

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Attraktivität der Schienenverkehrsverbindungen in der Relation Baden-Württemberg–Thüringen/Berlin

Antrag

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

1. zu welchen Ergebnissen die – in der Beantwortung von Frage 5 der Kleinen Anfrage „Lückenschluss Schnellstrecke Stuttgart–Berlin über die Murrbahn“ (Drucksache 15/4722) – angekündigte Weiterverfolgung der Klärung der Fragen zu u. a. den Voraussetzungen im Infrastrukturbereich geführt hat;
2. inwieweit sie sich bei der Erstellung der Studie für den Deutschlandtakt für eine entsprechende Intercity-Express (ICE)-Verbindung über die Murrbahn eingesetzt hat;
3. welche Schritte sie unternehmen wird, damit die bisherige Planung der Deutschen Bahn AG sowie des Bundes zum Deutschlandtakt mit lediglich einer Intercity (IC)-Linie Karlsruhe–Stuttgart–Aalen–Nürnberg im 2-Stunden-Takt mit einer zukünftig 40-minütigen (statt bisher rund zehn-minütigen) Wartezeit bei einem Umstieg in der Relation Baden-Württemberg–Thüringen/Berlin überwunden wird;
4. ob es nach ihren Erkenntnissen zutrifft, dass der von der Deutschen Bahn AG geplante IC Zürich–Stuttgart–Nürnberg bei einer Führung über die Murrbahn und einer Abfahrtszeit in Stuttgart kurz vor der vollen Stunde bei der Zugrundelegung von Fahrzeiten früherer Interregio (IR)-Züge eine angemessene Anschlussmöglichkeit in Nürnberg Richtung Thüringen/Berlin ermöglichen würde;
5. welche Zielsetzungen sie zur Sicherung der Attraktivität der Schienenverkehrsverbindungen in der Relation Baden-Württemberg–Thüringen/Berlin verfolgt, insbesondere im Hinblick darauf, ob sie die Strecke Stuttgart–Nürnberg als Fernverkehrsverbindung entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan 2003 mit

einem durchgängigen ICE Stuttgart–Berlin gestärkt wissen will oder ob der Schwerpunkt auf einer Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs mit entsprechend mehr Zwischenhalten und längerer Fahrzeit liegen soll.

16. 09. 2015

Haußmann, Dr. Bullinger, Dr. Goll,
Dr. Timm Kern, Reith FDP/DVP

Begründung

Der Bundesverkehrswegeplan für das Jahr 2003 sah für die Verbindung Stuttgart–Berlin über die Murrbahn für das Zieljahr 2015 (nach Fertigstellung VDE 8.1/8.2) acht ICE-Zugpaare der Klassifizierung 1 (Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h) über die Murrbahn vor (Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Die Gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik Bundesverkehrswegeplan 2003, Teil III A: Ergänzungen Schiene). In der inzwischen veröffentlichten Studie zum Deutschlandtakt ist allerdings weiterhin nur die IC-Linie Karlsruhe–Stuttgart–Aalen–Nürnberg im 2-Stunden-Takt enthalten, die in Nürnberg keinen Anschluss Richtung Berlin erhalten soll. Damit soll nicht nur in der jetzigen Planung für das Jahr 2017, sondern auch in den längerfristigen Szenarien in Nürnberg eine Wartezeit von rund 40 Minuten in der Relation Baden-Württemberg–Thüringen/Berlin entstehen, obwohl derzeit für rund zehn Milliarden Euro eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke für den Schienenverkehr zwischen Nürnberg und Berlin gebaut wird. Dabei war diese ICE-Linie Stuttgart–Berlin für die damalige Nutzenberechnung dieser Milliarden-Investition wichtig, doch bei der Bedarfsplanüberprüfung im Jahr 2010 wurde die ICE-Verbindung offenbar gestrichen und gleichzeitig bei bereits in Bau befindlichen Projekten auf eine Aktualisierung der Nutzen-Kosten-Berechnung verzichtet. Die nunmehr nach Stand der Dinge geplante Auslastung der Strecke Nürnberg–Erfurt soll nur noch rund 20 Züge betragen, was rund einem Zug pro Stunde entspricht. Derzeit besteht in Nürnberg zwischen der Ankunft der IC-Züge aus Richtung Stuttgart und Abfahrt der ICE-Züge Richtung Leipzig/Berlin eine Wartezeit von nur rund zehn Minuten. Bei einer Beibehaltung dieser Umsteigezeit wäre somit eine Fahrzeitverkürzung gegenüber den Plänen der DB AG um 30 Minuten möglich. Gerade für Hohenlohe mit einer Vielzahl von Unternehmen, die in ihrer Branche Weltmarktführer sind, wäre eine solch schnelle ICE-Verbindung zu den Metropolen sehr attraktiv.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 15. Oktober 2015 Nr. 3-3822.5/1694 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. zu welchen Ergebnissen die – in der Beantwortung von Frage 5 der Kleinen Anfrage „Lückenschluss Schnellstrecke Stuttgart–Berlin über die Murrbahn“ (Drucksache 15/4722) – angekündigte Weiterverfolgung der Klärung der Fragen zu u. a. den Voraussetzungen im Infrastrukturbereich geführt hat;

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur befindet sich hierüber noch in intensivem Dialog mit der Deutschen Bahn AG als Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Der Prozess ist noch nicht abgeschlossen. Ergebnisse können daher derzeit noch nicht mitgeteilt werden.

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

2. *inwieweit sie sich bei der Erstellung der Studie für den Deutschlandtakt für eine entsprechende Intercity-Express (ICE)-Verbindung über die Murrbahn eingesetzt hat;*

Das Land Baden-Württemberg hat die Erstellung der Studie für den Deutschlandtakt fachlich begleitet. Die Begleitung durch die Länder hatte jedoch nicht die Aufgabe und Zielsetzung, einzelne konkrete Zugverbindungen – wie z. B. eine Intercity-Express (ICE)-Verbindung – festzuschreiben.

3. *welche Schritte sie unternehmen wird, damit die bisherige Planung der Deutschen Bahn AG sowie des Bundes zum Deutschlandtakt mit lediglich einer Intercity (IC)-Linie Karlsruhe–Stuttgart–Aalen–Nürnberg im 2-Stunden-Takt mit einer zukünftig 40-minütigen (statt bisher rund zehn-minütigen) Wartezeit bei einem Umstieg in der Relation Baden-Württemberg–Thüringen/Berlin überwunden wird;*

4. *ob es nach ihren Erkenntnissen zutrifft, dass der von der Deutschen Bahn AG geplante IC Zürich–Stuttgart–Nürnberg bei einer Führung über die Murrbahn und einer Abfahrtszeit in Stuttgart kurz vor der vollen Stunde bei der Zugrundedelegung von Fahrzeiten früherer Interregio (IR)-Züge eine angemessene Anschlussmöglichkeit in Nürnberg Richtung Thüringen/Berlin ermöglichen würde;*

Zu 3. und 4.:

Eine Fernverkehrsverbindung auf der Strecke Stuttgart–Nürnberg mit einer Anschlussbindung zur vollen Stunde in Nürnberg an den Fernverkehr in Richtung Leipzig–Berlin könnte in der Lage sein, die Fahrzeiten aus der Region Stuttgart und aus Ostwürttemberg in diese Richtung zu verkürzen. Entsprechende Prüfungen durch die DB sind der Landesregierung jedoch nicht bekannt. Nach den der Landesregierung bekannten Planungen beabsichtigt die DB Fernverkehr AG, künftig eine stündliche Verbindung Stuttgart–Nürnberg mit Anschlussbindung zur Minute 30 in Nürnberg einzurichten, wobei in einer Stunde die Fahrt über die Remsbahn und in der anderen Stunde über die Murrbahn erfolgen soll.

Es trifft zu, dass in diesem Konzept die Übergangszeit in Nürnberg auf die Züge von/nach Erfurt zukünftig bei 40 Minuten liegen würde. Da der Fernverkehr auf dieser Linie von der DB Fernverkehr AG eigenwirtschaftlich betrieben wird, hat das Land auf diese Entscheidung keinen Einfluss. Es wird aber Gespräche mit der DB Fernverkehr AG hierzu geben.

5. *welche Zielsetzungen sie zur Sicherung der Attraktivität der Schienenverkehrsverbindungen in der Relation Baden-Württemberg–Thüringen/Berlin verfolgt, insbesondere im Hinblick darauf, ob sie die Strecke Stuttgart–Nürnberg als Fernverkehrsverbindung entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan 2003 mit einem durchgängigen ICE Stuttgart–Berlin gestärkt wissen will oder ob der Schwerpunkt auf einer Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs mit entsprechend mehr Zwischenhalten und längerer Fahrzeit liegen soll.*

Die Landesregierung begrüßt es, wenn mittelfristig eine verbesserte Verbindung Stuttgart–Berlin über Nürnberg eingerichtet würde. Dies kann zum Einen direkte Züge Stuttgart–Berlin beinhalten oder aber Verbindungen Stuttgart–Nürnberg mit verbesserten Anschlüssen in Richtung Thüringen/Berlin. Gleichzeitig soll ein attraktives und verbessertes Angebot im Schienenpersonennahverkehr sichergestellt werden.

Die Zuständigkeit für den Fernverkehr liegt allerdings beim Bund, nicht beim Land. Die Landesregierung steht jedoch in Kontakt mit der DB Fernverkehr AG, um die Fern- und Nahverkehrsangebote aufeinander abzustimmen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur