

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/5606 –**

Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Einführung des ICE-Sprinters auf der Murrbahn

Vorbemerkung der Fragesteller

Zum Fahrplanwechsel 2025 hat die Deutsche Bahn AG auf der Strecke Stuttgart–Berlin eine neue schnelle ICE-Verbindung (ICE = Intercity-Express; sogenannter ICE-Sprinter) eingerichtet, die zwischen Stuttgart und Nürnberg die Murrbahn (Strecke 4930) nutzt.

Der Laufweg dieser Fernverkehrsleistung umfasst auch den zwischen Backnang und Schwäbisch Hall-Hessental eingleisigen Streckenabschnitt und löst mit dem dort verkehrenden Nahverkehr Fahrplankonflikte aus, sodass jede Fahrt des ICE-Sprinters eine Verschiebung der Fahrplanlage der Regionalexpress(RE)-Leistung verursacht.

Für die morgendliche Fahrt des ICE-Sprinters in Fahrtrichtung Nürnberg wurde die Fahrplanlage einer Fahrt des Regionalexpresses der Linie 90 verschoben, sodass dessen Abfahrt in Stuttgart nun früher erfolgt, außerdem wird diese Fahrt in Schwäbisch Hall-Hessental durch den schnelleren ICE-Sprinter überholt, wodurch sich für den Regionalexpress dadurch eine Standzeit und damit eine Fahrzeitverlängerung von ca. 14 Minuten ergibt. Außerdem gehen durch die vorgezogene Abfahrt in Stuttgart bisherige Anschlüsse verloren. Auch durch die abendliche Fahrt des ICE-Sprinters der Gegenrichtung Nürnberg–Stuttgart wird die Fahrplanlage des Regionalexpresses verschoben sowie eine Überholung durch den ICE erforderlich. Durch die sich daraus ergebende Fahrzeitverlängerung verschiebt sich in Stuttgart die Ankunftszeit des Regionalexpresses um ca. 17 Minuten nach hinten. Dadurch gehen auch hier gleich mehrere Anschlüsse des Regionalverkehrs in Richtung Tübingen und Heilbronn sowie etliche S-Bahn-Anschlüsse verloren. Dies ist aus Sicht der Reisenden im Nahverkehr ärgerlich. Die Fahrgäste des Fernverkehrs hingegen können sich über ein sehr attraktives Angebot freuen.

Die beschriebenen Fahrplanlagenverschiebungen ergeben sich aus den örtlichen infrastrukturellen Gegebenheiten. Aufgrund der abschnittswisen Eingleisigkeit der Strecke können die Fahrplanlagen nicht beliebig verschoben werden. Die Kapazität der Strecke wird stark gemindert. Durch die Eingleisigkeit und die damit verbundenen erforderlichen fixen Zugkreuzungen des ICE-Sprinters mit dem Regionalverkehr entstehen starke betriebliche Zwänge,

welche im Verspätungsfalle zur Verspätungsmaximierung des Nahverkehrs und zum Verspätungsaufbau des Fernverkehrs führen. Letzteres führt beim ICE-Sprinter zum drohenden Verlust des Fahrzeitvorteils, der u. a. durch Haltverzicht in Erfurt oder Halle/Saale gewonnen wird.

Angesichts der beschriebenen negativen Auswirkungen auf den regionalen Nahverkehr fordern die betroffenen Kommunen und Landkreise deswegen die schnelle Umsetzung eines zweigleisigen Ausbaus sowie weitere Investitionen für die Digitalisierung der Leit- und Sicherheitstechnik (www.ostalbkreis.de/sixcms/detail.php/404541). Statt eines durchgehenden zweigleisigen Ausbaus stellte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr Ulrich Lange bei einem Besuch vor Ort im Februar 2026 lediglich den Bau von Doppelspurinseln in Aussicht (www.bkz.de/nachrichten/mittelfristig-kein-zweispuriger-ausbau-der-bahnstrecke-zwischen-backnang-und-murrhardt-328267.html).

1. Wie hat sich die Belastung der Strecke in den letzten 15 Jahren entwickelt (bitte die Anzahl der Züge für die einzelnen Jahre, getrennt nach Regional-, Fern- und Güterverkehr zwischen Backnang und Hesselal angeben)?

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) findet regelmäßiger Fernverkehr seit dem Fahrplan 2026 statt. In den Jahren davor wurde die Murrbahn für Umleitungsverkehre z. B. bei Sperrungen der Remsbahn genutzt. Für den Fern-, Regional- und Güterverkehr enthält die nachfolgende Tabelle einen Überblick der Zugfahrten pro Tag. In einer Woche wird der Durchschnitt der Zugfahrten an den Tagen Dienstag bis Freitag ausgewiesen.

Jahr	Schienen-personenfernverkehr	Schienen-personennahverkehr	Schienen-güterverkehr
2011	0	44	19
2012	0	44	15
2013	0	44	18
2014	0	44	20
2015	0	44	23
2018	0	69	26
2019	0	69	24
2020	0	69	14
2021	0	69	18
2022	0	75	18
2023	0	75	20
2024	0	79	18
2025	0	79	19
2026	2	75	17

Für die Jahre 2016 und 2017 liegen nach Auskunft der DB AG keine Auswertungen vor.

2. Sieht die Bundesregierung neuen Handlungsbedarf bezüglich Infrastrukturmaßnahmen aufgrund des neu eingeführten Angebots im Fernverkehr, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
3. Sieht die Bundesregierung sich für die Umsetzung dieser Infrastrukturmaßnahmen, die aufgrund eines neuen Angebots im Fernverkehr notwendig werden, zuständig?
15. Sieht die Bundesregierung bei Ausweitung der „Sprinter“-Verkehre den Bedarf für einen zweigleisigen Ausbau der Murrbahn, und wenn ja, wird die Bundesregierung diesen aufgrund der Nutzung der Strecke durch den Fernverkehr finanzieren?

Die Fragen 2, 3 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Zielfahrplan Deutschlandtakt sieht im Bereich Stuttgart–Nürnberg folgende bedarfsplanrelevanten Infrastrukturmaßnahmen vor: Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit in Waiblingen aus Richtung Backnang auf 80 km/h, Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten in Sulzbach. Das Angebotskonzept, der sog. Zielfahrplan, ist an der jeweils aktuellen Verkehrsprognose ausgerichtet und wird derzeit auf Grundlage der aktuellen strategischen Langfrist-Verkehrsprognose 2040 fortgeschrieben. Die Gestaltung des Fernverkehrsangebots liegt in der operativen Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

4. Welche Änderungen und Ausweitungen sind seitens der Deutschen Bahn (DB) Fernverkehr auf der Relation Stuttgart–Berlin über Nürnberg im nächsten Fahrplanjahr geplant?

Nach Auskunft der DB AG befindet sich der Fahrplan für das Jahr 2027 noch in Erstellung. Belastbare Aussagen können erst nach Zuteilung der Fahrplastrassen getroffen werden.

5. Welche Änderungen für den Regionalverkehr haben sich durch die Einführung des Sprinters im Fahrplanjahr 2026 ergeben?

Nach Auskunft der DB AG wird für den ICE 1162 Stuttgart–Berlin ein RE 90 in Schwäbisch Hall-Hessental überholt und hat daher dort eine Standzeit von zehn Minuten. Für den ICE 1163 Berlin–Stuttgart erhält ein MEX 90 eine Kreuzung in Fornsbach mit einer Standzeit von acht Minuten. Ein RE 90 erhält in Sulzbach (Murr) eine Standzeit von elf Minuten zur Kreuzung mit MEX 90 und Überholung durch den ICE 1163.

6. Sind die aktuell in Umsetzung befindlichen Infrastrukturmaßnahmen auf der Strecke ausreichend, um die Auswirkungen auf den Regionalverkehr wieder zu kompensieren?
7. Welche Infrastrukturmaßnahmen sind notwendig, um die Einschränkungen für den Regionalverkehr durch die Einführung des ICE-Sprinters im Fahrplanjahr 2026 bzw. durch eine mögliche Ausweitung im Fahrplanjahr 2027 zu reduzieren bzw. vollständig zu vermeiden?
8. Welche dieser Infrastrukturmaßnahmen sind in Umsetzung, was ist der Planungsstand, und welche Finanzierungsvereinbarungen sind geschlossen?
9. Welche Doppelspurinseln, die der Parlamentarische Staatssekretär Ulrich Lange in Aussicht gestellt hat, sind in Umsetzung, was ist der jeweilige Planungsstand, und welche Finanzierungsvereinbarungen bestehen jeweils?

Die Fragen 6 bis 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG sind die aktuell in Umsetzung befindlichen Maßnahmen für die Neukonzeption des Fahrplans im Regionalverkehr konzipiert. In den Bahnhöfen Sulzbach (Murr) und Oppenweiler werden durch Anpassungen an der Leit- und Sicherungstechnik gleichzeitige Einfahrten geschaffen. Dadurch wird in Verspätungsfällen die Gefahr von Verspätungsübertragungen reduziert. Im Bahnhof Waiblingen wird zur Steigerung der Betriebsqualität die Einfahrtgeschwindigkeit aus Richtung Backnang auf 80 km/h erhöht. Die Maßnahmen werden aus dem KSP-Teilprogramm „Halbstundentakt“ (Etappierung Deutschlandtakt) finanziert. Die Maßnahmen schaffen Freiheitsgrade in der Fahrplankonstruktion und mildern somit die Auswirkungen eines zusätzlichen Fernverkehrszuges auf den Regionalverkehr ab. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

10. Auf welcher bahnbetrieblichen bzw. verkehrswissenschaftlichen Grundlage erfolgt die Eingrenzung der Ausbaumaßnahmen bezüglich des abschnittsweisen zweigleisigen Ausbaus?

Auf Basis des geltenden Zielfahrplans Deutschlandtakt wurden Infrastrukturmaßnahmen fahrplanbasiert abgeleitet. Der Deutschlandtakt bildet die Basis für den Neu- und Ausbau, die Planung, und die bestmögliche Nutzung der Schieneninfrastruktur.

11. Wäre ein zweigleisiger Schanztunnel in einer Fahrröhre möglich, und wenn nein, warum nicht?
12. Wieso wird der bisherige Schanztunnel nicht erhalten, um eine spätere Zweigleisigkeit in dieser Strecke zu vereinfachen?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG ist ein zweigleisiger Neubau eines Tunnels mit einer Röhre und mit einer Länge unter 1.000 m zulässig (mit einem planmäßigen Begegnungsverbot zwischen Reise- und Güterzügen). Die neue Tunnelröhre des heute eingleisigen Schanztunnels wird als Ersatzinvestition über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III finanziert. Gemäß dem

geltenden Grundsatz der LuFV besteht kein Spielraum für die Finanzierung einer Vorhaltung der alten Tunnelröhre.

13. Wurde für die kurzfristige Verbesserung der beschriebenen Situation, insbesondere zur Wahrung der bisherigen Anschlüsse aus dem Fahrplanjahr 2025, geprüft,
 - a) die abendliche Fahrplanlage des ICE-Sprinters ab Oppenweiler um ein bis zwei Minuten nach hinten zu verschieben, um trotz des langen Blockabschnitts zwischen Backnang und Oppenweiler den RE und den ICE bis Waiblingen, wie auch vor Sulzbach, direkt hintereinander fahren zu lassen,
 - b) ein zusätzliches Blocksignal zwischen Backnang und Oppenweiler zu errichten, um den über 5 Kilometer langen Blockabschnitt zu verkürzen und die Zugfolge zu erhöhen?
14. Wenn ja, welchen Umsetzungsstand haben die abgeleiteten Maßnahmen?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG reicht die spätere Fahrlage des ICE von ein bis zwei Minuten nicht aus, um den RE und den ICE bis Waiblingen hintereinander fahren zu lassen. Die nötige Fahrzeitverlängerung des ICE von ca. zehn Minuten würde zu Trassenkonflikten im Bereich von Waiblingen bis Stuttgart Hbf führen und ist daher nicht umsetzbar. Nach Auskunft der DB AG würde ein zusätzliches Blocksignal die Konfliktsituation nicht auflösen, weil sich die angepassten Züge in diesem Bereich kreuzen und nicht hintereinander herfahren.

