

Kleine Anfrage

der Abg. Winfried Mack und Claus Paal CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Zukunftsplanungen Remsbahn

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Bei wie vielen Zugpaaren ist das An- oder Abhängen von Zugteilen vorgesehen, um die Zuglängen an die unterschiedliche Fahrgastnachfrage im Bereich der Remsbahn und der Oberen Jagstbahn anzupassen?
2. Wie ist der betriebliche Prozess hierzu geplant (mit detaillierten Angaben zu den einzelnen Betriebsstellen unter Beschreibung der notwendigen Rangierfahrten)?
3. Welche Pufferzeiten wird es an den verschiedenen Stellen einer möglichen Verspätungsübertragung geben (z.B. durch die Zugfolge zur S-Bahn in Schorndorf, das Stärken/Schwächen von Zügen in Aalen, die Kreuzung in Ellwangen, die Wende in Aalen)?
4. Wie bewertet sie die Gefahr einer Verspätungsübertragung auf die Gegenrichtung durch das Stärken/Schwächen von Zügen und den entsprechenden Einfluss auf die Betriebsstabilität?
5. Sind Infrastrukturmaßnahmen zur Erleichterung dieses Vorgangs (wie z. B. die Errichtung von Zugdeckungssignalen in Aalen) geplant?
6. Wie hoch wäre die mögliche Zeiteinsparung durch solche Infrastrukturmaßnahmen beim Stärken/Schwächen von Zügen?
7. Welche Änderungen ergeben sich nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 für die Fahrzeit Stuttgart–Aalen (bei IC und MEX), für die Pufferzeiten (vgl. Frage 3) und für die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Aalen?
8. Welche Auswirkungen werden durch diese Änderungen auf die Betriebsstabilität erwartet?

9. Wie weit sind die Planungen für ein Fahrplankonzept für die Zeit ab der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 fortgeschritten?
10. Wie kann eine Verlängerung des IC zwischen Zürich und Stuttgart über Aalen (auf der Remsbahn anstatt des IRE) nach Nürnberg umgesetzt werden?

22. 11. 2017

Mack, Paal CDU

Begründung

Die Remsbahn soll ab Juni 2019 durch Metropolexpresszüge der Firma Go-Ahead im Halbstundentakt bis Aalen und weiter im Stundentakt bis Ellwangen sowie alle zwei Stunden bis Crailsheim bedient werden. Dieses Angebot wird teilweise durch den Ostalbkreis kofinanziert. In der entsprechenden Vereinbarung wird auch der Bau des Haltepunkts Aalen-West als Ziel gesetzt.

Die entsprechenden Metropolexpress-Züge werden im Zulauf auf Stuttgart deutlich länger sein müssen, als es an den Halten nördlich von Aalen aufgrund kurzer Bahnsteiglängen möglich ist. Daher wird es notwendig sein, unterwegs Zugteile an- bzw. abzuhängen („Stärken/Schwächen“). Andernorts werden hierfür Zugdeckungssignale genutzt. Allerdings sind bisher keine Bestrebungen bekannt, solche auch an einem Bahnhof der Remsbahn zu bauen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 5. Januar 2018 Nr. 3-3822.0-00/1901 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Bei wie vielen Zugpaaren ist das An- oder Abhängen von Zugteilen vorgesehen, um die Zuglängen an die unterschiedliche Fahrgastnachfrage im Bereich der Remsbahn und der Oberen Jagstbahn anzupassen?*

Züge in Richtung Stuttgart werden künftig in Aalen mehrmals am Tag um ein bis zwei zusätzliche Fahrzeuge gestärkt. Nach der aktuellen Planung findet das Stärken montags bis donnerstags sechs Mal, freitags sieben Mal und samstags einmal statt. Das Schwächen bzw. Abhängen von Zugteilen aus Richtung Stuttgart findet ebenfalls mehrmals täglich statt.

2. *Wie ist der betriebliche Prozess hierzu geplant (mit detaillierten Angaben zu den einzelnen Betriebsstellen unter Beschreibung der notwendigen Rangierfahrten)?*

Beim Schwächen wird in Aalen in Fahrtrichtung Ellwangen/Crailsheim das hintere Fahrzeug abgehängt und zur späteren Weiterverwendung abgestellt.

Beim Stärken in Fahrtrichtung Stuttgart steht das zusätzliche Fahrzeug im Ausfahrabschnitt Richtung Stuttgart bereit und wird nach Ankunft des Zuges aus Richtung Ellwangen/Crailsheim als Rangierfahrt an der Spitze beigestellt.

