

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Cem Özdemir, Kerstin Andreae, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/11463 –**

Probleme bei der Umsetzung des Deutschland-Takts im zukünftigen Bahnknoten von Stuttgart 21

Vorbemerkung der Fragesteller

Im zukünftigen Stuttgarter Bahnknoten kann die Idee des Deutschland-Takts, für „optimale Verbindungen“ und „kürzere Aufenthalte an den Bahnhöfen“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/zukunftsbuendnis-schiene.html) zu sorgen, nach Auffassung der Fragesteller nicht umgesetzt werden, da der Stuttgarter Tiefbahnhof mit seinen nur acht Gleisen und einem unzureichend ausgebauten Nordzulauf nicht die dafür erforderliche Kapazität besitzen wird. Dies wird mit Blick auf die im zweiten Entwurf des Zielfahrplans des Deutschland-Takts zugrunde gelegten Umsteigezeiten im Stuttgarter Hauptbahnhof ersichtlich (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/netzgrafik-fernverkehr-bw-gutachten-2.pdf?__blob=publicationFile). Beispielhaft dafür ist die Relation Tübingen–Karlsruhe, auf der der Zielfahrplan eine Umsteigezeit von 27 Minuten vorsieht. Im Fall der Relation Singen–Heilbronn liegt die Umsteigezeit in Höhe von 33 Minuten sogar deutlich höher (siehe Zielfahrplan, aber auch: www.swr3.de/aktuell/nachrichten/Zu-wenige-Gleise-S21-kann-30-Minuten-Takt-nicht-einhalten/-/id=47428/did=5133598/hxe3y0/index.html). Damit wird aus Sicht der Fragesteller offenkundig, dass ein integraler Taktfahrplan im Stuttgarter Bahnknoten nicht eingehalten wird und die Ziele des Deutschland-Takts verfehlt werden. Fraglich bleibt damit auch, wie das selbst gesteckte Ziel der Bundesregierung, die Anzahl der Fahrgäste zu verdoppeln (siehe aktuellen Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, S. 77), vor diesem Hintergrund realisiert werden kann.

Die Bundesregierung erachtet die geplanten Kapazitäten derweil als ausreichend für den Deutschland-Takt und sieht keinen weiteren Handlungsbedarf (www.swr3.de/aktuell/nachrichten/Zu-wenige-Gleise-S21-kann-30-Minuten-Takt-nicht-einhalten/-/id=47428/did=5133598/hxe3y0/index.html).

1. Für welche von Stuttgart aus angefahrenen Großstädte sieht der zweite Entwurf eines Zielfahrplans 2030 einen Halbstundentakt des Fernverkehrs vor, und für welche Großstädte sieht er längere Taktabstände vor (als Maßstab bitte die 30 größten Städte berücksichtigen, gemessen an der Einwohnerzahl)?

Der aktuelle Gutachterentwurf des Zielfahrplans für den Deutschland-Takt sieht auf den Hauptachsen einen 30-Minutentakt im Fernverkehr vor.

Im Übrigen wird auf die Anlage 1 verwiesen.

2. Was sind die Gründe dafür, dass nicht zwischen allen von Stuttgart aus direkt erreichbaren Großstädten Halbstundentakte vorgesehen werden?

Anlage 1 zeigt, dass für einen großen Teil der Verbindungen von Stuttgart zu den Großstädten Halbstundentakte unterstellt sind. Nicht alle von Stuttgart aus direkt erreichbare Großstädte liegen allerdings auf den Hauptachsen des Fernverkehrs, für die künftig Halbstundentakte vorgesehen sind. Die Umsetzung eines Halbstundentakts zu ausnahmslos allen deutschen Großstädten von Stuttgart aus ist daher technisch und wirtschaftlich nicht realisierbar.

3. Wie viele Züge inkl. Verstärkerzüge sieht der zweite Entwurf des Zielfahrplans in der Spitzenstunde vor?

Zu wie vielen Doppelbelegungen (zwei Züge an einem Gleis) kommt es dadurch?

