

Kleine Anfrage

des Abg. Nico Weinmann FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Ertüchtigung der Frankenbahn sowie Bahngüterumschlag
und Fernzugesanbindung Heilbronn**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Frankenbahn zwischen Stuttgart, Heilbronn und Würzburg sind der Landesregierung aus der aktuellen Verkehrs- und Haushaltsplanung des Bundes bekannt?
2. Welche Maßnahmen, Verträge oder bindenden Zusagen wurden seit Amtsantritt der neuen Bundesregierung mit dem Land zur Ertüchtigung der Frankenbahn getroffen?
3. Welche Pünktlichkeitswerte haben die Verbindungen auf der Frankenbahn in den Jahren 2017 bis 2025 jeweils erreicht?
4. Welche Auswirkungen hatten die Pünktlichkeitswerte bzw. Unpünktlichkeiten auf die Erreichbarkeit von Anschlüssen anderer Bahnen oder Busse (bitte unter prozentualer Angabe der jeweiligen Erreichbarkeit in Fünfminutenschritten der Verspätung)?
5. In welchem Planungs- oder Umsetzungsstadium befinden sich Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit auf der Frankenbahn, insbesondere, aber nicht nur, unter Angabe des Ausbaus bisher eingleisiger Strecken sowie der Herstellung der notwendigen Digital-Infrastruktur zum Betrieb mit ETCS in den einzelnen Abschnitten der Frankenbahn?
6. In welchem Zeitraum rechnet sie mit der Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen bzw. dem Abschluss der oben beschriebenen Ertüchtigungsmaßnahmen auf der Frankenbahn?
7. Wie gestalten sich derzeit die Bemühungen gegenüber der Deutschen Bahn und dem Bund um die Wiedererrichtung von Fernzughaltes in Heilbronn?

8. Ab wann rechnet sie wieder mit planmäßigen Fernzughalten in Heilbronn?
9. Wie stellt sich ihrer Kenntnis nach der jährliche Güterumschlag per Bahn in Heilbronn, bitte unter gesonderter Angabe des Umschlags im Heilbronner Hafen, jährlich von 2015 bis 2025 dar?
10. Welche Potenziale erkennt sie für den Güterumschlag per Bahn in Heilbronn unter welchen Voraussetzungen (bitte einschließlich quantitativer Potenzialabschätzung anhand der jeweils als notwendig erachteten Maßnahmen)?

13.1.2026

Weinmann FDP/DVP

Begründung

Heilbronn ist eine von zwei Großstädten in Deutschland (und war bis Dezember 2025 die einzige) ohne Anschluss an den Bahn-Fernverkehr. Zudem ist Heilbronn ein starker Wirtschaftsstandort und besitzt einen trimodalen Hafen. Dies ist Anlass für eine Erörterung zur Hebung von Personen- und Gütertransportkapazitäten. Zudem bestehen auf der wichtigsten Regionalverkehrsverbindung des Heilbronner Schienenverkehrs trotz der jüngsten Baumaßnahmen noch Verbesserungsbedarf, der in diesem Zusammenhang ebenfalls erläutert werden soll.

Antwort

Mit Schreiben vom 4. Februar 2026 Nr. VM3-0141.5-36/3/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Welche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Frankenbahn zwischen Stuttgart, Heilbronn und Würzburg sind der Landesregierung aus der aktuellen Verkehrs- und Haushaltsplanung des Bundes bekannt?*

Zu 1.:

Der Landesregierung sind keine derartigen Maßnahmen bekannt.

- 2. Welche Maßnahmen, Verträge oder bindenden Zusagen wurden seit Amtsantritt der neuen Bundesregierung mit dem Land zur Ertüchtigung der Frankenbahn getroffen?*

Zu 2.:

Seit Amtsantritt der neuen Bundesregierung wurden keine Maßnahmen getroffen, Verträge geschlossen oder bindende Zusagen erteilt.

3. Welche Pünktlichkeitswerte haben die Verbindungen auf der Frankenbahn in den Jahren 2017 bis 2025 jeweils erreicht?

Zu 3.:

Werden alle MEX-Linien auf der Frankenbahn für den genannten Zeitraum zusammengefasst, ergeben sich folgende Werte für die 3:59-Ankunftspünktlichkeit pro Jahr und Bahnhof:

Jahr	Heilbronn	Osterburken	Lauda
2017	80,13	71,65	74,03
2018	79,82	79,23	78,53
2019	82,15	83,53	79,38
2020	80,92	87,26	87,48
2021	81,17	87,02	88,77
2022	80,08	84,59	85,24
2023	73,73	79,46	76,80
2024	74,43	78,47	77,77
2025	70,95	75,30	76,13

Folgende Prozentwerte wurden pro Quartal für die 3:59-Ankunftspünktlichkeit in den Bahnhöfen Heilbronn, Osterburken und Lauda im Zeitraum 2020 bis 2025 für die drei Linien MEX 12, MEX 18 und RE 8 gemessen:

Zeitraum	Heilbronn MEX 12/18	Heilbronn RE 8	Osterburken MEX 18	Osterburken RE 8	Lauda RE 8
2020 Q1	76,84	84,44	86,58	84,27	85,31
2020 Q2	84,30	90,08	91,92	87,93	89,48
2020 Q3	78,02	90,85	88,75	89,91	89,03
2020 Q4	74,92	85,98	84,55	86,57	87,04
2021 Q1	81,80	87,31	86,89	86,48	88,33
2021 Q2	82,44	87,65	89,75	87,12	88,33
2021 Q3	71,45	84,65	87,27	90,12	92,92
2021 Q4	78,01	86,24	85,95	85,11	85,45
2022 Q1	82,07	89,47	88,46	89,30	89,38
2022 Q2	75,92	86,66	81,64	84,10	86,73
2022 Q3	75,52	87,72	84,34	84,54	85,07
2022 Q4	71,72	82,80	83,00	80,23	79,81
2023 Q1	75,29	82,13	84,82	82,63	80,89
2023 Q2	71,97	81,92	84,57	80,69	79,89
2023 Q3	68,73	82,73	86,47	79,33	77,16
2023 Q4	66,99	72,91	74,46	69,05	69,34
2024 Q1	73,65	86,14	84,98	84,69	85,36
2024 Q2	65,05	77,62	77,97	75,33	75,73
2024 Q3	72,48	78,51	78,31	72,93	71,57
2024 Q4	73,53	83,57	78,01	78,44	77,95
2025 Q1	70,29	75,59	75,11	77,24	78,74
2025 Q2	67,69	78,13	79,14	76,29	77,37
2025 Q3	63,78	73,86	Daten liegen nicht vor	64,97	66,75
2025 Q4	72,37	73,08	Daten liegen nicht vor	72,00	79,49

Diese Auswertung beginnt im Jahr 2020, da die Linien RE 8 und MEX 12 sowie MEX 18 erst Mitte Dezember 2019 in Betrieb genommen wurden. Zu berücksichtigen ist, dass die Pünktlichkeit während der Coronapandemie aufgrund der deutlich geringeren Verkehrsleistung allgemein deutlich bessere Werte erreicht hat. Unabhängig davon kann die Entwicklung nicht befriedigen.

4. Welche Auswirkungen hatten die Pünktlichkeitswerte bzw. Unpünktlichkeiten auf die Erreichbarkeit von Anschlüssen anderer Bahnen oder Busse (bitte unter prozentualer Angabe der jeweiligen Erreichbarkeit in Fünfminutenschritten der Verspätung)?

Zu 4.:

Die Quartalswerte zur Erreichbarkeit der Anschlüsse in den Bahnhöfen Heilbronn, Osterburken und Lauda im Zeitraum 2020 bis 2025 können den Tabellen entnommen werden. Die Zahlen sagen aus, wie hoch der Anteil der erreichten Anschlüsse auf die abbringenden Linie RE 8 bzw. MEX 12/18 war, wenn die zubringenden Züge eine bestimmte Verspätung hatten. Die Verspätungen kleiner einer halben Stunde wurden in 5-Minuten Schritten ausgewertet. Diese Auswertung beginnt im Jahr 2020, weil die Linien RE 8 und MEX 12 sowie MEX 18 erst Mitte Dezember 2019 in Betrieb genommen wurden.

Aus den Daten ist z. B. herauszulesen, dass ca. 90 Prozent der abbringenden Züge erreicht werden, wenn die Zubringer eine Verspätung von max. 10 Minuten haben.

Heilbronn Abbringer RE 8:

Zeitraum	< 5 Min.	5–10 Min.	10–15 Min.	15–20 Min.	20–25 Min.	25–30 Min.	> 30 Min.
2020 Q1	99,7 %	90,4 %	80,9 %	52,7 %	27,3 %	13,2 %	2,0 %
2020 Q2	99,8 %	96,6 %	76,9 %	55,6 %	30,8 %	6,3 %	6,9 %
2020 Q3	99,5 %	91,5 %	78,0 %	47,7 %	28,0 %	28,6 %	2,2 %
2020 Q4	99,5 %	92,9 %	82,8 %	44,6 %	20,5 %	25,0 %	8,0 %
2021 Q1	99,8 %	92,3 %	88,7 %	60,5 %	41,3 %	26,7 %	12,8 %
2021 Q2	99,5 %	92,1 %	80,3 %	59,0 %	40,7 %	11,1 %	4,5 %
2021 Q3	99,7 %	94,4 %	89,9 %	66,7 %	35,2 %	5,0 %	5,9 %
2021 Q4	99,8 %	90,6 %	81,9 %	53,1 %	44,7 %	8,8 %	3,9 %
2022 Q1	99,7 %	90,8 %	79,3 %	59,2 %	31,6 %	6,3 %	9,1 %
2022 Q2	99,7 %	91,9 %	82,0 %	65,1 %	36,0 %	18,2 %	9,4 %
2022 Q3	99,7 %	93,4 %	84,4 %	64,6 %	40,6 %	15,6 %	8,1 %
2022 Q4	99,6 %	93,1 %	88,0 %	68,0 %	35,4 %	25,0 %	3,2 %
2023 Q1	99,9 %	92,4 %	89,7 %	60,5 %	33,3 %	25,0 %	9,0 %
2023 Q2	99,9 %	95,8 %	84,7 %	61,7 %	37,8 %	15,0 %	4,2 %
2023 Q3	99,8 %	93,4 %	86,1 %	62,4 %	41,0 %	21,7 %	5,9 %
2023 Q4	99,8 %	95,6 %	86,4 %	60,7 %	39,9 %	18,5 %	8,7 %
2024 Q1	99,9 %	95,8 %	88,2 %	61,7 %	33,1 %	17,6 %	8,1 %
2024 Q2	99,9 %	96,4 %	85,1 %	64,6 %	38,1 %	24,0 %	4,7 %
2024 Q3	99,8 %	94,0 %	87,4 %	55,6 %	35,9 %	14,3 %	3,3 %
2024 Q4	99,8 %	94,8 %	84,4 %	56,6 %	38,8 %	12,7 %	9,0 %
2025 Q1	100,0 %	97,6 %	86,5 %	67,5 %	28,8 %	18,8 %	7,9 %
2025 Q2	100,0 %	96,6 %	88,2 %	70,9 %	40,3 %	16,4 %	5,3 %
2025 Q3	99,7 %	95,5 %	89,9 %	58,6 %	34,9 %	18,9 %	3,1 %
2025 Q4	99,9 %	96,4 %	85,7 %	65,7 %	37,0 %	16,4 %	6,7 %

Heilbronn Abbringer MEX 12/18:

Zeitraum	< 5 Min.	5–10 Min.	10–15 Min.	15–20 Min.	20–25 Min.	25–30 Min.	> 30 Min.
2020 Q1	92,5 %	70,0 %	60,4 %	48,7 %	40,0 %	32,8 %	13,1 %
2020 Q2	93,7 %	73,5 %	61,7 %	47,3 %	38,5 %	30,0 %	12,5 %
2020 Q3	92,7 %	72,9 %	60,2 %	52,8 %	45,1 %	31,1 %	12,3 %
2020 Q4	92,8 %	69,4 %	59,7 %	54,3 %	43,0 %	29,2 %	10,6 %
2021 Q1	95,2 %	74,4 %	64,6 %	52,3 %	47,8 %	32,4 %	10,8 %
2021 Q2	94,5 %	75,8 %	64,3 %	53,1 %	40,7 %	22,6 %	8,6 %
2021 Q3	92,9 %	74,5 %	65,0 %	56,0 %	43,5 %	35,7 %	17,4 %
2021 Q4	94,7 %	72,7 %	65,3 %	55,4 %	45,5 %	34,5 %	12,6 %
2022 Q1	94,4 %	71,8 %	65,6 %	53,5 %	44,7 %	28,9 %	12,1 %
2022 Q2	93,9 %	74,1 %	68,0 %	56,5 %	52,1 %	35,2 %	18,1 %
2022 Q3	94,5 %	73,5 %	63,6 %	54,7 %	49,6 %	32,8 %	11,4 %
2022 Q4	94,4 %	73,7 %	63,4 %	51,4 %	44,4 %	29,3 %	16,2 %
2023 Q1	94,9 %	68,2 %	56,0 %	45,1 %	39,2 %	33,5 %	12,6 %
2023 Q2	94,4 %	66,6 %	54,7 %	46,3 %	38,4 %	30,6 %	12,9 %
2023 Q3	94,6 %	68,1 %	59,7 %	48,6 %	41,4 %	27,9 %	10,7 %
2023 Q4	94,6 %	69,2 %	54,6 %	45,4 %	42,2 %	29,0 %	11,5 %
2024 Q1	94,8 %	68,6 %	55,5 %	45,5 %	43,3 %	25,3 %	9,9 %
2024 Q2	95,1 %	70,2 %	57,6 %	47,6 %	39,7 %	30,0 %	11,9 %
2024 Q3	94,6 %	71,9 %	62,3 %	51,4 %	42,2 %	29,0 %	10,8 %
2024 Q4	94,8 %	71,2 %	58,2 %	46,0 %	45,7 %	30,6 %	11,6 %
2025 Q1	95,8 %	70,4 %	55,0 %	43,6 %	40,3 %	26,7 %	10,8 %
2025 Q2	94,7 %	70,2 %	58,5 %	49,1 %	48,5 %	33,8 %	12,8 %
2025 Q3	93,9 %	64,2 %	52,1 %	41,9 %	37,0 %	29,3 %	10,3 %
2025 Q4	94,3 %	62,9 %	52,1 %	42,2 %	33,3 %	22,9 %	8,1 %

Osterburken Abbringer RE 8:

Zeitraum	< 5 Min.	5–10 Min.	10–15 Min.	15–20 Min.	20–25 Min.	25–30 Min.	> 30 Min.
2020 Q1	99,2 %	72,0 %	27,7 %	14,3 %	2,3 %	0,0 %	0,0 %
2020 Q2	99,2 %	75,6 %	24,2 %	6,3 %	0,0 %	0,0 %	4,0 %
2020 Q3	99,6 %	71,3 %	18,3 %	10,7 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
2020 Q4	99,3 %	79,8 %	31,3 %	7,9 %	4,2 %	0,0 %	0,0 %
2021 Q1	98,6 %	68,0 %	19,8 %	7,6 %	5,1 %	8,8 %	0,0 %
2021 Q2	99,1 %	69,4 %	17,1 %	7,0 %	2,0 %	5,6 %	7,8 %
2021 Q3	98,1 %	57,6 %	25,0 %	12,8 %	4,2 %	0,0 %	0,0 %
2021 Q4	98,9 %	66,9 %	22,8 %	8,4 %	2,0 %	5,4 %	2,9 %
2022 Q1	99,4 %	67,2 %	27,5 %	9,4 %	7,7 %	0,0 %	0,0 %
2022 Q2	98,5 %	75,8 %	36,0 %	13,4 %	0,0 %	4,5 %	7,0 %
2022 Q3	99,5 %	78,3 %	27,7 %	13,1 %	3,0 %	0,0 %	7,1 %
2022 Q4	99,4 %	73,8 %	30,4 %	9,2 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
2023 Q1	98,9 %	62,8 %	25,1 %	10,1 %	0,0 %	3,6 %	0,0 %
2023 Q2	99,3 %	72,7 %	17,7 %	5,0 %	3,1 %	6,8 %	0,0 %
2023 Q3	99,1 %	72,4 %	24,2 %	6,9 %	18,2 %	3,0 %	2,8 %
2023 Q4	98,6 %	71,6 %	26,5 %	13,7 %	9,4 %	2,4 %	2,4 %
2024 Q1	98,6 %	67,0 %	21,8 %	7,8 %	2,0 %	0,0 %	0,0 %
2024 Q2	98,9 %	72,4 %	27,0 %	10,5 %	11,6 %	3,3 %	0,8 %
2024 Q3	98,8 %	72,8 %	25,0 %	9,4 %	2,2 %	4,5 %	2,1 %
2024 Q4	98,9 %	70,2 %	29,5 %	6,7 %	7,4 %	2,9 %	0,0 %
2025 Q1	98,6 %	69,5 %	22,7 %	8,2 %	10,0 %	2,0 %	0,0 %
2025 Q2	99,1 %	74,8 %	32,1 %	15,5 %	6,5 %	3,6 %	3,0 %
2025 Q3	100,0 %	82,6 %	45,5 %	25,0 %	25,0 %	0,0 %	0,0 %
2025 Q4	97,5 %	61,8 %	20,0 %	7,7 %	2,7 %	0,0 %	5,8 %

Osterburken Abbringer MEX 18:

Zeitraum	< 5 Min.	5–10 Min.	10–15 Min.	15–20 Min.	20–25 Min.	25–30 Min.	> 30 Min.
2020 Q1	99,9 %	98,7 %	85,9 %	48,5 %	30,3 %	46,7 %	50,0 %
2020 Q2	100,0 %	97,5 %	82,5 %	37,0 %	31,3 %	25,0 %	42,9 %
2020 Q3	100,0 %	97,7 %	80,3 %	47,8 %	34,8 %	22,2 %	17,6 %
2020 Q4	100,0 %	98,8 %	81,4 %	53,2 %	31,3 %	18,2 %	23,8 %
2021 Q1	100,0 %	98,1 %	80,0 %	56,1 %	31,0 %	33,3 %	11,8 %
2021 Q2	100,0 %	98,7 %	82,6 %	54,8 %	29,4 %	37,5 %	11,1 %
2021 Q3	100,0 %	91,8 %	87,5 %	60,0 %	33,3 %	30,8 %	20,0 %
2021 Q4	100,0 %	98,1 %	89,7 %	63,6 %	31,1 %	37,5 %	37,5 %
2022 Q1	100,0 %	96,6 %	82,8 %	49,1 %	36,6 %	25,0 %	13,3 %
2022 Q2	100,0 %	98,4 %	88,7 %	50,0 %	34,1 %	20,7 %	18,5 %
2022 Q3	100,0 %	99,3 %	80,6 %	45,9 %	35,4 %	29,4 %	19,4 %
2022 Q4	100,0 %	98,1 %	88,1 %	47,5 %	34,6 %	31,3 %	13,8 %
2023 Q1	100,0 %	97,6 %	81,0 %	52,3 %	40,6 %	40,0 %	29,2 %
2023 Q2	100,0 %	99,3 %	91,8 %	62,2 %	50,0 %	70,0 %	33,3 %
2023 Q3	100,0 %	100,0 %	85,9 %	48,5 %	32,5 %	29,4 %	13,3 %
2023 Q4	100,0 %	99,2 %	92,0 %	68,0 %	38,1 %	35,3 %	27,3 %
2024 Q1	100,0 %	97,4 %	76,3 %	57,9 %	33,3 %	35,0 %	20,8 %
2024 Q2	100,0 %	97,1 %	85,5 %	50,8 %	26,2 %	25,9 %	16,9 %
2024 Q3	100,0 %	97,3 %	86,7 %	64,9 %	34,7 %	30,0 %	18,8 %
2024 Q4	100,0 %	98,8 %	86,7 %	58,0 %	45,0 %	22,5 %	18,0 %
2025 Q1	100,0 %	98,0 %	84,4 %	54,4 %	38,9 %	28,6 %	19,0 %
2025 Q2	100,0 %	98,1 %	83,3 %	55,1 %	50,0 %	35,7 %	20,0 %
2025 Q3	100,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Lauda Abbringer RE 8:

Zeitraum	< 5 Min.	5–10 Min.	10–15 Min.	15–20 Min.	20–25 Min.	25–30 Min.	> 30 Min.
2019 Q4	99,7 %	82,0 %	57,9 %	42,9 %	42,4 %	38,5 %	8,3 %
2020 Q1	99,1 %	77,0 %	61,5 %	50,9 %	20,0 %	0,0 %	1,3 %
2020 Q2	99,2 %	76,5 %	57,4 %	37,5 %	33,3 %	0,0 %	5,0 %
2020 Q3	98,5 %	75,1 %	57,7 %	52,4 %	26,7 %	0,0 %	0,0 %
2020 Q4	98,3 %	78,5 %	64,0 %	69,2 %	34,9 %	16,7 %	2,3 %
2021 Q1	97,8 %	73,1 %	65,9 %	43,7 %	33,3 %	12,8 %	6,5 %
2021 Q2	98,5 %	76,3 %	63,4 %	46,8 %	29,0 %	17,1 %	1,5 %
2021 Q3	97,8 %	77,6 %	60,0 %	51,4 %	40,0 %	9,5 %	2,9 %
2021 Q4	98,3 %	74,8 %	61,5 %	50,0 %	39,7 %	23,4 %	8,5 %
2022 Q1	98,5 %	73,6 %	56,0 %	46,3 %	28,1 %	17,5 %	10,3 %
2022 Q2	98,6 %	78,1 %	63,4 %	55,2 %	28,0 %	6,9 %	8,9 %
2022 Q3	99,0 %	80,4 %	61,8 %	56,7 %	27,3 %	8,0 %	4,0 %
2022 Q4	98,3 %	77,7 %	61,4 %	61,3 %	30,5 %	14,3 %	3,1 %
2023 Q1	99,4 %	75,9 %	57,5 %	53,2 %	26,2 %	10,9 %	6,1 %
2023 Q2	99,0 %	79,8 %	53,3 %	51,4 %	26,0 %	9,7 %	2,5 %
2023 Q3	99,2 %	78,8 %	58,5 %	49,1 %	31,3 %	10,9 %	8,3 %
2023 Q4	99,1 %	79,5 %	58,2 %	51,4 %	36,9 %	19,6 %	3,3 %
2024 Q1	98,6 %	78,7 %	59,2 %	62,1 %	22,6 %	0,0 %	5,1 %
2024 Q2	98,6 %	77,3 %	60,2 %	46,0 %	38,2 %	11,7 %	6,1 %
2024 Q3	98,5 %	76,1 %	48,5 %	50,0 %	29,6 %	18,2 %	7,9 %
2024 Q4	99,2 %	84,0 %	60,7 %	49,2 %	32,8 %	4,7 %	5,8 %
2025 Q1	98,2 %	67,1 %	61,7 %	50,0 %	24,0 %	18,2 %	2,7 %
2025 Q2	98,5 %	66,7 %	56,6 %	51,9 %	26,3 %	4,3 %	1,8 %
2025 Q3	97,9 %	68,5 %	58,3 %	51,1 %	41,7 %	7,4 %	3,2 %
2025 Q4	97,8 %	67,8 %	55,0 %	52,9 %	37,7 %	18,2 %	7,9 %

5. In welchem Planungs- oder Umsetzungsstadium befinden sich Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit auf der Frankenbahn, insbesondere, aber nicht nur, unter Angabe des Ausbaus bisher eingleisiger Strecken sowie der Herstellung der notwendigen Digital-Infrastruktur zum Betrieb mit ETCS in den einzelnen Abschnitten der Frankenbahn?

6. In welchem Zeitraum rechnet sie mit der Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen bzw. dem Abschluss der oben beschriebenen Ertüchtigungsmaßnahmen auf der Frankenbahn?

Zu 5. und 6.:

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zu Geschwindigkeitserhöhungen auf dem Abschnitt Osterburken–Würzburg mit dem Schwerpunkt auf kleineren Maßnahmen wurde eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Zum weiteren Vorgehen liegt kein Konzept zur Kostenträgerschaft sowie kein Zeitplan vor.

In den Bahnhöfen Boxberg-Wölchingen und Königshofen wird wieder eine zweite Bahnsteigkante hergestellt. Die Projekte befinden sich in der Vorplanung. Die Inbetriebnahme ist für 2031 vorgesehen.

Der Planbereich 4 des Bausteins 3 des „Digitalen Knoten Stuttgart“ (DKS), mit dem ETCS und weitere digitale Technologien auf der Frankenbahn implementiert werden, erstreckt sich mindestens bis zum Bahnhof Bietigheim-Bissingen. Eine eventuelle Ausdehnung wird im Rahmen der Vorplanung bis Ende 2026 technisch seitens der DB InfraGO AG geprüft. Der DKS-Baustein 3 ist seit dem 18. Dezember 2025 mit allen Planbereichen und digitalen Technologien durch den Bund vollständig durchfinanziert. Eine Umsetzung auf der Frankenbahn ist frühestens im Jahr 2032 geplant. Die weitere Digitalisierung des Streckenverlaufs ist noch ungewiss, da die DB InfraGO AG bislang keinen ETCS-Rolloutplan vorgelegt hat.

Zu weiteren Maßnahmen ist nichts bekannt. Eigentümer der Strecke ist der Bund bzw. die bundeseigene DB InfraGO AG, welche diese auch infrastrukturseitig betreibt.

7. Wie gestalten sich derzeit die Bemühungen gegenüber der Deutschen Bahn und dem Bund um die Wiedererrichtung von Fernzughalten in Heilbronn?

8. Ab wann rechnet sie wieder mit planmäßigen Fernzughalten in Heilbronn?

Zu 7. und 8.:

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung befindet sich immer wieder im Austausch mit der DB Fernverkehr AG und dem Bund für eine bessere Anbindung von Heilbronn an den Schienenpersonenfernverkehr. Hierzu gibt es auch wiederholten Schriftwechsel und Heilbronn wurde landesseitig im Deutschlandtakt für eine zusätzliche Fernverkehrsverbindung über die Frankenbahn angemeldet. Leider bisher ohne Erfolg.

Das Land wird sein Werben hierfür auch in Zukunft weiter fortsetzen.

9. Wie stellt sich ihrer Kenntnis nach der jährliche Güterumschlag per Bahn in Heilbronn, bitte unter gesonderter Angabe des Umschlags im Heilbronner Hafen, jährlich von 2015 bis 2025 dar?

Zu 9.:

Die Mengen stellen sich nach Angabe der Stadtwerke Heilbronn GmbH wie folgt dar:

Jahr	Tonnage auf Hafenbahn
2015	1.137.000 t
2016	1.334.000 t
2017	1.612.000 t
2018	1.650.000 t
2019	1.206.000 t
2020	936.000 t
2021	1.436.000 t
2022	1.596.000 t
2023	1.010.000 t
2024	1.098.000 t
2024	1.229.000 t

Für 2025 liegen derzeit noch keine Daten vor.

10. Welche Potenziale erkennt sie für den Güterumschlag per Bahn in Heilbronn unter welchen Voraussetzungen (bitte einschließlich quantitativer Potenzialabschätzung anhand der jeweils als notwendig erachteten Maßnahmen)?

Zu 10.:

Der Hafen verfügt über gute Voraussetzungen für einen effizienten Güterumschlag, steht jedoch im Zuge der globalen wirtschaftlichen Entwicklungen vor Herausforderungen. Insbesondere die Veränderungen in der Energie- und Industrieproduktion erschweren belastbare Prognosen. Eine Verlagerung auf die Schiene bleibt anspruchsvoll und erfordert angepasste strategische Rahmenbedingungen. Das Land unterstützt diesen Prozess insbesondere durch Beratung und gezielte Fördermaßnahmen.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor