

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Rainer Podeswa AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Zugausfälle und Zugverspätungen zwischen Heilbronn und Stuttgart sowie mangelnde Alternativen

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie häufig kamen Züge in diesem Jahr auf der Strecke zwischen Heilbronn und Stuttgart (und umgedreht) zu spät (bitte die Angabe als Gesamtzahl und prozentual)?
2. Wie häufig fielen Züge in diesem Jahr auf der Strecke zwischen Heilbronn und Stuttgart (und umgedreht) komplett aus (bitte die Angabe als Gesamtzahl und prozentual)?
3. Was sollen Pendler, die morgens erfahren, dass zwei Züge auf ihrer Strecke ausfallen und sie somit nicht pünktlich zur Arbeit kommen können ihrer Ansicht nach unternehmen, außer künftig auf den Zug zu verzichten und direkt aufs private Auto zu setzen?
4. Wie viele Parkplätze stehen am Hauptbahnhof Heilbronn für Pendler, die von dort vom Auto zum Zug wechseln wollen, bereit?
5. Welche Park+Ride- bzw. Parken+Mitfahren-Angebote gibt es im Stadt- und Landkreis Heilbronn mit jeweils welchen Kapazitäten?
6. Wie häufig werden die Auslastung von Park+Ride- bzw. Parken+Mitfahren-Parkplätzen geprüft, um einen zusätzlichen Bedarf festzustellen oder auszu-schließen?
7. Sieht sie den Ausbau von guten Park+Ride- bzw. Parken+Mitfahren-Angeboten zur Förderung von Fahrgemeinschaften und zum Wechsel auf den ÖPNV als Beitrag zum Umweltschutz an (bitte begründen)?
8. Nach welchen Kriterien, Mindestanforderungen bzw. Standards werden die Park+Ride- bzw. Parken+Mitfahren-Angebote gebaut?

9. Was erachtet die Landesregierung für notwendig, damit ein Park+Ride- bzw. Parken+Mitfahren-Angebot attraktiv ist (Lage, ausreichend Parkplätze, Befestigung, Beleuchtung, Sicherheitsaspekte, etc.)?

30. 09. 2019

Dr. Podeswa AfD

Begründung

Immer wieder erlebt man selbst und ebenso bekommt man berichtet, wie Züge kurzfristig ausgefallen sind. Da die wenigsten Menschen „zum Spaß“ mit dem Zug fahren, sondern Termine haben oder pünktlich zur Arbeit erscheinen müssen, ist ein unzuverlässiger Zugverkehr schlichtweg ein überflüssiger Zugverkehr. Oberste Priorität muss daher eine absolute Zuverlässigkeit haben.

Alternativen zur täglichen Nutzung eines privaten Fahrzeugs, wie beispielsweise Fahrgemeinschaften, scheitern häufig an zu wenig Parkplätzen auf Park+Ride- bzw. Parken+Mitfahren-Angeboten, mangelnder Befestigung selbiger bei schlechtem Wetter oder unzureichender Beleuchtung und Sicherheit, wenn z. B. junge Frauen früh morgens oder spät abends dort alleine warten müssten.

Die Kleine Anfrage soll dabei insbesondere der Situation im Umkreis Heilbronn nachgehen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 10. Dezember Nr. 3-3822.0-00/2065 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie häufig kamen Züge in diesem Jahr auf der Strecke zwischen Heilbronn und Stuttgart (und umgedreht) zu spät (bitte die Angabe als Gesamtzahl und prozentual)?*

Die Zugverbindungen zwischen Stuttgart und Heilbronn sind bisher über die beiden Lose 1 und 2 des Übergangsvertrags mit der DB Regio geregelt. In diesen Verträgen gilt noch die DB-übliche Pünktlichkeitsdefinition, wonach ein Zug als verspätet gilt, wenn er mindestens sechs Minuten zu spät angekommen ist. Züge mit mehr als 30 Minuten Verspätung gelten als ausgefallen. Nach dieser Definition kamen in Heilbronn im Jahr 2019 bis Anfang November 1.221 Züge aus Richtung Stuttgart zu spät an, das entspricht einer Quote von 9,4 %. Weitere 104 Züge gelten wegen hoher Verspätung als ausgefallen. Am Stuttgarter Hauptbahnhof kamen im gleichen Zeitraum 2.380 Züge aus Richtung Heilbronn zu spät an, das entspricht 18,5 %. Weitere 119 Züge gelten wegen hoher Verspätung als ausgefallen.

2. *Wie häufig fielen Züge in diesem Jahr auf der Strecke zwischen Heilbronn und Stuttgart (und umgedreht) komplett aus (bitte die Angabe als Gesamtzahl und prozentual)?*

Bis Anfang November sind insgesamt 314 Züge zwischen Heilbronn und Stuttgart ganz oder teilweise ausgefallen, das entspricht einem Anteil von 1,1 % der Züge. Wichtigste Ausfallursachen waren fehlendes Personal und Fahrzeugschäden.

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

3. *Was sollen Pendler, die morgens erfahren, dass zwei Züge auf ihrer Strecke ausfallen und sie somit nicht pünktlich zur Arbeit kommen können ihrer Ansicht nach unternehmen, außer künftig auf den Zug zu verzichten und direkt aufs private Auto zu setzen?*

Auch aus Sicht der Landesregierung ist eine solche Situation problematisch und wird nicht akzeptiert. Schienenverkehr muss zuverlässig sein. Allerdings gilt auch, dass der Zugverkehr zwischen Heilbronn und Stuttgart in den Morgenstunden so dicht ist, dass auch bei einem Ausfall von zwei aufeinander folgenden Zügen die Stadt Stuttgart oft mit nur etwa 30 Minuten Verspätung, teilweise sogar mit noch weniger Zeitverlust, erreicht werden kann. Fallen beispielsweise die Züge Heilbronn Hauptbahnhof ab 6:15 Uhr und 6:27 Uhr aus, wären Pendler mit dem Zug um 6:36 Uhr um 7:21 Uhr in Stuttgart Hauptbahnhof, also nur zehn Minuten später als mit dem Zug um 6:15 Uhr ab Heilbronn.

4. *Wie viele Parkplätze stehen am Hauptbahnhof Heilbronn für Pendler, die von dort vom Auto zum Zug wechseln wollen, bereit?*

Am Heilbronner Hauptbahnhof gibt es nach den vorliegenden Informationen zwei kostenpflichtige Parkplätze mit insgesamt 591 Stellplätzen.

5. *Welche Park+Ride- bzw. Parken+Mitfahren-Angebote gibt es im Stadt- und Landkreis Heilbronn mit jeweils welchen Kapazitäten?*

Die Stationsdatenbank, die auf der Homepage der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) zu finden ist, weist für Heilbronn-Sülmertor zwei Parkplätze mit zusammen 115 Stellplätzen auf. In Nordheim gibt es 15 Stellplätze. In Lauffen (Neckar) sind vier Parkplätze mit zusammen 244 Stellplätzen und in Neckarsulm drei Parkplätze mit zusammen 133 Stellplätzen ausgewiesen. In Neckarsulm Mitte sind es zwei Stellplätze und in Neckarsulm-Nord 21.

In Bad Friedrichshall-Hauptbahnhof stehen 200 und Bad Friedrichshall-Kochendorf 58 Stellplätze zur Verfügung.

Auf der Strecke Richtung Lauda weist die Stationsdatenbank folgende Werte aus:

Station	Stellplätze
Untergriesheim	13
Herbolzheim (Jagst)	5
Neudenau	12
Siglingen	–
Züttlingen	20
Möckmühl	63
Roigheim	64

Die Strecke Richtung Öhringen verfügt über folgende Parkplatzangebote an den Bahnstationen:

Station	Stellplätze
Weinsberg West	40
Weinsberg	54
Ellhofen Gewerbegebiet	k. A.
Ellhofen	7
Sülzbach	27
Sülzbach Schule	k. A.
Willsbach	44
Affaltrach	35
Eschenau	38
Wieslensdorf	k. A.

Die Strecke Richtung Eppingen verfügt über folgende Parkplatzangebote an den Bahnstationen:

Station	Stellplätze
Böckingen Sonnenbrunnen	–
Böckingen Berufsschulzentrum	–
Böckingen West	61
Leingarten Ost	–
Leingarten	56
Leingarten Mitte	3
Leingarten West	7
Schwaigern Ost	26
Schwaigern (Württ)	46
Schwaigern West	–
Stetten am Heuchelberg	40
Gemmingen	31
Gemmingen West	4
Eppingen	258
Eppingen West	59

Die Situation an der Strecke Richtung Sinsheim ist folgende:

Station	Stellplätze
Bad Wimpfen im Tal	18
Bad Wimpfen	40
Bad Wimpfen-Hohenstadt	–
Bad Rappenau Kurpark	–
Bad Rappenau	238
Babstadt	25
Grombach	40

Ferner gibt es in Offenau 74 Stellplätze und in Gundelsheim 45.

Die Landesstelle für Straßentechnik veröffentlicht auf der Webseite der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (<https://www.svz-bw.de/>) die vorhandenen Parken+Mitfahren-Plätze (P+M) in Form einer Liste. An der A 6 stehen bei Bad Rappenau und bei Heilbronn/Neckarsulm P+M-Plätze mit 65 und 60 Stellplätzen zur Verfügung. An der A 81 stehen folgende P+M-Plätze zur Verfügung:

Bei Möckmühl: 20 Stellplätze

Bei Weinsberg/Ellhofen: 100 Stellplätze

Bei Heilbronn/Untergruppenbach: 90 Stellplätze

Bei Ilsfeld: 55 Stellplätze

6. Wie häufig werden die Auslastung von Park+Ride- bzw. Parken+Mitfahren-Parkplätzen geprüft, um einen zusätzlichen Bedarf festzustellen oder auszuschießen?

Da es in der Vergangenheit keine Erfassung der Auslastung gab, hat das Ministerium für Verkehr eine Erhebung der Belegungszahlen der P+M-Anlagen an Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg beauftragt. Ziel ist es, stark ausgelastete bzw. überlastete P+M-Anlagen zu identifizieren und in den kommenden Jahren bedarfsgerecht auszubauen bzw. ggf. deren Ausbau zu fördern. Ergebnisse werden voraussichtlich im 1. Halbjahr 2020 vorliegen.

Zur Auslastung von P+R-Plätzen gibt es Studien und Verkehrszählungen.

7. Sieht sie den Ausbau von guten Park+Ride- bzw. Parken+Mitfahren-Angeboten zur Förderung von Fahrgemeinschaften und zum Wechsel auf den ÖPNV als Beitrag zum Umweltschutz an (bitte begründen)?

Ja. Durch die Nutzung P+R-Plätzen von P+M-Angeboten können Fahrgemeinschaften gebildet, die Auslastung der Pkw bzw. der Züge erhöht und damit Treibstoff eingespart und schädliche Emissionen verringert werden. Außerdem verringert sich durch geringeren Verkehr die Belastung der Straßen.

8. Nach welchen Kriterien, Mindestanforderungen bzw. Standards werden die Park+Ride- bzw. Parken+Mitfahren-Angebote gebaut?

9. Was erachtet die Landesregierung für notwendig, damit ein Park+Ride- bzw. Parken+Mitfahren-Angebot attraktiv ist (Lage, ausreichend Parkplätze, Befestigung, Beleuchtung, Sicherheitsaspekte, etc.)?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund hat mit den „Grundsätzen zum Bau von Mitfahrerparkplätzen an Bundesfernstraßen“ (ARS Nr. 06/2012) aus dem Jahr 2012 festgelegt, wo, in welchem Umfang und mit welchem Ausbaustandard Pkw-Mitfahrerparkplätze neu zu bauen oder zu erweitern sind. Die Grundsätze sind bei Planung, Bau und Unterhaltung von fernverkehrsrelevanten Pkw-Mitfahrerparkplätzen in der Baulast des Bundes anzuwenden.

Die Grundsätze wurden in Baden-Württemberg mit Schreiben vom 12. Juli 2012 verbindlich eingeführt. Damit wurde die Grundlage für ein attraktives Angebot geschaffen.

Park+Ride-Parkplätze sollten naturgemäß in unmittelbarer Nähe zu einem Bahnhof entstehen. Hier besteht oftmals das Problem, dass im unmittelbaren Bahnhofsumfeld nicht ausreichend Flächen zur Verfügung stehen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor