

Kleine Anfrage

des Abg. Fabian Gramling CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Aktuelle Situation auf der Frankenbahn zwischen Heilbronn und Stuttgart

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen zu den morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten auf der Frankenbahn zwischen Heilbronn und Stuttgart seit März 2020 entwickelt?
2. Wie viele Verspätungen und Zugausfälle wurden seit 2016 auf dem Streckenabschnitt zwischen Heilbronn und Stuttgart verzeichnet (aufgeschlüsselt nach Jahren)?
3. Wie haben sich die Kapazität und Auslastung der Züge auf der Frankenbahn zu den morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 entwickelt, insbesondere mit Blick auf die Züge mit und ohne Zwischenhalt in Nordheim, Lauffen a. N., Kirchheim a. N., Walheim und Besigheim?
4. Wie stellen sich die tatsächlichen Fahrtzeiten beim RE 8, RE 10 und RB 18 seit dem 13. Dezember 2020 ab Heilbronn bis nach Stuttgart dar (aufgeschlüsselt nach Zügen mit und ohne Zwischenhalt in Nordheim, Lauffen a. N., Kirchheim a. N., Walheim und Besigheim) und wie weichen sie von der geplanten Fahrtzeit ab?
5. Wie oft hat der RE 8 seit 13. Dezember 2020 die Haltestellen in Nordheim, Lauffen a. N., Kirchheim a. N., Walheim und Besigheim aufgrund von Zugausfällen außerplanmäßig bedient?
6. Wie hat sich die Betriebsqualität seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 grundsätzlich entwickelt und wie steht das Verkehrsministerium aktuell zur Streichung von Zughalten zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen?

7. Welche Möglichkeiten und Überlegungen gibt es, die Pendlerinnen und Pendler aus der Raumschaft zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen in Zukunft besser an die Schiene anzubinden, um mehr Bürgerinnen und Bürger für den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu gewinnen?
8. Wie steht das Verkehrsministerium zu den Forderungen aus der Raumschaft, die gestrichenen Zughalte zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen kurzfristig wieder im Fahrplan zu berücksichtigen, mittelfristig einen zusätzlichen Zug zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen verkehren zu lassen und langfristig die S-Bahn über Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen a. N. zu verlängern?

18.03.2021

Gramling CDU

Begründung

Um die Betriebsqualität zu erhöhen, wurden zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 mehrere Zughalte zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen aus dem Fahrplan gestrichen. In der Raumschaft zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen ist das auf erheblichen Unmut gestoßen. Das Ziel, mehr Bürgerinnen und Bürger vom Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu überzeugen, wurde damit aus Sicht des Fragestellers konterkariert. Die Kleine Anfrage soll klären, ob das Ziel einer Erhöhung der Betriebsqualität erzielt worden ist und welche weiteren Auswirkungen die Änderungen nach sich gezogen haben. Zudem stellt sich die Frage, wie die Raumschaft zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen in Zukunft besser an die Schiene angebunden werden kann.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 27. April 2021 Nr. VM3-0141.5-4/41/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie haben sich die Fahrgastzahlen zu den morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten auf der Frankenbahn zwischen Heilbronn und Stuttgart seit März 2020 entwickelt?*

In der folgenden Tabelle sind die maximalen Besetzungen der fünf Züge in der Hauptverkehrszeit (Fahrplan 2020/2021) dargestellt:

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Zugnr.	19053	19093	19055	19076	19078
Heilbronn ab	6:12	6:37	7:20		
Stuttgart ab	–	–	–	16:11	17:11
Mrz 20	266	333	318	302	282
Apr 20	30	nicht verkehrt	118	140	*)
Mai 20	86	nicht verkehrt	196	149	*)
Jun 20	105	138	247	232	*)
Jul 20	146	347	264	242	*)
Aug 20	194	191	277	243	*)
Sep 20	159	405	314	260	*)
Okt 20	171	343	314	283	*)
Nov 20	155	437	293	308	*)
Dez 20	180	308	258	197	121
Jan 21	70	172	92	143	110
Feb 21	84	234	131	133	174
Mrz 21	90	226	119	124	129

*) In diesem Zeitraum wurden die Zugleistungen von DB Regio erbracht, mit Fahrzeugen ohne automatische Zählssysteme.

Im vergangenen zweiten Fahrplanhalbjahr 2020 lagen die Spitzenbesetzungen der Züge mit den Zugnummern 19303 (Heilbronn ab: 06:30 Uhr) und 19307 (Heilbronn ab: 07:56) bei 200 bis 250 Fahrgästen. Durch die deutlich verzögerte Lieferung der Fahrzeuge durch Bombardier konnte die Nachfrage nur sehr begrenzt ermittelt werden, da in den angemieteten Fahrzeugen eine technische Unterstützung zur Fahrgastzählung fehlt.

In den Daten spiegelt sich der Verlauf der Coronapandemie mit der in unterschiedlichem Maße verminderten allgemeinen Nachfrage im öffentlichen Verkehr wider.

2. Wie viele Verspätungen und Zugausfälle wurden seit 2016 auf dem Streckenabschnitt zwischen Heilbronn und Stuttgart verzeichnet (aufgeschlüsselt nach Jahren)?

Für das Jahr 2016 liegen Pünktlichkeitsdaten ausschließlich für den Messpunkt Stuttgart Hbf vor. Ab 2017 kommen Messpunkte in Bietigheim-Bissingen und Heilbronn Hbf hinzu.

Im Jahr 2016 kamen aus Richtung Heilbronn (ohne Züge aus Richtung Vaihingen/Enz) in Stuttgart Hbf 71,9% der Züge planmäßig oder mit weniger als vier Minuten Verspätung an. Weniger als sechs Minuten Verspätung hatten 82,2% der Züge. Entsprechend waren 4.041 Züge mindestens vier Minuten verspätet bzw. 2.553 Züge mindestens sechs Minuten verspätet.

2016 fielen im Rahmen des „Großen Verkehrsvertrags“ (bis 30. September 2016) auf den Linien der Frankenbahn im Abschnitt Heilbronn–Stuttgart Hbf 652 Züge ganz oder teilweise aus. Im vierten Quartal 2016 waren es bei den beiden Losen 1 und 2 des Übergangsvertrags mit DB Regio 176 Züge. Somit waren es im gesamten Jahr 2016 829 Züge.

Im Übergangsvertrag der DB Regio war das Jahr 2017 mit 941 Ausfällen, davon 781 selbstverschuldet, von einer sehr schwachen Betriebsqualität geprägt. Die Ausfälle sanken in den folgenden Jahren auf jeweils knapp über 700, bei 561 (2018) und 605 (2019) selbstverschuldeten Ausfällen.

Im Dezember 2019 übernahmen Abellio und Go-Ahead den Nahverkehr auf der Frankenbahn. Im Jahr 2020 ist das Leistungsvolumen gestiegen, sodass insgesamt mehr Züge unterwegs waren: Bei Go-Ahead wurde die Linie Stuttgart–Würzburg zum Stundentakt verdichtet (unter DB Regio nur 2-Stunden Takt mit Verdichtungen zur HVZ zum Stundentakt), bei Abellio sind gegenüber DB Regio überwiegend Nachtverkehre am Wochenende dazugekommen. Die Ausfallzahlen sind im Jahr 2020 deutlich auf 1.578 gestiegen, davon waren mit 927 Fahrten rund zwei Drittel selbstverschuldet. Allerdings verteilen sich diese sehr ungleich über die Monate, Go-Ahead verzeichnete die mit Abstand höchsten Ausfallzahlen von Januar bis März 2020. Bei Abellio sind 2020 zwischen Stuttgart und Heilbronn 260 Züge und bei Go-Ahead 667 Züge selbstverschuldet ausgefallen. Der massive Anstieg der fremdverschuldeten Ausfälle (358 bei Abellio, 293 bei Go-Ahead) lässt sich durch die KomplettEinstellung des Bahnverkehrs über mehrere Stunden durch Sturmtief Sabine und einen Kabelbrand im Stuttgarter Hauptbahnhof, der zu zahlreichen Teilausfällen zwischen Bietigheim und Stuttgart führte, erklären.

Zugausfälle durch planmäßige Baustellen sind in allen Jahren nicht enthalten, ebenso die im Fahrplan eingeplante Angebotsreduzierung während der 1. Coronawelle von März bis Juni 2020.

Tab. 1: Zugausfälle Stuttgart–Heilbronn 2016 bis 2020

Jahr	Summe	Selbstverschuldet	Fremdverschuldet
2016	829		
2017	941	781	160
2018	728	561	167
2019	717	605	112
2020	1.578	927	651

Nach den Anlaufschwierigkeiten im Jahr 2020 ist im Jahr 2021 nun eine deutliche Stabilisierung des Betriebs mit einem signifikanten Rückgang der selbstverschuldeten Zugausfälle zu beobachten.

Die Pünktlichkeit hat sich über die Gesamtstrecke Stuttgart–Heilbronn kaum verändert, bei DB Regio und Abellio/Go-Ahead lag der Jahresschnitt jeweils bei ca. 78 bis 80 % (03:59 min – Pünktlichkeit).

Go-Ahead erzielte im Jahr 2020 mit ca. 85 % die deutlich besseren Pünktlichkeitswerte als Abellio mit ca. 75 %, (jeweils 03:59-Pünktlichkeit).

Aufgrund der vielen Zwangspunkte auf der Frankenbahn und insbesondere Überlagerungen mit dem Fernverkehr im Knoten Stuttgart zwischen Stuttgart Hbf und Stuttgart-Zuffenhausen bleibt die Pünktlichkeitslage angespannt.

Tab. 2: Pünktlichkeit Messpunkte Stuttgart Hbf, Bietigheim-Bissingen, Heilbronn Hbf

Jahr	03:59 min – Pünktlichkeit	05:59 min – Pünktlichkeit
2017	80,04 %	87,84 %
2018	79,70 %	87,78 %
2019	79,78 %	87,96 %
2020	78,40 %	87,24 %

3. *Wie haben sich die Kapazität und Auslastung der Züge auf der Frankenbahn zu den morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 entwickelt, insbesondere mit Blick auf die Züge mit und ohne Zwischenhalt in Nordheim, Lauffen a. N., Kirchheim a. N., Walheim und Besigheim?*

Fahrgastzahlen des RE 8 mit Angaben über die konkreten Auslastungswerte liegen für den Zeitraum vom Januar bis Mitte März 2021 (KW 12) vor. Dargestellt sind jeweils die maximalen Auslastungswerte der Zugverbindungen je Kalenderwoche ab dem 4. Januar 2021 (KW 02).

Für die in Antwort 1 genannten Zugnummern ergeben sich folgende maximale Auslastungswerte in Prozent:

Zugnr.	19053	19093	19055	19076	19078
KW 02	12	5	14	31	44
KW 03	32	13	28	48	51
KW 04	20	17	25	36	31
KW 05	16	40	21	31	26
KW 06	19	18	22	43	53
KW 07	22	43	24	36	32
KW 08	26	27	19	40	37
KW 09	19	16	48	37	36
KW 10	19	38	29	38	39
KW 11	22	22	32	41	38
KW 12	36	41	36	33	57

Die höchsten Auslastungswerte von über 50% wurden in den meisten Fällen dadurch hervorgerufen, dass vereinzelt Züge aufgrund von kurzfristigen Fahrzeugstörungen nicht die vorgesehene Kapazität aufwiesen. Bei den betrachteten Zügen in den Hauptverkehrszeiten sind jeweils mindestens sechsteilige FLIRT (328 Sitzplätze) bis hin zu Doppeltraktionen aus Sechs- und Vierteilern (544 Sitzplätze) vorgesehen. In den allermeisten Fällen verkehren die Züge in vorgesehener Kapazität, sodass einzelne höhere Auslastungswerte nur bei kurzfristigen Kapazitätsminderungen entstehen.

Im Rahmen der verschärften Coronabeschränkungen seit Ende des vergangenen Jahres ist jedoch landesweit ein deutlicher Rückgang der Fahrgastzahlen zu beobachten. Es ist deshalb davon auszugehen, dass die höheren Auslastungswerte vom Herbst des letzten Jahres aktuell nicht erreicht werden.

4. *Wie stellen sich die tatsächlichen Fahrtzeiten beim RE 8, RE 10 und RB 18 seit dem 13. Dezember 2020 ab Heilbronn bis nach Stuttgart dar (aufgeschlüsselt nach Zügen mit und ohne Zwischenhalt in Nordheim, Lauffen a. N., Kirchheim a. N., Walheim und Besigheim) und wie weichen sie von der geplanten Fahrtzeit ab?*

Zur Beurteilung der tatsächlichen Fahrtzeiten wurden die in den Antworten der Fragen 1 und 3 genannten Zugverbindungen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit ausgewählt. Dargestellt sind jeweils die durchschnittlichen tatsächlichen Fahrtzeiten gegenüber den planmäßigen Fahrtzeiten. Maßgeblich ist der Zeitraum vom 15. Dezember 2020 bis 18. März 2021. Aufgrund der Großstörungen auf der Frankenbahn wurden die Fahrtzeiten in der zweiten Märzhälfte nicht in die Betrachtung einbezogen.

Linie	Zugnr.	Zwischenhalte	Heilbronn ab	Stg. an	planm.	tats. Fahrzeit
					Fahrzeit	(MW)
RB 18	26893	ja	05:57	06:43	46:00 min	49:00 min
RE 8	19053	nein	06:12	06:53	41:42 min	41:37 min
RB 18	19303	ja	06:30	07:15	45:00 min	47:12 min
RE 8	19093	ja	06:37	07:21	44:24 min	47:40 min
RE 10	19351	ja	06:53	07:40	47:00 min	47:09 min
RB 18	19353	ja	07:30	08:15	45:00 min	48:13 min
RE 8	19055	nein	07:20	07:58	38:30 min	40:14 min

Die Züge mit Bedienung der Zwischenhalte zwischen Heilbronn Hbf und Bietigheim-Bissingen weisen im Durchschnitt eine tatsächliche Fahrzeit zwischen 47 und 49 min auf. Die planmäßigen Fahrzeiten liegen bei diesen Zügen zwischen 44 und 46 min. Die Züge der Linie RE 8, die ohne Bedienung der Zwischenhalte verkehren, weisen im Durchschnitt tatsächliche Fahrzeiten von knapp über 40 min auf. Die planmäßigen Fahrzeiten liegen zwischen 38 und 42 min.

5. Wie oft hat der RE 8 seit 13. Dezember 2020 die Haltestellen in Nordheim, Lauffen a. N., Kirchheim a. N., Walheim und Besigheim aufgrund von Zugausfällen außerplanmäßig bedient?

Es hat keine außerplanmäßige Bedienung dieser Halte zwischen dem 13. Dezember 2020 und dem 31. März 2021 stattgefunden.

6. Wie hat sich die Betriebsqualität seit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 grundsätzlich entwickelt und wie steht das Verkehrsministerium aktuell zur Streichung von Zughalten zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen?

Die Betriebsqualität auf der Frankenbahn hat sich insbesondere bei Go-Ahead im Vergleich zum vergangenen Fahrplanhalbjahr grundsätzlich positiv entwickelt. Betrachtet man den Zeitraum zwischen November (nach SFS-Sperrung) und Mitte März, kann eine gestiegene Pünktlichkeit beobachtet werden. Beispielfähig lässt sich das an den Frühzügen des RE 8 (19053 und 19055) zeigen, die nicht mehr die Zwischenhalte bedienen. Während die Ankunftspünktlichkeit (bis 03:59 min) an den Messpunkten Bietigheim-Bissingen und Stuttgart von November bis zum Fahrplanwechsel nur 50 % (Bietigheim-Bissingen) bzw. 30 % (Stuttgart Hbf) betragen hat, wurde die Betriebsqualität ab Fahrplanwechsel mit einer Pünktlichkeit von 85 % (Bietigheim-Bissingen) bzw. 77 % (Stuttgart Hbf) deutlich stabiler. Aber auch beim gesamthaften Blick auf alle Zugleistungen des RE 8 zeigen sich deutliche Verbesserungen bei der Pünktlichkeit. Ferner hat sich die selbstverschuldete Ausfallquote deutlich verringert und liegt mittlerweile wöchentlich meist deutlich unter 1 % der Gesamtleistung.

Im Gegensatz dazu bewertet das Land die Betriebsqualität bei Abellio nach wie vor als nicht zufriedenstellend. Auch hier entwickelten sich jedoch die selbstverschuldeten Ausfälle in den ersten drei Monaten dieses Jahres im Vergleich zur zweiten Jahreshälfte 2020 positiv. Begründen lässt sich dies meist durch die hohe Störanfälligkeit und der verspäteten Lieferung der Fahrzeuge durch Bombardier.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Frankenbahn in den vergangenen drei Betriebsmonaten von zahlreichen Infrastrukturstörungen betroffen war. Beispielsweise führten der Wintereinbruch im Februar sowie ein Hangrutsch und dadurch kurzfristig erforderliche Baumfällarbeiten im März zu deutlichen Einschnitten bei der Betriebsqualität.

Mit der Beschleunigung der morgendlichen Züge der Linie RE 8 von Heilbronn nach Stuttgart wurde auch Wünschen aus der Stadt Heilbronn und von weiter nördlich nach einer schnellen Verbindung zwischen den Oberzentren Heilbronn und Stuttgart nachgekommen. Dieses Vorhaben entspricht darüber hinaus dem Expresskonzept aus dem SPNV-Zielkonzept des Landes für 2025. Ferner sollte der Fahrplan robuster gegenüber Störungen ausgelegt werden. Aufgrund der zahlreichen Proteste wurden bei einer der drei beschleunigten Verbindungen des RE 8 (Heilbronn ab 6:37 Uhr nach Stuttgart Hbf) auch die Zwischenhalte wiedereingeführt. Aus Sicht des Landes wurde ein für alle Seiten guter Kompromiss erzielt. Die Zusatzhalte bei der Zugnummer 19093 sollen bestehen bleiben.

7. Welche Möglichkeiten und Überlegungen gibt es, die Pendlerinnen und Pendler aus der Raumschaft zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen in Zukunft besser an die Schiene anzubinden, um mehr Bürgerinnen und Bürger für den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu gewinnen?

Zwischen Heilbronn, Bietigheim-Bissingen und Stuttgart verkehren derzeit generell drei Züge je Stunde, davon zwei Züge pro Stunde mit allen Unterwegshalten zwischen Bietigheim-Bissingen und Heilbronn sowie ein stündlicher Expresszug ohne Unterwegshalte in diesem Abschnitt. Dies entspricht dem Zielkonzept 2025 des Landes Baden-Württemberg für diesen Streckenabschnitt.

Bestehende Taktlücken zu verkehrsschwachen Zeiten sollen in den kommenden Jahren geschlossen werden, sodass auf dieser Strecke dann an allen Wochentagen zwei Züge pro Stunde (Bedienzeiten: Mo–Fr, ca. 5–24 Uhr, Sa+So ca. 9–18 Uhr) mit allen Zughalten verkehren. Daneben besteht weiterhin das stündliche Expressangebot mit der Linie RE 8, mit zusätzlichen Verdichtern in der Hauptverkehrszeit. Zur Verbesserung der Busanschlüsse an den Unterwegshalten strebt das Land langfristig eine Annäherung des aktuellen 25/35-Minuten-Taktschemas bei den langsameren Zügen auf einen sauberen 30-Minuten Takt an. Dies ist mit dem bestehenden Fahrplankonzept und der vorhandenen Infrastruktur bisher leider nicht möglich.

8. Wie steht das Verkehrsministerium zu den Forderungen aus der Raumschaft, die gestrichenen Zughalte zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen kurzfristig wieder im Fahrplan zu berücksichtigen, mittelfristig einen zusätzlichen Zug zwischen Heilbronn und Bietigheim-Bissingen verkehren zu lassen und langfristig die S-Bahn über Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen a. N. zu verlängern?

Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

Zur Frage einer Verlängerung der S-Bahn Stuttgart bis Lauffen a. N. verweisen wir auf die Antwort des Ministeriums für Verkehr auf die Anfrage 16/5127 „Verlängerung der S-Bahn zwischen Stuttgart und Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen am Neckar“, wonach mit der Umsetzung des Fahrplankonzepts aus der Ausschreibung der „Stuttgarter Netze“ zum Dezember 2019 auf der Strecke Stuttgart–Heilbronn aus Sicht des Verkehrsministeriums im Zuge der Konzeption „Metropolexpress“ bereits eine S-Bahn-ähnliche Bedienungsqualität erreicht wird. Eine Verlängerung der Stuttgarter S-Bahn erscheint somit auf absehbare Zeit nicht erforderlich und würde für Fahrgäste nach Stuttgart Hbf z. T. deutliche Reisezeitverlängerungen nach sich ziehen.

Hermann
Minister für Verkehr