

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Dr. Franziska Brantner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/25917 –**

Infrastrukturvorhaben auf Murr- und Remstalbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Der dritte Gutachterentwurf des Deutschlandtakts geht mit einer Verabschiedung von der Neigetechnik einher. Nur noch zwei Strecken im Fernverkehr sind mit Neigetechnik vorgesehen (<https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>). Eine Strecke, die noch im zweiten Gutachterentwurf mit Neigetechnik vorhergesehen war, ist die Murrbahn (<https://www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=alle>) im Rahmen des Fernverkehrsangebots zwischen Stuttgart und Nürnberg. Statt einer damals noch vorgesehenen Fahrzeit von 1:51 zwischen Stuttgart und Nürnberg wird im dritten Gutachterentwurf eine Fahrzeit von 2:18 (über die Remstalbahn heute 2:11, siehe DB Navigator) beziehungsweise eine Fahrzeit von 2:23 (über Murrbahn heute 2:25, siehe DB Navigator) erreicht. Diese passen zwar ebenfalls in das Prinzip eines Integralen Taktfahrplans, bedeuten jedoch im Vergleich zur heutigen Situation keine Reisezeitreduzierung, im Vergleich zum zweiten Gutachterentwurf sogar eine deutliche Erhöhung der Fahrzeit (für die schnellste Route 27 Minuten).

Statt Klarheit über die Zukunft der Neigetechnik geschaffen zu haben oder frühzeitig in die Planung eines konventionellen Ausbaus eingestiegen zu sein, wird der Ausbau der Relation Stuttgart–Nürnberg weiter verschleppt. Dadurch werden auf einer lange vernachlässigten Relation der Ausbau und die wichtige Reduktion der Fahrzeit verzögert, obwohl die Strecke beispielsweise für Stuttgart–Berlin eine deutlich kürzere Streckenvariante im Vergleich zur Fahrt über Mannheim und Frankfurt bieten würde. Dass es eines Ausbaus der Strecke bedarf, ist keine Neuheit. So stand der Ausbau der Strecke bereits im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1985 (<https://deacademic.com/dic.nsf/dewiki/212071#Eisenbahn>). Die für einen hohen Milliardenbetrag hergestellte ABS bzw. NBS zwischen (München–)Nürnberg und Berlin erscheint umso fragwürdiger, je länger es nicht gelingt, deutlich mehr Fahrgäste aus Baden-Württemberg am möglichen Reisezeitgewinn durch die Aus- und Neubaustrecke teilhaben zu lassen.

1. Was ist die aktuelle Höchstgeschwindigkeit auf folgenden Abschnitten, was ist die aktuelle stündliche verkehrliche Belastung auf diesen Abschnitten, und wie verändert sich diese im Deutschlandtakt (dritter Gutachterentwurf; jeweils inklusive Güterverkehr)
 - a) Waiblingen–Backnang,
 - b) Backnang–Schwäbisch Hall,
 - c) Waiblingen–Aalen,
 - d) Aalen–Crailsheim,
 - e) Schwäbisch Hall–Crailsheim,
 - f) Crailsheim–Ansbach?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind infrastrukturseitig folgende Geschwindigkeiten gegeben:

- Waiblingen–Backnang: 130 km/h
- Backnang–Schwäbisch Hall-Hessental: 130 km/h
- Waiblingen–Aalen: 140 km/h
- Aalen–Crailsheim: 130 km/h
- Schwäbisch Hall-Hessental–Crailsheim: 160 km/h
- Crailsheim–Ansbach: 160 km/h.

