

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52, 70029 Stuttgart  
E-Mail: [poststelle@vm.bwl.de](mailto:poststelle@vm.bwl.de)  
FAX: 0711 231-5899

An die  
Präsidentin des Landtags  
von Baden-Württemberg  
Frau Muhterem Aras MdL  
Haus des Landtags  
Konrad-Adenauer-Str. 3  
70173 Stuttgart

Stuttgart 29.12.2017  
Name Karsten Klapheck  
Durchwahl 0711 231-5731  
Aktenzeichen 3-3824.1-0-01/367  
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich  
Staatsministerium

**Antrag der Abgeordneten Martin Rivoir u. a. SPD**  
– **Geplantes Zugangebot auf der Strecke Stuttgart -Ulm**  
– **Drucksache 16 / 3058**

**Ihr Schreiben vom 30. November 2017**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen*

*zu berichten,*

- 1. wie weit der Stand der Planungen für das gesamte Zugangebot zwischen Stuttgart und Ulm nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke*

*Wendlingen – Ulm auf der Stammstrecke durch das Filstal und über die Neubaustrecke ist;*

Die Planungen für den sog. Fernverkehrs-Takt 202X (Fahrplan nach Inbetriebnahme S21 + Wendlingen-Ulm) sind derzeit bundesweit in der Abstimmung mit den für den Nahverkehr zuständigen Aufgabenträgern der Bundesländer. Dies ist erforderlich, da sich die Zeitlagen von Fernverkehrslinien bis weit nach Norddeutschland hinein grundlegend verändern werden. Gegenüber früheren Planungsständen kann nicht mehr von einer synchronen Inbetriebnahme anderer wichtiger Streckenausbauten ausgegangen werden (bspw. der Neubaustrecke Rhein-Main - Rhein-Neckar), was Anpassungen zur Folge hat.

DB Fernverkehr strebt hierbei nach eigener Aussage als wichtigen Meilenstein die Einrichtung der ersten Stufe des Halbstundentakts im ICE-Netz an. Er sei ein wichtiger Bestandteil der 2015 verkündeten. Kunden- und Angebotsoffensive sowie bereits in früheren Planungen unterstellt gewesen. Das Fehlen der Neubaustrecke Rhein-Main – Rhein-Neckar führt bei den vom Fernverkehr beabsichtigten Fahrlagen jedoch nicht zu einem systematischen Halbstundentakt, sondern zu je nach Stunde unterschiedlichen Minutenlagen der Fernverkehrszüge. Dies macht es in dem erwähnten Abstimmungsprozess schwierig, für den Nahverkehr exakt vertaktete Fahrlagen zu finden und damit die vom Land nach der Inbetriebnahme von S21 beabsichtigten Durchbindungen im Tiefbahnhof umzusetzen.

2. *welche Fernverkehrsverbindungen (ICE, IC/EC) derzeit insgesamt zwischen Stuttgart und Ulm vorgesehen sind;*

Gegenüber dem heutigen Fahrplan werde es nach Angaben von DB Fernverkehr im Prinzip einen zusätzlichen Ein-Stundentakt von Stuttgart nach München geben, der aus der Verlängerung sonst in Stuttgart endender Linien generiert werde. Damit trage man der Tatsache Rechnung, dass die schnellste Verbindung zwischen Köln bzw. Frankfurt und München künftig via Stuttgart verlaufen wird. Trotz fehlender Ausbauten zwischen Frankfurt und Mannheim könne dabei voraussichtlich eine halbstündliche Verteilung von vier zweistündlichen Linien erreicht werden. Fahrten in ICE-Qualität zwischen Stuttgart und München würden folglich mindestens jede halbe Stunde gegeben sein.

3. *welche dieser Fernverkehrsverbindungen mit Halt in Göppingen über die Filstalbahn geführt werden;*

Über diese Strecke werden nach Aussage von DB Fernverkehr mit Inbetriebnahme von S21 keine kompletten Fernverkehrs-Taktlinien mehr geführt. Einzelwagen seien hingegen möglich, würden aber noch nicht im jetzigen Planungsstadium festgelegt.

4. *welche der Fernverkehrsverbindungen über die Neubaustrecke einen Halt am Flughafenbahnhof haben werden;*

Der Flughafenbahnhof wird nach seiner Fertigstellung nach Angaben von DB Fernverkehr voraussichtlich folgende Anbindung im Fernverkehr bieten (Anzahl Direktverbindungen je Richtung/Tag):

- 16 x Richtung Rottweil/Singen/Zürich
- 4 x Richtung Heidelberg/Frankfurt
- 3 x Richtung Ulm/München
- 1 x Richtung Mannheim.

Damit biete DB Fernverkehr voraussichtlich genau die Verbindungen an, die im Nahverkehr nicht (oder nur mit Umstieg) angeboten werden könnten. Einzelne Verschiebungen könnten sich im weiteren Planungsprozess ergeben. Weitere Halte wären bei guter Nachfrageentwicklung und nach Fertigstellung der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim möglich. Die Landesregierung hat die DB Fernverkehr darauf hingewiesen, dass diese aktuellen Planungen von DB Fernverkehr hinter dem Betriebsszenario als Grundlage des Finanzierungsvertrags und den Ankündigungen in der Schlichtung zurückbleiben. Der dem Stresstest Stuttgart 21 unterstellte Fahrplan im Jahr 2011 sah einen ganztägigen 2-Stunden-Takt einer IC-Linie Richtung München mit einem Halt am Flughafen vor.

5. *welche Regionalverkehrsverbindungen (IRE, RE) zwischen Stuttgart und Ulm derzeit vorgesehen sind;*
6. *welche der Regionalverkehrsverbindungen zwischen Stuttgart und Ulm auf der Filstalbahn vorgesehen sind;*

7. *welche der Regionalverkehrsverbindungen über die Neubaustrecke fahren und einen Halt am Flughafenbahnhof haben werden;*
8. *welche der Regionalverkehrsverbindungen über die Neubaustrecke fahren und einen Halt am Bahnhof Merklingen haben werden;*

Die Fragen 5 bis 8 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das Land wird über die Neubaustrecke einen IRE-Studentakt zwischen Stuttgart und Ulm bestellen. Alle Züge dieser Linie werden am Flughafenbahnhof und in Merklingen halten; die Linie wird zudem über die Südbahn bis an den Bodensee verlängert. Die Fahrzeit wird nach derzeitiger Planung von Stuttgart Hbf bis Ulm Hbf bei unter 45 Minuten liegen.

Darüber hinaus ist vorgesehen, wie bisher eine IRE-Linie im Stundentakt über die Filstalbahn mit Unterwegshalten in Esslingen, Plochingen, Göppingen und Geislingen (Steige) zu führen. Auch diese Linie ist zur Durchbindung über die Südbahn bis an den Bodensee vorgesehen. Die Fahrzeit von Stuttgart Hbf. bis Ulm Hbf. wird nach derzeitiger Planung wie heute bei ca. 60 Minuten liegen.

Weiter ist vorgesehen, über die Filstalbahn zwei Metropolexpresslinien, jeweils im Stundentakt, zu führen. Eine dieser Linien wird von Stuttgart Hbf. bis Ulm Hbf. führen und in Bad Cannstatt, Esslingen sowie an allen Stationen zwischen Plochingen und Ulm halten. Die Fahrzeit dieser Linie wird nach derzeitigem Planungsstand 82 Minuten von Stuttgart Hbf bis Ulm Hbf betragen.

Die zweite Linie wird von Stuttgart Hbf bis Geislingen (Steige) führen und in Bad Cannstatt, Esslingen sowie an allen Stationen zwischen Plochingen und Geislingen (Steige) halten. Die Fahrzeit dieser Linie wird nach derzeitigem Planungsstand 58 Minuten von Stuttgart Hbf bis Geislingen (Steige) betragen. In Abhängigkeit von der in dem unter 1. beschriebenen Prozess noch zu findenden genauen Fahrlage dieser Linie sind für die Führung bis Geislingen (Steige) ggf. noch Infrastrukturanpassungen im Bahnhof Geislingen notwendig. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass diese Linie in einem Interimszustand (vor Inbetriebnahme der Neubaustrecke) nur bis Süssen geführt werden kann. Im Ziel-

zustand wird aber vom Land und dem Landkreis Göppingen ein S-Bahn-ähnlicher Halbstundentakt beim Metropolexpress zwischen Stuttgart und Geislingen (Steige) angestrebt.

9. *von welchem Taktangebot jeweils bei diesen ICE-, IC/EC- und IRE/RE-Verbindungen ausgegangen wird;*

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 2 sowie 5 bis 8 verwiesen.

10. *von welchen Fahrzeiten jeweils bei diesen ICE-, IC/EC- und IRE/RE-Verbindungen ausgegangen wird.*

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 2 sowie 5 bis 8 verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann MdL  
Minister für Verkehr