

VCD Position

ICE

Stuttgart -
Berlin

über die
Murrbahn

ICE Stuttgart – Berlin über die Murrbahn

Zusammenfassung

Mit der Inbetriebnahme des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) 8 (Berlin-) Halle – Erfurt – Nürnberg Ende 2017 wird die schnellste Verbindung Stuttgart – Berlin wie schon vor 75 Jahren wieder über Nürnberg führen.

Die Einführung einer ICE-Linie Stuttgart – Nürnberg – Berlin über die Murrbahn reduziert die Reisezeit Ostwürttemberg – Berlin um bis zu 2 Stunden (Schwäbisch Hall-Hessental – Berlin in 4 Stunden, 20 Minuten). Stuttgart – Berlin wird rund 20 Minuten schneller (5 Stunden 15 Minuten).

Bisher sehen die Planungen der DB¹ eine solche ICE-Linie jedoch nicht vor. Zur sinnvollen Auslastung der Strecke Berlin – Nürnberg, die derzeit für rund 10. Mrd. € ausgebaut wird, gehört aber auch die Anbindung Baden-Württembergs. Nur damit können die Reisezeitvorteile der neuen Strecken möglichst vielen Menschen zu Nutzen kommen.

Durch einen Streckenausbau (zweigleisiger Ausbau der Murrbahn, Geschwindigkeitserhöhung im weiteren Verlauf nach Nürnberg) könnte die Fahrzeit noch um weitere 10 – 15 Minuten verkürzt werden.

Die Bundes-, Landes- und Regionalpolitiker sowie die DB AG werden hiermit aufgefordert, sich für diesen ICE-Konzept zur verkehrlichen Aufwertung des östlichen Baden-Württembergs einzusetzen.

Ausgangslage

Heute fährt der IC Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg über die Remsbahn, da diese zwar länger als die Murrbahn ist, doch mit Aalen und Schwäbisch Gmünd ein größeres Fahrgastpotential erschließt. Noch vor wenigen Jahren fuhren die schnellen Fernzüge über die kürzere Murrbahn:

Stuttgart-Nürnberg	Entfernung	Fahrzeit
Via Murrbahn	190 km	2:02 (5 Halte)*
Via Murrbahn	190 km	2:02 (0 Halte)**
Via Remsbahn	203 km	2:11 (5 Halte)

Tabelle 1 Vergleich Murrbahn/Remsbahn

* Fahrplan 1997/1998 ** Fahrplan 1939

¹ DB-Pressekonferenz am 26.08.2018 in Leipzig zur Vorstellung des Fahrplankonzeptes 2018

Der aktuell gültige Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) sieht für den Zielzustand eine ICE-Linie Stuttgart – Berlin über die Murrbahn im 2-Stunden-Takt vor – zusätzlich zum heute schon bestehenden zweistündlichen IC Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg über die Remsbahn. Damit sehen die Gutachter des Bundes ein Fahrgastpotential für eine stündliche Fernverkehrsverbindung im Korridor Stuttgart – Nürnberg.

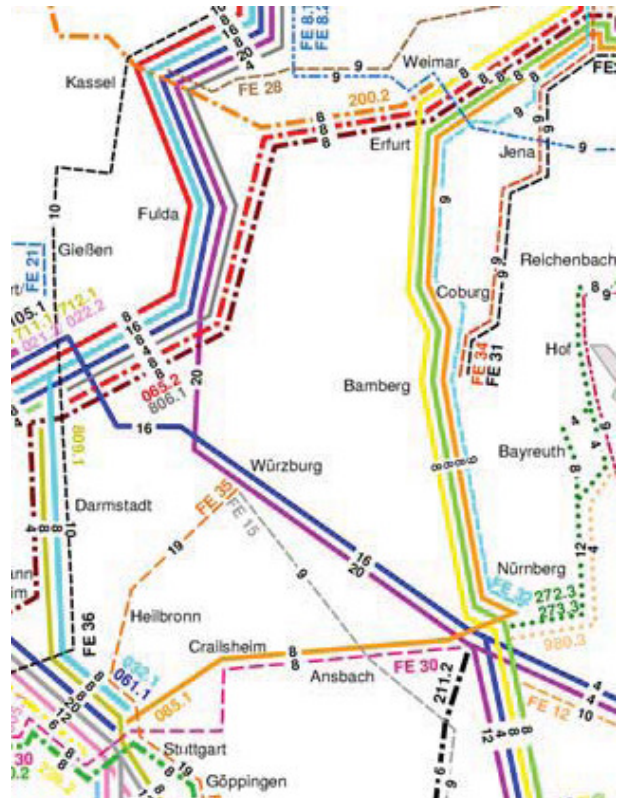


Bild 1: SPFV-Linienkonzept BVWP 2003

Im Rahmen der weiteren BVWP-Planungen zur Gäubahn wurde dort ein Planfall 3 mit einem positiven Kosten-Nutzen-Faktor weiterverfolgt, der eine ICE-Linie Zürich – Stuttgart – Nürnberg anstelle des ICE Stuttgart – Berlin vorsieht. Bei dieser Untersuchung wurde nur der Abschnitt Stuttgart – Zürich und die durchfahrenden Reisenden auf dem Korridor zwischen Nürnberg und Zürich betrachtet, nicht jedoch die Auswirkungen des Wegfalls der direkten ICE-Linie Stuttgart – Berlin.

Die Bedarfsplan-Überprüfung des Bundes vom November 2010 sieht nunmehr anstelle der ICE-Verbindung Stuttgart – Berlin nur noch eine ICE-Verbindung Zürich – Nürnberg über Aalen vor – d.h. den Ersatz des IC Karlsruhe – Nürnberg durch einen ICE Zürich - Nürnberg. Die Planungen zu Stuttgart 21 (Stresstest etc.) unterstellen ebenfalls nur eine ICE-Verbindung Zürich – Nürnberg über die Remsbahn (Aalen) im 2-Stunden-Takt. Bei der Bedarfsplanüberprüfung ist aber zu beachten, dass begonnene Projekte wie Nürnberg – Erfurt nicht mehr untersucht wurden.

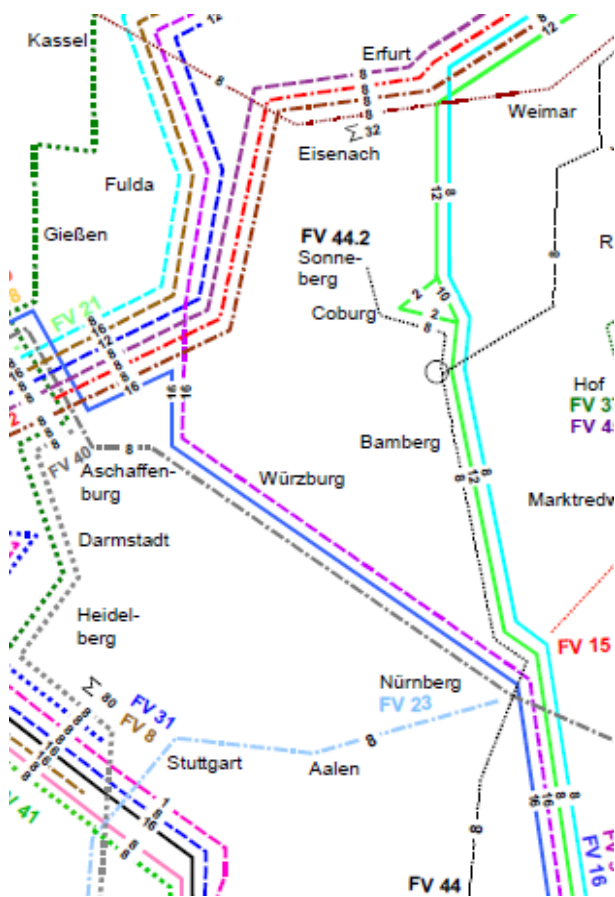


Bild 2: SPFV-Linienkonzept Bedarfsplanüberprüfung 2010

Deutlich wird die Reduktion der Anzahl der Fernverkehrszüge sowohl zwischen Nürnberg und Erfurt (von 32 auf 20), als auch zwischen Stuttgart und Nürnberg (von 16 auf 8) für den Prognosehorizont 2025.

Fahrplankonzept 1936-39

Vor 77 Jahren, im Jahr 1936, führte die damalige Deutsche Reichsbahn nach den Erfolgen des Schnelltriebwagens „Fliegender Hamburger“ eine entsprechende Tagesrandverbindung auch zwischen Stuttgart und Berlin ein. Im letzten Fahrplan 1939 konnte man um 6:15 in Stuttgart abfahren und erreichte Berlin um 13:24. Bei einer Abfahrt in Berlin um 16:40 erreichte man Stuttgart wieder um 23:53. Die Fahrzeit von 7 Stunden und 9 Minuten über Nürnberg wird heute nur um 6 Minuten unterboten (Stuttgart ab 6:05, Berlin an 13:08). Damals wurde der Schnelltriebwagen von Stuttgart mit dem von München in Nürnberg gekuppelt bzw. auf der Rückfahrt geflügelt.

DB Fahrplankonzept heute und 2018

Im Gegensatz zu 1936/39 führt heute die schnellste Verbindung von Stuttgart nach Berlin über Frankfurt – Braunschweig. Die Fahrzeit beträgt hierfür (vor dem Umleitungsfahrplan aufgrund des Hochwassers bei Stendal) rund 5 Stunden 40 Minuten.

Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt – Halle ergibt sich über Frankfurt - Erfurt eine unwesentlich kürzere Fahrzeit als über Frankfurt – Braunschweig. Geplant ist neu eine ICE-Linie Hamburg - Berlin – Leipzig - Erfurt – Frankfurt – Stuttgart mit einer Fahrzeit von rund 5 Stunden 30 Minuten.

Weiter sollen mit der Inbetriebnahme der NBS Erfurt – Nürnberg (derzeit für Dezember 2017 geplant) die ICE-Verbindungen Berlin – Erfurt – München und Frankfurt – Erfurt – Leipzig (-Dresden) jeweils in Erfurt zur halben Stunde gegenseitige Korrespondenz haben². In Nürnberg kommen die ICE-Züge dann kurz vor der vollen Stunde an bzw. fahren in Richtung Norden kurz nach der vollen Stunde ab.

Weiter sieht die bisherige DB-Planung die Beibehaltung der Fahrzeiten des heutigen IC Stuttgart – Nürnberg vor. Die Ankunft kurz vor der halben Stunde in Nürnberg würde dann jedoch bedeuten, dass kein unmittelbarer ICE-Anschluss Richtung Erfurt/Berlin bestünde, sondern erst nach rund 40 Minuten Aufenthaltszeit. Damit würde die Fahrzeitverkürzung durch die NBS Nürnberg – Erfurt – Halle wieder verbummelt werden.

Fernzüge über die Murrbahn, wie im aktuellen BVWP vorgesehen, sind bislang von der DB nicht geplant.

Analyse der bisherigen Planungen

Die fehlende Weitergabe der Fahrzeitverkürzungen des VDE-Projektes 8 nach Baden-Württemberg zeigt, dass die bisherigen Planungen aus Sicht eines Fahrgastes und Steuerzahlers aus Baden-Württemberg ungeeignet sind. Angesichts einer Bausumme von rund 10 Mrd. € für die Strecke Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg müssen Fahrzeitverkürzungen aber für möglichst viele Relationen umgesetzt werden – Grundlage der VDE 8-Planungen war auch eine ICE-Linie Stuttgart – Berlin, wie sie im BVWP 2003 zum Ausdruck kommt..

Wenn die Bundespolitik eine neue Infrastruktur baut und zur Auslastung eine Linienplanung für den BVWP erstellt, sollte das bundeseigene Verkehrsunternehmen, das eigenwirtschaftlich den Fernverkehr betreibt, entweder frühzeitig erklären, diese Linienplanung nicht umsetzen zu wollen oder können – dann müsste der Bund möglicherweise über eine Ausschreibung von Linien nachdenken, die im BVWP als verkehrlich notwendig bzw. sinnvoll angesehen worden waren. Alternativ wäre die DB Fernverkehr zu verpflichten, ein Linienkonzept zu fahren, das im Einklang mit dem

²

http://www.erfurt.de/imperia/md/content/veroeffentlichungen/wirtschaft/erwicon2012/p32_erwicon12.pdf

BVWP steht. Anderenfalls wären die Bundesverkehrswegepläne obsolet und Milliarden-Investitionen volkswirtschaftlich sinnlos erbracht worden – vgl. die Anbindung Wiesbadens an die NBS Köln-Rhein/Main.

Dass die Linien-Planungen des BVWP 2003 durchaus sinnvoll waren, zeigt die folgende Überlegung: Mit einem ICE Stuttgart – Berlin über die Murrbahn können Fahrgäste von allen Orten Baden-Württembergs, die eine Direktverbindung mit Stuttgart haben, mit nur einmaligen Umsteigen die Bundeshauptstadt erreichen. Bei einer ICE-Linie Zürich – Nürnberg mit Anschluss an einen ICE München – Nürnberg – Berlin benötigen Fahrgäste von außerhalb der Gäubahn hingegen zwei Umsteigevorgänge.

Insbesondere Ostwürttemberg würde von einer solchen Direktverbindung Stuttgart – Berlin profitieren, da sich die Fahrzeiten Richtung Berlin/Neue Bundesländer drastisch reduzieren würden.

Auch bei Berücksichtigung einer (bisher nicht weiterverfolgten) ICE-Linie Zürich – Nürnberg ist unmittelbar einsichtig, dass für Baden-Württemberg betrachtet eine ICE-Linie Stuttgart – Berlin einen höheren Nutzen hat als eine Verbindung, die in Nürnberg einen weiteren Umstieg erfordert.

VCD-Fahrplankonzept

Die nachfolgende VCD-Fahrplankonzeption übernimmt die bestehenden Rahmenplanungen der DB zum Knoten Erfurt unverändert, ergänzt das Konzept der ICE-Linie Berlin – München jedoch um die schon 1936 – 39 erfolgte Flügelung nach Stuttgart in Nürnberg mit Führung über die Murrbahn.

Entsprechend dem DB-Fahrplankonzept für die VDE 8 wäre die Abfahrt in Nürnberg Richtung Berlin jeweils kurz nach der vollen Stunde bzw. Ankunft aus Richtung Berlin kurz vor der vollen Stunde. Bei der Fahrzeit über die Murrbahn von 2 Stunden können in Stuttgart jeweils Ankunfts- und Abfahrtszeiten wie beim heutigen IC erreicht werden. Bei einem unterstellten 2-Stunden-Takt des ICE Stuttgart – Berlin würde sich somit in Verbindung mit dem bestehenden IC Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg ab Stuttgart eine stündliche Fahrmöglichkeit nach Nürnberg ergeben: zur ungeraden Stunde schnell mit dem ICE über die Murrbahn, zur geraden Stunde über Aalen mit dem IC.

Halte des ICE zwischen Stuttgart und Nürnberg sollten nur in Schwäbisch Hall-Hessental sowie Crailsheim sein, die heutigen Nahverkehrszüge auf der Hohenlohe- und Murrbahn würden sich mit geringfügigen Änderungen in dieses Konzept einpassen. Für die Strecke Crailsheim - Aalen stellt der heutige RE nach Ulm schon ideale

Verbindungen her. Es wäre zu prüfen, ob für die Tauberbahn, die derzeit im 2-Stunden-Takt auf den IC abgestimmt ist, ein auf den ICE angepasstes Fahrplankonzept größere Vorteile bietet. Die Fahrzeitverkürzungen durch das VDE 8 werden damit in das nordöstliche Baden-Württemberg vollumfänglich weiter getragen. Auch ohne einen Streckenausbau der Murrbahn könnten somit Fahrzeiten von 5 Stunden 15 Minuten zwischen Stuttgart und Berlin erreicht werden.

Gegenüber sowohl dem Status-Quo als auch den bisherigen DB-Planungen stellt dies schon eine Fahrzeitverkürzung von mindestens 15 Minuten dar. Für Ostwürttemberg ergeben sich sogar Fahrzeitverkürzungen Richtung Berlin von rund 2 Stunden (Schwäbisch Hall-Hessental – Berlin heute 6:15, zukünftig 4:20).

	DB 2013	DB 2018	VCD 2018
	ICE über FFM	ICE über FFM	ICE über N
Berlin	09:35		09:42
Dresden		09:34	
Erfurt Hbf		11:24	11:27
Erfurt Hbf		11:36	11:33
Frankfurt Hbf	13:46	13:46	
Nürnberg Hbf			12:53
Nürnberg Hbf			12:57
Crailsheim			13:45
Schw. Hall-Hessental			14:02
Stuttgart	15:08	15:08	14:55
Fahrzeit	05:33	05:26	05:13
<i>Gegenrichtung</i>			
Berlin	12:23		12:18
Dresden		12:26	
Erfurt Hbf		10:36	10:33
Erfurt Hbf		10:24	10:27
Frankfurt Hbf	09:14	08:14	
Nürnberg Hbf			09:05
Nürnberg Hbf			09:01
Crailsheim			08:13
Schw. Hall-Hessental			07:56
Stuttgart	06:51	06:51	07:05
Fahrzeit	05:32	05:27	05:13

Tabelle 2: Fahrplanvergleich 2013/2018

Die Fahrzeit von Aalen nach Berlin verkürzt sich gegenüber heute um 1 Stunde 20 Minuten auf 4:50, von Ulm nach Berlin ist die Fahrzeit gegenüber heute um 30 Minuten verkürzt und entspricht damit der Fahrzeit Berlin

– Ulm nach Realisierung der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm.

Wichtig ist hierbei, dass für diese Fahrzeitverkürzungen KEINE Investitionen in die Streckeninfrastruktur notwendig sind, sondern nur durch ein alternatives Fahrplankonzept möglich werden. Die S-Bahn-Linie Ansbach – Nürnberg muss dazu allerdings angepasst werden.

Relation	2013	DB 2018	VCD 2018
Stuttgart-Berlin	5:35	5:30	5:15
Aalen - Berlin	6:10	5:20	4:50
Crailsheim - Berlin	5:40	5:00	4:00
Aalen - Dresden	6:30	5:30	5:00
Schw.H-Hessental - Berlin	6:15	5:20	4:20
Ulm - Berlin	6:30	6:25	6:00
Öhringen - Berlin	6:50	5:50	5:00

Tabelle 3 Fahrzeitvergleiche (Fahrzeit in Stunden:Minuten)

Weiterer Streckenausbau

Durch einen Streckenausbau könnten die Fahrzeiten weiter verkürzt werden. Auf der Murrbahn gehört dazu einerseits der zweigleisige Ausbau – mindestens die Doppelspurinsel Oppenweiler (Württ.) – Sulzbach(Murr). Darüber hinaus ist die Streckenhöchstgeschwindigkeit zu erhöhen, am einfachsten ist dies auf dem Abschnitt Schwäbisch Hall-Hessental – Ansbach – Nürnberg zu erreichen, da dort die Trassierung relativ günstig ist. Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf diesem Abschnitt auf bis zu 200 km/h war schon im BVWP 1985 unter „Planungen“ aufgenommen. Mit beiden Maßnahmen könnte insgesamt eine zusätzliche Fahrzeitverkürzung von 10 – 15 Minuten zwischen Stuttgart und Nürnberg realisiert werden.

ICE-Sprinter

Die DB plant auf der Strecke München – Berlin auch ICE-Sprinter-Verbindungen mit einer Fahrzeit von rund 3:45 Stunden. Das würde für die Strecke Nürnberg – Berlin eine Fahrzeit von rund 2:45 bedeuten. Unterstellt man eine Abfahrt dieser Züge in Nürnberg zur halben Stunde, d.h. um 30 Minuten versetzt zum Grundtakt-ICE, würde der IC Karlsruhe – Stuttgart – Aalen – Nürnberg idealen Anschluss an diese Züge erhalten. Damit wären Fahrzeiten Aalen – Berlin von 4:20 möglich. Solche Sprinterzüge könnten als „normale“ ICE-Verbindungen weiter über Berlin hinaus abwechselnd an die Ostsee verlängert werden (Schwerin – Wismar, Rostock, Stralsund – Binz) und damit schnelle Verbindungen aus dem Süden in die Urlaubsgebiete in Mecklenburg-

Vorpommern herstellen – und umgekehrt aus dem Norden in die Feriengebiete in Bayern.

Fazit

Mit dem vorgeschlagenen ICE Stuttgart – Berlin über die Murrbahn und Nürnberg als Flügelzug zum ICE München – Nürnberg – Berlin im 2-Stunden-Takt können signifikante Fahrzeitverkürzungen für Ostwürttemberg von bis zu 2 Stunden erreicht werden. Gleichzeitig wird die Fahrzeit Stuttgart – Berlin gegenüber heute um ca. 20 Minuten und gegenüber den DB-Konzeptionen für 2018 um 15 Minuten verkürzt. Diese Fahrzeitverkürzung setzt sich in den weiteren Anschlussverbindungen zumeist fort. Angesichts der hohen Investitionskosten für das VDE 8 von rund 10 Mrd. € sollten für möglichst viele Regionen und Relationen Fahrzeitverkürzungen, die hierdurch möglich sind, auch realisiert werden. Die hier aufgezeigten Fahrzeitverkürzungen basieren auf optimierten Fahrplänen und sind ohne weiteren Streckenausbau möglich. Weitere Fahrzeitverkürzungen um ca. 10 - 15 Minuten auf der Achse Stuttgart – Berlin wären bei einem Streckenausbau (Zweigleisigkeit Murrbahn sowie Geschwindigkeitsanhebungen) möglich.

Quellen/Verweise

Kursbuch 1939, 1997/98, Kursbuch BW 2013
Bundesverkehrswegeplan 2003, Die gesamtwirtschaftliche Bewertungsmethodik, BMVBW, Januar 2005
Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, Abschlussbericht November 2010
Verkehrskonzept Thüringen 2015 ff, DB AG, 08.06.2012
http://de.wikipedia.org/wiki/Ausbaustrecke_Nürnberg-Stuttgart, Abruf am 09.08.2013

Stuttgart, 07.10.2013
Diplom-Wirtschaftsmathematiker
Matthias Lieb
Vorsitzender
VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Herausgeber
VCD
Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Tübinger Straße 15, 70178 Stuttgart
Fon 0711/6070217
Fax 0711/6070218
info@vcd-bw.de
www.vcd-bw.de

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. Oktober 2013