

**Stellungnahme von PRO BAHN Regionalverband Region Stuttgart zum
Zukunfts fahrplan Baden-Württemberg**

01.07.2025

Teil 1 – Angebotskonzept SPNV – Blick in die Werkstatt

Fragen (Auszug für Region Stuttgart)

Wie bewerten Sie den Vorschlag zu den FR-Linien in der Etappe 203x?

Sehr gut

Was ist wichtiger? Ein schneller Expressverkehr Stuttgart-Nürnberg oder eine dichte und einheitliche Taktung der MEX-Züge auf der Murrbahn?

Das Konzept der Etappe 2028 im MEX-Verkehr auf der Murrbahn muss bis zum Ausbau Bestand haben

1. Etappe – 2028:

Wegen der Kappung der Gäubahn in Stuttgart-Vaihingen bis zum Fahrplan 2033 ergeben sich bei Verbindungen zwischen dem Regionalverkehr in der Region Stuttgart und der Gäubahn Anschlussverluste. So werden in Richtung Stuttgart vom langsamsten RE 87.2, der in der geraden Stunde zur Minute :32 in Vaihingen ankommt, sowohl der RE90 nach Nürnberg (Hbf ab :52), als auch der RE17.1 nach Pforzheim (Hbf ab :53) und der MEX 13.1 nach Aalen (Hbf ab :47) am Stuttgarter Hauptbahnhof knapp verpasst (Erläuterung: die nächste S-Bahn fährt in Stuttgart-Vaihingen zur Minute :36 ab und kommt am Hauptbahnhof zur Minute :50 an. Die Umsteigzeiten reichen für die Anschlüsse nicht aus).

Auch in Richtung Singen werden die Anschlüsse auf den langsamsten RE 87.2, der in der ungeraden Stunde zur Minute :29 in Vaihingen abfährt, vom RE90 aus Nürnberg (Hbf an :06) und vom RE17.1 aus Pforzheim (Hbf an :06) knapp verpasst (letzte Anschluss-S-Bahn vom Hauptbahnhof ab :10, Vaihingen an :23).

Quelle für S-Bahn-Fahrzeiten:

https://daten2.verwaltungsportal.de/dateien/seitengenerator/814082a1285a2dbf8ae71a2b9e74de89234084/db_ag_faktencheck_gaeubahn - verkehrliche varianten.pdf

Auch beim schnellen RE 87.1 sind Anschlüsse von und nach Heilbronn mit dem MEX18 wegen knapper Umsteigzeiten im Hauptbahnhof in der Realität kaum zu erreichen (MEX 18.2 Hbf an :14, S-Bahn ab :22, Vaihingen an :35, IC ab :41 bzw. in Gegenrichtung IC Vaihingen :21 an, S-Bahn :26 ab, :40 Hbf an, MEX 18.1 ab :46). Heute gibt es in diese Richtungen gute Anschlüsse.

Die Durchbindungen des Regionalverkehrs im Stuttgarter Hauptbahnhof nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 (Fahrplan 2028) wurden so konzipiert, dass die Kapazität des Tiefbahnhofs möglichst wenig durch Fahrstraßen ausschlüssen eingeschränkt wird. Teilweise gibt es diese Durchbindungen auch heute schon (Karlsruhe – Aalen, Heilbronn – Tübingen und einzelne Züge von Schwäbisch Hall nach Rottweil).

Diese bewährten umsteigefreien Verbindungen werden nun zugunsten andere Linienverknüpfungen unterbrochen, die allerdings teilweise wenig attraktiv erscheinen und Linien mit unterschiedlicher Auslastung verbinden. So fährt z. B. der MEX13 von Aalen über Waiblingen nach Stuttgart und weiter über Esslingen nach Tübingen. Die ursprünglich angekündigte halbstündige Verbindung zum Flughafen gibt es jetzt nur noch alle zwei Stunden, dafür aber schon ab Crailsheim (RE6). Die Fahrt mit dem MEX13 von Aalen nach Tübingen dauert dadurch mit 2:05 Stunden länger als heute (1:51 h) und auch wesentlich länger als mit dem Auto (1:44 h laut Google Maps).

Eine deutliche Verschlechterung ist auch die Unterbrechung der Linie RE6 von Aulendorf/Sigmaringen nach Stuttgart in Tübingen. Heute kann man in 1 Stunde und 3 Minuten mit dem RE6 umsteigefrei von

Hechingen nach Stuttgart fahren. Nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und sogar noch im Fahrplan 2033 fährt ein RE66 nur noch bis Tübingen, wo dann umgestiegen werden muss. Dadurch verlängert sich die Fahrzeit auf 1 Stunde und 21 Minuten (über Esslingen) bzw. auf 1 Stunde und 22 Minuten (über den Flughafen). Das ist eine Folge der verschleppten Elektrifizierung der Zollernbahn. Erst im Fahrplan 203X soll dann der RE17.1 wieder durchgängig elektrisch nach Stuttgart verkehren. Dieses Problem ist seit vielen Jahren bekannt und es ist völlig unverständlich, warum die Strecke nicht längst als Folgemaßnahme von S21 elektrifiziert wurde.

Die Anbindung an den Stuttgarter Bahnknoten verschlechtert sich für die kleineren Bahnhöfe zwischen Heilbronn und Osterburken bzw. zwischen Mühlacker und Bretten. Sie sind in Zukunft nur noch mit Umsteigen zu erreichen, weil die Enden des MEX-Netzes gekürzt und Flügelungen aus Stabilitätsgründen aufgegeben werden.

3. Etappe – 203X

Die Verlängerung des MEX14 von Rottweil nach Villingen (im Fahrplan 203X) begrüßen wir. Damit wird die Verbindung von Stuttgart nach Freiburg mit Umsteigen in Villingen auf den RE 112 möglich. Diese beiden Linien sollten verbunden werden, um eine umsteigefreie Nahverkehrsverbindung als Entlastung für die Rheintalbahn zu schaffen.

4. Etappe – 204X

Die Strecke Göppingen - Bad-Boll ist in keinem Fahrplanentwurf mehr aufgeführt, obwohl eine erste Machbarkeitsstudie einen positive Nutzen/Kosten-Bilanz ergab. Diese relativ leicht umsetzbare Reaktivierung sollte weiter vorangetrieben werden, auch wenn der Landkreis Göppingen bislang wenig Interesse zeigt.

Wir begrüßen die Verbindungen über die Panoramabahn im Rahmen des Nahverkehrsdreiecks Stuttgart. Bei den Verlängerungen P101 und P102 nach Holzgerlingen bzw. Dettenhausen bzw. bei der Verlängerung P112 nach Tübingen über Herrenberg sind Infrastrukturmaßnahmen erforderlich (Überwerfung in Böblingen, Neue Weiche und Schließung der Elektrifizierungslücke in Herrenberg).

Die S-Bahnverlängerungen über die bisherigen Endpunkte hinaus bieten einerseits als Ergänzung des MEX-Netzes mehr Fahrmöglichkeiten und auch umsteigefreie Verbindungen zwischen kleineren Bahnhöfen. Andererseits bergen lange Linienwege mit langen Abschnitten, auf denen Mischverkehr herrscht, die Gefahr, dass Verspätungen ins Kernnetz eingetragen werden und die Stabilität des S-Bahnfahrplans gefährdet wird.

Teil 2 – Qualitätsstandards

Fahrzeugausrüstung

Funktionierende Toiletten und leistungsfähige Klimaanlagen sind unverzichtbar.

Wichtig sind auch eine funktionierende WLAN-Verbindung und genügend Steckdosen.

Sicherheit und Sauberkeit im Zug

Zugbegleiter und Videoüberwachung sowie regelmäßige Reinigung sind notwendig.

Anschluss sicherung

Fahrpläne dürfen nicht „auf Kante genäht“ sein, sondern müssen Fahrzeitreserven enthalten.

Die Anschluss sicherheit muss von einer zentralen Betriebsleitung übernommen werden, damit auch Züge verschiedener Verkehrsunternehmen Anschlüsse abwarten. Auch die Echtzeitinformation zum Fahrtverlauf sollte immer korrekt angegeben werden.

Klimaschutz

Möglichst vollständige Elektrifizierung des Netzes und Investitionen in Batteriefahrzeuge und Lademöglichkeiten/Ladeinseln für Nebenstrecken.