

Kleine Anfrage

des Abg. Tobias Vogt CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Zustand auf der Frankenbahn zwischen Heilbronn und Stuttgart

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hoch ist die Ausfallquote in den letzten fünf Jahren (2018 bis 2023) aufgeschlüsselt nach Verkehrszeiten auf der Bahnstrecke der verkehrenden Züge zwischen Stuttgart und Heilbronn (sowie in Gegenrichtung)?
2. Wie stellt sich die Pünktlichkeit in den letzten fünf Jahren (2018 bis 2023) aufgeschlüsselt nach Verkehrszeiten auf der Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Heilbronn (sowie in Gegenrichtung) dar?
3. Unterscheidet sich in den Jahren 2020 bis 2023 die Ausfallquote und Pünktlichkeit zwischen den Verbindungen mit Zwischenhalten in Nordheim, Lauffen am Neckar, Kirchheim am Neckar, Walheim und Besigheim gegenüber den Verbindungen ohne die entsprechenden Zwischenhalte?
4. Wie häufig sind in den letzten fünf Jahren (2018 bis 2023) welche Ursachen für Ausfälle und Verspätungen auf der Bahnstrecke Heilbronn–Stuttgart verzeichnet?
5. Wie ist die Entwicklung des Fahrgastaufkommens aufgeschlüsselt nach Verkehrszeiten in den Jahren 2018 bis 2023 auf dem Streckenabschnitt Heilbronn–Stuttgart?
6. Wie bewertet das Verkehrsministerium die Qualität der Leistung der Anbieter der DB Regio, von Go-Ahead und Abellio sowie der SWEG auf dem Streckenabschnitt Heilbronn–Stuttgart in den vergangenen fünf Jahren (2018 bis 2023)?
7. Welche konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf der Frankenbahn wurden seit 2018 umgesetzt und welche Maßnahmen werden geplant zur Verbesserung, um das Ziel eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen?

8. Wie wird sich die Digitalisierung der Schiene mit der Umstellung auf das European Train Control System in den nächsten Jahren auf die Bahnstrecke Stuttgart–Heilbronn auswirken?
9. Wie bewertet das Verkehrsministerium eine mögliche Verlängerung der S-Bahn von Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen am Neckar hinsichtlich der Wirkung auf die Stabilität auf dem Streckenabschnitt Heilbronn–Stuttgart?

27.9.2023

Vogt CDU

Begründung

Auf der Bahnstrecke der Frankenbahn zwischen Heilbronn und Stuttgart kommt es wiederkehrend zu größeren Ausfällen und Verspätungen sowie verkürzten, überfüllten Zügen. Die Kleine Anfrage soll klären, wie zuverlässig die Bahn in diesem Abschnitt ist und welche konkreten Verbesserungen auf der Frankenbahn in Aussicht stehen, um kurz- und langfristige Verbesserungen zu erzielen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 6. November 2023 Nr. VM3-0141.5-29/106/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie hoch ist die Ausfallquote in den letzten fünf Jahren (2018 bis 2023) aufgeschlüsselt nach Verkehrszeiten auf der Bahnstrecke der verkehrenden Züge zwischen Stuttgart und Heilbronn (sowie in Gegenrichtung)?*

Eine Aufschlüsselung von Ausfällen nach Verkehrszeiten oder Streckenabschnitten ist über einen derart langen Zeitraum nicht möglich. Die folgende Darstellung enthält daher die Ausfallquoten von 2018 bis 2023 in den Verkehrsverträgen Netz 1 Los 1 (Neckartal), Netz 1 Los 3 (Franken–Enz) und Netz 45 Los 1–2 (Übergangsvertrag, Lose Stuttgart–Würzburg und Stuttgart–Osterburken). Für 2018 liegen im Netz 45 Los 2 keine Daten vor, sodass dort nur für das Jahr 2019 eine Ausfallquote angegeben werden kann.

	Netz 1 Los 1	Netz 1 Los 3	Netz 45 Los 1	Netz 45 Los 2
2018	–	–	2,05 %	–
2019	8,97 %	11,01 %	2,42 %	2,79 %
2020	9,77 %	10,95 %	–	–
2021	7,44 %	4,73 %	–	–
2022	11,88 %	6,74 %	–	–
2023 (Januar bis Juli)	12,18 %	8,76 %	–	–
GESAMT	10,08 %	7,87 %	2,24 %	2,79 %

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

Bei diesen Zahlen muss berücksichtigt werden, dass in Netz 1 auch geplante baustellenbedingte Ausfälle enthalten sind, was im Netz 45 nicht der Fall ist. Berücksichtigt man diese nicht, ändern sich die Gesamtwerte (2019 bis Juli 2023) auf 5,30 Prozent (Netz 1 Los 1), bzw. 7,47 Prozent in Netz 1 Los 3.

2. *Wie stellt sich die Pünktlichkeit in den letzten fünf Jahren (2018 bis 2023) aufgeschlüsselt nach Verkehrszeiten auf der Bahnstrecke zwischen Stuttgart und Heilbronn (sowie in Gegenrichtung) dar?*

Einbezogen wurden in den o. g. Netzen alle Messungen in Stuttgart Hbf, Bietigheim-Bissingen und Heilbronn Hbf. Für die Auswertung wird ein Zug als pünktlich gewertet, wenn er max. 3:59 min später als die Sollzeit gemessen wurde.

Verkehrsvertrag		Netz 01 Los 01					
Pünktlichkeitsgrad		P-Grad: 03:59 min					
Jahr		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Zeitspanne	03:00–06:00	–	79,47	82,88	86,40	87,57	84,87
	06:00–09:00		68,57	75,44	78,04	78,92	79,05
	09:00–12:00		66,48	80,40	81,40	80,15	77,58
	12:00–15:00		70,99	80,13	82,20	79,38	74,47
	15:00–18:00		65,67	77,09	77,14	72,04	70,19
	18:00–21:00		65,72	74,81	76,22	71,50	70,21
	21:00–23:00		75,31	77,96	80,98	76,54	76,58
	00:00–03:00		65,75	71,46	78,64	70,68	65,48
Verkehrsvertrag		Netz 01 Los 03					
Jahr		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Zeitspanne	03:00–06:00	–	87,74	90,49	89,57	92,64	92,39
	06:00–09:00		68,89	77,46	81,74	82,37	84,24
	09:00–12:00		65,37	84,04	85,20	81,83	79,35
	12:00–15:00		73,56	80,40	84,80	80,41	79,05
	15:00–18:00		64,07	79,33	79,79	73,08	71,21
	18:00–21:00		65,88	77,28	80,96	74,28	72,72
	21:00–23:00		66,00	83,28	88,56	82,99	74,80
	00:00–03:00		42,93	74,26	65,42	61,22	60,81
Verkehrsvertrag		Netz 45 Los 01					
Jahr		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Zeitspanne	03:00–06:00	91,23	94,67	–	–	–	–
	06:00–09:00	85,71	87,88				
	09:00–12:00	77,16	80,43				
	12:00–15:00	81,91	79,63				
	15:00–18:00	80,18	81,24				
	18:00–21:00	72,67	74,21				
	21:00–23:00	67,21	72,65				
	00:00–03:00	73,96	68,85				
Verkehrsvertrag		Netz 45 Los 02					
Jahr		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Zeitspanne	03:00–06:00	90,57	92,57	–	–	–	–
	06:00–09:00	83,20	84,52				
	09:00–12:00	86,72	84,60				
	12:00–15:00	86,48	84,75				
	15:00–18:00	79,80	77,16				
	18:00–21:00	77,48	79,79				
	21:00–23:00	88,87	87,00				
	00:00–03:00	52,10	59,58				

3. Unterscheidet sich in den Jahren 2020 bis 2023 die Ausfallquote und Pünktlichkeit zwischen den Verbindungen mit Zwischenhalten in Nordheim, Lauffen am Neckar, Kirchheim am Neckar, Walheim und Besigheim gegenüber den Verbindungen ohne die entsprechenden Zwischenhalte?

Seit 2020 ist in den meisten Zeitscheiben das Netz 1 Los 3 (mit RE 8) tendenziell pünktlicher als das Netz 1 Los 1 (mit MEX 12/18). Seit 2021 sind die Ausfallkilometer im Netz 1 Los 1 (MEX) immer höher als die im Los 3 (RE 8 ohne Zwischenhalte). Die geplanten Ausfälle durch baustellenbedingte Sperrungen treffen das Netz 1 Los 1 allerdings auch deutlich häufiger.

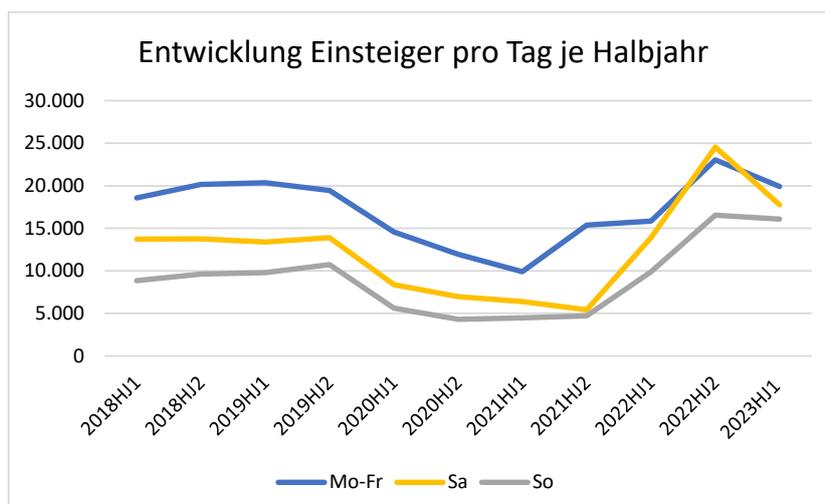
4. Wie häufig sind in den letzten fünf Jahren (2018 bis 2023) welche Ursachen für Ausfälle und Verspätungen auf der Bahnstrecke Heilbronn–Stuttgart verzeichnet?

In Netz 45 wurden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) keine Ausfallursachen angegeben. Die Auswertung beschränkt sich daher auf Netz 1 Los 1 und 3 und auf die Jahre 2019 bis 2023. Angegeben wird die Ausfallquote als Anteil an den geplanten Fahrkilometern.

Ursache	Netz 1 Los 1	Netz 1 Los 3
Bauarbeiten	4,78 %	0,40 %
Infrastruktur	0,30 %	0,42 %
Externe Einflüsse	1,35 %	4,40 %
Fahrzeuge	0,60 %	0,66 %
Personal (inkl. Streik)	1,84 %	1,29 %
Sekundäre Ursachen/Verspätung	1,04 %	0,64 %
Sonstiges	0,15 %	0,06 %
Gesamt	10,08 %	7,87 %

5. Wie ist die Entwicklung des Fahrgastaufkommens aufgeschlüsselt nach Verkehrszeiten in den Jahren 2018 bis 2023 auf dem Streckenabschnitt Heilbronn–Stuttgart?

Für die Streckenabschnitt Heilbronn–Stuttgart liegen ab 2018 manuelle Zählraten sowie seit Inbetriebnahme des Netzes 1 automatisch erhobene Daten für den RE 8 vor. Eine Aufschlüsselung nach Verkehrszeiten ist mit vertretbarem zeitlichen Aufwand nicht möglich, von daher erfolgt die Aufteilung über die Tagesarten (Montag bis Freitag an Schultagen, Samstag, Sonntag/Feiertag). Folgende durchschnittliche Einsteigerzahlen pro Tag und Halbjahr (HJ) sind für die jeweiligen Tagesarten zu verzeichnen:



Zwischen dem 1. Halbjahr 2020 und dem 2. Halbjahr 2021 waren starke Nachfragerückgänge durch die Pandemie zu beobachten. Die hohen Werte im 2. Halbjahr 2022 sind stark durch das 9-Euro-Ticket zwischen Juni und August geprägt. Zudem zeigt sich eine deutlich höhere Nachfrage am Wochenende im Vergleich zu der Zeit vor der Pandemie. Die erkennbar gestiegene Fahrgastnachfrage durch das Deutschlandticket (ab Mai 2023) sind in den Werten für das 1. Halbjahr 2023 noch nicht hinreichend abgebildet.

6. *Wie bewertet das Verkehrsministerium die Qualität der Leistung der Anbieter der DB Regio, von Go-Ahead und Abellio sowie der SWEG auf dem Streckenschnitt Heilbronn–Stuttgart in den vergangenen fünf Jahren (2018 bis 2023)?*

In etlichen Punkten werden in Netz 1 Los 1 und Netz 1 Los 3 die Qualitätsvorgaben des Landes nicht erfüllt. Dies betrifft u. a. die Pünktlichkeit, die jedoch von den Verkehrsunternehmen nur in geringem Maße selbst beeinflusst wird, die Quote eigenverschuldeter (vor allem personal- und fahrzeugbedingter) Ausfälle, der Sauberkeit der Züge, der Erfüllung der bestellten Sitzplatzkapazitäten und der Zufriedenheit der Fahrgäste mit der Fahrgastinformation bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen.

Die Qualität der Leistung wird aus diesem Grund kritisch bewertet, wenngleich wesentliche Rahmenbedingungen (u. a. Fachkräftemangel, stetig sinkende Pünktlichkeit auf der gesamten Infrastruktur des DB-Konzerns, extrem hohes Baustellenvolumen mit mangelhafter Vorabinformation seitens des Infrastrukturbetreibers, erhöhte Wartungsintensität bei den Fahrzeugen, große Ausweitungen des Angebots) bei anderen EVU zu einer ähnlichen Qualitätsentwicklung geführt haben.

7. *Welche konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf der Frankenbahn wurden seit 2018 umgesetzt und welche Maßnahmen werden geplant zur Verbesserung, um das Ziel eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen?*

Vom Thema Personalmangel sind derzeit alle im Land tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen. Zu diesem Thema steht das Land aktuell im engen Austausch mit den Unternehmen und Branchenverbänden, um jenseits der individuellen Rekrutierungsbemühungen auch eine gemeinsame Strategie zur nachhaltigen Steigerung der Attraktivität der verschiedenen Berufsfelder im Schienenverkehr zu entwickeln. In Zusammenarbeit mit den EVU versucht das Land, die Fahrzeugreserven zu erhöhen, um im Störfall zeitnah Ersatzfahrzeuge einsetzen zu können. Zudem wurden und werden in den nächsten Jahren größere Mengen an Neufahrzeugen auf Initiative des Landes beschafft.

Infrastrukturstörungen (Oberbau, Oberleitungen, Bahnübergänge, etc.), Ausfälle durch Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten sowie die grundsätzliche Überlastung der Schienenwege liegen im Verantwortungsbereich der DB Netz AG. Der Bund als alleiniger Eigentümer der DB Netz AG hat damit die Verantwortung die Infrastruktur entsprechend finanziell auszustatten, dass diese ihren Aufgaben nachkommen kann.

Zu den Themen Baustellenmanagement und Infrastrukturstörungen befindet sich das Land im intensiven Austausch mit DB Netz, um auf eine Verbesserung hinzuwirken. Um die Infrastruktur leistungsfähiger zu machen, sind konsequente Anstrengungen zu Modernisierung und Ausbau des Schienennetzes nötig. Die Entscheidung über den Ausbau des Schienennetzes der DB Netz obliegt ebenfalls zunächst dem Bund. Das Land setzt sich jedoch beim Bund dafür ein, dass Ausbauvorhaben im Land vorangetrieben werden und deren Finanzierung sichergestellt wird.

In den vergangenen Jahren sind bereits folgende Infrastrukturausbauten mit positiven Auswirkungen auf die (Betriebs-)Qualität erfolgt:

- Barrierefreie Modernisierung der Bahnhöfe Lauda und Osterburken
- Neues elektronisches Stellwerk Osterburken: Ermöglichung des Gleiswechselbetriebs zwischen Seckach und Osterburken. Das Stellwerk ist fertig gebaut, jedoch noch nicht in Betrieb genommen worden, da die DB Netz AG noch nicht in der Lage ist, eine Abnahmeprüfung herbeizuführen (aktuell ist diese erst für 2025 vorgesehen).
- Neue Bahnsteige in Grünsfeld, Zimmern bei Grünsfeld und Gerlachsheim
- Beseitigung des Bahnübergangs in Neudenu. Die Freiflächen zur Räumung des Bahnübergangs durch den Straßenverkehr sind so knapp bemessen, sodass eine rechtzeitige Räumung des Bahnübergangs nicht sichergestellt werden kann. Die hat zur Folge, dass DB Netz eine Langsamfahrstelle einrichten musste, die jedes Schienenfahrzeug dazu zwingt, soweit abzubremsen, dass im Notfall noch sicher angehalten werden kann. Dies hat einen erheblichen Fahrzeitverlust zur Folge.

Das Land setzt sich auch grundsätzlich für die Modernisierung der Frankenbahn ein. Hierzu wurde mit in Zusammenarbeit mit den Regionen ein Arbeitskreis gegründet. Folgende Maßnahmen sind in diesem Rahmen angedacht, allerdings noch nicht finanziert:

- Zusätzliche Signale in Osterburken und Bad Friedrichshall (Blockverdichtung) und die Modernisierung der Stellwerke, damit Zugfahrten schneller hintereinander stattfinden können.
- Wiederaufbau des zweiten Bahnsteigs in Boxberg-Wölchingen und dadurch mehr Leistungsfähigkeit. Aktuell müssen die Züge zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste ins Gegengleis wechseln, wodurch die Strecke zeitweise nur eingleisig genutzt wird. Das reduziert die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und erhöht die Verspätungsanfälligkeit.
- Bahnhofsausbau in Königshofen mit dem Ziel, die ursprünglich mal vorhandenen drei Bahnsteigkanten wiederherzustellen. Heute ist nur noch eine nutzbar, was die Betriebsqualität sehr vermindert und somit z. B. die Regionalbahn von Lauda nach Osterburken nur in eine Richtung bedient werden kann.

Außerdem wird im Raum Stuttgart die Umstellung auf eine digitale Stellwerkstechnik und die Umstellung der Zugsicherungstechnik auf ETCS-Standard vorangetrieben, um die Effizienz im Bahnbetrieb zu erhöhen.

8. Wie wird sich die Digitalisierung der Schiene mit der Umstellung auf das European Train Control System in den nächsten Jahren auf die Bahnstrecke Stuttgart–Heilbronn auswirken?

Die Umsetzung der „Digitalen Schiene Deutschland“ (DSD), inklusive der damit einhergehenden Erhöhung der Schienenwegkapazitäten ist ein enorm wichtiger Hebel und ein unabdingbarer Beitrag um die verkehrspolitischen Zielstellungen der Landesregierung, wie bspw. die Klimaneutralität bis zum Jahr 2040 bzw. die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030, zu erreichen.

Mit der Umsetzung des „Digitalen Knoten Stuttgart“ (DKS) als DSD-Pilotprojekt werden bis zum Jahr 2025 rund 125 Streckenkilometer mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem (ETCS Level 2 „ohne Außensignalisierung“) und „Digitalen Stellwerken“ (DSTW) ausgerüstet. Nachgelagert bis zum Jahr 2030 soll die räumliche Ausdehnung des DKS bis mindestens zu den Linienendpunkten der S-Bahn Stuttgart (Baustein 3) folgen, wobei hiervon sämtliche Gleise betroffen sind und damit alle Verkehrsarten profitieren. Einher geht dies mit der sukzessiven Umsetzung weiterer innovativer Technologien wie dem hochautomatisiertem Fahrbetrieb (ATO GoA 2), dem intelligenten Kapazitäts- und Verkehrsmanagementsystem (CTMS) sowie der nächsten Bahnfunkgeneration „Future Railway Mobile Communication System“ (FRMCS), welche auf 5G-Technologie basiert und eine bessere Datenübertragung ermöglicht. Insgesamt hat die DKS-Umsetzung mehr Züge mit höherer Pünktlichkeit und besserer Qualität bzw. weniger Verspätungen zur Folge – und dies auch auf der Strecke zwischen Stuttgart und Heilbronn, da der DKS sich mindestens bis zum Stellwerk in Bietigheim-Bissingen inkl. der von dort ferngesteuerten Stellwerken erstrecken wird.

9. Wie bewertet das Verkehrsministerium eine mögliche Verlängerung der S-Bahn von Bietigheim-Bissingen bis nach Lauffen am Neckar hinsichtlich der Wirkung auf die Stabilität auf dem Streckenabschnitt Heilbronn–Stuttgart?

Nach Ansicht des Landes müssen weitere Angebotsausweitungen dringend mit einem Infrastrukturausbau einhergehen, sonst führen sie tendenziell zu einer schlechteren Stabilität und Pünktlichkeit. Störungen bei der S-Bahn würden im Falle einer Verlängerung ohne Schaffung einer parallelen Infrastruktur direkt auch auf die Regionalzüge der Frankenbahn übertragen. Der Verband Region Stuttgart untersucht aktuell mögliche S-Bahn-Verlängerungen, wobei auch die Strecke der Frankenbahn untersucht wird.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor