

Kleine Anfrage

der Abg. Sabine Hartmann-Müller CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Qualität des Schienenpersonennahverkehrs auf der Schwarzwaldbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich die Pünktlichkeitsquote des Schienenpersonennahverkehrs auf der Schwarzwaldbahn (bitte aufschlüsseln nach den Abschnitten Offenburg–Hausach, Hausach–Villingen und Villingen–Konstanz) in den letzten fünf Jahren entwickelt?
2. Welche Ursachen sieht sie für die wiederholten Verspätungen und Zugausfälle auf der Schwarzwaldbahn?
3. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität sind derzeit geplant oder bereits in Umsetzung (zum Beispiel Ausbau von Ausweichstellen, Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik)?
4. Inwiefern behindert die Eingleisigkeit der Strecke einen stabilen und pünktlichen Betrieb, und ist ein Ausbau von Doppelspurinseln an besonders belasteten Stellen vorgesehen?
5. Wie bewertet die Landesregierung die anhaltenden Probleme mit veraltetem und verschlissenen Zugmaterial und deren negativen Auswirkungen auf die Fahrgastqualität und Betriebssicherheit, insbesondere im Hinblick auf den bis 2029 geplanten Weiterbetrieb alter Fahrzeuge?
6. Wie bewertet sie den Vorschlag, eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten zu erreichen?
7. Welche Maßnahmen sind geplant, um die Überfüllung von Zügen während der Pendlerzeiten und in der touristischen Hochsaison zu reduzieren?
8. Wie viele Fernverkehrsverbindungen (z. B. IC) bestehen derzeit auf der Schwarzwaldbahn unter Angabe, ob es Überlegungen gibt, dieses Angebot zu reaktivieren oder auszubauen?

Eingegangen: 7.8.2025 / Ausgegeben: 17.9.2025

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“.

9. Wie wird die Anschlussqualität der Schwarzwaldbahn an andere regionale und überregionale Bahnlinien bewertet unter Angabe, ob es Pläne zur Verbesserung von Übergangszeiten gibt?

7.8.2025

Hartmann-Müller CDU

Begründung

Die Schwarzwaldbahn ist eine wichtige Regionalbahnstrecke im Südwesten Deutschlands, die sowohl für den Pendlerverkehr als auch für den Tourismus eine zentrale Rolle spielt. Aktuell werden immer wieder Defizite hinsichtlich Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Kapazität der Strecke diskutiert.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 12. September 2025 Nr. VM3-0141.5-34/70/4 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie hat sich die Pünktlichkeitsquote des Schienenpersonennahverkehrs auf der Schwarzwaldbahn (bitte aufschlüsseln nach den Abschnitten Offenburg–Hausach, Hausach–Villingen und Villingen–Konstanz) in den letzten fünf Jahren entwickelt?*

Zu 1.:

Nachstehend sind die Pünktlichkeitsquoten auf der Schwarzwaldbahn für die Jahre 2020 bis 2025 aufgeschlüsselt nach den vier verfügbaren Messpunkten Offenburg, Villingen (Schwarzwald), Singen (Hohentwiel) und Konstanz dargestellt.

Jahr	Offenburg	Villingen (Schwarzwald)	Singen (Hohentwiel)	Konstanz
2020	93,64 %	89,18 %	94,24 %	94,74 %
2021	93,25 %	91,89 %	94,43 %	95,02 %
2022	82,53 %	79,86 %	87,87 %	88,38 %
2023	83,50 %	80,46 %	87,75 %	88,77 %
2024	80,66 %	79,58 %	86,19 %	86,15 %
2025	80,70 %	80,71 %	86,53 %	87,49 %

2. *Welche Ursachen sieht sie für die wiederholten Verspätungen und Zugausfälle auf der Schwarzwaldbahn?*

Zu 2.:

Die Schwarzwaldbahn ist eine Gebirgsbahn mit vielen Kunstbauten. Die Strecke ist geprägt von einem hohen Tunnelanteil und vielen, teilweise vergleichsweise engen Kurven. Einschnitte und Dämme kommen häufig vor. Der fortschreitende Klimawandel mit Starkregenereignissen führt immer wieder zu Streckenunterbrechungen, zuletzt gab es Ende Juli aufgrund eines Felssturzes eine Unterbrechung des Zugverkehrs.

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

Auf der Schwarzwaldbahn fanden in den letzten Jahren umfangreiche Sanierungen samt dem Verlegen neuer Schienen statt. Seither weisen die eingesetzten Züge jedoch verstärkte Abnutzungserscheinungen (Polygonbildung) an den Radsätzen auf. Dies führte seit 2022 immer wieder zu Zugausfällen und Kapazitätsreduzierungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen mit daraus folgenden Verspätungen. Mit großem Aufwand hat der Betreiber DB Regio inzwischen Maßnahmen ergriffen, um die ingenieurstechnischen Schlechtleistungen des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO zu kompensieren. Zusätzlich hat DB Regio noch einen zusätzlichen Wagenpark beschafft, sodass weiterhin das vom Land bestellte Angebot gefahren werden kann. Neben diesen infrastrukturellen Gründen sind an Schönwettertagen auch hohe Fahrgastzahlen in Verbindung mit einer stark angestiegenen Fahrradmitnahme ein Grund für längere Haltezeiten, Polizeieinsätze und Zwangsräumungen an den Bahnhöfen und daraus resultierende Verspätungen. Zudem hat die weiterhin sinkende Pünktlichkeit im bundesweiten Fernverkehr auch Auswirkungen auf die Schwarzwaldbahn, da deren Züge häufig Zugfolgeverspätungen von der überlasteten Rheintalbahn eintragen.

3. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität sind derzeit geplant oder bereits in Umsetzung (zum Beispiel Ausbau von Ausweichstellen, Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik)?

Zu 3.:

Für das kommende Jahr ist die Inbetriebnahme des Tunnels Rastatt vorgesehen. Mit der Eröffnung dieses Bauwerks wird der bisher stark verspätungsanfällige Engpass im Bereich Rastatt, wo sich bislang Fern-, Nah- und Güterverkehr zwei Gleise teilen müssen, entfallen. Dies lässt eine spürbare Stabilisierung der Betriebsabläufe erwarten. Über die regelmäßig durchgeführten, bestandserhaltenden Maßnahmen hinaus sind derzeit keine weiteren Infrastrukturverbesserungen über den aktuellen Status quo hinaus bekannt.

4. Inwiefern behindert die Eingleisigkeit der Strecke einen stabilen und pünktlichen Betrieb, und ist ein Ausbau von Doppelspurinseln an besonders belasteten Stellen vorgesehen?

Zu 4.:

Die Schwarzwaldbahn ist seit November 1921, d. h. seit über hundert Jahren, auf voller Länge zweigleisig ausgebaut.

5. Wie bewertet die Landesregierung die anhaltenden Probleme mit veraltetem und verschlissenen Zugmaterial und deren negativen Auswirkungen auf die Fahrgastqualität und Betriebssicherheit, insbesondere im Hinblick auf den bis 2029 geplanten Weiterbetrieb alter Fahrzeuge?

Zu 5.:

Die derzeit eingesetzten Doppelstockzüge aus dem Jahr 2008 sind beliebte, komfortable Fahrzeuge und genießen grundsätzlich deutschlandweit den Ruf als eines der besten und hochwertigsten Fahrzeuge für den Regionalverkehr. Es bestehen grundsätzlich keinerlei negative Auswirkungen auf die Betriebssicherheit, da die Fahrzeuge regelmäßigen Inspektionen zuzuführen sind. Bei einer voraussichtlichen Nutzungsdauer von 30 bis 40 Jahren sind die Fahrzeuge erst bei der Hälfte ihrer erwarteten Lebensdauer angelangt. Richtig ist, dass die Fahrzeuge durch ihren langjährigen Einsatz eines Refreshs in Sachen Außenlack und einiger Komponenten im Fahrgastraum bedürfen. Dies wird mit Augenmaß für den Zeitraum der Fortführung des bestehenden Verkehrsvertrags nun durchgeführt, verschlissene Sitzpolster getauscht, der Außenlack aufgefrischt, verkratzte Scheiben ersetzt und WC-Kabinen aufgefrischt.

6. *Wie bewertet sie den Vorschlag, eine Taktverdichtung zu Hauptverkehrszeiten zu erreichen?*

Zu 6.:

Auf dem Abschnitt Karlsruhe–Offenburg gibt es heute schon in der Hauptverkehrszeit einen Halbstundentakt. Dort ist auch schon länger eine weitere Taktverdichtung über die Hauptverkehrszeiten hinaus geplant. Aufgrund der derzeit im Engpass Rastatt überlasteten Rheintalbahn sind diese weiteren Taktverdichtungen erst mit Fertigstellung des Rastatter Tunnels (derzeit für Dezember 2026 geplant) möglich. Darüber hinaus bestehen im Gesamtverlauf der Schwarzwaldbahn, neben dem Abschnitt auf der Rheintalbahn, bereits heute zahlreiche weitere Parallelverkehre, die das Angebot verdichten. Dies sind insbesondere Linien der Regio-S-Bahn Ortenau, des Ringzugs und des Seehas.

7. *Welche Maßnahmen sind geplant, um die Überfüllung von Zügen während der Pendlerzeiten und in der touristischen Hochsaison zu reduzieren?*

Zu 7.:

Im Zeitraum: 22. Juni 25 bis 7. September 2025 fährt DB Regio sonntags drei zusätzliche Sonderzüge. So soll an Sonntagen sichergestellt werden, dass der Rückreisestrom auf mehrere Züge gelenkt wird und die Fahrradmitnahme nochmals verbessert und vereinfacht wird. Die zusätzlichen Züge sind in den digitalen Fahrplanauskünften veröffentlicht:

Offenburg ab 13:37 nach Konstanz,
Konstanz ab 17:18 nach Karlsruhe,
Karlsruhe ab 20:54 nach Offenburg.

Um die geplanten Leistungen während des gesamten Zeitraums möglichst zuverlässig erbringen zu können, hat DB Regio zudem auf eigene Kosten eine zusätzliche Garnitur (eine Lokomotive und vier Wagen) angemietet, die an allen Betriebs Tagen zur Stabilisierung der Fahrzeugflotte eingesetzt wird.

Weitere Angebotsverdichtungen sind kurzfristig mangels Fahrzeug-Kapazitäten, aber auch aufgrund der angespannten Finanzierungslage für den Landes-SPNV, nicht umsetzbar.

8. *Wie viele Fernverkehrsverbindungen (z. B. IC) bestehen derzeit auf der Schwarzwaldbahn unter Angabe, ob es Überlegungen gibt, dieses Angebot zu reaktivieren oder auszubauen?*

Zu 8.:

Der Betrieb und Ausbau des Fernverkehrs obliegt eigenwirtschaftlich operierenden Verkehrsunternehmen und – im Falle der DB Fernverkehr – der Bundesrepublik Deutschland als Eigentümerin. Das Land Baden-Württemberg hat hierauf keinen Einfluss. Aktuell stellt sich das Fernverkehrsangebot wie folgt dar:

ICE 1579 freitags und samstags Hamburg–Kassel–Frankfurt–Konstanz (an 20:12),

ICE 1578 samstags und sonntags Konstanz (ab 7:46)–Frankfurt–Kassel–Hamburg

9. *Wie wird die Anschlussqualität der Schwarzwaldbahn an andere regionale und überregionale Bahnlinien bewertet unter Angabe, ob es Pläne zur Verbesserung von Übergangszeiten gibt?*

Zu 9.:

Die Schwarzwaldbahn (RE2 Karlsruhe–Konstanz) ist vielfältig in das Eisenbahnnetz eingebunden. Der wichtigste Bahnhof für Anschlüsse ist Karlsruhe Hbf als Start- und Endpunkt der Linie. Hier bestehen Anschlüsse aus und an den Fernverkehr und zum Regionalverkehr Richtung Pforzheim/Stuttgart, nach Bretten–Heil-

bronn, nach Heidelberg sowie in die Pfalz. In Appenweier bestehen Anschlüsse nach Kehl und Straßburg sowie ins Renchtal. In Offenburg bestehen Anschlüsse in und aus Richtung Freiburg. In Donaueschingen besteht Anschluss nach und aus Ulm sowie Freiburg, in Engen an den Seehas, in Singen nach Schaffhausen.

Betrachtet man das erste Halbjahr 2025, so zeigt sich folgende Entwicklung:

Pünktlichkeitsentwicklung Schwarzwaldbahn 5:59 Pünktlichkeit 1. Halbjahr 2025

	Nord-Süd	Süd-Nord
Karlsruhe	93 %	73 %
Offenburg	81 %	80 %
Villingen	77 %	84 %
Donauesch.	72 %	89 %
Singen	80 %	92 %
Konstanz	80 %	95 %

Dies zeigt, dass die Züge in Karlsruhe und Konstanz zwar relativ pünktlich abfahren, dass sich über den langen Laufweg von 252 km und knapp über 3 Stunden Fahrzeit (ca. 81 km/h Reisegeschwindigkeit) Verspätungen aufbauen. Dabei sind die Verspätungen in Süd-Nord-Richtung deutlich ausgeprägter als in Nord-Süd-Richtung. Im Detail sieht man, dass insbesondere auf der Rheintalbahn der Verspätungszuwachs sehr deutlich ist. Hier zeigt sich wieder der überlastete Schienenweg aufgrund des fehlenden viergleisigen Ausbaus der Rheintalbahn. Dass 27 Prozent der Züge in Karlsruhe mit sechs und mehr Minuten Verspätung ankommen, führt zu kritischen Anschlusssituationen, insbesondere beim Übergang auf den Fernverkehr. Vor der Fertigstellung des Rastatter Tunnels (Ende 2026) werden sich keine signifikanten Verbesserungen erzielen lassen. Aber auch auf dem relativen kurzen Abschnitt zwischen Villingen und Donaueschingen ergibt sich ein Pünktlichkeitsverlust um 5%-Punkte. Hier überlagern sich die Verkehre der Schwarzwaldbahn mit dem Ringzug, der Breisgau-S-Bahn und dem Donautal-Regionalexpress nach Ulm. Im Verspätungsfall werden dort die Bahnsteigkanten knapp und es bauen sich schnell Verspätungen auf. Die heutigen Fahrpläne auf der Schwarzwaldbahn sind über zwanzig Jahre alt. Damals war sowohl die Zugdichte (insbesondere im Rheintal) geringer, aber auch die Fahrgastzahlen niedriger. Auch wurden weniger Fahrräder, Rollstühle, Rollatoren und (E-)Roller transportiert. Dieses höhere Fahrgastaufkommen mit dem Zusatzgepäck führt auch zu längeren Haltestellenaufenthaltszeiten. Eine Neuaufstellung der Fahrpläne mit längeren Haltezeiten würde umfangreiche Änderungen auch auf den Zulaufstrecken erfordern und kann erst im Rahmen weiterer Schritte des vom Verkehrsministerium eingeleiteten Projekts „Zukunftsfahrplan Baden-Württemberg“ erfolgen.

Darüber hinaus befindet sich die landeseigene NVBW aktuell in der Testphase für ein in der Entwicklung abgeschlossenes eigenes, softwaregestütztes System zur Anschlusssicherung im SPNV. Ziel dieser Entwicklung ist es, die Anschlusssicherung zwischen verschiedenen SPNV-Betreibern zu verbessern – insbesondere an Knotenpunkten mit mehreren Betreibern sowie bei kurzfristigen Störungen.

Hermann

Miknister für Verkehr