Kleine Anfrage

**der Abg. Daniel Karris und
Dr. Christian Jung FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Ersatzverkehr und Haltausfälle der Kinzigtalbahn in Schenkzell und Loßburg

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Aus welchen Gründen entfallen die Halte der Kinzigtalbahn in Schenkzell und Loßburg?
2. Wie beurteilt sie die Verlässlichkeit und Pünktlichkeit des angebotenen Busersatzverkehrs auf der Strecke im Hinblick auf das Erreichen der jeweiligen Zuganschlüsse an den Umstiegspunkten?
3. Wie hat sich die Fahrtdauer für die betroffenen Pendlerinnen und Pendler aus Schenkzell und Loßburg durch die Einführung der Elektrozüge und der daraus folgenden Anbindung mittels Schienenersatzverkehr entwickelt?
4. Wie beurteilt das Verkehrsministerium den Busersatzverkehr im Hinblick auf die Barrierefreiheit?
5. Wie viel Dieselmotorkraftstoff wird durch die Umstellung der Züge auf Elektroantrieb eingespart mit der Bitte um Darlegung, wie viel in der heutigen Teillösung mit Bussen noch benötigt wird?
6. Welche Alternativen zum derzeit bestehenden Busersatzverkehr wurden mit welchem Ergebnis geprüft?
7. Inwieweit wurde das vorübergehende Nicht-Ausfahren der Trittbretter als Lösungsmöglichkeit in Betracht gezogen?
8. Wie oft und mit welchem Ergebnis gab es Gespräche zwischen der für den Einbau der Weichen zuständigen DB InfraGo und dem Verkehrsministerium hinsichtlich einer Priorisierung des Einbaus der zusätzlichen Weichen?
9. Was plant das Verkehrsministerium, um die Situation der Pendlerinnen und Pendler auf der Kinzigtalbahn in Loßburg und Schenkzell zu verbessern?

Eingegangen: 15.4.2025 / Ausgegeben: 6.6.2025

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

10. Inwieweit hat das Verkehrsministerium eine feste Terminzusage für den Einbau der Weiche in Freudenstadt und damit ein Ende des Busersatzverkehrs?

15.4.2025

Karrais, Dr. Jung FDP/DVP

Begründung

Die Situation für Pendlerinnen und Pendler aus Schenkenzell und Loßburg hat sich seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 verschlechtert, sodass die Halte Loßburg und Schenkenzell tagsüber nicht mehr angefahren werden. Für die Fahrgäste aus den betroffenen Gemeinden ist ein Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet worden, der sie zunächst in Dieselnissen entgegen der gewünschten Fahrstrecke transportiert, damit sie dann an dem angefahrenen Halt zusteigen können. Das gesamte Konzept ruft öffentliche Kritik hervor und bedarf daher einer Klärung.

Antwort^{*)}

Mit Schreiben vom 28. Mai 2025 Nr. VM3-0141.5-34/29/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Aus welchen Gründen entfallen die Halte der Kinzigtalbahn in Schenkenzell und Loßburg?

Zu 1.:

Die DB InfraGO AG ist trotz frühzeitiger und rechtzeitiger Anmeldung des Baus einer zusätzlichen Weichenverbindung in Freudenstadt Hbf erst 2026 in der Lage, diese Maßnahme umzusetzen. Aus diesem Grund sah sich die NVBW in Abstimmung mit dem beauftragten Verkehrsunternehmen SWEG gezwungen, zwei Haltepunkte temporär auszulassen und damit Fahrzeit einzusparen. Die zeitlichen Mehrbedarfe auf der Strecke ergeben sich durch Schiebetritte der neuen Fahrzeuge, die aus Gründen der Barrierefreiheit erforderlich sind und den dazu aktuellen Normen entsprechen. Im für die Strecke vorgesehenen Betriebskonzept werden diese zeitlichen Mehrbedarfe nicht durch Halteausfälle, sondern durch eine sogenannte überschlagende Wende in Freudenstadt Hbf gedeckt. Hierfür wird jedoch die bislang fehlende Weichenverbindung in Freudenstadt Hbf benötigt. Daher muss vorübergehend das einfahrende Fahrzeug nach kurzer Standzeit direkt wieder die Fahrt in die Gegenrichtung beginnen (= Kurzwende), um den Taktfahrplan einzuhalten und um die Zugkreuzung in Schiltach rechtzeitig zu erreichen. Die Kurzwende funktioniert nur, wenn die Zeit durch das Auslassen der beiden Halte eingespart wird.

2. Wie beurteilt sie die Verlässlichkeit und Pünktlichkeit des angebotenen Busersatzverkehrs auf der Strecke im Hinblick auf das Erreichen der jeweiligen Zuganschlüsse an den Umstiegspunkten?

Zu 2.:

Das Urteil fällt positiv aus. Größere Verspätungen sind dem Verkehrsministerium nicht bekannt. Die Fahrpläne der Busse wurden so kalkuliert, dass auch die Umsteigezeiten von und zum SPNV gut funktionieren. Die Fahrzeiten und Umsteigeverbindungen werden ständig beobachtet, sodass diese angepasst werden könnten, wenn Nachsteuerungsbedarf festgestellt wird.

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

3. *Wie hat sich die Fahrtdauer für die betroffenen Pendlerinnen und Pendler aus Schenkenzell und Loßburg durch die Einführung der Elektrozüge und der daraus folgenden Anbindung mittels Schienenersatzverkehr entwickelt?*

Zu 3.:

Die Fahrtdauer für die betroffenen Fahrgäste hat sich wie folgt entwickelt:

Von Schenkenzell in Richtung Offenburg

Schenkenzell–Schiltach

Fahrzeit Zug: 5 Minuten

Fahrzeit Bus: 8 Minuten zzgl. Umsteigezeit: 5 Minuten

D. h.: Wer nach Schiltach möchte, braucht drei Minuten länger. Wer darüber hinaus Richtung Offenburg möchte, braucht 13 Minuten länger.

Von Schenkenzell in Richtung Freudenstadt

Schenkenzell–Alpirsbach

Fahrzeit Zug: 5 Minuten

Fahrzeit Bus (direkt): 10 Minuten

Fahrzeit Bus/Zug (via Schiltach): 22 Minuten

Die SEV-Fahrten verdichten das bestehende Busangebot zwischen Alpirsbach und Schiltach. Damit wird während der Haltausfälle das lokale ÖPNV-Angebot insgesamt aufgewertet (da es mehr Fahrten gibt).

Von Loßburg-Rodt in Richtung Freudenstadt

Loßburg-Rodt–Freudenstadt

Fahrzeit Zug: 6 Minuten

Fahrzeit Bus (direkt): 11 Minuten

Von Loßburg-Rodt in Richtung Offenburg

Loßburg-Rodt–Alpirsbach

Fahrzeit Zug: 6 Minuten

Fahrzeit Bus/Zug (via Freudenstadt): 38 Minuten

Mit der Einführung der neuen Fahrzeuge ist neben einer signifikanten Verbesserung des Fahrgastkomforts, der Reduzierung von Lärm- und CO₂-Emissionen sowie der Verbesserung der Barrierefreiheit außerdem der Umstieg in Hausach zwischen den Neufahrzeugen und den alten Dieselfahrzeugen entfallen, der für alle Fahrgäste eine längere Fahrzeit und vor allem einen unsicheren Anschluss zur Folge hatte.

Insofern hat das nun eingeführte Übergangskonzept Vorteile für die Mehrheit der Fahrgäste (siehe auch Antwort zu Frage 6).

4. *Wie beurteilt das Verkehrsministerium den Busersatzverkehr im Hinblick auf die Barrierefreiheit?*

Zu 4.:

Es werden weitestgehend barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt, das heißt sie sind mit einer Einstiegsrampe ausgestattet und verfügen über einen niederflurigen Bodenanteil. Zur Abrundung des Angebots in den wenig nachgefragten Abendstunden werden mitunter Kleinbusse ohne diese Ausstattung eingesetzt.

5. *Wie viel Dieselkraftstoff wird durch die Umstellung der Züge auf Elektroantrieb eingespart mit der Bitte um Darlegung, wie viel in der heutigen Teillösung mit Bussen noch benötigt wird?*

Zu 5.:

Der Bedarf an Dieselkraftstoff der alten Dieselfahrzeuge (auf dem verbliebenen Abschnitt) kann mit ca. 2 000 Litern pro Tag beziffert werden (stichprobenartiger Auswertungszeitraum vom 1. Juni bis 31. Juli 2024, in dieser Zeitspanne wurden ca. 122 500 Liter Diesel verbraucht, d. h. pro Tag ca. 1 950 bis 2 070 Liter). Im Rahmen des interimswisen Busersatzverkehrs, welcher mit Dieselnbussen umgesetzt wird, werden hingegen lediglich ca. 145 Liter Diesel am Tag benötigt.

6. *Welche Alternativen zum derzeit bestehenden Busersatzverkehr wurden mit welchem Ergebnis geprüft?*

Zu 6.:

Grundsätzlich wurde anfangs geprüft, ob alle Halte auch mit Fehlen der Weichenverbindung in Freudenstadt Hbf bereits bedient werden können. Das funktioniert jedoch aus den in der Antwort zu Frage 1 dargelegten Gründen nicht.

Die Fortführung der Linienbrechung in Hausach – wie bis Ende 2024 praktiziert – wurde ebenfalls geprüft, als Lösung jedoch verworfen. Denn dafür müssten weiter zusätzlich zu den Neufahrzeugen alte Dieselfahrzeuge bereitgehalten und eingesetzt werden – mit entsprechenden Kosten des Betriebs beider Flotten – und ein Umstieg in Hausach wäre weiterhin erforderlich. Zur Einordnung wird mitgeteilt, dass die durchgehende Verbindung von täglich 1 000 bis 1 500 Fahrgästen genutzt wird, Tendenz steigend (das ist die Anzahl der Fahrgäste, welche von der Durchbindung profitieren, da sie in Hausach nicht mehr umsteigen müssen). Die Haltepunkte Loßburg Rodt (154 Personen) und Schenkenzell (232 Personen) wurden im 1. Halbjahr 2024 täglich von ca. 390 Fahrgästen genutzt.

Das auf der Schiene gefahrene Interimskonzept sowie das ergänzende Busersatzkonzept werden von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) gemeinsam mit der SWEG als Betreiberin der Strecke, den Landkreisen und den Busunternehmen kontinuierlich beobachtet und hinsichtlich weiterer Optimierungsmöglichkeiten überprüft.

7. *Inwieweit wurde das vorübergehende Nicht-Ausfahren der Trittbretter als Lösungsmöglichkeit in Betracht gezogen?*

Zu 7.:

Die Umstellung der Zugleistung auf ein nicht-barrierefreies Angebot, insbesondere an den nachfragestarken Halten auf der Strecke, kam für die Landesregierung nicht infrage. Dies würde dem Ziel eines inklusiven Angebots im SPNV zuwiderlaufen. Dieses Ziel spiegelt sich im Übrigen auch in der geltenden Gesetzeslage auf EU- und Bundesebene (Verordnung [EU] Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014; Barrierefreiheitsstärkungsgesetz) wider.

8. *Wie oft und mit welchem Ergebnis gab es Gespräche zwischen der für den Einbau der Weichen zuständigen DB InfraGo und dem Verkehrsministerium hinsichtlich einer Priorisierung des Einbaus der zusätzlichen Weichen?*

Zu 8.:

In vielen, ungezählten Gesprächen mit der DB InfraGO AG hat das Ministerium für Verkehr immer wieder auf die beschleunigte Behandlung des Weicheneinbaus gedrängt. Um das Verfahren insgesamt zu beschleunigen, hatte das Land sich auch an den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) gewandt, um zeitliche Optimierungen im Genehmigungsverfahren zu erreichen.

9. Was plant das Verkehrsministerium, um die Situation der Pendlerinnen und Pendler auf der Kinzigtalbahn in Loßburg und Schenkenzell zu verbessern?

Zu 9.:

Es finden laufende Kontrollen hinsichtlich Anpassungen von Betriebskonzepten, Anpassungen von Fahrzeiten, Ausbau von Angeboten oder Aufwertung durch Ergänzungen (z. B. Fahrradmitnahme) statt. Abgesehen davon stellt die Einführung des Interimskonzepts mit durchgehenden Fahrten von Freudenstadt nach Offenburg und damit der Wegfall eines Umstiegs in Hausach eine deutliche Entlastung und Angebotsverbesserung für hunderte Pendlerinnen und Pendler in der Region dar.

10. Inwieweit hat das Verkehrsministerium eine feste Terminusage für den Einbau der Weiche in Freudenstadt und damit ein Ende des Busersatzverkehrs?

Zu 10.:

Die DB InfraGo AG als verantwortliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) hat den Einbau bis Ende 2026 zugesagt. Das Ministerium für Verkehr hofft, dass dieser Termin durch das EIU eingehalten werden kann und würde selbstverständlich auch einen früheren Abschluss dieser Baumaßnahme sehr begrüßen.

Hermann

Minister für Verkehr