Dem zweiten Gutachterentwurf sind 33 kommerzielle, d. h. für Reisende relevante, Ankünfte bzw. Abfahrten pro Stunde unterstellt. Hinzu kommen vom Land für den Nachmittag zusätzlich 10,5 gewünschte Hauptverkehrszeit-Abfahrten pro Stunde. Zudem stehen für weitere Einzelbedarfe des Fern- und Regionalverkehrs zusätzliche Kapazitäten zur Spitzenstunde zur Verfügung.

In der Hauptverkehrszeit ergeben sich für einen Zeitraum von einer Stunde etwa elf Fälle von Doppelbelegungen, bei denen zwei Züge unterschiedliche Abschnitte desselben Gleises nutzen.

4. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die schnellste Verbindung zwischen Tübingen und Mannheim nach dem zweiten Entwurf des Zielfahrplans 2030 zehn Minuten länger dauert als heute?

Falls nein,

- a) welche Wartezeit ist dann vorgesehen,
- b) was sind die Gründe hierfür, und
- c) hält die Bundesregierung ein solches Angebot für attraktiv?

Die aktuelle zweistündliche Verbindung von Tübingen nach Mannheim mit einer Reisezeit von 1:28 h wird auf Wunsch des Landes Baden-Württemberg im Deutschland-Takt nicht mehr zugrunde gelegt. Stattdessen wird eine jede halbe Stunde verkehrende gute Regionalexpress-Verbindung unterstellt, die eine Fahrzeit von rund 1:42 h aufweist. Die Wartezeit beträgt 20 Minuten. Die Herstellung eines Gesamtoptimums für die komplette Achse Stuttgart–Tübingen–Aulendorf und die Optimierung der Anschlussknoten in Tübingen, Metzingen und Nürtingen haben im Gutachterentwurf Vorrang vor der isolierten Optimierung der Relation Tübingen–Mannheim.

5. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass bei der Fahrt von Tübingen nach Karlsruhe nach dem zweiten Entwurf des Zielfahrplans 2030 in Stuttgart eine Wartezeit von 27 Minuten entsteht?

Falls nein,

- a) welche Wartezeit ist dann vorgesehen,
- b) was sind die Gründe hierfür, und
- c) hält die Bundesregierung ein solches Angebot für attraktiv?

Bei der Fahrt von Tübingen nach Karlsruhe beträgt die Wartezeit 23 Minuten. Grund für die Fahrlagenplanung ist die Herstellung der Anschlussknoten in Tübingen und Karlsruhe.

6. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass bei der Fahrt von Singen nach Heilbronn nach dem zweiten Entwurf des Zielfahrplans 2030 in Stuttgart eine Wartezeit von 33 Minuten entsteht?

Falls nein,

- a) welche Wartezeit ist dann vorgesehen,
- b) was sind die Gründe hierfür, und
- c) hält die Bundesregierung ein solches Angebot für attraktiv?

Die genannte Fahrlage wurde auf expliziten Wunsch des Landes Baden-Württemberg aufgenommen. Darüber hinaus zielen die Anschlussverbindungen der Gäubahn auf den ICE in Richtung Mannheim. Die Fahrplanlage ist überdies notwendig, um Anschlussknoten in Heilbronn, Osterburken und Würzburg zu ermöglichen.

7. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass bei der Fahrt von Würzburg nach Zürich nach dem zweiten Entwurf des Zielfahrplans 2030 in Stuttgart eine Wartezeit von 58 Minuten entsteht?

Falls nein,

- a) welche Wartezeit ist dann vorgesehen,
- b) was sind die Gründe hierfür, und
- c) hält die Bundesregierung ein solches Angebot für attraktiv?

Für die Relation Würzburg–Zürich ist die Umsteigeüberbindung über Stuttgart nicht relevant, da die schnellste Verbindung für die genannte Relation über den Großraum Frankfurt angeboten wird.

8. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass bei der Fahrt von Mannheim nach Friedrichshafen nach dem zweiten Entwurf des Zielfahrplans 2030 in Ulm der Anschluss verpasst wird und 26 Minuten auf den nächsten Zug gewartet werden muss?

Falls nein,

- a) welche Wartezeit ist dann vorgesehen,
- b) was sind die Gründe hierfür, und
- c) hält die Bundesregierung ein solches Angebot für attraktiv?

Von Mannheim nach Ulm verkehrt der Fernverkehr halbstündlich. Stündlich besteht eine Umsteigezeit in Richtung Friedrichshafen von 20 Minuten (Reisezeit Mannheim–Friedrichshafen 2:29 h), in der anderen halben Stunde von 26 Minuten (Reisezeit Mannheim–Friedrichshafen 2:40 h). In beiden Fällen ist die Gesamtreisezeit kürzer als die heutige Reisezeit von 2:52 h.

9. Für welche Relationen, auf denen ein Umstieg im zukünftigen Hauptbahnhof Stuttgart erforderlich ist, entstehen dort Wartezeiten von mehr als 10 Minuten (bitte unter Benennung der konkrete Wartezeiten aufführen)?

Die erforderliche Umsteigezeit in Stuttgart ist durch die DB Station&Service AG mit neun Minuten definiert worden. Infolgedessen werden für Umsteigeverbindungen im zweiten Gutachterentwurf in der Regel Umsteigezeiten von mindestens neun Minuten zugrunde gelegt.

Im Übrigen wird auf die Anlage 2 verwiesen.

10. Wie viele Züge hat der bisherige Stuttgarter Kopfbahnhof (oben) in seiner stärksten Spitzenstunde in den letzten Jahrzehnten bereits bewältigt?

Nach Auskunft der Deutsche Bahn AG (DB AG) lag das Spitzenstunden-Zugangebot (von 7:00 bis 7:59 Uhr) im Kopfbahnhof in den Jahren 1994 bis 2017 zwischen 30 und 35 Zugankünften.

11. Lässt sich mit dem geplanten Tiefbahnhof, für den eine Leistungssteigerung um 30 Prozent ausgegeben wurde (siehe z. B.: www.faz.net/aktuell/politik/stuttgart-21/stuttgart-21-bahn-stresstest-bestanden-13340.html), das Ziel der Bundesregierung, die Anzahl der Fahrgäste verdoppeln zu wollen, von der Kapazität her umsetzen (bitte begründen)?

Ja. Das Ziel einer Verdopplung der Fahrgäste bezieht sich auf ganz Deutschland und nicht auf einen einzigen Bahnhof.

12. Hält die Bundesregierung den geplanten Bahnknoten Stuttgart für „deutschlandtaktauglich“?

Wie begründet die Bundesregierung diese Ansicht, und was gedenkt sie bzw. was gedenkt die bundeseigene Deutsche Bahn AG als Bauherrin zu unternehmen, um die Kapazität zu erhöhen?

Ja, da die geplante Infrastruktur von Stuttgart 21 dem Zielfahrplan für den Deutschland-Takt vollständig zugrunde gelegt ist. Eine Ausweitung der Kapazität von Stuttgart 21 ist daher zur Realisierung des Zielfahrplans Deutschland-Takt nicht notwendig.

13. Welche Ergänzungen zu Stuttgart 21 hält die Bundesregierung für erforderlich, um die Kapazität des Bahnknotens über den im Finanzierungsvertrag definierten Umfang hinaus zu erhöhen?

In Bezug zum Zielfahrplan Deutschland-Takt hält die Bundesregierung keine Ergänzungen für notwendig.

14. Welche laut eines Sprechers der Deutschen Bahn „jüngst durchgeführte eisenbahnbetriebswirtschaftliche Untersuchung“ hat welche Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs bestätigt (Stuttgarter Zeitung v. 18. Juni 2019)?

Wie lautet der Wortlaut des Untersuchungsergebnisses, oder wo lässt sich dieses nachlesen?

Nach Auskunft der DB AG ist die eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung ein Bestandteil der laufenden Untersuchungen zur Erstellung des Zielfahrplanes für Stuttgart 21 inklusive der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Ulm. Für die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird derzeit ein neues Zielfahrplankonzept erstellt.

15. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussage der Deutschen Bahn, wonach der geplante Tiefbahnhof nach dem Motto „Schnell rein, kurz halten, schnell raus“ funktionieren sollte (Präsentation der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH v. 14. Juni 2018, Folie 9) vor dem Hintergrund, dass der Deutschland-Takt ausreichende Standzeiten der Züge in den Knotenbahnhöfen erfordert, um den Fahrgästen das Umsteigen zu ermöglichen?

Die Bundesregierung bewertet keine Werbeaussagen.

16. Welche Standzeiten der Züge sind dem geplanten Tiefbahnhof in Spitzenstunden unterstellt?

Die unterstellte Standzeit der Züge in der Spitzenstunde ist unterschiedlich und variiert im Schienenpersonennahverkehr von zwei Minuten bis in Einzelfällen 21 Minuten. Die langen Standzeiten sind Folge der Durchbindungswünsche des Landes Baden-Württemberg. Bei Fernverkehrszügen sind in der Regel drei bis fünf Minuten Standzeit vorgesehen.

17. Wie viele Fahrgäste nutzten in den einzelnen Jahren 1994 bis 2018 Züge des Fern- und Regionalverkehrs im Stuttgarter Hauptbahnhof (oben) (bitte jeweils für die einzelnen Jahre angeben), und für wie viele Fahrgäste ist der zukünftige Hauptbahnhof pro Jahr ausgelegt?

Nach Aussage der DB AG liegt keine Datenbasis vor, welche es ermöglicht, die Anzahl der Reisenden und Besucher, die täglich den Stuttgarter Hauptbahnhof frequentieren, in Bezug auf einzelne Verkehrsträger oder Bahnhofsteile zu differenzieren. Der Stuttgarter Hauptbahnhof dient als innerstädtische und überregionale Verkehrsdrehscheibe und besteht aus verschiedenen Bereichen, z. B. der S-Bahn-Station Stuttgart Hbf (tief), der Stadtbahn-Haltestelle und den oberirdisch gelegenen Kopfbahnsteigen Stuttgart Hbf (oben).

Für die Dimensionierung einer Eisenbahnverkehrsanlage sind nicht die jährlichen Fahrgastzahlen sondern vielmehr die verkehrlichen Leistungsanforderungen maßgebend. Grundsätzlich hält die DB AG eine Verdopplung der Zahl der Zugreisenden mit der in Bau befindlichen Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgart für möglich. Insbesondere ermöglicht der neue Durchgangsbahnhof gegenüber dem

heutigen Kopfbahnhof im Regionalverkehr eine Vielzahl von durchgebundenen Linien auf hoch nachgefragten Relationen, so dass zahlreiche Umsteigevorgänge zwischen Regionalzügen oder zwischen Regionalzügen und der S-Bahn künftig entfallen. Ferner eröffnet die im Bahnknoten Stuttgart erfolgende Digitalisierung der Schiene ganz neue Möglichkeiten der Reisendenlenkung innerhalb der Bahnhöfe.

18. Von welchen Kosten für die Realisierung von ETCS (European Train Control System) im Bahnknoten Stuttgart ist auszugehen (bitte nach strecken- und fahrzeugseitiger Ausstattung differenzieren), und welche Kosten wird der Bund davon übernehmen?

Welche Haushaltsmittel werden im Haushalt 2020 und in der mittelfristigen Finanzplanung hierfür vorgesehen sein?

Derzeit erarbeiten das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Eisenbahn Bundesamt gemeinsam mit der DB Netz AG die für die Realisierung des Starterpaketes „Digitale Schiene Deutschland“ notwendigen Finanzierungsvereinbarungen. Darüber hinaus laufen Gespräche zur ETCS Ausrüstung im Raum Stuttgart.

