

## **Kleine Anfrage**

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

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Anhaltende Qualitätsmängel im Zugverkehr zwischen Freudenstadt und Offenburg**

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung die derzeitige Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitssituation auf der Strecke Freudenstadt–Offenburg, insbesondere hinsichtlich wiederkehrender Verspätungen und Zugausfälle?
2. Welche Erkenntnisse liegen zur Ursachenanalyse dieser Störungen vor (zum Beispiel Fahrzeugverfügbarkeit, Personalengpässe, infrastrukturelle Engpässe bei Kreuzungen)?
3. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um kurzfristig eine Verbesserung der Betriebsqualität zu erreichen und eine verlässliche Anschlussgarantie – insbesondere Samstagabends – zu gewährleisten?
4. Warum erfolgt der Halt des RS 1 in Offenburg häufig mittig am Bahnsteig und nicht an der stadtnahen Treppenseite, obwohl dort der überwiegende Teil der Fahrgäste ein- und aussteigt?
5. Weshalb kann der RS 1 in Hausach nicht dauerhaft barrierefrei auf Gleis 1 in Richtung Freudenstadt verkehren, obwohl dies in den späteren Abendstunden offenbar möglich ist?
6. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um die Barrierefreiheit und die Zugänglichkeit der Bahnsteige in Hausach kurzfristig zu verbessern?
7. Wie positioniert sich die Landesregierung gegenüber dem Verhalten der Betreiber SWEG und DB bei der Kundeninformation über Verspätungen und kurzfristige Fahrplanänderungen?

8. Welche längerfristigen Maßnahmen sind vorgesehen, um die Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Kundenzufriedenheit auf dieser wichtigen Regionalstrecke zu erhöhen?

2.3.2026

Dr. Jung, Karrais FDP/DVP

#### Begründung

Seit mehreren Wochen, teilweise sogar seit Monaten, kommt es auf der Bahnstrecke zwischen Freudenstadt und Offenburg zu erheblichen Qualitätsproblemen. Verspätungen gehören inzwischen zum Alltag, es kommt immer wieder zu Zugausfällen. Abends und insbesondere am Wochenende bestehen oft keine verlässlichen Anschlussmöglichkeiten. Reisende, die beispielsweise samstags den verspäteten ICE um 22:32 Uhr aus Karlsruhe erreichen wollen, müssen häufig feststellen, dass der Regionalzug nach Freudenstadt nicht wartet und der Anschluss somit verloren geht. Betroffene berichten, dass selbst noch sichtbare Reisende am Bahnsteig zurückgelassen wurden.

Hinzu kommt, dass Triebwagen der Baureihe RS 1 in Offenburg häufig mittig am Bahnsteig halten, anstatt – wie aus Sicht der Fahrgastströme sinnvoll – an der Treppe zur Stadtmitte. Auch in Hausach bestehen regelmäßig Probleme: Der Zug Richtung Freudenstadt hält häufig auf Gleis 2, was für mobilitätseingeschränkte Personen oder Reisende mit Kinderwagen wegen der Unterführung und zahlreicher Treppen eine erhebliche Erschwernis bedeutet, obwohl in den Abendstunden auch Abfahrten von Gleis 1 technisch möglich sind.

Am Sonntag, dem 22. Februar 2026, kam es schließlich zu folgendem Vorfall: Laut Auskunft in der Fahrplan-App war der Zug um 19:41 Uhr mit 60 bis 70 Minuten Verspätung angekündigt, während am Bahnsteig ein verschlossener, unbeleuchteter Zug stand, der zehn Minuten später ohne Information oder Fahrgastanzeigen abfuhr. Zurück blieben zahlreiche ratlose Fahrgäste.

Inzwischen ist für viele regelmäßige Bahnreisende der Eindruck entstanden, dass die Betriebsqualität im Kinzigtal in den letzten Jahren deutlich nachgelassen hat. Vor allem der Umgang mit Verspätungen, mangelnde Kundeninformation und fehlende Barrierefreiheit geben Anlass zu Fragen an die verantwortlichen Verkehrsunternehmen und die Landesregierung.

#### Antwort

Mit Schreiben vom 25. März 2026 Nr. VM3-0141.5-36/16/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

#### *Vorbemerkung:*

Der Titel „Anhaltende Qualitätsmängel“ der Anfrage suggeriert, im Netz der Regio-S-Bahn Ortenau gäbe es besondere Qualitätsmängel. Das ist nicht der Fall. Die Qualitätswerte zeigen vielmehr eine im landesweiten Vergleich überdurchschnittliche Qualität.

1. *Wie bewertet die Landesregierung die derzeitige Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitssituation auf der Strecke Freudenstadt–Offenburg, insbesondere hinsichtlich wiederkehrender Verspätungen und Zugausfälle?*

Zu 1.:

Die Landesregierung bewertet die Pünktlichkeits- und Zuverlässigkeitssituation auf der Strecke Freudenstadt–Offenburg (Linie RS 1, SWEG) als solide im Vergleich zum Landesdurchschnitt, wengleich der Pünktlichkeitswert von 89,43 Prozent den vertraglich vereinbarten Zielwert von 94 Prozent noch nicht erreicht. Die Pünktlichkeit weist Rückgänge im April und Juni 2025 auf, erholt sich danach und bewegt sich fortan um die 90 Prozent.

Die Zuverlässigkeit (Anteil der erbrachten von den bestellten Zugleistungen) liegt auf einem ordentlichen Niveau von 98,48 Prozent mit einem einzelnen Einbruch im September 2025, der durch eine Kombination aus Fahrbahnstörungen, fehlendem verkehrlichen Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) und gefährlichen Ereignissen verursacht wurde. Der Großteil der Ausfälle geht dabei nicht auf die SWEG zurück, sondern auf den Infrastrukturbetreiber, bzw. externe Ereignisse. Insgesamt gelingt es der SWEG gut, Verspätungen und Ausfälle im eigenen Verantwortungsbereich zu minimieren.

Monat	3:59 Min Pünktlichkeit	Zuverlässigkeit
Februar 2025	88,83 %	98,12 %
März 2025	90,95 %	99,47 %
April 2025	82,89 %	97,83 %
Mai 2025	87,65 %	98,59 %
Juni 2025	84,23 %	99,58 %
Juli 2025	87,8 %	99,51 %
August 2025	91,02 %	99,05 %
September 2025	89,14 %	95,14 %
Oktober 2025	87,78 %	97,09 %
November 2025	89,32 %	99,8 %
Dezember 2025	87,04 %	99,28 %
Januar 2026	90,19 %	Keine Daten
Februar 2026	91,49 %	Keine Daten
Gesamt	89,43 %	98,48 %

2. *Welche Erkenntnisse liegen zur Ursachenanalyse dieser Störungen vor (zum Beispiel Fahrzeugverfügbarkeit, Personalengpässe, infrastrukturelle Engpässe bei Kreuzungen)?*

Zu 2.:

Zur Fahrzeugverfügbarkeit ist festzustellen, dass Fahrzeugengpässe seit der Zulassung der neuen Fahrzeuge vom Typ Siemens Mireo plus B im Netz Ortenau und der Beseitigung anfänglicher Schwierigkeiten mit den Neufahrzeugen spätestens seit Mitte 2025 nicht mehr auftreten. Personalengpässe im problematischen Ausmaß sind bei der SWEG ebenfalls nicht zu verzeichnen.

Bezüglich der Ausfallursachen wurden die meisten Ausfälle im Jahr 2025 der Linie RS 1 durch Baustellen verursacht. Als zweithäufigste Ursache ist der Zugausfall wegen Triebfahrzeugstörung während bzw. unmittelbar vor der betreffenden Fahrt zu nennen. Dies ist vor allem auf die anfänglichen Probleme mit den Neufahrzeugen zurückzuführen und hat sich in den letzten Monaten stark reduziert.

3. *Welche Maßnahmen werden ergriffen, um kurzfristig eine Verbesserung der Betriebsqualität zu erreichen und eine verlässliche Anschlussgarantie – insbesondere Samstagabends – zu gewährleisten?*

Zu 3.:

Sollte der von Ihnen geschilderte Fall eintreten, dass Anschlüsse dauerhaft nicht sichergestellt werden können, wird die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) gemeinsam mit den EVU und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) Maßnahmen einleiten. Diese können beispielsweise in Wartezeitenregelungen des Anschlusszuges, dem bahnsteiggleichen Umsteigen und einer dezidierten Betriebsüberwachung kritischer Umstiege liegen.

Bezüglich der Anschlüsse vom ICE auf die Nahverkehrszüge fehlt in der Regel die Vormeldung des ICE über eine nötige Anschlusssicherung. Hilfsweise hat das Land den EVU eine Anzeige bereitgestellt, die darstellt, welche Anschlüsse im Rahmen der von DB InfraGO AG genehmigten Wartezeitregelungen gesichert werden können und wie lange ein abbringender Zug warten soll und darf. Die Ansicht wird sowohl von DB Regio als auch von der SWEG bereits genutzt. Darin sind bislang nur die Zubringer aus dem Regionalverkehr erkennbar. Zubringer aus dem Fernverkehr sollen aber zeitnah ebenfalls abgebildet sein.

4. *Warum erfolgt der Halt des RS1 in Offenburg häufig mittig am Bahnsteig und nicht an der stadtnahen Treppenseite, obwohl dort der überwiegende Teil der Fahrgäste ein- und aussteigt?*

Zu 4.:

Der einfahrende Zug muss bestimmte Gleisabschnitte „freifahren“ (passiert haben), damit diese Abschnitte im Stellwerk als frei angezeigt werden und weitere Zugfahrten in dem Bereich stattfinden können.

5. *Weshalb kann der RS1 in Hausach nicht dauerhaft barrierefrei auf Gleis 1 in Richtung Freudenstadt verkehren, obwohl dies in den späteren Abendstunden offenbar möglich ist?*

Zu 5.:

Damit der bahnsteiggleiche Anschluss Richtung Hornberg möglich ist, ist eine Fahrt über Gleis 1 insbesondere aus Richtung Offenburg aufgrund der zu passierenden Weiche nur mit reduzierter Geschwindigkeit möglich. Dies führt zu einer Fahrzeitverlängerung von ca. ein bis zwei Minuten. In den Abendstunden bestehen diese Zwänge bzw. Restriktionen aufgrund weniger Zugverkehr nicht.

6. *Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um die Barrierefreiheit und die Zugänglichkeit der Bahnsteige in Hausach kurzfristig zu verbessern?*

Zu 6.:

Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit werden im Rahmen des LuFV 8.7 Projekts „Modernisierung Bf Hausach“ ergriffen, welches folgende Maßnahmen umfasst.

- Erneuerung Bahnsteig 1 Gleis 1 (L = 220 m x 55 cm)
- Erneuerung Bahnsteig 2 Gleis 2/3 (L = 245 m x 55 cm)
- Nachrüstung von zwei Aufzügen an vorhandene Personenunterführung
- Anpassung/Erneuerung der Ausstattung und Beleuchtung
- Erneuerung von Komponenten bei der Dacheindeckung an Gleis 2/3

Die Inbetriebnahme ist aktuell zum Fahrplanwechsel 12/2031 geplant.

*7. Wie positioniert sich die Landesregierung gegenüber dem Verhalten der Betreiber SWEG und DB bei der Kundeninformation über Verspätungen und kurzfristige Fahrplanänderungen?*

Zu 7.:

Dem Land sind nur einzelne Beschwerden zu Problemen mit der Störfallkommunikation auf der Schwarzwaldbahn und Kinzigtalbahn bekannt. Diesen Beschwerden sowie Befunden aus eigenen Beobachtungen geht das Land zielgerichtet nach, indem es mit dem jeweiligen Betreiber den Sachverhalt erörtert und geeignete Lösungsmaßnahmen abstimmt.

Durch landesweite Anpassungen in den Verkehrsverträgen (sog. Verkehrsvertrag 2.0) wurde sichergestellt, dass in den Leitstellen zusätzliche Personale verfügbar sind, die sich exklusiv um die Störfallkommunikation kümmern. In den Leitstellen von DB Regio und SWEG stehen der NVBW kompetente Ansprechpersonen bereit, die Abhilfemaßnahmen entwickeln und implementieren können.

Eine große Herausforderung besteht in kurzfristigen, unvollständigen und uneinheitlichen Meldungen des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO AG. Die Verkehrsunternehmen versuchen, nach bestem Wissen und Gewissen, die Fahrgäste zu informieren und die zahlreichen notwendigen Meldungen sowie die Folgen für den restlichen Betriebstag korrekt einzupflegen. Dabei kann es zu Fehlern oder Versäumnissen kommen. Land und EVU sind auf Hinweise der Fahrgäste diesbezüglich angewiesen, um Verbesserungen zu implementieren. Das Land fördert hierzu auch den Erfahrungsaustausch zwischen den EVU.

*8. Welche längerfristigen Maßnahmen sind vorgesehen, um die Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Kundenzufriedenheit auf dieser wichtigen Regionalstrecke zu erhöhen?*

Zu 8.:

Zahlreiche Maßnahmen sind auf dieser Strecke bereits umgesetzt worden: Beispielsweise ein durchgehender Stundentakt von 5 bis 23 Uhr sowie der Einsatz der modernen und emissionsfreien Fahrzeuge des Typs Siemens Mireo Plus B (Akku), mit denen auch auf der nicht elektrifizierten Strecke Hausach–Freudenstadt elektrisch gefahren werden kann. Zudem wurden Kapazitätserhöhungen bei den stark nachgefragten Zügen (insgesamt mehr Sitzplätze und Fahrradstellplätze zwischen Hausach–Freudenstadt) umgesetzt.

Hermann  
Minister für Verkehr