

**Positionspapier der Landkreise Rems-Murr-Kreis, Ostalbkreis und Landkreis
Schwäbisch Hall
innerhalb der IG Schienenkorridor Stuttgart–Nürnberg**

**Murrbahn sowie Rems- und Obere Jagstbahn sichern und stärken –
Angebotsentwicklung nur mit parallelem Infrastrukturausbau**

Zur Übergabe an Frau Dr. Freundorfer anlässlich der IG-Sitzung am 4. Mai 2026 in Crailsheim

Präambel

Die Landkreise Rems-Murr-Kreis, Ostalbkreis und Landkreis Schwäbisch Hall sind Teil des Schienenkorridors Stuttgart–Nürnberg und engagieren sich seit vielen Jahren in der IG Schienenkorridor Stuttgart–Nürnberg für dessen Weiterentwicklung. Ziel der IG ist ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept für beide Achsen des Korridors mit attraktiven, umsteigefreien Verbindungen zwischen Stuttgart und Nürnberg sowie guten Anschlüssen in Richtung Berlin und Zürich.

Die aktuelle Entwicklung auf der Murrbahn, Rems- und Oberen Jagstbahn zeigt jedoch mit wachsender Deutlichkeit, dass Angebotsfragen, Infrastruktur, Tarif, Baustellenmanagement und Betriebsqualität nicht isoliert betrachtet werden dürfen. Bereits in ihrer Stellungnahme vom 7. Oktober 2025 hat die IG klargestellt, dass neue Fernverkehrsangebote weder zulasten des Nahverkehrs auf der Murrbahn noch zulasten der bestehenden Fernverkehrserschließung über die Remsbahn und Obere Jagstbahn gehen dürfen.

Vor diesem Hintergrund legen die drei Landkreise dieses gemeinsame Positionspapier vor. Es verbindet die akuten betrieblichen Sorgen der Kommunen und Landkreise entlang beider Achsen des Schienenkorridors Stuttgart–Nürnberg mit dem langfristigen Zielbild der IG: Murrbahn sowie Rems- und Obere Jagstbahn müssen gemeinsam gedacht, gemeinsam entwickelt und gemeinsam infrastrukturell ertüchtigt werden.

1. Unser gemeinsames Zielbild

Die Region hält an dem Ziel fest, den Schienenkorridor Stuttgart–Nürnberg mit einem verlässlichen, vertakteten und fahrgastgerechten Fernverkehr auf beiden Achsen weiterzuentwickeln. Die IG vertritt hierzu seit Jahren die Linie eines stündlichen Angebots im Wechsel über die Murrbahn sowie über die Rems- und Obere Jagstbahn.

Fachliche Grundlage bleibt dabei das im Gutachten zum Schienenkorridor Stuttgart–Nürnberg abgebildete Zielbild mit einem stündlichen Fernverkehr zwischen Stuttgart und Nürnberg in

alternierender Führung über Aalen und über Schwäbisch Hall-Hessental; im Planfall 7 wird dieses Grundkonzept zusätzlich um Verbesserungen im SPNV ergänzt, insbesondere durch die Verlängerung des Metropolexpress von Schwäbisch Hall-Hessental nach Crailsheim im 30-Minuten-Takt, eine Taktverdichtung der Regionalbahn im Abschnitt Ellwangen – Crailsheim auf einen 60-Minuten-Takt, sowie die Verlängerung des RE 1 von Aalen nach Crailsheim im Zweistundentakt.

Kurz- und mittelfristige Zwischenschritte können sinnvoll sein, wenn sie erkennbar auf dieses Zielbild hinführen. Unverzichtbar bleibt dabei jedoch der Grundsatz:

**Keine Ausweitung des Angebots ohne entsprechenden Ausbau der Infrastruktur.
Angebotsverbesserungen im Nahverkehr, die auf der bestehenden
Schieneninfrastruktur stabil und verlässlich darstellbar sind, sollen unabhängig davon
zeitnah umgesetzt werden.**

2. Aktuelle Problemlage im Korridor

Die Landkreise sehen auf beiden Achsen eine sich zuspitzende Lage. Auf der Murrbahn wird das bereits angespannte Betriebskonzept in Folge der zusätzlichen ICE-Fahrten weiter belastet – zum Nachteil der Pendler und Schüler entlang der Strecke. Auf der Rems- und Oberen Jagstbahn führen eingleisige Streckenabschnitte und ein enges Kreuzungsmuster regelmäßig zu betrieblichen Problemen. Bereits heute ist die Infrastruktur hoch belastet; auf der Rems- und Murrbahn treffen S-Bahn, Regionalverkehr, Güterverkehr und zusätzliche Fernverkehrsansprüche auf einen Korridor mit begrenzten betrieblichen Reserven.

Besonders kritisch bewerten die Landkreise folgende Entwicklungen:

2.1 Geplante Einschränkungen auf der Linie MEX 90 ab Fahrplanwechsel 2027

Die beabsichtigte Einschränkung der Halte in Waiblingen und Winnenden würde für große Fahrgastgruppen eine spürbare Verschlechterung bedeuten. Gerade auf einer stark genutzten Pendlerachse und starkem Schülerverkehr wäre dies verkehrspolitisch das falsche Signal.

Aus Sicht der Landkreise dürfen hochbelastete und nachfragestarke Stationen nicht aus einem Fahrplankonzept herausgenommen werden, um betriebliche Probleme notdürftig zu überdecken. Erforderlich ist vielmehr ein Konzept, das sich an den tatsächlichen Fahrgastströmen orientiert und die Funktion der Murrbahn als Pendler- und Schülerachse sichert.

2.2 Fahrzeugmodernisierung ohne ausreichende Kapazitätswirkung

Eine Modernisierung der eingesetzten Fahrzeuge ist grundsätzlich zu begrüßen. Sie verfehlt jedoch ihr Ziel, wenn sie kurzfristig nicht mit einer belastbaren Kapazitätsstrategie verbunden wird und faktisch zu weniger Sitzplatzkapazitäten auf einer schon an der Kapazitätsgrenze fahrenden Linie führt.

Die Landkreise halten deshalb fest: Neue Fahrzeuge allein lösen das Problem nicht. Entscheidend ist, dass im Berufs- und Schülerverkehr spürbar mehr Kapazität bereitgestellt wird und keine neue Kapazitätslücke entsteht. Ein tragfähiges Konzept dafür fehlt derzeit vollständig.

2.3 Ausweitung des ICE-Sprinters ohne tragfähiges Gesamtkonzept

Die IG hat bereits 2025 darauf hingewiesen, dass der ICE-Sprinter auf der Murrbahn nicht dazu führen darf, dass Regionalexpressse ausgebremst werden und Pendlerinnen und Pendler dauerhafte Nachteile hinnehmen müssen. Zugleich darf der Ausbau eines Premiumprodukts nicht die bestehende Fernverkehrserschließung über Schwäbisch Gmünd, Aalen, Ellwangen und Crailsheim schwächen.

Genau diese Gefahr wird von den Landkreisen gesehen. Zusätzliche Fernverkehrstrassen auf einer bereits hochbelasteten Strecke sind nur dann vertretbar, wenn ihre betrieblichen Auswirkungen auf Regional- und Güterverkehr transparent offengelegt, gemeinsam mit der Region bewertet und durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen abgesichert werden. Als Zielsetzungen für den Regionalverkehr auf der Murrbahn wurden in der Vergangenheit das Einhalten einer Maximalfahrzeit zwischen Schwäbisch Hall und Stuttgart von 60 Minuten formuliert, was u. a. zum Bau des Kreuzungsbahnhofs in Fornsbach (Inbetriebnahme 2012) geführt hat, sowie im Rahmen des 2014 geschlossenen ÖPNV-Pakts für die Region Stuttgart der Aufbau eines Metropol-Express-Systems (MEX) als „erkennbares, zuverlässiges System mit ganztägigem konsequentem 30-Min.-Takt (5-24 Uhr) und ausreichenden Kapazitäten“. Die aktuell gewählten Fernverkehrstrassen auf der Murrbahn zeigen jedoch, dass diese seinerzeit im politischen Konsens getroffenen Zielsetzungen für den Regionalverkehr konterkariert und in Frage gestellt werden.

2.4 Unverändert kritische Infrastrukturengpässe

Die strukturelle Hauptursache der Instabilität liegt in der Infrastruktur. Die Region fordert seit Jahren den Ausbau beider Achsen; die IG beschreibt auf ihrer Projektseite ausdrücklich, dass die notwendigen Ausbaumaßnahmen für Murrbahn sowie Rems- und Obere Jagstbahn in der Studie untersucht wurden und beide Strecken für ein zukunftsfähiges Gesamtkonzept benötigt werden.

Ohne zusätzliche Kreuzungs- und Ausweichmöglichkeiten, leistungsfähigere Knoten, moderne Leit- und Sicherungstechnik und perspektivisch weitere zweigleisige Abschnitte bleiben Fahrplanstabilität, Angebotsqualität und verlässliche Anschlüsse dauerhaft begrenzt. Dies gilt in besonderem Maß für die eingleisigen Strecken der Murr- und Oberen Jagstbahn sowie die im dichten Mischverkehr aus Fern-, Regional-, und Güterverkehr befahrenen Streckenabschnitte im Korridor Stuttgart-Nürnberg.

Vor diesem Hintergrund sprechen sich die Landkreise auch dagegen aus, bestehende infrastrukturelle Optionen, wie bspw. den Schanztunnel bei Fichtenberg, vorschnell aufzugeben. Wo vorhandene Anlagen oder Trassenreserven für künftige betriebliche

Stabilisierung oder Kapazitätserweiterung relevant sein können, müssen sie mit der notwendigen Offenheit geprüft und bewertet werden.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwieweit ergänzende Maßnahmen auf benachbarten Strecken, wie bspw. der zweigleisigen Hohenlohebahn, insbesondere zur Entlastung des Güterverkehrs, einen Beitrag zur Stabilisierung des Gesamtkorridors leisten können.

2.5 Baustellen und Systembelastung

Fahrgäste und Aufgabenträger erleben seit Jahren erhebliche Einschränkungen durch Baustellen, Umleitungen, Ersatzverkehre und instabile Reiseketten. Auf stark belasteten Achsen wie der Remsbahn und der Murrbahn wirken sich solche Maßnahmen besonders gravierend aus.

Mit Blick auf die 2027 anstehende Korridorsanierung der Murrbahn erwarten die Landkreise deshalb ein Baustellenmanagement, das stärker fahrgastorientiert, verbindlicher kommuniziert und frühzeitig mit Region, Kommunen und Aufgabenträgern abgestimmt wird.

3. Erwartungen an die Deutsche Bahn

Die Landkreise und die IG Schienenkorridor Stuttgart–Nürnberg erwarten von DB Fernverkehr und DB InfraGO einen klaren Strategiewechsel: Weg von isolierten Einzelmaßnahmen, hin zu einem integrierten Entwicklungspfad für Angebot, Betrieb und Infrastruktur.

Daraus ergeben sich für die Deutsche Bahn insbesondere folgende Erwartungen:

1. Angebots- und Infrastrukturplanung integriert vorlegen.

Für beide Achsen des Korridors ist ein nachvollziehbares Gesamtkonzept mit kurz-, mittel- und langfristigen Umsetzungsschritten vorzulegen. Zielperspektive muss das gemeinsam von Land, Landkreise und IG im Rahmen der Korridorstudie entwickelte Angebots- und Infrastrukturkonzept sein.

2. Keine zusätzlichen Fernverkehrsausweitungen zulasten des Regionalverkehrs.

Neue oder ausgeweitete Fernverkehrsangebote auf der Murrbahn dürfen nur dann umgesetzt werden, wenn Betriebsstabilität, Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit und Kapazität des Regionalverkehrs nachweislich gesichert sind. Die IG hat diesen Grundsatz im Zusammenhang mit dem ICE-Sprinter bereits ausdrücklich formuliert.

3. Attraktivierung der Fernverkehrserschließung über die Remsbahn und Obere Jagstbahn.

Gemeinsam mit Land und Region sind geeignete Maßnahmen zu entwickeln, um Wirtschaftlichkeit und Auslastung der IC-Linie zu stärken und die Anbindung der Region an die benachbarten Metropolregionen weiter zu verbessern. Veränderungen im Fernverkehrsangebot dürfen nicht zu einer schleichenden Ausdünnung oder Infragestellung der bestehenden Anbindung über Schwäbisch Gmünd, Aalen, Ellwangen und Crailsheim führen. Auch diese Linie entspricht der bereits veröffentlichten Position der IG.

4. **Transparente Darstellung der betrieblichen Auswirkungen.**
Die Region erwartet belastbare Aussagen dazu, welche Auswirkungen zusätzliche Fernverkehrsstrassen, Baustellen und veränderte Fahrplankonzepte konkret auf MEX, RE, S-Bahn, Güterverkehr und Anschlüsse haben.
5. **Frühzeitige Einbindung der Region.**
Die Landkreise, die Städte entlang des Korridors und die IG müssen frühzeitig und verbindlich in alle weiteren Überlegungen einbezogen werden.

4. Forderungen in gemeinsamer Verantwortung von Bahn und Land

Neben den unmittelbaren Erwartungen an die Deutsche Bahn benennen die Landkreise auch Punkte, die nur im Zusammenspiel von DB, Land Baden-Württemberg und NVBW gelöst werden können:

1. **Keine Reduzierung der Halte in Waiblingen und Winnenden auf dem MEX 90 ab Fahrplanwechsel 2027.**
2. **Verbindlicher Plan für eine tatsächliche Kapazitätssteigerung auf der Murrbahn,** insbesondere durch ein belastbares Betriebskonzept für Doppeltraktionen und ausreichend Platzkapazität im Berufs- und Schülerverkehr.
3. **Kurzfristige Entlastung durch tarifliche und betriebliche Lösungen,** insbesondere durch eine bessere Nutzbarkeit bestehender Fernverkehrsangebote dort, wo sie regional entlastend wirken können, wie bspw. die Nutzung des IC Stuttgart-Nürnberg zum Nahverkehrstarif.
4. **Konsequenter Ausbau des Schienenkorridors Stuttgart-Nürnberg auf beiden Achsen.**
Die Projektseite der IG hält ausdrücklich fest, dass für den Korridor ein stündlicher Wechselverkehr über beide Strecken angestrebt wird und die dafür notwendigen Ausbaumaßnahmen untersucht wurden.
5. **Bessere Baustellenkoordination und verlässliche Kommunikation** gegenüber Fahrgästen, Kommunen und regionalen Partnern.

5. Politische Botschaft der Region

Die Landkreise Rems-Murr-Kreis, Ostalbkreis und Landkreis Schwäbisch Hall bekennen sich ausdrücklich zu einer Stärkung des Schienenverkehrs zwischen Stuttgart und Nürnberg. Sie unterstützen attraktive Fernverkehrsangebote, aber nicht um den Preis einer Verschlechterung des Regionalverkehrs, einer Schwächung der Rems- und Oberen Jagstbahn oder einer weiteren Überlastung der Murrbahn.

Die Region steht zu einem gemeinsamen Entwicklungspfad für beide Achsen. Was sie nicht akzeptiert, sind Angebotsänderungen ohne Infrastrukturausbau, Kapazitätsrückgänge trotz hoher Nachfrage, zusätzliche Belastungen ohne betriebliches Gesamtkonzept und

Entscheidungen über die Zukunft des Korridors ohne transparente Einbindung der betroffenen Region.

Deshalb fordern die Landkreise und die IG Schienenkorridor Stuttgart–Nürnberg die Deutsche Bahn auf, gemeinsam mit dem Land und der Region kurzfristig in einen strukturierten Abstimmungsprozess einzutreten. Ziel muss ein verbindlicher Fahrplan sein, der akute Verschlechterungen vermeidet, kurz- und mittelfristige Verbesserungen ermöglicht und das langfristige Zielbild eines leistungsfähigen Schienenkorridors Stuttgart–Nürnberg absichert. Die laufenden Unsicherheiten über Ausbauperspektiven und Folgeschritte wirken bereits heute hemmend auf die weitere Entwicklung des Korridors.

Crailsheim, 4. Mai 2026

Für die Landkreise Rems-Murr-Kreis, Ostalbkreis und Landkreis Schwäbisch Hall innerhalb der IG Schienenkorridor Stuttgart–Nürnberg



Landrat Gerhard Bauer,
Landkreis Schwäbisch Hall



Landrat Dr. Joachim Bläse,
Ostalbkreis



Landrat Dr. Richard Sigel
Rems-Murr-Kreis