Nach Auskunft der DB AG beträgt die jeweils verkehrliche Belastung im Personenverkehr pro Stunde für:

- Waiblingen–Backnang: zwei Nahverkehrszüge pro Stunde und Richtung, hinzu kommt der S-Bahn-Verkehr (15-Minuten-Takt),
- Backnang–Schwäbisch Hall-Hessental: ein Zug pro Stunde und Richtung, Backnang–Gaildorf West zusätzlich ein Zug pro Stunde und Richtung,
- Waiblingen–Aalen: drei Züge pro Stunde und Richtung, hinzu kommt der S-Bahn-Verkehr bis Schorndorf (15-Minuten-Takt),
- Aalen–Crailsheim: ein Zug pro Stunde und Richtung, zwischen Aalen und Ellwangen ein weiteres Zugpaar alle zwei Stunden,
- Schwäbisch Hall-Hessental–Crailsheim: ein Zug pro Stunde und Richtung,
- Crailsheim–Ansbach: ein Zug pro Stunde und Richtung (alternierend Schienen-personenfernverkehr und Schienenpersonennahverkehr [SPNV]), Dombühl–Ansbach eine weitere SPNV-Linie alle zwei Stunden.

Im Schienengüterverkehr (SGV) schwankt die Auslastung im Tagesverlauf. Sie liegt aber nach Auskunft der DB AG auf allen Strecken durchschnittlich unter einem Zug pro Stunde.

Im Hinblick auf den Deutschlandtakt können die jeweiligen Belastungen in den im Internet veröffentlichten Netzgrafiken eingesehen werden (abrufbar unter www.deutschlandtakt.de/news-und-downloads/downloads/#articlefilter=netzgrafiken).

2. Warum verlängert sich die Reisezeit über die Remstalbahn im dritten Gutachterentwurf im Vergleich zur heutigen Situation?

Neben kurzen Reisezeiten sollen im Rahmen des Deutschlandtakts auch die regionale Erschließung bzw. die regionalen Taktknoten optimiert werden. Die Züge auf der Strecke Stuttgart–Nürnberg via Aalen bedienen im dritten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt hierfür zusätzlich systematisch die Halte Schorndorf und Roßtal.

3. Wäre für die Relation Nürnberg–Stuttgart auch ohne Neigetechnik eine Fahrzeit von unter zwei Stunden realisierbar?

Wenn ja, welche Infrastrukturausbauten wären dafür notwendig?

Welche Geschwindigkeitserhöhungen sind auf den in Frage 1 genannten Abschnitten geplant?

Nach Einschätzung der Gutachter wäre eine Verkürzung der Fahrzeit auf der Murrbahn auf unter zwei Stunden nicht wirtschaftlich umsetzbar. Vor diesem Hintergrund sind generelle Geschwindigkeitserhöhungen im dritten Gutachterentwurf nicht vorgesehen.

4. Wie ergeben sich die zwei Minuten Fahrzeitreduzierung auf der Murrbahn?

Nach Auskunft der Gutachter wirkt die Verkürzung der Standzeit in Ansbach sowie der Entfall des Halts Roßtal fahrzeitverkürzend.

5. Wenn kein Neigetechnikausbau auf der Murrbahn vorgesehen ist, welche Infrastrukturmaßnahmen sind stattdessen geplant?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 30 auf Bundestagsdrucksache 19/22479 verwiesen.

6. Aus welchem Grund besitzt der Fernverkehr auf der Murrbahn die im dritten Gutachterentwurf dargestellte hohe Haltefrequenz im Abschnitt Backnang–Schwäbisch Hall?

Ist dies auf die unzureichende Infrastruktur zurückzuführen?

Wenn ja, ist geplant, bei einem Ausbau der Infrastruktur den Fernverkehr auf der Murrbahn zwischen Backnang und Schwäbisch Hall ohne Zwischenhalt verkehren zu lassen?

7. Was sind die neuen Anforderungen für die Relation Stuttgart–Nürnberg, auf die die Bundesregierung in der Antwort auf die Mündliche Frage 69, Plenarprotokoll 19/201, verweist?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Gutachter ist das Konzept nicht durch fehlende Infrastruktur begründet.

Das im dritten Gutachterentwurf enthaltene Angebotskonzept ist Ergebnis der Abstimmungen mit dem Land Baden-Württemberg, wonach u. a. folgende Konzeptionsziele für die Achse umgesetzt wurden: Verstetigung und Systematisierung des Angebots auf beiden Achsen, Unterstellung konventioneller Tech-

nik statt Neigetechnik, Integration der schnellen in die überregionalen Linien, höhere Anzahl an Direktverbindungen und Reisemöglichkeiten entlang der gesamten Achse, Herstellung möglichst vieler regionaler Anschlussknoten, kurze Anschlüsse in Nürnberg in Richtung Berlin.

