Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 18 / 664**

18. Wahlperiode **8.10.2026**

Kleine Anfrage

der Abg. Anton Baron und Udo Stein AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Vollsperrung eines Abschnitts der Hohenlohebahn im September 2026: Qualität des Schienenersatzverkehrs und Stand der Elektrifizierung

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Kenntnisse hat sie über Beschwerden von Fahrgästen zum Schienenersatzverkehr auf der Hohenlohebahn während der Gleiserneuerung zwischen Schwäbisch Hall-Hessental und Waldenburg im September 2026, insbesondere zu überfüllten Bussen, abweichenden Abfahrtszeiten, unzureichender Beschilderung und langen Fußwegen zu Ersatzhaltestellen?

2. Wer war jeweils in welchem Ausmaß für Planung, Ausschreibung und laufende Steuerung dieses Schienenersatzverkehrs verantwortlich (dabei bitte auch Details zur Einbindung des Landes, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH [NVBW], der Aufgabenträger sowie der Deutschen Bahn)?

3. Inwieweit waren die Ersatzhaltestellen – beispielsweise in Öhringen – barrierefrei sowie generell unproblematisch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erreichbar?

4. Nach welchen Kapazitätsannahmen wurde der Busersatzverkehr bemessen und wurden während der Sperrung zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt, nachdem Überfüllungen bekannt geworden waren?

5. Welche Vorgaben gelten vertraglich für Information, Beschilderung und Echtzeitauskunft bei Schienenersatzverkehren im vom Land bestellten Schienenpersonennahverkehr?

6. Welche Kosten jeweils welcher genauen Trägerschaft entstanden dem Land und den Aufgabenträgern durch die Sperrung und den Schienenersatzverkehr (bitte aufschlüsseln)?

Eingegangen: 8.10.2026 / Ausgegeben: 17.11.2026

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“.

7. Wie ist der aktuelle Planungs- und Finanzierungsstand (mitsamt geplantem Baubeginn und voraussichtlicher Fertigstellung) bei der Elektrifizierung der Hohenlohebahn zwischen Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental und welche weiteren Vollsperrungen sind für die Elektrifizierung und Oberbau-Erneuerung in den nächsten fünf Jahren vorgesehen?

8. Wie stellt das Land sicher, dass künftige Baumaßnahmen auf dieser Strecke gebündelt, Fahrgastinformationen rechtzeitig bereitgestellt sowie Ersatzverkehre kapazitäts- und barrieregerecht geplant werden?

6.10.2026

Baron, Stein AfD

Begründung

Wegen einer Gleiserneuerung fielen auf der Hohenlohebahn zwischen Schwäbisch Hall-Hessental und Öhringen Hauptbahnhof vom 31. August (spätabends) bis zum 25. September 2026 (frühmorgens) sämtliche RE- und RB-Züge aus. Betroffen war dabei die Verbindung von Heilbronn nach Crailsheim bzw. deren Teilstrecke von Heilbronn nach Schwäbisch Hall-Hessental. Der eingerichtete Schienenersatzverkehr stieß in der Region, insbesondere in Öhringen, auf Kritik (stimme.de-Artikel vom 11. September 2026: „Ersatzverkehr der Westfrankenbahn zwischen Öhringen und Hessental in der Kritik“). Dabei ging es um überfüllte Busse, abweichende Zeiten, mangelhafte Beschilderungen und Ersatzhaltestellen mit langen Fußwegen. Dementsprechend soll möglichen Einschränkungen für Pendler und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nachgegangen werden.

Die Hohenlohebahn ist darüber hinaus generell eine zentrale Schienenachse im Wahlkreis Hohenlohe. Der Abschnitt zwischen Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental ist allerdings weiterhin nicht elektrifiziert und wird mit Dieseltriebwägen bedient. Die Kleine Anfrage soll insofern nicht nur klären, wie Land und Aufgabenträger den Ersatzverkehr organisiert haben und welche Kosten dabei entstanden sind. Vielmehr geht es auch um den konkreten Stand der seit Jahren angekündigten Elektrifizierung.

Antwort

Mit Schreiben vom 5. November 2026 Nr. VM3-0141.5-36/57/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Kenntnisse hat sie über Beschwerden von Fahrgästen zum Schienenersatzverkehr auf der Hohenlohebahn während der Gleiserneuerung zwischen Schwäbisch Hall-Hessental und Waldenburg im September 2026, insbesondere zu überfüllten Bussen, abweichenden Abfahrtszeiten, unzureichender Beschilderung und langen Fußwegen zu Ersatzhaltestellen?

Der Fokus der Fahrgastbeschwerden, die die NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH) direkt bzw. über die Verkehrsverbünde Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr und Kreisverkehr Schwäbisch Hall erreichten, lag auf Verspätungen der Busse des Schienenersatzverkehrs.

Zum Ende der Sommerferien hin hat sich das allgemeine Beschwerdeaufkommen bezüglich dieses Schienenersatzverkehrs deutlich reduziert.

Bei einer Vorortbegutachtung der NVBW konnten keine gravierenden Mängel hinsichtlich der Beschilderung der Ersatzhaltestellen festgestellt werden.

2. Wer war jeweils in welchem Ausmaß für Planung, Ausschreibung und laufende Steuerung dieses Schienenersatzverkehrs verantwortlich (dabei bitte auch Details zur Einbindung des Landes, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH [NVBW], der Aufgabenträger sowie der Deutschen Bahn)?

Für die Planung, Ausschreibung und Steuerung von Schienenersatzverkehren sind grundsätzliche die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verantwortlich. Das Busersatzfahrplankonzept ist mit der NVBW abzustimmen, die das Land Baden-Württemberg als Aufgabenträger vertritt.

3. Inwieweit waren die Ersatzhaltestellen – beispielsweise in Öhringen – barrierefrei sowie generell unproblematisch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erreichbar?

Für den Schienenersatzverkehr auf der Hohenlohebahn wurden vorhandene Bushaltestellen genutzt, von denen einige barrierefrei ausgebaut sind. An noch nicht barrierefrei ausgebauten Haltestellen ermöglichte der Einsatz von Niederflurbussen den Zu- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

Aufgrund einer Baustelle war der Bushalt Öhringen Bahnhof erst mit Schulbeginn am 14. August 2026 wieder anfahrbar. Als vorübergehende SEV-Ersatzhaltestelle diente die bereits vorhandene Bushaltestelle Öhringen Hohenlohestraße, die in unmittelbarer Nähe nördlich des Öhringer Hauptbahnhofs liegt. Zusätzlich wurde der Halt in Öhringen-Cappel genutzt, der eine Anschlusserreichung an die S4 sicherstellte.

4. Nach welchen Kapazitätsannahmen wurde der Busersatzverkehr bemessen und wurden während der Sperrung zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt, nachdem Überfüllungen bekannt geworden waren?

Die Kapazitäten werden anhand von aktuellen Fahrgastzahlen sowie Erfahrungswerten aus der Vergangenheit bemessen. Grundsätzlich handelte es sich bei den eingesetzten Ersatzbussen um reguläre Linienbusse.

Konkrete Meldungen zu Kapazitätsengpässen beim Ersatzverkehr auf der Hohenlohebahn erreichten weder die NVBW noch die Westfrankenbahn als zuständiges EVU.

5. Welche Vorgaben gelten vertraglich für Information, Beschilderung und Echtzeitauskunft bei Schienenersatzverkehren im vom Land bestellten Schienenpersonennahverkehr?

Die EVU sind verpflichtet, eine hohe Qualität der Fahrgastinformation sicherzustellen. Dazu gehören u. a. die Beschilderung und Kennzeichnung der Ersatzhaltestellen (SEV-Symbol), die grafische Darstellung der Lage an den Ersatzhaltestellen (v. a. Aushang auf dem Bahnsteig), eine klar ersichtliche Wegeleitung zwischen Ersatzhaltestelle und Bahnsteig, der Aushang des aktuellen Fahrplans des SEV an den SEV-Haltestellen, die korrekte und eindeutige Beschilderung bzw. Anzeige auf dem Bus, das rechtzeitige Einpflegen der korrekten und aktuellen Daten in die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme sowie eine rechtzeitige, korrekte und aktuelle Information über die Baustelle inkl. Ersatzfahrplänen auf der Website des EVU.

6. Welche Kosten jeweils welcher genauen Trägerschaft entstanden dem Land und den Aufgabenträgern durch die Sperrung und den Schienenersatzverkehr (bitte aufschlüsseln)?

Basierend auf der Ergänzungsvereinbarung Verkehrsvertrag 2.0 werden die Kosten für den Schienenersatzverkehr vollständig durch das Land getragen.

Die Schlussabrechnung dieses SEV liegt noch nicht vor.

7. Wie ist der aktuelle Planungs- und Finanzierungsstand (mitsamt geplantem Baubeginn und voraussichtlicher Fertigstellung) bei der Elektrifizierung der Hohenlohebahn zwischen Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental und welche weiteren Vollsperrungen sind für die Elektrifizierung und Oberbau-Erneuerung in den nächsten fünf Jahren vorgesehen?

Die Elektrifizierung des Abschnitts Öhringen-Cappel–Schwäbisch Hall-Hessental ist bislang nur dem potenziellen Bedarf des Bedarfsplans Schiene des Bundes zugeordnet, ohne dass sich der Bund bislang hierzu konkreter geäußert hat. Land und Landkreise streben deshalb eine Finanzierung nach dem GVFG an. Der Abschluss einer Vereinbarung über die Planung des Vorhabens durch die Streckeneigentümerin – die DB InfraGO AG – ist vorgesehen. Da die Planung noch nicht begonnen hat, stehen für Baubeginn und Fertigstellung noch keine Termine fest. Für die Elektrifizierung sind bislang noch keine Sperrungen vorgesehen. Sperrungen für die Erneuerung des Oberbaus plant die DB InfraGO AG in eigener Zuständigkeit. Dem Ministerium für Verkehr liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

8. Wie stellt das Land sicher, dass künftige Baumaßnahmen auf dieser Strecke gebündelt, Fahrgastinformationen rechtzeitig bereitgestellt sowie Ersatzverkehre kapazitäts- und barrieregerecht geplant werden?

Das Land prüft gemeinsam mit dem EVU, welche Verbesserungsmaßnahmen für zukünftige Schienenersatzverkehre auf dieser Relation möglich sind.

Ein wesentliches Problem des vergangenen SEV auf der Hohenlohebahn war die Baustelle am Öhringer Bahnhof, weshalb die SEV-Haltestelle zeitweise verlegt werden musste. Dies erschwerte das korrekte Einpflegen der SEV-Umsteigeverbindungen in die Fahrplanauskunft der DB. Die kurzzeitige Verlegung von SEV-Haltestellen sowie das Ergänzen von SEV-Zusatzhalten sind systemtechnisch aktuell noch sehr aufwändig und nur mit hoher Vorlaufzeit korrekt umsetzbar. Diese Problematik wird gegenüber dem DB-Konzern adressiert.

Busersatzkonzepte basieren auf bisherigen Erfahrungswerten aus Schienenersatzverkehren, Fahrgastbesetzungszahlen der zu ersetzenden Züge sowie Straßeninfrastrukturverfügbarkeiten.

Wie in der Antwort zu Frage 4 bereits dargestellt, liegen dem Land im konkreten Fall keine Informationen zu systematischen Kapazitätsproblemen auf bestimmten Kursen vor. Sofern diese vonseiten eines beauftragten Busunternehmens gemeldet werden, prüfen EVU und Land Maßnahmen zur Abhilfe – sowohl für laufende, als auch zukünftige Schienenersatzverkehre auf derselben Relation.

Razavi

Ministerin für Verkehr