen.

– Stuttgart Hbf–Mühlacker

Das Angebotskonzept 2020 sieht für den RE-Zug gegenüber dem Fahrplan 2011 eine Verlängerung der Fahrzeit um 1 Min. vor. Während die Infrastruktur von Stuttgart 21 aus Richtung Mühlacker die Fahrzeit um 1 Min. reduziert, wirken sich andere fahrplantechnische Gründe als Fahrzeiterhöhung (+ 2 Min.) aus. Beim Konzept Kopfbahnhof 21 liegen ausschließlich andere fahrplantechnische Gründe (+1 Min.) als Erklärung der erwarteten Reisezeitänderung vor.

Beim IRE-Zug wird beim Konzept Kopfbahnhof ebenfalls von einer Fahrzeitverlängerung um 1 Min. aus den gleichen Gründen ausgegangen. Das Angebotskonzept 2020 geht hingegen von einer um 2 Min. geringeren Gesamtfahrzeit aus, was aus der Wirkung der Infrastruktur von Stuttgart 21 resultiert.

– Stuttgart Hbf–Heilbronn Hbf

Beide Konzepte gehen wie auch die Planungen für den Fahrplan 2016 beim RB-Zug von einer Reduktion der Fahrzeit gegenüber heute von 3 Min. durch den Einsatz eines anderen leistungsstärkeren Fahrzeugtyps aus. Weitere fahrplantechnische Gründe würden bei beiden Konzepten die Fahrzeit um eine weitere Min. verringern. Die im Angebotskonzept 2020 angenommene Infrastruktur von Stuttgart 21 würde zu einer weiteren Reduktion um 2 Min. in Richtung Heilbronn führen.

Für den RE-Zug würde der gleiche Effekt (–2 Min.) durch die Infrastruktur von Stuttgart 21 gelten. Allerdings würde sich der Einsatz eines anderen leistungsstärkeren Fahrzeugs gegenüber heute jeweils nur gering (–1 Min.) auswirken. Darüber hinaus würde im Rahmen des Konzepts Kopfbahnhof 21 der beim RE-Zug zuvor angenommene Effekt (–1 Min.) durch andere fahrplantechnische Gegebenheiten entfallen.

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur