

Kleine Anfrage

des Abg. Anton Baron AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Bahnverbindungen zwischen dem Hohenlohekreis und der Region Stuttgart: Pünktlichkeit sowie Anschlusssicherheit beim Umstieg am Heilbronner Hauptbahnhof

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hoch war der jeweilige Anteil der Züge der Linien RE 80, RB 83 und S 4 der Fahrtrichtung Öhringen–Heilbronn sowie der Züge der Linien MEX 12, MEX 18 und RE 8 der Fahrtrichtung Stuttgart–Heilbronn, die Heilbronn Hauptbahnhof in folgenden Verspätungskategorien erreicht haben: weniger als vier Minuten, vier bis unter sechs Minuten, sechs bis unter zehn Minuten, zehn bis unter 15 Minuten sowie 15 Minuten und mehr (bitte für die Jahre 2021 bis 2026 getrennt nach Linie und gesamter Fahrtrichtung – also über Öhringen Hbf bzw. von/über Stuttgart Hbf kommend – ausweisen und diese Zahlen jährlich tabellarisch abbilden)?
2. Wie hoch waren die durchschnittlichen und die Median-Verspätungen der genannten Bahnlinien am Heilbronner Hauptbahnhof (über Öhringen Hbf bzw. von/über Stuttgart Hbf kommend) jeweils (bitte für die Jahre 2021 bis 2026 getrennt nach Linie und gesamter Fahrtrichtung – also über Öhringen Hbf bzw. von/über Stuttgart Hbf kommend – ausweisen und diese Zahlen jährlich tabellarisch abbilden)?
3. Welche Angaben lassen sich zu den durchschnittlichen und den Median-Verspätungszeiten jeweils vier typischer Stuttgart-Pendler-Relationen von Öhringen Hbf (Abfahrt um 5:22 Uhr, 6:10 Uhr, 7:31 Uhr, 7:32 Uhr) sowie zurück von Stuttgart Hbf (Abfahrt um 16:43 Uhr, 17:19 Uhr, 17:46 Uhr, 18:19 Uhr) sowie den in Frage 1 genannten Verspätungskategorien am Heilbronner Hauptbahnhof machen (bitte Angaben zu diesen und vergleichbaren Abfahrtszeiten für die Jahre 2021 bis 2026, zumindest jedoch für die Jahre 2024 und 2025)?
4. Wie hoch schätzt die Landesregierung jeweils das durchschnittliche Risiko ein, dass der Bahnanschluss am Heilbronner Hauptbahnhof verpasst wird, wenn die Umstiegszeit – wie bei den meisten der zuvor genannten, von der Deutschen Bahn AG in ihrer Applikation vorgeschlagenen Relationen – bei unter fünf bzw. bei unter zehn Minuten liegt (für die Relation Öhringen–Stuttgart bzw. retour)?

5. Welche genauen Fahrgastzahlen lagen bzw. liegen für die Jahre 2021 bis 2026 zwischen Öhringen und Heilbronn vor, idealerweise mit Angaben zur Häufigkeit eines Umstiegs in Heilbronn?
6. Welche vertraglichen Zielwerte für Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Anschluss- beziehungsweise Umsteigeerfüllung galten bzw. gelten in den Jahren 2021 bis 2026 bei den die Relation Hohenlohekreis–Heilbronn–Stuttgart betreffenden SPNV-Verträgen und welche Bonus-Malus-Regelungen, Minderungen oder Vertragsstrafen wurden jeweils durch eine mögliche Nichterfüllung der Zielwerte ausgelöst?
7. Wie viele Beschwerden, Fahrgastrechteanträge, Entschädigungszahlungen und sonstige Vorgänge im Zusammenhang mit Verspätungen, Zugausfällen oder verpassten Anschlüssen auf den betroffenen Relationen betrafen die beteiligten Verkehrsunternehmen in den Jahren 2021 bis 2026 (bitte nach Jahren und, soweit möglich, nach Teilstrecken, Ursachen und Vorgangsarten aufschlüsseln)?
8. Wie ordnet die Landesregierung die Pünktlichkeits-, Zuverlässigkeits- und Anschlusszahlen der Relation Hohenlohekreis–Stuttgart im Vergleich mit anderen ländlich-städtischen SPNV-Relationen anhand der verfügbaren bwegt-Qualitätsdaten ein?
9. Welche betrieblichen, infrastrukturellen und organisatorischen Maßnahmen hat die Landesregierung seit 2021 konkret ergriffen oder bis 2028 vorgesehen, um die Anschlusssicherheit am Heilbronner Hauptbahnhof (insbesondere für Fahrgäste aus dem Hohenlohekreis) zu verbessern, etwa mit Blick auf Baustellen, Fahrplanstabilität, Mindestumstiegszeiten und Stuttgart-21-Auswirkungen?

12.6.2026

Baron AfD

Begründung

Eine funktionierende Bahnanbindung des Hohenlohekreises an die Region Stuttgart ist für Pendler, viele weitere Bürger des Landkreises und die regionale Wirtschaft von hoher Relevanz. Berichte über wiederkehrende Verspätungen, Zugausfälle und verpasste Anschlüsse am Heilbronner Hauptbahnhof deuten nach Auffassung des Fragestellers auf eine eingeschränkte Zuverlässigkeit dieser Relation gerade an diesem Knotenpunkt hin. Abgesehen von einer einzigen Direktverbindung pro Tag ist nämlich stets ein Umstieg erforderlich. Die Kleine Anfrage soll daher aktuelle Erkenntnisse zu diesbezüglicher Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit und möglicherweise geplanten Verbesserungsmaßnahmen der Landesregierung gewinnen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 14. Juli 2026 Nr. VM3-0141.5-36/25/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie hoch war der jeweilige Anteil der Züge der Linien RE 80, RB 83 und S 4 der Fahrtrichtung Öhringen–Heilbronn sowie der Züge der Linien MEX 12, MEX 18 und RE 8 der Fahrtrichtung Stuttgart–Heilbronn, die Heilbronn Hauptbahnhof in folgenden Verspätungskategorien erreicht haben: weniger als vier Minuten, vier bis unter sechs Minuten, sechs bis unter zehn Minuten, zehn bis unter 15 Minuten sowie 15 Minuten und mehr (bitte für die Jahre 2021 bis 2026 getrennt nach Linie und gesamter Fahrtrichtung – also über Öhringen Hbf bzw. von/über Stuttgart Hbf kommend – ausweisen und diese Zahlen jährlich tabellarisch abbilden)?*

Die Daten können der folgenden Tabelle entnommen werden:

MEX 12	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	59,7 %	62,6 %	55,5 %	62,0 %
4 bis 5:59	12,7 %	12,8 %	12,6 %	10,6 %
6 bis 9:59	13,4 %	11,6 %	15,0 %	12,1 %
10 bis 14:59	7,2 %	6,1 %	8,3 %	6,0 %
ab 15	7,0 %	6,9 %	8,7 %	9,3 %
MEX 18	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	75,4 %	72,7 %	68,9 %	70,6 %
4 bis 5:59	7,3 %	8,3 %	7,1 %	7,9 %
6 bis 9:59	7,3 %	8,4 %	10,4 %	8,9 %
10 bis 14:59	5,0 %	5,3 %	6,2 %	4,7 %
ab 15	5,0 %	5,3 %	7,4 %	7,9 %
RB 83	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	67,1 %	83,0 %	68,6 %	79,2 %
4 bis 5:59	16,5 %	8,2 %	15,6 %	10,3 %
6 bis 9:59	10,4 %	4,5 %	11,9 %	7,6 %
10 bis 14:59	3,5 %	1,8 %	2,1 %	1,6 %
ab 15	2,5 %	2,5 %	1,7 %	1,3 %
RE 8	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	78,1 %	81,3 %	71,6 %	62,8 %
4 bis 5:59	6,1 %	5,8 %	8,9 %	7,7 %
6 bis 9:59	6,9 %	5,3 %	8,9 %	12,1 %
10 bis 14:59	3,8 %	3,3 %	5,1 %	8,0 %
ab 15	5,1 %	4,2 %	5,4 %	9,4 %
RE 80	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	76,1 %	72,0 %	76,1 %	83,7 %
4 bis 5:59	14,1 %	14,1 %	11,8 %	9,4 %
6 bis 9:59	6,5 %	9,6 %	7,4 %	3,8 %
10 bis 14:59	1,5 %	2,2 %	2,4 %	1,5 %
ab 15	1,9 %	2,1 %	2,2 %	1,7 %
S 4_KA	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	90,9 %	92,2 %	87,7 %	86,2 %
4 bis 5:59	4,6 %	3,6 %	5,5 %	6,6 %
6 bis 9:59	2,9 %	2,6 %	4,7 %	4,9 %
10 bis 14:59	1,0 %	0,8 %	1,2 %	1,4 %
ab 15	0,6 %	0,7 %	0,9 %	1,0 %

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

2. Wie hoch waren die durchschnittlichen und die Median-Verspätungen der genannten Bahnlinsen am Heilbronner Hauptbahnhof (über Öhringen Hbf bzw. von/über Stuttgart Hbf kommend) jeweils (bitte für die Jahre 2021 bis 2026 getrennt nach Linie und gesamter Fahrtrichtung – also über Öhringen Hbf bzw. von/über Stuttgart Hbf kommend – ausweisen und diese Zahlen jährlich tabellarisch abbilden)?

Diese Tabelle enthält die Mittelwerte zur Ankunftsverspätung in Heilbronn Hbf von Stuttgart bzw. Öhringen kommend in Minuten:

	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
MEX 12	4,46	4,19	4,97	4,47
MEX 18	2,93	3,16	3,77	3,52
RB 83	3,52	2,02	3,08	2,25
RE 8	2,48	2,21	3,14	4,34
RE 80	2,63	2,97	2,70	2,12
S 4_KA	1,00	0,91	1,18	1,41

Diese Tabelle enthält die Median Ankunftsverspätung in Heilbronn Hbf von Stuttgart bzw. Öhringen kommend in Minuten:

	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
MEX 12	2	2	3	2
MEX 18	1	1	1	1
RB 83	2	1	2	1
RE 8	0	0	1	1
RE 80	2	2	2	1
S 4_KA	0	0	0	0

3. Welche Angaben lassen sich zu den durchschnittlichen und den Median-Verspätungszeiten jeweils vier typischer Stuttgart-Pendler-Relationen von Öhringen Hbf (Abfahrt um 5:22 Uhr, 6:10 Uhr, 7:31 Uhr, 7:32 Uhr) sowie zurück von Stuttgart Hbf (Abfahrt um 16:43 Uhr, 17:19 Uhr, 17:46 Uhr, 18:19 Uhr) sowie den in Frage 1 genannten Verspätungskategorien am Heilbronner Hauptbahnhof machen (bitte Angaben zu diesen und vergleichbaren Abfahrtszeiten für die Jahre 2021 bis 2026, zumindest jedoch für die Jahre 2024 und 2025)?

Diese Tabelle enthält die Ankunftsverspätung in Heilbronn Hbf von Stuttgart bzw. Öhringen kommend je Zugnummer:

85304 (5:22 Uhr)	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	97,4 %	97,3 %	92,2 %	92,8 %
4 bis 5:59	1,0 %	2,7 %	3,5 %	1,8 %
6 bis 9:59	0,0 %	0,0 %	3,5 %	3,6 %
10 bis 14:59	1,0 %	0,0 %	0,9 %	0,9 %
ab 15	0,5 %	0,0 %	0,0 %	0,9 %

23400 (6:10 Uhr)	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	92,1 %	85,2 %	88,1 %	92,5 %
4 bis 5:59	2,9 %	6,3 %	4,0 %	4,7 %
6 bis 9:59	2,9 %	2,5 %	3,1 %	0,9 %
10 bis 14:59	1,2 %	3,0 %	3,1 %	0,0 %
ab 15	0,8 %	3,0 %	1,8 %	1,9 %
23434 (7:31 Uhr)	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	76,2 %	75,2 %	73,2 %	75,9 %
4 bis 5:59	12,3 %	12,4 %	15,4 %	13,9 %
6 bis 9:59	6,1 %	5,6 %	8,8 %	6,5 %
10 bis 14:59	2,0 %	4,3 %	2,6 %	1,9 %
ab 15	3,3 %	2,6 %	0,0 %	1,9 %
19326 (16:43 Uhr)	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	70,8 %	70,1 %	64,7 %	59,0 %
4 bis 5:59	8,3 %	9,9 %	7,6 %	7,0 %
6 bis 9:59	7,6 %	10,8 %	10,6 %	9,0 %
10 bis 14:59	8,0 %	3,5 %	8,5 %	9,0 %
ab 15	5,3 %	5,8 %	8,8 %	16,0 %
19238 (17:19 Uhr)	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	34,9 %	36,0 %	34,6 %	32,7 %
4 bis 5:59	18,3 %	19,6 %	12,5 %	10,9 %
6 bis 9:59	20,8 %	22,1 %	22,4 %	26,7 %
10 bis 14:59	13,5 %	9,5 %	14,9 %	15,8 %
ab 15	12,5 %	12,9 %	15,6 %	13,9 %
19328 (17:46 Uhr)	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	47,5 %	45,3 %	45,0 %	41,2 %
4 bis 5:59	13,1 %	17,8 %	9,6 %	12,7 %
6 bis 9:59	21,6 %	14,9 %	20,7 %	22,5 %
10 bis 14:59	11,0 %	12,3 %	9,9 %	10,8 %
ab 15	6,7 %	9,6 %	14,7 %	12,7 %

19240 (18:19 Uhr)	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
bis 3:59	51,3 %	60,0 %	60,7 %	59,6 %
4 bis 5:59	15,2 %	11,1 %	11,1 %	10,1 %
6 bis 9:59	17,7 %	14,9 %	12,8 %	12,8 %
10 bis 14:59	7,1 %	6,0 %	6,7 %	7,3 %
ab 15	8,7 %	7,9 %	8,7 %	10,1 %

Diese Tabelle enthält den Mittelwert zur Ankunftsverspätung in Heilbronn Hbf in Minuten je Zugnummer:

Uhrzeit	Zugnummer	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
5:22	85304	0,68	0,34	0,73	1,06
6:10	23400	0,85	1,31	1,11	0,09
7:31	23434	3,15	3,00	2,62	2,81
7:32	Diese Uhrzeit konnte keiner Zugnummer zugeordnet werden.				
16:43	19326	3,52	3,40	4,53	5,62
17:19	19238	7,04	6,66	7,54	7,88
17:46	19328	5,49	5,88	6,62	6,66
18:19	19240	5,15	4,69	4,59	4,82

Diese Tabelle enthält die Median Ankunftsverspätung in Heilbronn in Minuten je Zugnummer:

Uhrzeit	Zugnummer	2023	2024	2025	2026 (bis 21. Juni)
5:22	85304	0	0	0	0
6:10	23400	0	0	0	-0,5
7:31	23434	2	2	2	2
7:32	Diese Uhrzeit konnte keiner Zugnummer zugeordnet werden.				
16:43	19326	1	2	2	1
17:19	19238	5	5	6	6
17:46	19328	4	4	5	5
18:19	19240	3	2	2	3

Die Quoten zur Anschlusserrreichung für die ausgewählten Zugnummern sehen wie folgt aus:

Quote erreichter Anschlüsse Heilbronn morgens:	2023	2024	2025	2026
RE80 23400 (Öhringen ab 6:10, Heilbronn an 6:35), auf MEX12 19351 nach Stuttgart, Heilbronn ab 6:53	99,58	96,65	96,45	98,77
MEX18 19353 (Öhringen ab 6:47, Direktverbindung nach Stuttgart)	100	10	100	100
RE80 23434 (Öhringen ab 7:31, Heilbronn an 7:52), auf MEX18 19307 nach Stuttgart, Heilbronn ab 7:57	47,90	56,60	56,85	k. A.

Quote erreichter Anschlüsse Heilbronn abends:	2023	2024	2025	2026
RE8 17:11 ab Stuttgart, an Heilbronn 17:47, Heilbronn RE80 ab 18:06 nach Öhringen	92,86	96,89	92,63	85,44
RE8 18:09 ab Stuttgart, an Heilbronn 18:47, Heilbronn RE80 ab 19:06 nach Öhringen	94,54	94,35	97,14	84,57

Im abendlichen Berufsverkehr ab Stuttgart nutzen die Pendler Richtung Öhringen bevorzugt den RE 8 anstelle des MEX 12, da bei Letzterem nur eine Mindestübergangszeit von 5 Minuten gegeben ist. Für die Relation Frankenbahn – Hohenlohebahn bei Nutzung der S 4 auf der Hohenlohebahn können systembedingt keine Anschlusserrreichungsquoten ausgegeben werden.

4. *Wie hoch schätzt die Landesregierung jeweils das durchschnittliche Risiko ein, dass der Bahnanschluss am Heilbronner Hauptbahnhof verpasst wird, wenn die Umstiegszeit – wie bei den meisten der zuvor genannten, von der Deutschen Bahn AG in ihrer Applikation vorgeschlagenen Relationen – bei unter fünf bzw. bei unter zehn Minuten liegt (für die Relation Öhringen–Stuttgart bzw. retour)?*

Laut Verkehrsvertrag gilt eine Umsteigeverbindung als Anschluss, wenn zwischen der Ankunft des zubringenden Zuges und der Abfahrt des abbringenden Zuges planmäßig nicht mehr als 30 Minuten liegen und gleichzeitig die Wegezeit nach der jeweils gültigen „Übergangszeiten im Regionalbereich Südwest“ abzüglich einer Minute eingehalten wird.

In Heilbronn Hbf gilt als Mindestumsteigezeit 5 Minuten, nur bei bahnsteiggleichem Umstieg beträgt diese Zeitspanne 3 Minuten. Anschlüsse bestehen somit bei weniger als 5 Minuten Umsteigezeit nur, wenn der Anschluss bahnsteiggleich erfolgt. Allerdings fahren die Züge aus und in Richtung Hohenlohe in Heilbronn entweder vom Bahnsteig an Gleis 1 oder als Stadtbahn vom Bahnhofsvorplatz, sodass sich für einen Anschluss eine Mindestübergangszeit gemäß Wartezeitregelung von 5 Minuten ergibt. Verbindungen mit kürzeren Umsteigezeiten stellen somit keine offiziellen Anschlüsse dar.

70 bis 86 Prozent der gemessenen Fahrten von zubringenden Linien RE 80, RB 83, S 4, MEX 12/18 und RE 8 hatten 2026 eine Ankunftsverspätung von bis zu 6 Minuten. Im Zusammenspiel mit der knappen Übergangszeit am Heilbronn Hbf steigt das Risiko für verpasste Anschlüsse bei geringen Verspätungen. Wir schätzen das Risiko für einen Anschlussverlust bei einer Umsteigezeit unter 5 Minuten als sehr hoch ein. Unter 5 Minuten ist es kein offizieller Anschluss. Bei einer Umsteigezeit 5 bis 9 Minuten ist der Anschluss erreichbar, aber nicht robust und bei 10 Minuten und mehr ist der Anschluss mit hoher Wahrscheinlichkeit erreichbar.

5. Welche genauen Fahrgastzahlen lagen bzw. liegen für die Jahre 2021 bis 2026 zwischen Öhringen und Heilbronn vor, idealerweise mit Angaben zur Häufigkeit eines Umstiegs in Heilbronn?

Daten zu der Anzahl der umsteigenden Fahrgäste werden nicht erhoben. Es werden in der Tabelle die durchschnittliche Zahl der Einsteiger je Tag und Jahr auf der Strecke Öhringen und Heilbronn dargestellt:

	2021	2022	2023	2024	2025
Einsteiger je Tag hochgerechnet	12 557	19 983	19 161	15 941	19 008

Der Einbruch der Zahlen im Jahr 2024 hängt mit dem Umbau des Bahnhofsvorplatz in Heilbronn Hbf zusammen, der grob von Juli bis Dezember 2024 Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen hatte.

6. Welche vertraglichen Zielwerte für Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Anschluss- beziehungsweise Umsteigeerfüllung galten bzw. gelten in den Jahren 2021 bis 2026 bei den die Relation Hohenlohekreis–Heilbronn–Stuttgart betreffenden SPNV-Verträgen und welche Bonus-Malus-Regelungen, Minderungen oder Vertragsstrafen wurden jeweils durch eine mögliche Nichterfüllung der Zielwerte ausgelöst?

Die Vorgaben aus den einzelnen Verkehrsverträgen können der Tabelle entnommen werden:

	Zielwert Zuverlässigkeit	Zielwert Pünktlichkeit	Zielwert Anschluss
Netz und EVU			
Netz 1 Los 2 und Los 3 Arverio	100 %	90 %	97 %
Netz 35 Los 3 DB Regio BW	100 %	90 %	k.A.
Netz 11 Westfrankenbahn	100 %	90 %	97 %
Netz 47 AVG	100 %	90 %	96 %

Angaben zu Vertragsstrafen und Minderungen können nicht gemacht werden, weil die Abrechnungen noch bearbeitet werden.

7. Wie viele Beschwerden, Fahrgastrechteanträge, Entschädigungszahlungen und sonstige Vorgänge im Zusammenhang mit Verspätungen, Zugausfällen oder verpassten Anschlüssen auf den betroffenen Relationen betrafen die beteiligten Verkehrsunternehmen in den Jahren 2021 bis 2026 (bitte nach Jahren und, soweit möglich, nach Teilstrecken, Ursachen und Vorgangsarten aufschlüsseln)?

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bearbeiten Beschwerden der Fahrgäste und deren Fahrgastrechteanträge. Diese Daten liegen dem Land nicht vor, weil es keine vertragliche Grundlage gibt, diese internen Informationen mit dem Land zu teilen. Im Rahmen der Bearbeitungszeit für diese Kleine Anfrage konnten die notwendigen Daten nicht bei den Unternehmen abgefragt werden. Wir können nur allgemein sagen, dass die Zahl der Beschwerden und Anträge auf Fahrgastrechte bei fast allen EVU in den letzten Jahren gestiegen ist. Dies hängt mit den häufigen Verspätungen, Ausfällen sowie Auswirkungen von Baustellen und Unfällen zusammen, die Fahrgäste tagtäglich erleben, wenn sie mit dem Zug fahren. Bei den Entschädigungszahlungen ist allerdings zu beachten, dass mit der Einführung des Deutschlandtickets nur eingeschränkte Entschädigungen geltend gemacht werden können und der Aufwand von vielen Fahrgästen mit Deutschlandticket gescheut wird. Die DB AG weist in ihren Geschäftsberichten die Höhe der geleisteten Entschädigungszahlungen aus.

8. Wie ordnet die Landesregierung die Pünktlichkeits-, Zuverlässigkeits- und Anschlusszahlen der Relation Hohenlohekreis–Stuttgart im Vergleich mit anderen ländlich-städtischen SPNV-Relationen anhand der verfügbaren bewegt-Qualitätsdaten ein?

Die Relation Heilbronn–Stuttgart gehört, laut den verfügbaren Qualitätsdaten des Landes, zu den kritischsten SPNV Achsen im Land (insbesondere bei Pünktlichkeit und Anschlussstabilität). Heilbronn–Stuttgart gehört zu den anfälligsten Strecken im Land, was Anschlussverluste betrifft. Relationen wie Friedrichshafen–Ulm–Stuttgart, Ulm–Wendlingen–Stuttgart oder Karlsruhe–Pforzheim weisen robustere Anschlussketten auf.

Die Zuverlässigkeit (Durchführungsquote der Züge) liegt dagegen meist im Landesdurchschnitt. Die Achse Heilbronn–Stuttgart zeigt keine extremen Ausfallquoten, aber leicht erhöhte Werte gegenüber stabileren Netzen.

Besonders betroffen sind Baustellenphasen und Streckenabschnitte zwischen Bad Friedrichshall und Stuttgart Hbf. Die Pünktlichkeit liegt unter dem Landesschnitt. Wiederkehrende Verspätungsursachen sind u. a. überlastete Infrastruktur, Baustellen, Stellwerksstörungen, hohe Auslastung und zu kurze, überfüllte Züge.

9. Welche betrieblichen, infrastrukturellen und organisatorischen Maßnahmen hat die Landesregierung seit 2021 konkret ergriffen oder bis 2028 vorgesehen, um die Anschlusssicherheit am Heilbronner Hauptbahnhof (insbesondere für Fahrgäste aus dem Hohenlohekreis) zu verbessern, etwa mit Blick auf Baustellen, Fahrplanstabilität, Mindestumstiegszeiten und Stuttgart-21-Auswirkungen?

Seit 2021 hat die Landesregierung Baden-Württemberg eine ganze Reihe betrieblicher, infrastruktureller und organisatorischer Maßnahmen umgesetzt oder für die nächsten Jahre vorgesehen, die ausdrücklich darauf abzielen, die Anschlusssicherheit am Heilbronner Hauptbahnhof zu verbessern – besonders für Fahrgäste aus dem Hohenlohekreis. Die Maßnahmen reichen von Baustellenkoordination, Fahrplanstabilisierung, Infrastrukturprojekten, Stuttgart 21 Folgekonzepten bis zu Mindestumstiegszeit Anpassungen.

Betriebliche Maßnahmen:

- Fahrplanstabilisierung – Anpassungen der Fahrzeiten, um Verspätungen zu reduzieren.
- Pufferzeiten-Erhöhung – zusätzliche Minuten zwischen Öhringen–Heilbronn und Heilbronn–Stuttgart, um Anschlussverluste zu verringern.
- Eine vom Land finanzierte Software zur Automatisierung von Anschlussscheidungen in den Leitstellen der EVU ist seit Juni 2026 flächendeckend im Einsatz und wird stetig weiter entwickelt (Anschluss-Tool).
- Anschlusspriorisierung Heilbronn – insbesondere für die Relation Öhringen–Heilbronn–Stuttgart (RE 80/MEX 12/18).
- Störungs- und Baustellen-Management mit engem laufenden Austausch zwischen Verkehrsunternehmen und NVBW/VM.

Infrastrukturelle Maßnahmen:

- Modernisierung Stellwerk Heilbronn – seit 2021 schrittweise, um die hohe Störanfälligkeit zu reduzieren.
- Ausbau Knoten Bad Friedrichshall – Engpassbeseitigung, neue Weichen, höhere Fahrplanrobustheit (2024 bis 2027).
- Ausbau Frankenbahn – langfristige Maßnahme, aber bereits seit 2021 in Planung und mit ersten baulichen Vorbereitungen.

- Streckensanierungen Heilbronn–Stuttgart – koordinierte Bauphasen seit 2022, um die früher extrem häufigen Störungen zu reduzieren.
- Kapazitätserweiterung Abstellanlagen Stuttgart – relevant für die Stabilität der MEX-Linien.

Organisatorische Maßnahmen:

- Mindestumstiegszeiten Überprüfung – Heilbronn wurde 2022/2023 als „kritischer Knoten“ eingestuft; Anpassungen sind vorgesehen.
- Vertragssteuerung mit Verkehrsunternehmen – strengere Qualitätsvorgaben im Rahmen von Verkehrsvertrag 2.0.
- Fahrplanauskunft – Echtzeit Anschlussinformationen in bwegt App und DB Navigator.

Erwartete Verbesserungen:

- Weniger Verspätungen im Zulauf auf Heilbronn.
- Stabilere Anschlüsse Richtung Stuttgart.
- Weniger Ausfälle durch Baustellen.
- Bessere Information bei Anschlussgefährdung.
- deutlich robustere Fahrzeiten durch angepasste Fahrplankonzepte.

Razavi

Ministerin für Verkehr