

Kleine Anfrage

des Abg. Gerd Bayer GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Beschleunigungsmöglichkeiten für die Taubertalbahn

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist der Landesregierung die bahnbetriebliche Vorschrift bekannt, dass Bahnübergänge in der Nähe von Kreuzungsbahnhöfen von eingleisigen Strecken zwischen der Einfahrt eines Zuges und der Ausfahrt des Gegenzuges geöffnet werden müssen, um die Wartezeit des Straßenverkehrs kurz zu halten?
2. Wenn ja, welche Auswirkungen hat diese Vorschrift auf die Fahrplangestaltung sowie den laufenden Betrieb der Taubertalbahn?
3. Welche Möglichkeiten sieht sie zu erreichen, dass von dieser Vorschrift abgewichen werden kann, wenn dadurch die Anschlusssicherheit des Zugverkehrs auf der Taubertalbahn verbessert werden kann?
4. Welche weiteren Möglichkeiten sieht sie um betriebliche Einschränkungen, die aus dieser Vorschrift erwachsen, zu beseitigen oder zu minimieren?
5. Wie beurteilt das Verkehrsministerium den Vorschlag, dem RE 8 Würzburg–Stuttgart nicht bereits bei der Einfahrt in den Bahnhof Lauda die Ausfahrt freizugeben und damit einen Fahrstraßenausschluss für eine verspätete Tauberbahn (RE 87 bzw. RB 88) zu schaffen, wodurch die Einfahrt der Tauberbahn in den Bahnhof Lauda blockiert wird und der Anschluss zum RE 8 verloren geht?
6. Welche Möglichkeiten sieht die Regierung, diesen Vorschlag umzusetzen?

14.7.2026

Bayer GRÜNE

Begründung

Die Vorschrift, dass Bahnübergänge in der Nähe von Kreuzungsbahnhöfen zwischen der Einfahrt eines Zuges und der Ausfahrt des Gegenzuges geöffnet werden müssen, um die Wartezeit des Straßenverkehrs kurz zu halten, führt auf der Taubertalbahn an den Bahnhöfen Tauberbischofsheim, Markelsheim und Schrozberg zu Zugverspätungen, weil der ausfahrende Gegenzug auf die Schließung des Bahnübergangs warten muss. Hierdurch kommt es sehr häufig dazu, dass z. B. der Anschluss des RE 87 bzw. der RB 88 in Lauda zum RE 8 nach Stuttgart nicht mehr erreicht wird, da die Übergangszeit hier sehr kurz ist. Mit der genannten Vorschrift erspart man dem Straßenverkehr zwar eine Wartezeit im Bereich von wenigen Minuten. Für die Bahnfahrgäste erhöht sich die Reisezeit wegen des verpassten Anschlusses aber um bis zu einer Stunde.

Antwort

Mit Schreiben vom 3. August 2026 Nr. VM3-0141.5-36/35/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Ist der Landesregierung die bahnbetriebliche Vorschrift bekannt, dass Bahnübergänge in der Nähe von Kreuzungsbahnhöfen von eingleisigen Strecken zwischen der Einfahrt eines Zuges und der Ausfahrt des Gegenzuges geöffnet werden müssen, um die Wartezeit des Straßenverkehrs kurz zu halten?*
- 2. Wenn ja, welche Auswirkungen hat diese Vorschrift auf die Fahrplangestaltung sowie den laufenden Betrieb der Taubertalbahn?*
- 3. Welche Möglichkeiten sieht sie zu erreichen, dass von dieser Vorschrift abgewichen werden kann, wenn dadurch die Anschlusssicherheit des Zugverkehrs auf der Taubertalbahn verbessert werden kann?*
- 4. Welche weiteren Möglichkeiten sieht sie um betriebliche Einschränkungen, die aus dieser Vorschrift erwachsen, zu beseitigen oder zu minimieren?*

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die „Taubertalbahn“ wird von der Westfrankenbahn (WFB), genauer der DB Regio Netz Infrastruktur GmbH als Tochterunternehmen des bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) DB InfraGO AG betrieben. Im Bahnhof Lauda kreuzt sie die „Frankenbahn“ Würzburg–Stuttgart, die von der DB InfraGO AG betrieben wird. Zuständige staatliche Eisenbahnaufsichtsbehörde für diese beiden Strecken ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), zuständige Eisenbahnregulierungsbehörde die Bundesnetzagentur, also Bundesstellen.

Das Land Baden-Württemberg hat für diese beiden Strecken keine Eisenbahninfrastrukturverantwortung (siehe Artikel 87e Grundgesetz), auch nicht in finanzieller Hinsicht.

Das Land Baden-Württemberg ist auch nicht für das Verkehrsmanagement auf der Taubertalbahn und Frankenbahn verantwortlich. Die betreffenden EIU regeln – selbstverständlich im Rahmen der ihnen obliegenden Sicherheitsverantwortung und dem gegebenen Regelwerk zur Abwicklung der Verkehre – den Eisenbahnverkehr auf diesen Strecken eigenverantwortlich.

Die konkreten Auswirkungen der Regelung auf die verzögerte Abwicklung des Zugverkehrs in Stationen mit Zugkreuzungen sind dem Verkehrsministerium bekannt.

5. *Wie beurteilt das Verkehrsministerium den Vorschlag, dem RE 8 Würzburg–Stuttgart nicht bereits bei der Einfahrt in den Bahnhof Lauda die Ausfahrt freizugeben und damit einen Fahrstraßenausschluss für eine verspätete Tauberbahn (RE 87 bzw. RB 88) zu schaffen, wodurch die Einfahrt der Tauberbahn in den Bahnhof Lauda blockiert wird und der Anschluss zum RE 8 verloren geht?*
6. *Welche Möglichkeiten sieht die Regierung, diesen Vorschlag umzusetzen?*

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

Um einen Zug im konventionellen Eisenbahnbetrieb mit punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB) sicher zum Stehen zu bringen, greift ein mehrstufiges Verfahren, das die Geschwindigkeit beim Bremsen des Zuges überwacht. Vor einem auf Halt (ugs. „rot“) gestellten Signal wird an zwei Punkten die Geschwindigkeitsbremskurve des Triebfahrzeugführers überwacht. Wenn der Zug zu einem bestimmten Abstand zum Signal eine bestimmte Verzögerung der Geschwindigkeit nicht erreicht hat, wird eine Schnellbremsung ausgelöst. Die Fahrzeit für den RE 8 würde sich damit erheblich verlängern, wenn er auf ein haltzeigendes Signal einfahren würde.

Der RE 8 leidet aktuell ebenfalls unter Qualitätsproblemen. Schon heute wird der Anschluss in Würzburg z. B. an den Fernverkehr in Richtung Norden nicht immer zuverlässig erreicht. Die Qualitätsprobleme aus dem RE 87 bzw. der RB 88 würden sich damit nur auf den RE 8 verlagern.

Die Landesregierung befindet sich aktuell mit dem Landkreis und den betroffenen Kommunen im Gespräch, um ein Betriebskonzept für die Region zu entwickeln, das die Zeit überbrückt, bis die neuen leistungsstarken batterieelektrischen Fahrzeuge in einem nachhaltig verlässlichen Betriebskonzept zum Einsatz kommen. Hierzu wurde unter Leitung der landeseigenen Nahverkehrsgesellschaft eine Sonderarbeitsgruppe Tauberbahn eingerichtet.

Razavi

Ministerin für Verkehr