

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52, 70029 Stuttgart  
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de  
FAX: 0711 231-5899

An die  
Präsidentin des Landtags  
von Baden-Württemberg  
Frau Muhterem Aras MdL  
Haus des Landtags  
Konrad-Adenauer-Str. 3  
70173 Stuttgart

11.05.2018

nachrichtlich Staatsministerium

**Kleine Anfrage des Abgeordneten Nico Weinmann FDP/DVP**

- **Fahrgastentwicklung Frankenbahn**
- **Drucksache 16/3780**

**Ihr Schreiben vom 29. März 2018**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Bei der Entwicklung der Zugkapazitäten in den Stuttgarter Netzen sind Kapazitäten, die in den heutigen Übergangsverträgen disponiert sind und die für die zukünftigen Verkehre disponiert werden, nicht direkt miteinander vergleichbar. Heute verkehren auf den Strecken der Stuttgarter Netze feste lokbespannte Zugverbände, die über den Tag hinweg nicht in der Kapazität angepasst werden können.

Zukünftig verkehren modulare Triebzugeinheiten verschiedener Kapazitätsklassen, die je nach der Nachfrage in den einzelnen Fahrtenlagen nachfragegerecht zusammengestellt

werden können. Um aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen die Ressourcen optimal einzusetzen, orientieren sich zukünftig die disponierten Kapazitäten stärker an der tatsächlichen Nachfrage als heute.

Dabei wurde als Qualitätskriterium festgelegt, dass die Fahrgäste grundsätzlich einen Sitzplatz erhalten werden. Nur in den Stoßzeiten müssen, wie im Nahverkehr allgemein üblich, auch Stehplätze akzeptiert werden. Das Land hat jedoch aus Qualitätsgründen festgelegt, die Zahl der Stehplätze auf eine Fahrzeit von maximal 15 Minuten und für maximal 10 Prozent der Fahrgäste zu begrenzen, ein im Vergleich der ÖPNV-Angebote sehr anspruchsvoller Wert.

Um die erwünschten und angestrebten Nachfragesteigerungen der kommenden Jahre bewältigen zu können, hat das Land nach der Einigung mit dem Bund über die Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln für die Stuttgarter Netze bereits weitere 18 Zugeinheiten bestellt. Damit wird insgesamt eine wesentliche Qualitätsverbesserung erreicht.

1. *Wie stellt sich die Entwicklung der Fahrgasttransporte auf der Frankenbahn in der Hauptverkehrszeit, aufgeteilt nach Sitzplätzen zweite Klasse (reguläre Sitzplätze, Klappsitze) und erste Klasse sowie Stehplätze, bezogen auf die früheren Wagen im Übergangsvertrag und die Neufahrzeuge ab 2019 von Go-Ahead dar?*

Die heutigen Verkehre der DB Regio auf der Strecke Stuttgart – Heilbronn – Würzburg werden derzeit in den Losen 1 und 2 des Übergangsvertrags durch DB Regio erbracht.

Im Los 1 (v.a. Regionalexpress Stuttgart – Heilbronn – Würzburg) sind die Züge aus vier Doppelstockwagen gebildet, die 408 Sitzplätze in der 2. Klasse und 42 Sitzplätze in der 1. Klasse aufweisen sollen. Von Go Ahead werden ab Dezember 2019 auf diesen Leistungen teils vier-, teils sechsteilige Elektrotriebwagen des Typs Stadler Flirt eingesetzt. Die Vierteiler weisen 207 Sitzplätze in der 2. Klasse (davon 55 Klappsitze) und neun Sitzplätze in der 1. Klasse auf, bei den Sechsteilern sind es 319 Sitzplätze in der 2. Klasse (davon 79 Klappsitze) und ebenfalls neun Sitzplätze in der 1. Klasse. Auf stark nachgefragten Verbindungen kommen auch zwei Triebwagen mit einer je nach Kombination entsprechend höheren Gesamtanzahl an Plätzen zum Einsatz.

Im Los 2 (v.a. Regionalbahn Stuttgart – Heilbronn – Neckarsulm/Osterburken) kommen aktuell unterschiedliche Fahrzeuggarnituren zum Einsatz. Überwiegend sind es fünfteilige Doppelstockgarnituren, insbesondere auf den nur bis Heilbronn Hbf. fahrenden Regionalbahnen sind aber auch noch einige Garnituren aus fünf älteren einstöckigen sogenannten „n-Wagen“ im Einsatz. Regionalbahnen zwischen Bad Friedrichshall und Osterburken (v.a. am Wochenende) verkehren mit vier n-Wagen. Die fünfteiligen Doppelstockgarnituren weisen 547 Plätze in der 2. Klasse und 28 Plätze in der 1. Klasse auf. Vier einstöckigen Wagen weisen 290 Sitzplätze in der 2. Klasse und 30 Plätze in der 1. Klasse auf, bei fünf n-Wagen sind es 380 Sitzplätze in der 2. Klasse und 30 in der 1. Klasse. Diese Leistungen werden ab 2019 von Abellio mit drei- und fünfteiligen Triebwagen des Typs Bombardier Talent gefahren. Ein Dreiteiler kommt auf 155 Plätze in der 2. Klasse (davon 42 Klappsitze) und acht Plätze in der 1. Klasse, bei den Fünfteilern sind es in der 2. Klasse 265 Plätze (davon 61 Klappsitze) und in der 1. Klasse ebenfalls acht Plätze. Auch hier kommen auf den stark nachgefragten Verbindungen zwei Triebwagen mit entsprechend höherer Kapazität zum Einsatz.

Das Verhältnis des Sitzplatzangebotes zwischen 1. und 2. Wagenklasse wurde auf Basis der realen Auslastung nachfragegerechter justiert.

2. *Welche Fahrzeugkombinationen (mit Angabe der Gesamtlängen) werden heute sowie nach Übernahme des Betriebs durch Go-Ahead mit welchen Fahrzeugtypen in der Hauptverkehrszeit eingesetzt (mit Angabe der Auslastung in der Hauptverkehrszeit)?*

Heute werden in der Hauptverkehrszeit die unter Ziffer 1 genannten Garnituren eingesetzt. Züge mit vier Doppelstockwagen sind mit Lokomotive ca. 125 Meter lang, mit fünf Doppelstockwagen oder n-Wagen ca. 150 Meter.

Die derzeit eingesetzten festen Zugverbände lassen eine nachfrageorientierte Anpassung der Kapazitäten nur sehr beschränkt zu. Daher ist auch in der morgendlichen Hauptverkehrszeit die Auslastung sehr unterschiedlich und beträgt bei den zwischen 6.30 und 9.00 Uhr in Stuttgart ankommenden Zügen zwischen 39 und 111 Prozent bezogen auf die Zahl der angebotenen Sitzplätze.

Die Festlegung der Kapazitäten der einzelnen Zugleistungen bei den neuen Betreibern erfolgt abschließend auf Grundlage der laufenden Beobachtungen über die Entwicklung der Nachfrage. Aktuell sind für die im Zeitraum 6.30 – 9.00 Uhr ankommenden Züge mit einer aktuellen Maximalbesetzung von insgesamt 3.145 Fahrgästen über 3.700 Sitzplätze vorgesehen. Dies lässt Fahrgaststeigerungen von 25 Prozent ohne eine relevante Inanspruchnahme von Stehplätzen zu. Weitere Nachsteuerungen sind möglich.

Die Zuglängen der Triebwagenkombinationen betragen dabei zwischen 75 und 177 Metern.

3. *Mit welchen Fahrgastzahlen rechnet sie bis 2025?*

Wir rechnen angesichts guter Wirtschafts- und Einwohnerprognosen für den Großraum Stuttgart, zusätzlicher Direktverbindungen über Bad Friedrichshall Hbf. hinaus und aufgrund des Attraktivitätsgewinns durch den Einsatz moderner Fahrzeuge und hoffentlich einer verbesserten Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit schon vor der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 mit einem spürbaren Fahrgastzuwachs gegenüber 2017.

4. *Hält sie die Kapazitäten des Wagenmaterials (inklusive Reservezüge z. B. für Wartungsausfälle) beim Folgebetreiber auf der Frankenbahn für ausreichend, unter Darlegung, worauf sie diese Einschätzung gründet?*

Die konkrete Ausgestaltung der Kapazitäten der einzelnen Züge zur Betriebsaufnahme im Dezember 2019 ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Insbesondere im Abschnitt Stuttgart – Heilbronn ist der vermehrte Einsatz mehrteiliger Zügeinheiten vorgesehen. Vertraglich vereinbarte Nachbestellmöglichkeiten für zusätzliche Triebwagen wurden bereits genutzt. Diese können auch für Verstärkungen und einzelne zusätzliche Fahrten verwendet werden.

Die Verkehrsverträge mit Abellio und Go Ahead sehen die Vorhaltung mehrerer Reservefahrzeuge vor, von denen einzelne Fahrzeuge auch sofort zur Verfügung stehen müssen und somit nicht durch Reparaturarbeiten gebunden sein dürfen. Go Ahead lässt außerdem die Wartung seiner Fahrzeuge als Novum für

BadenWürttemberg durch den Hersteller Stadler durchführen. Daher wird bezüglich der Fahrzeugverfügbarkeit und der Einhaltung der vorgesehenen Zugbildung eine Verbesserung eintreten.

5. *Wie schnell kann bei Kapazitätsengpässen der Einsatz weiterer Fahrzeuge erfolgen?*

Aus wirtschaftlichen Gründen muss sich die Kapazitätenplanung an der absehbaren Nachfrage orientieren. Die vertraglich vereinbarte Möglichkeit einer Nachbestellung von Fahrzeugen für erwartete Fahrgastzuwächse wurde inzwischen genutzt. Spätere Nachbestellungen nach Betriebsaufnahme sind grundsätzlich möglich. Mit Lieferzeiten von zwei bis drei Jahren müsste gerechnet werden. Es besteht vertraglich auch die Möglichkeit, die Fahrzeugreserve zugunsten von Kapazitätsverstärkungen zu reduzieren, sofern der Einsatzbestand nicht durch Unfallschäden oder Hauptuntersuchungen reduziert ist.

Daneben arbeitet das Verkehrsministerium an der Konzeption einer strategischen Reserve, um in Störfällen oder bei mittel- und langfristig unerwarteten Nachfrageveränderungen netz- und losübergreifend reagieren zu können.

6. *Wie beurteilt sie die Züge und Haltepunkte der Frankenbahn hinsichtlich Sauberkeit, objektiver und subjektiver Sicherheit?*

Bestandteil des Qualitätsmesssystems der aktuellen Verkehrsverträge sind Stichprobenerfassungen der Sauberkeit im Zug sowie Kundenzufriedenheitsbefragungen zu den Themen Sauberkeit und Sicherheit im Zug und an den Bahnhöfen. Die Ergebnisse für 2017 für die beiden Lose des Übergangsvertrags auf der Frankenbahn zeigt die nachfolgende Tabelle:

	<b>Los 1 (RE)</b>	<b>Los 2 (RB)</b>
Stichprobenerfassung Sauberkeit (in Prozent)	93,20	93,11
Kundenzufriedenheit (Schulnoten)		
Sauberkeit im Zug	2,59	2,76

Sicherheit im Zug	2,00	2,10
Sauberkeit am Bahnhof	2,81	2,90
Sicherheit am Bahnhof	2,54	2,64

Von den Fahrgästen werden also die Leistungen im Los 1 (v.a. RE-Züge nach/von Würzburg) etwas besser bewertet als die im Los 2. Dass die subjektive Sicherheit an den Bahnhöfen deutlich schlechter beurteilt wird als im Zug, ist generell zu beobachten und kein Hinweis darauf, dass die Bahnhöfe an der Frankenbahn im Vergleich zu anderen Strecken als besonders unsicher empfunden würden – manche Problemgruppen halten sich generell gerne an einzelnen Bahnhöfen auf.

