

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Klaus Maier SPD**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

**Schienerpersonennah- und -fernverkehr in Ostwürttemberg**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche wesentlichen Verbesserungen wird es künftig im „Ausschreibungsnetz 1b (Rems-Fils)“ geben?
2. Wie werden das Streckennetz und der Fahrplan des „Ausschreibungsnetzes 1b (Rems-Fils)“ künftig ausgestaltet sein und wann ist mit der Betriebsaufnahme zu rechnen?
3. Wie werden das Streckennetz und der Fahrplan des „Ausschreibungsnetzes 1b (Rems-Fils)“ nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ausgestaltet sein?
4. Wie ist der aktuelle Verfahrensstand bei der Vergabe des „Ausschreibungsnetzes 12 (Ulmer Stern mit Brenzbahn)“ und welche Verbesserungen werden im Zuge der Neuausschreibung bei der Brenzbahn angestrebt?
5. Wie wird die Region Ostwürttemberg nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 an den neuen Filderbahnhof mit dem Fern- und Nahverkehr angebunden sein?
6. Wie bewertet sie die Untersuchung des Regionalverbands Ostwürttemberg „Perspektiven der Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region Ostwürttemberg“, insbesondere in Bezug auf die Realisierung neuer Haltepunkte?
7. Welche konkreten Erkenntnisse liegen ihr zur Forderung des bayerischen Bundestagsabgeordneten und verkehrspolitischen Sprechers der CDU/CSU-Fraktion Ulrich Lange MdB zur Schaffung einer neuen IC-Strecke zwischen dem Großraum Stuttgart und Ingolstadt-Augsburg vor und wie bewertet sie diese in Bezug auf ihre Realisierungschancen?

20. 10. 2015

Maier SPD

Eingegangen: 22. 10. 2015 / Ausgegeben: 07. 12. 2015

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

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

### Begründung

Das Land Baden-Württemberg ist verantwortlich für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und derzeit mit der Neuvergabe der SPNV-Leistungen beschäftigt. Der überwiegende Anteil dieser SPNV-Leistungen wird von der DB Regio AG erbracht; so etwa die Bereitstellung von SPNV-Leistungen in Ostwürttemberg. Dieser Vertrag läuft jedoch im September 2016 aus.

Diese Kleine Anfrage will umfassende Klarheit erreichen über den Verfahrensstand bei der künftigen Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs in der Region Ostwürttemberg.

### Antwort

Mit Schreiben vom 26. November 2015 Nr. 3-3824.5-00/392 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Welche wesentlichen Verbesserungen wird es künftig im „Ausschreibungsnetz 1b (Rems-Fils)“ geben?*
- 2. Wie werden das Streckennetz und der Fahrplan des „Ausschreibungsnetzes 1b (Rems-Fils)“ künftig ausgestaltet sein und wann ist mit der Betriebsaufnahme zu rechnen?*

Die Fragen Ziffer 1. und 2. werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Remstal verkehren heute auf der Strecke Stuttgart–Aalen grundsätzlich stündlich Regionalexpress-Züge (RE). Eine Verdichtung auf einen Halbstundentakt gibt es nur Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit.

Zukünftig wird im Rahmen des Metropolexpress-Konzepts im Abschnitt Stuttgart–Schwäbisch Gmünd von Montag bis Samstag ganztägig ein Halbstundentakt angeboten. Im Abschnitt Schwäbisch Gmünd–Aalen bleibt es bei der bisherigen Verdichtung zum Halbstundentakt Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit.

Der stündliche RE des Grundtaktes Stuttgart–Aalen wird bis Ellwangen (stündlich) und Crailsheim (alle 2 Stunden) verlängert, sodass die Orte im Abschnitt Aalen–Crailsheim eine neue umsteigefreie Verbindung nach Schwäbisch Gmünd und Stuttgart bekommen.

Neu hinzu kommen außerdem im Abschnitt Stuttgart–Aalen zweistündliche, aus Richtung Karlsruhe durchgebundene IRE-Züge, die nur in Schorndorf und Schwäbisch Gmünd halten. Im Zusammenspiel mit der IC-Linie 61 Karlsruhe–Stuttgart–Aalen–Nürnberg wird so ein ganztägiges stündliches Expressangebot zwischen Karlsruhe und Aalen angeboten.

Im Filstal werden aktuell auf der gesamten Strecke Montag bis Freitag 2 ½ Zugpaare angeboten (alle 2 Stunden ein IRE sowie je ein RE und eine RB pro Stunde mit Lücken im RE-Angebot zwischen Geislingen–Ulm). Hier wird das Angebot grundlegend entsprechend dem Zielkonzept 2025 neu strukturiert.

Die IRE-Züge der Linie Stuttgart–Ulm–Lindau werden ganztägig im Stundentakt verkehren. Esslingen (Neckar) wird als neuer Haltepunkt aufgenommen. Dieses Expressangebot wird durch Metropolexpress-Züge ergänzt, die unter kommunaler Mitfinanzierung des Landkreises Göppingen zwischen Stuttgart und Geislingen halbstündlich auf S-Bahn-Niveau und im weiteren Verlauf zwischen Geislingen und Ulm stündlich verkehren. Die endgültige Entscheidung des Kreistages des Landkreises Göppingen über die kommunale Mitfinanzierung und die grundsätzliche Fahrbarkeitsprüfung der Ausweitung des Angebots auf S-Bahn-Niveau durch die DB Netz AG stehen noch aus. Diese Züge werden in Geislingen (Steige) durch den IRE überholt, sodass dort die Möglichkeit besteht, vom bzw. zum schnellen IRE umzusteigen.

Wegen Trassenkonflikten im Abschnitt Stuttgart–Bad Cannstatt wurde seitens der DB Netz AG die ganztägige Führung der Linie Stuttgart–Geislingen von und nach Stuttgart abgelehnt, sodass voraussichtlich sechs Zugpaare dieser Linie nur im Abschnitt Geislingen–Plochingen verkehren können. In Plochingen besteht bei diesen Zügen (wie derzeit auch) jeweils Anschluss von und zur IRE-Linie Stuttgart–Ulm. Spätestens mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird es möglich sein, alle Züge aus dem Filstal von und nach Stuttgart Hbf zu führen.

Die Inbetriebnahme des Netzes 1 wird im Abschnitt Stuttgart–Aalen–Crailsheim im Juni 2019 und im Abschnitt Stuttgart–Ulm im Dezember 2019 erfolgen. Die dargestellte strukturelle Umstellung des Angebotes im Filstal wird bereits im Dezember 2016 mit Inbetriebnahme des Netzes 2 (IRE Stuttgart–Ulm–Lindau) erfolgen.

Darüber hinaus werden sowohl im Rems- als auch im Filstal mit der Inbetriebnahme des Netzes 1 Neufahrzeuge eingesetzt. Diese im Landesdesign gestalteten Fahrzeuge sind vollständig klimatisiert, mit WLAN ausgestattet, verfügen über große Mehrzweckbereiche zum einfachen Transport von Fahrrädern, Kinderwagen und Rollstühlen, sind barrierefrei zugänglich, mit einem behindertengerechten WC ausgestattet und bieten den Fahrgästen einen hohen Komfortstandard (Sitzabstände, Sitzqualität, Gepäcktransport etc.).

*3. Wie werden das Streckennetz und der Fahrplan des „Ausschreibungsnetzes 1b (Rems-Fils)“ nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ausgestaltet sein?*

Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ist nach dem gegenwärtigen Planungsstand beabsichtigt, die RB/Metropolexpress-Linien Crailsheim–Aalen–Stuttgart und Stuttgart–Geislingen–Ulm zu einer durchgehenden Linie Crailsheim–Stuttgart–Ulm zu vereinigen. Damit wird auch Bad Cannstatt weiterhin mit dem Filstal verbunden bleiben. Die Metropolexpress-Linie Aalen–Schwäbisch Gmünd–Stuttgart soll über Stuttgart Hbf mit Halten in Stuttgart Flughafen/Messe, Nürtingen und Reutlingen nach Tübingen verlängert werden. Eine detaillierte Ausgestaltung erfolgt erst zu einem späteren Zeitpunkt.

*4. Wie ist der aktuelle Verfahrensstand bei der Vergabe des „Ausschreibungsnetzes 12 (Ulmer Stern mit Brenzbahn)“ und welche Verbesserungen werden im Zuge der Neuausschreibung auf der Brenzbahn angestrebt?*

Die Ausschreibung des Netzes 12 befindet sich aktuell in der Vorbereitung. Der Start des Verfahrens ist im Dezember 2015, der Abschluss des Verfahrens im Dezember 2016 vorgesehen. Die Inbetriebnahme erfolgt voraussichtlich im Dezember 2019.

Im Bereich der Brenzbahn ist der Einsatz von Neufahrzeugen geplant, und das Angebot am Abend soll ausgedehnt werden. Zudem wird angestrebt, den IRE-Zug, der nicht Bestandteil des Netzes 12, sondern des Netzes 5 ist, stündlich anzubieten, was derzeit allerdings aufgrund der nicht ausreichenden Infrastruktur noch nicht möglich ist.

*5. Wie wird die Region Ostwürttemberg nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 an den neuen Filderbahnhof mit dem Fern- und Nahverkehr angebunden sein?*

Vgl. Antwort zu Frage Ziffer 3.

*6. Wie bewertet sie die Untersuchung des Regionalverbands Ostwürttemberg „Perspektiven der Entwicklung des Schienenverkehrs in der Region Ostwürttemberg“, insbesondere in Bezug auf die Realisierung neuer Haltepunkte?*

Die im Auftrag des Regionalverbandes erstellte Studie zu den Perspektiven des Schienenverkehrs in Ostwürttemberg orientiert sich an früheren Planungen des Landes sowie den hierbei berücksichtigten Planungsüberlegungen der DB Fernverkehr AG (Zielkonzept ITF Baden-Württemberg; vormals Angebotskonzept 2020). Unter diesen Randbedingungen wurde durch die Gutachter die fahrplan-

technische Machbarkeit zusätzlicher Haltepunkte in konzeptioneller Planungstiefe festgestellt.

Im Zusammenhang mit der Stationsoffensive der DB Station & Service AG hat das Land vorgeschlagen, neue Haltepunkte entsprechend der Studie in den mit den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften vereinbarten Prüfungsprozess aufzunehmen. Im Rahmen dieser Prüfung wird unter anderem die fahrplantechnische Realisierbarkeit neuer Haltepunkte unter den zwischenzeitlich veränderten Rahmenbedingungen geprüft werden. Über das weitere Vorgehen wird nach Abschluss dieses Prüfungsprozesses, dessen Dauer derzeit noch nicht konkret abgeschätzt werden kann, entschieden.

*7. Welche konkreten Erkenntnisse liegen ihr zur Forderung des bayerischen Bundstagsabgeordneten und verkehrspolitischen Sprechers der CDU/CSU-Fraktion Ulrich Lange MdB zur Schaffung einer neuen IC-Strecke zwischen dem Großraum Stuttgart und Ingolstadt-Augsburg vor und wie bewertet sie diese in Bezug auf ihre Realisierungschancen?*

Dem MVI ist diese Forderung nicht bekannt.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur