

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Emil Sänze, Dr. Rainer Podeswa und  
Hans Peter Stauch AfD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Regionalverkehr auf der Residenzbahn**

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie haben sich im Regionalbahnbetrieb (aufgeschlüsselt nach den Zugkategorien RE 1 des Betreibers GoAhead, RB 17a des Betreibers Abellio und S 5/S 51 des Betreibers AVG) auf der Residenzbahn Karlsruhe–Stuttgart und Stuttgart–Karlsruhe, insbesondere auf den Streckenabschnitten Wilferdingen–Singen–Stuttgart/Stuttgart–Wilferdingen–Singen und Pforzheim–Stuttgart/Stuttgart–Pforzheim die monatlichen Pünktlichkeitswerte und die Zugausfälle (unter Nennung der jeweiligen Betreiberunternehmen und des wöchentlichen Durchschnitts an Verspätungen und Ausfällen in tabellarischer Form) seit dem 1. Juni 2018 und bis heute entwickelt?
2. Welche Gründe (mit der Bitte um eine detaillierte Darstellung vorgefundener Schwierigkeiten im Regionalbahnbetrieb und der zeitlichen Perspektive ihrer Behebung) sieht sie für diese Verspätungen und Ausfälle vor dem Hintergrund welcher von ihr veranlassten und noch geplanten Maßnahmen, diese Verspätungen und Ausfälle abzustellen?
3. Welche volkswirtschaftlichen Schäden – z. B. verzögerte oder unmögliche Weiterreise, ausgefallene Arbeitsleistung, verpasste Arzttermine, verpasste Prüfungen in Schule oder Studium und dergleichen – sind seit dem 1. Juni 2018 der Bevölkerung durch Verspätungen und Zugausfälle – vgl. Frage 1 – auf der Residenzbahn entstanden?
4. In welcher Höhe und zu wessen Gunsten (z. B. der DB Netz, des Landeshaushalts) wurden (unter tabellarischer Darstellung) welche Regionalbahnbetreiber auf der Residenzbahn seit dem 1. Juni 2018 finanziell in Regress genommen?

5. Wie hat sich (unter tabellarischer Darstellung der monatlichen Fahrgastzahlen und der Auslastung in Prozent jeweils welcher auf der Strecke gefahrenen Fahrgastkapazität) – soweit nachvollziehbar aus welchen Gründen – die Auslastung der Züge bei den einzelnen Regionalbahnbetreibern auf der Residenzbahn seit dem 1. Juni 2018 entwickelt?
6. Wie hoch beziffert sie in Prozent bzw. in absoluten Zahlen die Anzahl der regelmäßigen Fahrgäste, insbesondere der Berufspendler auf der Residenzbahn, welche sich infolge jeweils welcher Einschränkungen (z. B. Unpünktlichkeit, Züge mit unzureichender Beförderungskapazität, Zugausfälle, COVID-19 Maßnahmen wie Maskenpflicht, Verhalten des Zugpersonals) seit der Umstellung auf private Betreiber vom Bahn-Regionalverkehr abgewandt haben und auf den motorisierten Individualverkehr umgestiegen sind?
7. Welche Gründe bzw. welche Erwägungen zuständiger Akteure haben bei welcher konkreten künftigen Besserungsperspektive aus ihrer Sicht einen Ausbau des Bahnhofs Wilferdingen-Singen und dessen Bahnunterführung mit dem Ziel der Barrierefreiheit und akzeptabler hygienischer Zustände bis heute verhindert, wiewohl sie selbst das Ziel der Barrierefreiheit gegenüber den Kommunen ausdrücklich propagiert und mit dem LGVFG finanziell unterstützt?
8. Welche Gründe im Sinne von Vorteilen für die Fahrgäste bzw. Berufspendler macht sie geltend, um gegebenenfalls künftige Fahrpläne im Regionalbahnverkehr auf der Residenzbahn zu akzeptieren, die einen Regionalbahnverkehr zwischen Karlsruhe und Stuttgart ohne Umstieg in Pforzheim ausschließen bzw. den (bereits eingeschränkten) Halt der IRE-Züge in Wilferdingen-Singen völlig abschaffen und in beiden Fällen deutlich längere Reisezeiten nach sich ziehen?
9. Aufgrund welcher rechtlich verbindlichen Verordnung oder einem anderen rechtlich verbindlichen Akt werden Fahrgäste – z. B. im RB 17a am 9. Juli 2020 und auch an anderen Betriebstagen – im Verlauf einer einzigen andert-halbstündigen Zugfahrt von Wilferdingen-Singen nach Stuttgart viermal durch Durchsagen des Zugpersonals detailliert auf den Inhalt der Corona-Verordnungen betreffend den Bahnverkehr hingewiesen (Maskenpflicht etc.) und sogar Zivilkontrollen der Polizei und des Ordnungsamts angekündigt, während leicht zu verwirklichende schriftliche Hinweise auf die gültige Rechtslage in den Zügen nicht angebracht sind?
10. Welche Befugnisse haben örtliche Ordnungsämter und örtliche Polizeibehörden in den Zügen des Regionalverkehrs bzw. entsprechen die – siehe Frage 9 – Ankündigungen des Bahnpersonals den Tatsachen?

13.07.2020

Sänze, Dr. Podeswa, Stauch AfD

### Begründung

Fahrgäste im Regionalbahnverkehr auf der Residenzbahn beklagen häufig einen aus ihrer Sicht nicht funktionierenden Bahnbetrieb, in welchem Professionalität und Zuverlässigkeit durch eine Vielzahl von Bahndurchsagen und fortwährende Entschuldigungen aufgewogen werden sollen. Die seit Mitte 2019 eingesetzten Bombardier- und, in geringerem Umfang, die Stadler-Triebwagen scheinen an hartnäckigen „Kinderkrankheiten“ wie Softwareproblemen zu leiden. Zum Teil wirkt das eingesetzte Personal überfordert und auch die Behandlung der privaten Bahngesellschaften bei der Abfertigung durch DB-Einrichtungen zweitrangig. Nach dem Eindruck der Fragesteller haben insbesondere die Maskenpflicht und deren Propagierung – die Anordnungen vom 27. April 2020 betreffend den Bahnverkehr sind den Einwohnern des Landes längst hinreichend bekannt – vor dem Hintergrund einer aus der Sicht der Fragesteller chronischen Unzuverlässigkeit der Betreiber Abellio und GoAhead zu einem weiteren spürbaren Rückgang des Fahrgastaufkommens geführt. Es kann nach Ansicht der Fragesteller nicht das Interesse der Landesregierung sein, Kampagnen gegen den motorisierten Individualverkehr zu fahren, zugleich aber ein Jahr nach dem Betreiberwechsel immer noch sehr gravierende Mängel im Regionalbahnverkehr hinzunehmen (z. B. „PZ-news“ vom 20. Dezember 2019 und laufende Berichterstattung seither). Mit dem Entfallen direkter Regionalbahnverbindungen zwischen Stuttgart und Karlsruhe und dem Entfallen der letzten IRE-Zughalte und der RE-Zughalte in Wilferdingen-Singen würde die Versorgung mit Verbindungen hinter den Stand zurückfallen, als die Deutsche Bahn (DB) den Regionalbahnverkehr betrieb.

### Antwort\*)

Mit Schreiben vom 12. August 2020 Nr. 3-3822.5/1976 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie haben sich im Regionalbahnbetrieb (aufgeschlüsselt nach den Zugkategorien RE 1 des Betreibers GoAhead, RB 17a des Betreibers Abellio und S 5/S 51 des Betreibers AVG) auf der Residenzbahn Karlsruhe–Stuttgart und Stuttgart–Karlsruhe, insbesondere auf den Streckenabschnitten Wilferdingen-Singen–Stuttgart/Stuttgart–Wilferdingen-Singen und Pforzheim–Stuttgart/Stuttgart–Pforzheim die monatlichen Pünktlichkeitswerte und die Zugausfälle (unter Nennung der jeweiligen Betreiberunternehmen und des wöchentlichen Durchschnitts an Verspätungen und Ausfällen in tabellarischer Form) seit dem 1. Juni 2018 und bis heute entwickelt?*

Die Pünktlichkeitswerte an den entsprechenden Messpunkten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen. Dargestellt ist der Erreichungsgrad der vertraglich vorgegebenen Pünktlichkeit (Grenzwert 3:59 min), nach Monaten um die Übersichtlichkeit und Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Die Deutsche Bahn AG (DB) kommuniziert weiterhin ihre „Konzernpünktlichkeit“ mit einem Grenzwert von 5:59 Minuten.

---

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

Tab. 1: 03:59 min und 05:59 min – Anfahrtpünktlichkeit AVG in %

Pünktlichkeit AVG Wilferdingen-Singen-Pforzheim

Monat	-3:59 min Pünktlichkeit	05:59 min Pünktlichkeit
06.2018	81,85	91,35
07.2018	83,45	91,56
08.2018	78,23	89,93
09.2018	75,13	87,22
10.2018	80,60	91,63
11.2018	82,51	92,00
12.2018	81,15	91,50
01.2019	82,15	92,68
02.2019	80,78	91,83
03.2019	84,17	93,26
04.2019	86,79	94,91
05.2019	82,61	92,41
06.2019	78,79	89,43
07.2019	74,46	86,54
08.2019	81,75	91,11
09.2019	77,47	88,11
10.2019	77,72	89,18
11.2019	76,97	88,28
12.2019	80,07	89,85
01.2020	84,04	92,41
02.2020	83,01	92,08
03.2020	89,09	95,11
04.2020	92,03	97,03
05.2020	89,46	94,54
06.2020	87,21	93,36
07.2020	85,67	92,35

Tab. 2: 03:59 min und 05:59 min Ankunftspünktlichkeit (Abellio) RB17 Stuttgart – Pforzheim in %

Monat	Pforzheim		Mühlacker		Bietigheim		Stuttgart Hbf	
	3:59 min	5:59 min	3:59 min	5:59 min	3:59 min	5:59 min	3:59 min	5:59 min
06.2019	39,52	58,76	70,34	80,25	65,07	83,00	50,59	74,23
07.2019	41,21	60,24	71,79	80,86	65,22	83,39	48,34	78,20
08.2019	53,21	73,15	78,43	87,97	73,32	88,10	56,13	76,19
09.2019	47,52	60,24	71,02	81,11	61,44	82,55	41,27	78,33
10.2019	47,18	57,85	71,69	82,17	61,56	82,92	38,18	72,06
11.2019	49,18	61,86	74,82	84,31	68,42	87,91	42,15	72,99
12.2019	56,31	68,14	76,38	86,36	71,66	89,07	54,03	85,50
01.2020	61,9	72,14	79,75	87,76	76,02	89,40	58,88	80,71
02.2020	55,59	67,28	74,34	84,38	71,61	86,86	55,41	85,60
03.2020	53,57	67,64	77,91	86,86	75,11	89,71	61,94	86,09
04.2020	60,3	75,22	84,6	92,75	81,41	89,94	74,17	75,95
05.2020	59,71	72,69	81,82	89,52	78,37	89,34	68,71	84,21
06.2020	59,49	74,40	77,83	87,83	72,84	86,52	56,42	85,00
07.2020	58,87	72,09	75,92	85,02	74,73	85,70	60,88	81,98

Tab. 3: 03:59 min und 05:59 min Ankunftspünktlichkeit IRE1 (Go-Ahead) Karlsruhe–Stuttgart in %

Monat	Karlsruhe		Pforzheim		Mühlacker		Stuttgart Hbf	
	3:59 min	5:59 min	3:59 min	5:59 min	3:59 min	5:59 min	3:59 min	5:59 min
06.2019	51,35	63,23	57,01	68,46	57,42	68,65	47,98	63,51
07.2019	55,94	67,19	69,4	79,14	67,84	79,66	56,95	72,87
08.2019	67,41	78,18	77,85	86,64	76,98	86,04	70,6	82,40
09.2019	57,43	69,64	72,38	80,59	68,81	79,01	56,52	69,57
10.2019	57,03	67,66	69,94	79,13	66,8	78,12	54,66	73,63
11.2019	65,24	76,51	74,01	82,62	72,37	82,34	58,87	76,83
12.2019	71,02	79,94	78,78	86,88	77,94	86,19	67,87	79,18
01.2020	73,69	81,93	83,7	88,95	82,03	88,26	72,84	84,37
02.2020	65,78	74,11	75,83	82,70	75,17	82,78	59,32	78,11
03.2020	75,89	84,60	83,35	89,68	82,55	88,52	75,09	85,98
04.2020	83,78	88,38	84,9	90,86	83,9	89,02	79,71	89,66
05.2020	78,85	88,17	82,03	88,68	79,14	88,18	68,82	84,55
06.2020	66,82	78,04	78,82	86,12	76,1	84,95	65,18	81,18
07.2020	71,17	79,51	83,07	89,27	78,23	87,14	66,72	82,57

Bei der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) lag die Pünktlichkeit in den vergangenen beiden Jahren bei knapp über 80 %. Der Fahrplanwechsel im Juni 2019 brachte für die AVG deutliche Veränderungen im Angebot mit sich, da seither u. a. die Strecke Pforzheim–Mühlacker–(Bietigheim) nicht mehr von der AVG, sondern von Abellio bedient werden. Die schlechtesten Werte wurden in der zweiten Jahreshälfte 2019 verzeichnet, was in erheblichem Umfang auf Zugfolgeverspätungen durch in der Anfangsphase häufig verspätete Züge von Abellio und GoAhead zurückzuführen ist. Die besten Pünktlichkeitswerte wurden in den vergangenen Monaten während den reduzierten Corona-Fahrplänen verzeichnet.

Die Pünktlichkeit bei Abellio ist nach wie vor nicht zufriedenstellend. Die Gründe liegen einerseits in der hohen Streckenauslastung und dem Vorrang anderer Züge, andererseits aber auch an den Fahrzeugen der Baureihe Talent 2 des Fahrzeugherstellers Bombardier. Dies zeigt sich daran, dass in den Zeiten, in denen zunächst Ersatzfahrzeuge der Baureihe 425 der DB eingesetzt wurden, also in den Monaten von Juni bis August 2019, bessere Pünktlichkeitswerte erreicht wurden. Mit dem Einsatz der Talent-Triebwagen ab September verschlechterten sich die Werte. Diese Triebwagen schaffen es derzeit leider immer noch nicht, dass in der vertraglich geforderten Zeit in Mühlacker die beiden Zugteile des sogenannten Flügelzugkonzepts nach bzw. aus Pforzheim und Bruchsal getrennt und vereinigt werden können. Noch ausstehende Softwareupdates sollen hier Verbesserungen bringen.

Bei GoAhead verbesserte sich die Pünktlichkeit seit Juni kontinuierlich, sodass inzwischen ein für die hochbelastete Strecke zufriedenstellendes Niveau erreicht ist. In Pforzheim liegt sie nach anfangs nur 57 % mittlerweile bei 83 % bezogen auf den ambitionierten Pünktlichkeits-Zielwert von 3'59 Minuten.

Tab. 4: Ausgefallene Zugkilometer Stuttgart–Pforzheim–Karlsruhe

Monat	Abellio	GoAhead
Jun 2019	3.042,9	3.097,0
Jul 2019	6.282,4	2.655,5
Aug 2019	5.070,0	1.517,1
Sep 2019	5.222,2	4.812,1
Okt 2019	2.102,1	3.212,8
Nov 2019	970,7	1.947,5
Dez 2019	3.558,2	1.684,8
Jan 2020	2.197,9	3.574,6
Feb 2020	3.925,6	8.034,8
Mrz 2020	1.653,4	1.944,5
Apr 2020	508,2	1.346,8
Mai 2020	812,7	1.607,8

Tab. 5: Zuverlässigkeit AVG in %

Monat	Zuverlässigkeit AVG Karlsruhe–Pforzheim
Jan 2019	98,94
Feb 2019	99,17
Mrz 2019	98,51
Apr 2019	99,34
Mai 2019	99,36
Jun 2019	99,12
Jul 2019	98,55
Aug 2019	98,81
Sep 2019	99,15
Okt 2019	99,19
Nov 2019	99,38
Dez 2019	99,23
Jan 2020	98,84
Feb 2020	97,77
Mrz 2020	97,99
Apr 2020	99,81
Mai 2020	99,30
Jun 2020	98,80

Die Zuverlässigkeit (Anteil der tatsächlich gefahrenen Zugkilometern) bei der AVG lag, abgesehen von zwei Monaten, stets bei über 98 %, meist sogar bei über 99 % pro Monat. Sehr hoch waren dagegen in der Startphase die Ausfälle bei Go-Ahead, die mit über 8.000 ausgefallenen Zugkilometern im Februar ihren Höchststand erreichten, seither aber wieder deutlich auf ein gutes Niveau gesunken sind. Bei Abellio sanken die Zugausfälle nach hohen Werten nach der Inbetriebnahme im Juni von über 6.200 ausgefallenen Zugkilometern auf ca. 1.600 ausgefallene Zugkilometern, in den ausgedünnten Corona-Fahrplänen war die Zuverlässigkeit sehr gut. Zu einem Anstieg kam es wieder nach der dritte Inbetriebnahmestufe von Abellio zum Fahrplanwechsel im Juni 2020. Das Ministerium erwartet, dass sich die Lage zeitnah konsolidiert.

2. *Welche Gründe (mit der Bitte um eine detaillierte Darstellung vorgefundener Schwierigkeiten im Regionalbahnbetrieb und der zeitlichen Perspektive ihrer Behebung) sieht sie für diese Verspätungen und Ausfälle vor dem Hintergrund welcher von ihr veranlassten und noch geplanten Maßnahmen, diese Verspätungen und Ausfälle abzustellen?*

Zu unterscheiden sind einerseits von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu vertretende Ursachen, zum anderen strecken- und infrastrukturseitige Ursachen sowie externe Einwirkungen. Bei der AVG gab es leider über einige Jahre hinweg in erheblichem Umfang Zugausfälle aufgrund von Personalmangel. Dieses Problem konnte bereits 2019 nach intensiven Ausbildungstätigkeiten auf ein akzeptables Maß zurückgeführt werden. Go-Ahead hatte bei der Betriebsaufnahme im Juni 2019 massive Schwierigkeiten mit der Zuverlässigkeit der Neufahrzeuge; Fahrzeugstörungen führten zu vielen Ausfällen und Verspätungen, die sich auch auf die AVG-Leistungen zwischen Pforzheim und Karlsruhe übertrugen. Dazu kamen in großem Umfang Ausfälle wegen Personalmangels. Auch Abellio hat seit der Inbetriebnahme der Bombardier-Neufahrzeuge massive Probleme mit Verspätungen und Zugausfällen wegen Fahrzeugmangels.

Bei Go-Ahead hat sich die Situation inzwischen deutlich stabilisiert, die Fahrzeugsituation bei Abellio ist auf der Linie RB 17 (Stuttgart–Mühlacker–Pforzheim/Bruchsal–Heidelberg) aufgrund der Probleme des Herstellers Bombardier weiterhin angespannt.

Erfolgreiche Gegensteuerungsmaßnahmen der Landesregierung waren u. a.:

- Nachbestellung von Neufahrzeugen im vertraglich maximal möglichen Umfang, um Reserven, höhere Kapazitäten und überschlagene Wenden, welche Folgeverspätungen abbauen, zu ermöglichen
- Einsatz zunächst einer, inzwischen von zwei Doppelstockgarnituren der DB Regiomitsamt Personal zunächst auf der Strecke Stuttgart–Karlsruhe, jetzt auf der Strecke Stuttgart–Würzburg zur Entlastung der Fahrzeug- und Personalsituation bei Go-Ahead und zur Kapazitätserhöhung auf der Strecke Stuttgart–Würzburg während der Sperrung der Schnellfahrstrecke Stuttgart–Mannheim
- Engmaschige Begleitung von Go-Ahead und Abellio durch das Verkehrsministerium und die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH (NVBW)

Allerdings ist die Strecke Stuttgart–Karlsruhe ohnehin eine stark belastete Hauptstrecke, auf der es insbesondere zwischen Stuttgart Hbf. und dem Abzweig zur Schnellfahrstrecke bei Zuffenhausen sowie um Vaihingen/Enz sehr häufig zu sogenannten Zugfolgeverspätungen kommt, die oft durch verspätete, aber vorrangig behandelte Fernverkehrszüge hervorgerufen werden. Diese Problematik wird derzeit (noch bis Ende Oktober) durch die Sperrung der Schnellfahrstrecke verstärkt, weswegen die Züge des Fernverkehrs über Bietigheim–Mühlacker umgeleitet werden. In den letzten Wochen häuften sich im Raum Mühlacker auch Stellwerkstörungen. Auf diese Effekte der bundeseigenen Schieneninfrastruktur hat das Land leider kaum einen Einfluss.

*3. Welche volkswirtschaftlichen Schäden – z. B. verzögerte oder unmögliche Weiterreise, ausgefallene Arbeitsleistung, verpasste Arzttermine, verpasste Prüfungen in Schule oder Studium und dergleichen – sind seit dem 1. Juni 2018 der Bevölkerung durch Verspätungen und Zugausfälle – vgl. Frage 1 – auf der Residenzbahn entstanden?*

Hierzu liegen dem Land keine Daten vor. Es bestehen bislang leider noch keine anerkannten Methoden etwa in Anlehnung an das Verfahren der standardisierten Bewertung bei Investitionsvorhaben bezogen auf die Zuverlässigkeit des Schienenpersonennahverkehrs.

*4. In welcher Höhe und zu wessen Gunsten (z. B. der DB Netz, des Landeshaushalts) wurden (unter tabellarischer Darstellung) welche Regionalbahnbetreiber auf der Residenzbahn seit dem 1. Juni 2018 finanziell in Regress genommen?*

Eine Schlussabrechnung der Verkehrsverträge für die Jahre 2018 und 2019 ist bei DB Regio, AVG, Go-Ahead und Abellio noch nicht erfolgt. Daher kann die Frage noch nicht beantwortet werden. Zudem erfolgen keine streckenspezifischen Abrechnungen, sondern es wird (z. B. auch bei der Pünktlichkeit) immer der gesamte Vertrag betrachtet. Über mögliche Strafzahlungen der genannten EVU an DB Netz – z. B. im Rahmen des dortigen Anreizsystems – liegen uns keine Unterlagen vor.

*5. Wie hat sich (unter tabellarischer Darstellung der monatlichen Fahrgastzahlen und der Auslastung in Prozent jeweils welcher auf der Strecke gefahrenen Fahrgastkapazität) – soweit nachvollziehbar aus welchen Gründen – die Auslastung der Züge bei den einzelnen Regionalbahnbetreibern auf der Residenzbahn seit dem 1. Juni 2018 entwickelt?*

Fahrgastzahlen liegen dem Land bisher nur für halbjährliche Zählperioden vor. Die Zählraten für das 1. Halbjahr 2020 liegen noch nicht vor. Insgesamt liegt die Querschnittsbelastung zwischen Pforzheim und Mühlacker im 2. Halbjahr 2019 bei ca. 12.200 Fahrgästen an Schultagen (Summe Abellio und GoAhead). Für die

AVG liegen noch keine vollständigen Fahrgastzahlen vor. Die Auslastung (Relation gezählte Fahrgäste zu angebotene Sitzplätze) stellte sich bei Abellio und Go-Ahead bezogen auf die gesamte Woche wie folgt dar. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund der noch ausstehenden Genehmigungen des Eisenbahnbundesamtes zum gemischten Einsatz der Talentflotte (Kuppelung von Fahrzeugen verschiedener Länge) des Herstellers Bombardie die Züge von Abellio in der Regel mit größeren als den vom Land bestellten Kapazitäten verkehren müssen.

Tab. 6: Auslastung pro Linie von Montag–Sonntag

	Abellio – RB17	GoAhead – IRE
2. Hj. 2019	16,8 %	34,5 %

6. *Wie hoch beziffert sie in Prozent bzw. in absoluten Zahlen die Anzahl der regelmäßigen Fahrgäste, insbesondere der Berufspendler auf der Residenzbahn, welche sich infolge jeweils welcher Einschränkungen (z. B. Unpünktlichkeit, Züge mit unzureichender Beförderungskapazität, Zugausfälle, COVID-19 Maßnahmen wie Maskenpflicht, Verhalten des Zugpersonals) seit der Umstellung auf private Betreiber vom Bahn-Regionalverkehr abgewandt haben und auf den motorisierten Individualverkehr umgestiegen sind?*

Hierzu lassen sich keine Aussagen treffen. Mit der Betriebsübernahme durch Abellio und Go-Ahead ging auch ein neues Fahrplankonzept einher, welches eine massive Angebotserweiterung beim IRE Stuttgart–Karlsruhe bietet. Hierdurch kann es auch zu Wanderungen vom Fernverkehr gekommen sein, die aber nicht beziffert werden können, da uns keine Fahrgastzahlen des Fernverkehrs vorliegen. Welche Auswirkungen welche Mängel auf die Verkehrsmittelwahl im konkreten Korridor hatten, ließe sich nur durch gezielte Befragungen und Untersuchungen ermitteln, die nicht existieren. Zweifellos hat die Corona-Situation zu einem starken Nachfragerückgang im SPNV geführt, sodass Aussagen zur Nachfrage im Moment nicht belastbar sind. Die AVG gibt für die letzten Schulwochen im Juli 2020 für ihr gesamtes Netz einen Rückgang der Fahrgastzahlen um ca. 35 % gegenüber der Vor-Corona-Phase an. Neben eingeschränktem Schul- und Hochschulbetrieb und verstärktem Homeoffice gibt es zweifellos im Moment auch Fahrgäste, die den öffentlichen Verkehr aus Sorge meiden. Aus den eingegangenen Beschwerden lässt sich jedoch ablesen, dass nicht die Maskenpflicht als solche, sondern eher die Missachtung der Maskenpflicht durch manche Mitreisende als Problem angesehen werden.

7. *Welche Gründe bzw. welche Erwägungen zuständiger Akteure haben bei welcher konkreten künftigen Besserungsperspektive aus ihrer Sicht einen Ausbau des Bahnhofs Wilferdingen-Singen und dessen Bahnunterführung mit dem Ziel der Barrierefreiheit und akzeptabler hygienischer Zustände bis heute verhindert, wiewohl sie selbst das Ziel der Barrierefreiheit gegenüber den Kommunen ausdrücklich propagiert und mit dem LGVFG finanziell unterstützt?*

Das Land Baden-Württemberg schafft mit seinen Förderprogrammen (neben dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) ist hier auch das Bahnhofsmodernisierungsprogramm zu nennen, das gemeinsam von Land und DB Station & Service getragen wird) Anreize für eine Modernisierung, ist selbst jedoch nicht der Bauherr. Die Schaffung hygienischer Zustände ist zudem kein Fördertatbestand nach dem LGVFG. Über die Gründe und Erwägungen anderer zuständiger Akteure liegen uns keine Informationen vor.

8. *Welche Gründe im Sinne von Vorteilen für die Fahrgäste bzw. Berufspendler macht sie geltend, um gegebenenfalls künftige Fahrpläne im Regionalbahnverkehr auf der Residenzbahn zu akzeptieren, die einen Regionalbahnverkehr zwischen Karlsruhe und Stuttgart ohne Umstieg in Pforzheim ausschließen bzw. den (bereits eingeschränkten) Halt der IRE-Züge in Wilferdingen-Singen völlig abschaffen und in beiden Fällen deutlich längere Reisezeiten nach sich ziehen?*

Die Intention der Fragesteller wird uns nicht recht deutlich. Es gibt keine Planungen, den Halt Wilferdingen-Singen abzuschaffen. Wir sehen hier auch keine „Einschränkung“, da der Halt zweistündlich besteht, wie dies auch im früheren Regionalexpress der Fall war. Im Rahmen der Neuordnung des Verkehrs auf der Residenzbahn im Sommer 2019 wurde die vorher jeweils zweistündlich bestehende IRE- und RE-Verbindung zwischen Karlsruhe und Stuttgart durch einen im 30-Minuten-Takt verkehrenden IRE (zusammen mit dem alle zwei Stunden fahrenden IC, d. h. in zwei Stunden verkehren drei IRE und ein IC je Richtung) ersetzt. Eine durchgehende, umsteigefreie Regionalbahnbedienung zwischen Karlsruhe und Stuttgart existierte auch früher nicht: Der RE hat die Zwischenhalte zwischen Karlsruhe und Pforzheim mit Ausnahme von Karlsruhe-Durlach und Wilferdingen-Singen nicht bedient, die Stadtbahn endete in Bietigheim-Bissingen.

9. *Aufgrund welcher rechtlich verbindlichen Verordnung oder einem anderen rechtlich verbindlichen Akt werden Fahrgäste – z. B. im RB 17a am 9. Juli 2020 und auch an anderen Betriebstagen – im Verlauf einer einzigen andert-halb-stündigen Zugfahrt von Wilferdingen-Singen nach Stuttgart viermal durch Durchsagen des Zugpersonals detailliert auf den Inhalt der Corona-Verordnungen betreffend den Bahnverkehr hingewiesen (Maskenpflicht etc.) und sogar Zivilkontrollen der Polizei und des Ordnungsamts angekündigt, während leicht zu verwirklichende schriftliche Hinweise auf die gültige Rechtslage in den Zügen nicht angebracht sind?*

10. *Welche Befugnisse haben örtliche Ordnungsämter und örtliche Polizeibehörden in den Zügen des Regionalverkehrs bzw. entsprechen die – siehe Frage 9 – Ankündigungen des Bahnpersonals den Tatsachen?*

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund des Sachzusammenhanges zusammen beantwortet.

Die Pflicht zur Tragung einer Mund-Nasen-Bedeckung in öffentlichen Verkehrsmitteln ergibt sich aus § 3 Abs. 1 der Corona-Verordnung des Landes Baden-Württemberg. Zuständige Verwaltungsbehörden zur Umsetzung der Corona-Verordnung sind die Ordnungsämter mit Unterstützung der örtlichen Polizeibehörden.

Da sich leider nicht alle Fahrgäste an die Maskenpflicht halten und Durchsagen im Zug oft bewusster wahrgenommen werden als Aushänge, ist es, vor dem Hintergrund der besonderen Bedeutung der Infektionsschutzmaßnahmen angemessen, auch in wiederkehrender akustischer Form auf die Maskenpflicht hinzuweisen.

In Vertretung

Dr. Lahl  
Ministerialdirektor