Den Ergebnissen der Beratungen kann nicht vorgegriffen werden. Aussagen zu etwaigen Haushaltsmitteln für den Haushalt 2020 können wegen des laufenden Haushaltsaufstellungsverfahrens derzeit noch nicht getätigt werden.

19. Wie bewertet die Bundesregierung inzwischen die Notwendigkeit eines Ausbaus des Streckenabschnitts zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach, um die Kapazität durch ein fünftes und sechstes Gleis zu erhöhen und zugleich die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Mannheim von derzeit ca. 37 Minuten, die sich für einen Deutschland-Takt als ungünstig darstellt, zu verkürzen?

Im Zuge der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans wurde kein Ausbaubedarf zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach identifiziert. Auch im Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt konnte kein Ausbaubedarf abgeleitet werden.

20. Wie viele Fernverkehrshalte sind im zweiten Entwurf für den Zielfahrplan 2030 am Flughafen (ohne Züge der Gäubahn) vorgesehen, und wie viele Fernzüge fahren im Zielfahrplan auf der Neubaustrecke ohne Halt am Flughafen vorbei?

Der Entwurf sieht – ohne Züge der Gäubahn – einen haltenden Zug pro Stunde und Richtung vor: Ein zweistündlicher Zug verkehrt in/aus Richtung München, ein zweistündlicher Zug nach Ulm bzw. Tübingen. Auf der Neubaustrecke verkehren pro Stunde und Richtung 3,5 Züge ohne Halt in Stuttgart Flughafen.

21. Wie begründet die Bundesregierung den Wegfall der im ersten Entwurf zum Zielfahrplan 2030 noch enthaltenen und von der Bundesregierung für 2029 angekündigten (siehe Antwort zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 19/6628) Fernverkehrslinie FR 8 zwischen Bregenz und Würzburg?

Auf Wunsch des Landes Baden-Württemberg ist diese Linie im zweiten Gutachterentwurf (entsprechend der heutigen Situation) als Regionalexpress-Linie umgesetzt. Haltepolitik und Reisezeit sind gegenüber dem ersten Entwurf unverändert.

22. Von welchen Kriterien macht die Bundesregierung die Entscheidung abhängig, ob die im Zielfahrplan unter dem Arbeitstitel FV 45 ausgewiesene Fernverkehrslinie entweder nach Ulm oder nach Tübingen verlängert wird (siehe Antwort zu Frage 12 der Bundestagsdrucksache 19/6628)?

Diese Entscheidung obliegt den Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs.

Anlage 1

Die 30 größten Städte und ihre jeweilige Taktung von Stuttgart aus, die im zweiten Gutachterentwurf unterstellt ist.

Stadt	Takt von Stuttgart aus (FV)
Berlin	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
Hamburg	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
München	30'-Takt plus weitere Züge
Köln	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
Frankfurt	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
<i>Stuttgart</i>	<i>Referenzstadt</i>
Düsseldorf	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
Leipzig	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
Dortmund	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
Essen	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
Bremen	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
Dresden	60'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
Hannover	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
Nürnberg	75'/45'-Rhythmus
Duisburg	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
Bochum	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
Wuppertal	60'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg), halbstündlich gleichschnelle Ergänzung unter Nutzung einer Regionalexpresslinie auf Teilstrecke
Bielefeld	30'-Rhythmus (mit Umstieg)
Bonn	60'-Takt (teilw. mit Umstieg)
Münster	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)
Karlsruhe	30'-Takt plus weitere Züge (z.T. mit NV-Zügen)
Mannheim	30'-Takt plus weitere Züge
Augsburg	30'-Takt plus weitere Züge
Wiesbaden	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg, über verschiedene Laufwege)
Mönchengladbach	über Köln und Düsseldorf halbstündlich angebunden, auf Teilstrecke unter Nutzung von Schienenpersonennahverkehrslinien
Gelsenkirchen	über Duisburg und Essen halbstündlich angebunden, auf Teilstrecke unter Nutzung von Schienenpersonennahverkehrslinien

Braunschweig	60'-Takt (mit Umstieg)
Kiel	über Hamburg halbstündlich angebunden, auf Teilstrecke unter Nutzung von Regionalverkehrslinien
Aachen	60'-Takt (mit Umstieg)
Chemnitz	60'-Rhythmus (mit Umstieg)
Halle	30'-Rhythmus (teilw. mit Umstieg)

Anlage 2

Im zweiten Gutachterentwurf des Zielfahrplans Deutschland-Takt unterstellte Umsteigezeiten an Stuttgart Hbf.

Start	Ziel	unterstellte Umsteigezeit im zweiten Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt [Minuten]
Stuttgart Flughafen	Mannheim	9
Stuttgart Flughafen	Aalen	10
Stuttgart Flughafen	Koblenz	12
Stuttgart Flughafen	Karlsruhe-Durlach	12
Stuttgart Flughafen	Oldenburg	17
Stuttgart Flughafen	Göppingen	9
Stuttgart Flughafen	Frankfurt Flughafen	12
Bad Urach	Mannheim	19
Bad Urach	Berlin	20
Bad Urach	Koblenz	21
Bad Urach	Karlsruhe-Durlach	11
Bad Urach	Oldenburg	19
Bad Urach	Göppingen	12
Ulm	Karlsruhe-Durlach	9
Ulm	Hannover	14
Ulm	Düsseldorf	14
Mockmühl	Sonthofen	12
Mockmühl	Weißenhorn	12
Mockmühl	Singen (Hohentw.)	32
Mockmühl	Aalen	19
Mockmühl	Göppingen	13
Aalen	Hannover	13
Aalen	Koblenz	13
Aalen	Heilbronn	19
Aalen	Mannheim	9
Aalen	Sinsheim	12
Aalen	Saarbrücken	9
Aalen	Göppingen	9
Aalen	Herrenberg	11
Aalen	Mockmühl	19
Ludwigsburg	Berlin	9
Ludwigsburg	Hannover	13
Ludwigsburg	Ansbach	14
Ludwigsburg	Basel	10
Ludwigsburg	Mannheim	13
Ludwigsburg	Singen (Hohentw.)	17
Ludwigsburg	München	9
Ludwigsburg	Aalen	12
Ludwigsburg	Göppingen	13
Ludwigsburg	Schwäbisch Hall	14
Basel	Nürnberg	10
Unterechingen	Heilbronn	29
Unterechingen	Herrenberg	18
Unterechingen	Ludwigsburg	14
Göppingen	Würzburg	13
Göppingen	Erfurt	19

Göppingen	Schorndorf	10
Göppingen	Basel	10
Göppingen	Düsseldorf	15
Erfurt	Heilbronn	17
Erfurt	Ludwigsburg	17
Vaihingen (Enz)	Nürnberg	10
Horb	Hamburg	9
Horb	Dresden	9
Horb	Düsseldorf	9
Horb	Aalen	11
Horb	Backnang	12
Horb	Vaihingen (Enz)	12
Horb	Mannheim	9
Horb	Sinsheim	20
Horb	Heidelberg	12
Tübingen	Hamburg	20
Tübingen	Dresden	20
Tübingen	Frankfurt Hbf	20
Tübingen	Vaihingen (Enz)	23
Tübingen	Augsburg	11
Tübingen	Heilbronn	15
Tübingen	Karlsruhe	23
Tübingen	Mannheim	20
Tübingen	Backnang	23
Schorndorf	Heidelberg	15
Schorndorf	Heilbronn	19
Schorndorf	Frankfurt Flughafen	9
Schorndorf	Sinsheim	12
Schorndorf	Herrenberg	11
Schorndorf	Ulm	10
Schorndorf	Düsseldorf	9
Schorndorf	Hannover	12