8. Zu welchem Zeitpunkt ist mit einer volkswirtschaftlichen Bewertung des Infrastrukturausbaus zu rechnen?
 - a) Welche konkreten Maßnahmen werden bewertet?
 - b) Findet eine Einzelbewertung für die Infrastrukturmaßnahmen auf der Relation Stuttgart–Nürnberg statt oder eine Bündelung mit anderen Infrastrukturmaßnahmen?
9. Wann ist mit der Umsetzung der Maßnahmen zu rechnen?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit läuft die volkswirtschaftliche Bewertung der für den Deutschlandtakt erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen in einem Gesamtplanfall.

10. Wird ein Ausbau der eingleisigen Strecke zwischen Backnang und Schwäbisch Hall untersucht?

Reicht die eingleisige Strecke für den Deutschlandtakt (dritter Gutachterentwurf) aus?

Wie viele Kapazitäten für Zugfahrten (beispielsweise im Güterverkehr) würden im Deutschlandtakt noch zusätzlich verbleiben?

Für das im dritten Gutachterentwurf unterstellte Angebotskonzept ist die Eingleisigkeit zwischen Backnang und Schwäbisch Hall ausreichend. Die Planungen für den Deutschlandtakt erfolgen dabei strikt fahrplanbasiert.

Nach Auskunft der Gutachter werden für die im Zielfahrplan zugrunde gelegten bzw. vom Land Baden-Württemberg gemeldeten Angebote im Schienenpersonenverkehr sowie für den prognostizierten SGV genügend Kapazitäten bereitgestellt. Zusätzliche Züge zur Hauptverkehrszeit sind möglich. Ferner steht für den SGV deutlich mehr Kapazität zur Verfügung als die Prognose erfordert.

11. Inwiefern stellen die eingleisigen Streckenabschnitte zwischen Backnang und Schwäbisch Hall auf der Murrbahn sowie zwischen Crailsheim und Aalen auf der Remstalbahn ein Problem bei der Planung und Durchführung von Zugumleitungen im Fern- und Güterverkehr dar?

Nach Auskunft der DB AG haben Umleitungen aufgrund von Baumaßnahmen (z. B. im Rahmen der Spurplanverbesserung Ulm in den letzten Jahren) gezeigt, dass die genannten eingleisigen Abschnitte hier kein Hindernis darstellen.

12. Wie viele Bahnhöfe zwischen Backnang und Schwäbisch Hall sind so gestaltet, dass eine gleichzeitige Einfahrt zweier sich begegnender Züge aufgrund eines Fahrstraßenkonflikts (insbesondere der Durchrutschwege) nicht möglich ist (vgl. Pacht, Systemtechnik des Schienenverkehrs)?

Ist für diese Bahnhöfe eine Aufhebung der Fahrstraßenkonflikte geplant?

Nach Auskunft der DB AG sind gleichzeitige Einfahrten auf dem Streckenabschnitt Backnang–Schwäbisch Hall-Hessental in folgenden Bahnhöfen nicht möglich:

Oppenweiler, Sulzbach (Murr) und Fichtenberg. Eine Beseitigung ist nach Auskunft der DB AG für alle drei Betriebsstellen geplant.

13. Wie viele Gleisanschlüsse für den Güterverkehr gibt es zwischen Backnang und Schwäbisch Hall?

Nach Auskunft der DB AG gibt es zwischen Backnang und Schwäbisch Hall zwei Gleisanschlüsse: Fichtenberg und Wilhelmglück.

14. Wie viele mechanische, elektromechanische Stellwerke, Relaisstellwerke und ETSWs gibt es auf den folgenden Strecken, und wie viele Stelleinheiten werden mit mechanischen, elektromechanischen Stellwerken, Relaisstellwerken und ETSWs bedient
- Waiblingen–Backnang,
 - Backnang–Schwäbisch Hall,
 - Waiblingen–Aalen,
 - Aalen–Crailsheim,
 - Schwäbisch Hall–Crailsheim,
 - Crailsheim–Ansbach?

Es wird auf Anlage 1 verwiesen.

15. Ist eine Elektrifizierung der Hohenlohebahn geplant, um insbesondere für den Güterverkehr neue Routen im Ost-West-Verkehr zu schaffen?

Die Elektrifizierung des Abschnitts Öhringen–Schwäbisch Hall-Hessental wurde gemäß Anmeldung des Landes Baden-Württemberg im Zielfahrplan Deutschlandtakt unterstellt und dient insbesondere dem SPNV.

Nach Auskunft der Gutachter ist die Elektrifizierung der betreffenden Strecke für den SGV nicht erforderlich.

16. Ist die eingleisige Strecke Crailsheim–Aalen für die Bedürfnisse des Deutschlandtakts und die von der Bundesregierung vereinbarten Verlagerungsziele insbesondere im Güterverkehr geeignet?

Ist ein Ausbau der Strecke geplant?

17. Wie viele Bahnhöfe zwischen Crailsheim und Aalen sind so gestaltet, dass eine gleichzeitige Einfahrt zweier sich begegnender Züge aufgrund eines Fahrstraßenkonflikts (insbesondere der Durchrutschwege) nicht möglich ist (vgl. Pachl, Systemtechnik des Schienenverkehrs)?

Ist für diese Bahnhöfe eine Aufhebung dieser Fahrstraßenkonflikte geplant?

Die Fragen 16 und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind auf dem Streckenabschnitt Crailsheim–Aalen gleichzeitige Einfahrten in den Bahnhöfen Ellwangen, Jagstzell und Jagstheim nicht möglich.

Der dritte Gutachterentwurf unterstellt für Ellwangen die Herstellung gleichzeitiger Einfahrten.

Im Übrigen stehen für den Güterverkehr auf der Strecke Crailsheim–Aalen nach Auskunft der Gutachter genügend Kapazitäten zur Verfügung.

18. Warum wird auf der Murrbahn auf den Betrieb mit Neigetechnik verzichtet?

Sind dafür fehlende Fahrzeuge verantwortlich?

Welche Fahrzeuge sollen auf der Strecke Passau–Regensburg verkehren, auf der Neigetechnik vorgesehen ist?

Im Ergebnis enger Abstimmungen mit den Beteiligten, u. a. Länder und Eisenbahnverkehrsunternehmen, kann eine Nutzung der Neigetechnik aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll unterstellt werden.

Die Konzeption für die Strecke Passau–Regensburg erfolgt auf Basis des heutigen dort verkehrenden Rollmaterials (entspricht dem ICE-T).

19. Sind der Bundesregierung Planungsabsichten der Schweiz bekannt, keine neuen Neigetechnikfahrzeuge anzuschaffen?

Wenn ja, wie soll zukünftig die Strecke München–Zürich betrieben werden?

Der Zielfahrplan Deutschlandtakt bildet die Grundlage für die künftige Infrastrukturplanung des Bundes. Die Bedienung obliegt den am Markt agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse zur Fahrzeugpolitik der Schweiz vor.

Anlage 1

Die folgende Tabelle zeigt für die angeforderten Streckenabschnitte die jeweilige Anzahl an Stellwerken sowie die damit einhergehende Anzahl an Stelleinheiten.

Streckenabschnitte	Stellwerksart Elektromechanische Stellwerke		Elektronische Stellwerke		Mechanische Stellwerke		Relaisstellwerke		Gesamt	
	Anz. STW	STE	Anz. STW	STE	Anz. STW	STE	Anz. STW	STE	Anz. STW	STE
Waiblingen-Aalen		4	211			7	237		11	448
Crailsheim-Ansbach						3	77		3	77
Waiblingen-Backnang						1	64		1	64
Schwäbisch Hall-Crailsheim						2	35		2	35
Aalen-Crailsheim	1	0				2	135		5	163
Backnang-Schwäbisch Hall			2	14		2	12		8	136
Waiblingen-Backnang						1	10		1	10
Waiblingen-Aalen						1	282		1	282
Aalen-Crailsheim						1	20		1	20
Gesamtergebnis	1	0	6	225	4	40	22	970	33	1235

(Quelle: DB AG)