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

3. *Welche Pufferzeiten wird es an den verschiedenen Stellen einer möglichen Verspätungsübertragung geben (z. B. durch die Zugfolge zur S-Bahn in Schorndorf, das Stärken/Schwächen von Zügen in Aalen, die Kreuzung in Ellwangen, die Wende in Aalen)?*

Die Züge von Stuttgart nach Aalen verkehren in Schorndorf drei Minuten hinter der S-Bahn aus Stuttgart. Bei Verspätungen der S-Bahn von mehr als einer Minute kommt es zur Verspätungsübertragung auf die Züge nach Aalen. Zwischen Schorndorf und Aalen kann bis zu eine Minute Verspätung abgebaut werden.

Zweistündlich beginnen Züge in Ellwangen in Richtung Stuttgart. Aufgrund der Einleisigkeit kann die Abfahrt erst nach Ankunft des IC aus Stuttgart erfolgen. Verspätungen aus Richtung Stuttgart werden ab drei Minuten auf die Gegenrichtung nach Stuttgart übertragen. Zwischen Ellwangen und Aalen können bis zu zwei Minuten Verspätungen abgebaut werden.

Bei den in Aalen wendenden Zügen der Brenzbahn stehen bis zu 17 Minuten Wendezeit zur Verfügung.

4. *Wie bewertet sie die Gefahr einer Verspätungsübertragung auf die Gegenrichtung durch das Stärken/Schwächen von Zügen und den entsprechenden Einfluss auf die Betriebsstabilität?*

Beim Schwächen von Zügen ist keine Beeinträchtigung der Betriebsstabilität zu erwarten. Beim Stärken von Zügen sind die Fälle zu unterscheiden, in denen zur Stärkung ein Zugteil aus der Abstellung oder aus einem bereits frühzeitig angekommenen Zug vorgenommen wird, und den Fällen, in denen der zur Stärkung verwendete Zug aus dem kurz zuvor eingetroffenen Gegenzug besteht. Im ersten Fall ist ebenfalls keine Beeinträchtigung zu erwarten, im zweiten Fall besteht ein zeitliches Risiko. Nach den aktuellen Planungen treten diese Fälle montags bis donnerstags zweimal und freitags einmal täglich auf.

5. *Sind Infrastrukturmaßnahmen zur Erleichterung dieses Vorgangs (wie z. B. die Errichtung von Zugdeckungssignalen in Aalen) geplant?*

Nach Aussage des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG sind diese nicht notwendig.

6. *Wie hoch wäre die mögliche Zeiteinsparung durch solche Infrastrukturmaßnahmen beim Stärken/Schwächen von Zügen?*

Beim Schwächen von Zügen kommt es mit Zugdeckungssignalen zu keiner Zeiterparnis. Mit dem Bau von Zugdeckungssignalen könnte beim Stärken das zusätzliche Fahrzeug bereits im Gleis bereitgestellt sein, die Rangierfahrten während der Haltezeit könnten entfallen. Da die Haltezeit in Aalen jedoch aus verschiedenen anderen Gründen (eingleisiger Abschnitt Richtung Ellwangen/Crailsheim, Fahrlage Richtung Stuttgart mit Wechselwirkungen zur S-Bahn) fest ist, ist eine Kürzung der Haltezeit nach Auffassung des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG nicht sinnvoll möglich.

7. *Welche Änderungen ergeben sich nach der Fertigstellung von Stuttgart 21 für die Fahrzeit Stuttgart–Aalen (bei IC und MEX), für die Pufferzeiten (vgl. Frage 3) und für die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Aalen?*

Derzeit werden die Angebots- und Betriebskonzepte nach Fertigstellung von Stuttgart 21 auf den verschiedenen Strecken überplant und detailliert untersucht. Die Untersuchungen sind derzeit noch nicht abgeschlossen. Von daher kann vonseiten der NVBW hierzu keine detaillierte Antwort gegeben werden.

8. *Welche Auswirkungen werden durch diese Änderungen auf die Betriebsstabilität erwartet?*

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

9. *Wie weit sind die Planungen für ein Fahrplankonzept für die Zeit ab der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 fortgeschritten?*

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

10. *Wie kann eine Verlängerung des IC zwischen Zürich und Stuttgart über Aalen (auf der Remsbahn anstatt des IRE) nach Nürnberg umgesetzt werden?*

Die Linienführung des IC ist Sache der DB Fernverkehr AG. Die Landesregierung hat keinen Einfluss auf deren Entscheidung.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor