
Pressemitteilung

Nr. 20/13

Stuttgart, 07. Oktober 2013

ICE-Schnellverbindung Stuttgart – Murrbahn - Berlin

VCD-Konzept: Lückenschluss mit wenig Aufwand kostengünstig umsetzbar

Kurze Reisezeiten bieten attraktive Verbindungen nach Berlin und in die neuen Bundesländer

Ende 2017 soll die ICE-Strecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig (– Berlin) in Betrieb genommen werden, rund 10 Milliarden Baukosten werden bis dahin investiert sein und dennoch wird sich für Reisende aus Stuttgart die Fahrzeit nicht verkürzen, bemängelt der ökologische Verkehrsclub VCD. Stattdessen müssten Fahrgäste nach den Planungen der Deutschen Bahn (DB) AG Wartezeiten von 40 Minuten in Nürnberg in Kauf nehmen – eine attraktive Schnellverbindung sieht anders aus.

Wie ein attraktiver Anschluss der Landeshauptstadt an diese Schnellstrecke machbar ist, das zeigt der VCD in seinem Positionspapier zur ICE-Verbindung Stuttgart – Berlin über die Murrbahn auf.

„Würde der ICE Stuttgart – Berlin über die Murrbahn und Nürnberg als Flügelzug zweistündlich zum ICE München – Nürnberg – Berlin geführt, hätten die Fahrgäste in Ostwürttemberg eine um bis zu zwei Stunden kürzere Reisezeit in die Bundeshauptstadt“, erläutert VCD-Landesvorsitzender Matthias Lieb. Die Idee des VCD orientiert sich dabei am Fahrplankonzept von vor 75 Jahren: Damals fuhren Schnelltriebwagen in sieben Stunden von Stuttgart nach Berlin über die Murrbahn, in Nürnberg wurden sie mit dem Zugteil von München gekuppelt.

Nach dem VCD-Konzept würden Reisende aus Schwäbisch Hall-Hessental zukünftig Berlin in vier Stunden 20 Minuten erreichen. Zugleich würde die Fahrzeit Stuttgart – Berlin mit 5 Stunden 15 Minuten gegenüber heute um etwa 20 Minuten und gegenüber den DB-Konzeptionen für 2018 um 15 Minuten verkürzt.

Ein weiterer Streckenausbau wäre aus VCD-Sicht nicht notwendig, da sich die kürzeren Fahrzeiten alleine durch einen optimierten Fahrplan erreichen ließen: Die ICE-Züge zwischen Stuttgart und Nürnberg würden lediglich in Schwäbisch Hall-Hessental sowie Crailsheim halten. Die heutigen Nahverkehrszüge auf der Hohenlohe- und Murrbahn könnten mit nur geringfügigen Änderungen in dieses Konzept eingepasst werden.

Würde in einem weiteren Schritt die Murrbahnstrecke zweigleisig ausgebaut und die zulässige Geschwindigkeit erhöht, wären laut Verkehrsclub weitere zirka 10 bis 15 Minuten Zeitersparnis auf der Achse Stuttgart – Berlin möglich.

Der VCD weist darauf hin, dass ursprünglich die Verbindung Stuttgart – Murrbahn – Berlin Grundlage der Planungen zur Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig (– Berlin) gewesen und auch so im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 zu finden sei.

Die derzeitigen Fahrplanentwürfe der DB sehen jedoch eine ICE-Linie über die Murrbahn nicht mehr vor, bemängelt der VCD: „In Nürnberg soll erst 40 Minuten nach Ankunft der IC-Züge von Stuttgart ein ICE nach Berlin weiterfahren“, erläutert Matthias Lieb die DB-Planungen. „Aus Sicht des Fahrgastes und Steuerzahlers – nicht nur aus Baden-Württemberg – ist angesichts der

Haben Sie noch Fragen? Eine kurze Nachricht genügt.

investierten Gelder in Höhe von 10 Milliarden Euro nicht nachvollziehbar, warum die Fahrzeitersparnisse der Schnellfahrstrecke nicht Richtung Baden-Württemberg weitergegeben werden“, so Matthias Lieb. Besonders, da sich mit relativ wenig Aufwand das erhebliche Potenzial an Fahrgästen aus dem Land durch diesen ‚Lückenschluss‘ erschließen ließe und volkswirtschaftlich niederschlagen würde.

Heute fahre der IC Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg über die Remsbahn, da diese zwar länger als die Murrbahn sei, doch mit Aalen und Schwäbisch Gmünd ein größeres Fahrgastpotential erschließe und ideal die Knotenbahnhöfe Karlsruhe, Stuttgart, Aalen und Nürnberg verbinde - doch noch vor wenigen Jahren seien zusätzliche Fernzüge über die kürzere Murrbahn gefahren, betont der VCD.

Matthias Lieb: „Weiter optimiert werden könnten die Verbindungen, würden auf der Strecke München – Berlin ICE-Sprinter fahren. Vorausgesetzt die Anschlüsse würden aufeinander abgestimmt, wäre Berlin dann in 4 Stunden 20 Minuten von Aalen aus erreichbar.“

Das VCD-Konzept zeige auf, dass es nicht damit getan ist, eine neue Eisenbahninfrastruktur zu bauen, sondern dass es auch intelligenter Fahrplankonzepte bedürfe, die Fahrzeitverkürzungen flächendeckend zum Tragen zu bringen. Der VCD setzt sich deshalb für einen bundesweiten „Deutschland-Takt“ ein, der Fern- und Nahverkehr verknüpft und der Grundlage auch für den weiteren Ausbau des Schienennetzes sein soll.

Der VCD fordert die neuen Bundestagsabgeordneten sowie die DB AG auf, sich für die Umsetzung des Deutschland-Taktes einzusetzen und dafür, dass das VCD-ICE-Konzept zur verkehrlichen Aufwertung des östlichen Baden-Württembergs umgesetzt wird.

Fahrzeitvergleiche

Tabelle 1: (Fahrzeit in Stunden / Minuten, auf 5 Minuten aufgerundet):

Relation	2013	DB 2018	VCD 2018	Delta 2013 – VCD	Delta DB 2018 – VCD
Stuttgart – Berlin	5:35	5:30	5:15	-00:20	-00:15
Aalen – Berlin	6:10	5:20	4:50	-01:20	-00:30
Crailsheim – Berlin	5:40	5:00	4:00	-01:40	-01:00
Aalen – Dresden	6:30	5:30	5:00	-01:30	-00:30
Schw.H-Hessental – Berlin	6:15	5:20	4:20	-01:55	-01:00
Ulm – Berlin	6:30	6:25	6:00	-00:30	-00:25
Öhringen – Berlin	6:50	5:50	5:00	-01:50	-00:50

Tabelle 2:

Fahrplan (über die Murrbahn)	1939	2013	2018 (DB)	2018 (VCD)
Stuttgart ab	6:15	6:05	6:05	7:05
Berlin an	13:24	13:08	12:20	12:20
Fahrzeit	7:09	7:03	6:15	5:15
über Frankfurt				
Stuttgart ab		6:51	6:51	
Berlin an		12:23	12:18	
Fahrzeit		5:32	5:27	

Ca. 5.330 Zeichen mit Leerzeichen

Haben Sie noch Fragen? Eine kurze Nachricht genügt.