

Kleine Anfrage

der Abg. Silvia Hapke-Lenz FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Auswirkungen des ICE-Sprinters Stuttgart–Berlin über die Murrbahn auf den Nah- und Regionalverkehr im Landkreis Schwäbisch Hall

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Auswirkungen hat der mit dem neuen Fahrplan im Dezember 2025 verkehrende ICE-Sprinter von Stuttgart über Nürnberg nach Berlin auf den Pendlerverkehr von und nach Stuttgart?
2. Hält sie es für sinnvoll mit Blick auf eine Attraktivitätssteigerung der gesamten Region Heilbronn-Franken darauf hinzuwirken, dass ein zusätzlicher Halt am Bahnhof des Mittelzentrums Schwäbisch Hall eingerichtet wird?
3. Trifft es zu, dass durch einen solch wichtigen Halt für die ganze Region sich die Fahrzeit auf dem Streckenabschnitt lediglich um fünf Minuten verlängern würde?
4. Sieht sie in diesem Zusammenhang für die Realisierbarkeit des zweigleisigen Ausbaus zwischen Backnang und Schwäbisch Hall-Hessental bessere Chancen aufgrund der dann zu erwartenden Verbesserung des Personen- und Güterverkehrs?
5. Welche zusätzlichen Kapazitäten würden durch den zweigleisigen Ausbau nach Schwäbisch Hall-Hessental beim Personen- und Güterverkehr möglich?
6. Welche geopolitische Bedeutung misst sie vor dem Hintergrund der EU-Strategie (dual-use-fähige Verkehrswege) dem oben genannten zweigleisigen Ausbau auf dem Streckenabschnitt Backnang–Schwäbisch Hall-Hessental bei?
7. Sieht sie analog zu möglichen Ausbauplänen auf dem obigen Streckenabschnitt ein ähnliches Potenzial insbesondere für den Güterverkehr durch die Restelektifizierung der bereits bestehenden zweigleisigen Strecke Öhringen Cappel (Hohenlohebahn)–Schwäbisch Hall-Hessental?

3.12.2025

Hapke-Lenz FDP/DVP

Eingegangen: 12.12.2025 / Ausgegeben: 6.2.2026

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

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

Antwort*)

Mit Schreiben vom 2. Februar 2026 Nr. VM3-0141.5-34/116/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Auswirkungen hat der mit dem neuen Fahrplan im Dezember 2025 verkehrende ICE-Sprinter von Stuttgart über Nürnberg nach Berlin auf den Pendlerverkehr von und nach Stuttgart?*

Zu 1.:

Auf der eingleisigen Murrbahn zwischen Backnang und Schwäbisch Hall-Hessental können sich Züge nur in Bahnhöfen begegnen. Der zusätzliche ICE Sprinter von Stuttgart nach Berlin hat zur Folge, dass es zu zusätzlichen Kreuzungen mit Regionalzügen kommt. Bei diesen Zügen muss der Fahrplan angepasst werden. Die Folge sind geänderte Abfahrtszeiten und längere Aufenthalte an Bahnhöfen. Davon sind zwei Züge der Linie RE 90 mit den Zugnummern 88613 und 88646 betroffen. Der RE 90 (88613) verkehrt ab Stuttgart zehn Minuten später und muss neu in Schwäbisch Hall-Hessental vom ICE überholt werden. Ebenso erreicht der RE 90 (Zugnummer 88646) Stuttgart wegen der Überholung durch den ICE erst um 21:23 Uhr statt um 21:06 Uhr. Weitere Anpassungen der Fahrpläne gibt es bei einzelnen Zügen des MEX 90 und MEX 19 im Minutenbereich.

2. *Hält sie es für sinnvoll mit Blick auf eine Attraktivitätssteigerung der gesamten Region Heilbronn-Franken darauf hinzuwirken, dass ein zusätzlicher Halt am Bahnhof des Mittelzentrums Schwäbisch Hall eingerichtet wird?*

Zu 2.:

Ein zusätzlicher Halt des ICE in der Region ist anzustreben. Ob Schwäbisch Hall-Hessental oder Crailsheim – mit einer zusätzlichen Anbindung des Ostalbkreises – die bessere Lösung ist, gilt es im Rahmen der weiteren Planungen zu vertiefen. Nach aktuellem Kenntnisstand ist höchstens ein zusätzlicher Halt zwischen Stuttgart und Nürnberg möglich.

3. *Trifft es zu, dass durch einen solch wichtigen Halt für die ganze Region sich die Fahrtzeit auf dem Streckenabschnitt lediglich um fünf Minuten verlängern würde?*

Zu 3.:

Das ist eine Frage zur Fahrplanerstellung zu einem durch die DB Fernverkehr AG angebotenen Produkt, welche nur DB InfraGO als Infrastrukturbetreiberin beantworten kann.

4. *Sieht sie in diesem Zusammenhang für die Realisierbarkeit des zweigleisigen Ausbaus zwischen Backnang und Schwäbisch Hall-Hessental bessere Chancen aufgrund der dann zu erwartenden Verbesserung des Personen- und Güterverkehrs?*

Zu 4.:

Die Landesregierung wird die Führung der ICE über die Murrbahn als weiteren Anlass nehmen, im Rahmen des Prozesses Deutschlandtakt weiterhin auf einen Ausbau der Strecke mit Doppelspurabschnitten zu drängen.

5. *Welche zusätzlichen Kapazitäten würden durch den zweigleisigen Ausbau nach Schwäbisch Hall-Hessental beim Personen- und Güterverkehr möglich*

Zu 5.:

Die vom Ministerium für Verkehr zusammen mit dem Ostalbkreis, dem Landkreis Schwäbisch Hall und dem Rems-Murr-Kreis im Jahr 2022 durchgeführte Machbarkeitsstudie zum Angebots- und Infrastrukturkonzept für die Murrbahn und die

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

Rems- und Obere Jagstbahn hatte u. a. als Ergebnis, dass bei einem zweigleisigen Ausbau auf der Murrbahn ein durchgehender Zweistundentakt im Fernverkehr und zusätzlich zwei Regionalverkehrszüge pro Stunde fahrbar wären. Dies wurde im Rahmen des sog. Planfall 7 für den Deutschlandtakt gemeldet.

Zusätzlich könnten weitere Güterverkehre ggü. dem Status Quo auf der Strecke verkehren. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die durchgehenden Güterverkehre auch auf den Strecken im Vor- und Nachlauf fahrbar sein müssen.

6. Welche geopolitische Bedeutung misst sie vor dem Hintergrund der EU-Strategie (dual-use-fähige Verkehrswege) dem oben genannten zweigleisigen Ausbau auf dem Streckenabschnitt Backnang–Schwäbisch Hall-Hessental bei?

Zu 6.:

Vor dem Hintergrund der EU-Strategie zu dual-use-fähigen Verkehrswegen kommt dem zweigleisigen Ausbau des Abschnitts Backnang–Schwäbisch Hall-Hessental eine strategische Bedeutung als Teil des TEN-T-Gesamtnetzes und eines übergeordneten Ost-West-Korridors zu. Der Ausbau würde die Leistungsfähigkeit und Resilienz erhöhen und damit sowohl den zivilen Verkehr stärken als auch einen Beitrag zur Robustheit des transeuropäischen Schienennetzes leisten. Eine geopolitische Relevanz ergibt sich dabei insbesondere aus der Einbindung in das TEN-T-Netz und weniger aus dem isolierten Streckenabschnitt.

7. Sieht sie analog zu möglichen Ausbauplänen auf dem obigen Streckenabschnitt ein ähnliches Potenzial insbesondere für den Güterverkehr durch die Restelektifizierung der bereits bestehenden zweigleisigen Strecke Öhringen Cappel (Hohenlohebahn)–Schwäbisch Hall-Hessental?

Zu 7.:

Der Schwerpunkt der Elektrifizierung der Hohenlohebahn liegt aktuell auf der Stärkung des Personenverkehrs. Unabhängig davon wird im Rahmen der zurzeit laufenden Planung auch die grundsätzliche regelmäßige Nutzbarkeit der Strecke für den Schienengüterverkehr mitberücksichtigt.

Hermann
Minister für Verkehr