7. *Wie beurteilt sie den baulichen Zustand der Strecke?*

Insbesondere der Streckenabschnitt Heilbronn – Würzburg ist gekennzeichnet durch eine Vielzahl von Mängeln und Zwangspunkten, die zwar nicht sicherheitsrelevant sind, aber eine zügige Betriebsabwicklung und freizügige Disposition erschweren und v.a. bei Unregelmäßigkeiten zu Verspätungen führen. Zu nennen sind insbesondere:

- Eingleisiger Abschnitt zwischen Züttlingen und Möckmühl über mehrere Kilometer (zweites Gleis nach dem 2. Weltkrieg abgebaut)
- Höhengleiche Bahnsteigzugänge mit erschwerter Betriebsführung in Möckmühl, Wittighausen und Geroldshausen
- Die meisten Bahnsteige an den nur von den Regionalbahnen bedienten kleineren Stationen sind sehr niedrig und ermöglichen auch dann keinen ebenerdigen Einstieg, wenn moderne Triebwagen eingesetzt werden (Trifft zu für Herbolzheim (Jagst), Neudenau, Möckmühl, Sennfeld, Adelsheim Ost, Rosenberg, Eubigheim, Boxberg-Wölchingen, Königshofen, Gerlachsheim, Grünsfeld, Zimmern, Wittighausen, Gaubüttelbronn und Geroldshausen.).
- Der Wittighäuser Tunnel muss aus Profilgründen von manchen Güterzügen im Gegengleis befahren werden.
- An einem Bahnübergang bei Neudenau befindet sich seit Jahren eine Langsamfahrstelle.

Im Dezember 2017 konnte ein zweiter Bahnsteig in Züttlingen in Betrieb genommen werden. 2019 ist die Sanierung des Wittighäuser Tunnels vorgesehen.

8. *Wie hat sich die Pünktlichkeit auf der Frankenbahn in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?*

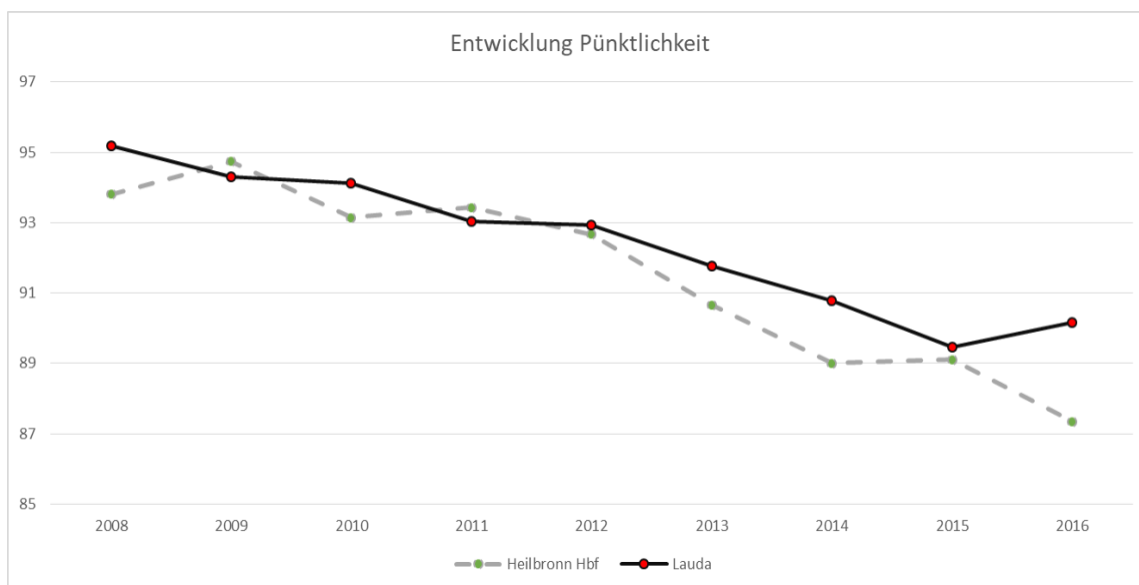
Die Entwicklung der Pünktlichkeit im Schienenverkehr ist aus Sicht der Landesregierung generell bundesweit wie auch auf der Frankenbahn in keiner Weise befriedigend. Sie ist permanent Gegenstand der laufenden Qualitätsgespräche mit DB Regio.

Für die Jahre bis einschließlich 2016 liegen für die Verkehre der DB Regio im damaligen „Großen Verkehrsvertrag“ nur Werte für insgesamt 26 Messpunkte vor, die nicht nach Linien differenziert sind. Die Frankenbahn berührt nur die Messpunkte Stuttgart Hbf., Heilbronn Hbf. und Lauda. Die Werte für die einzelnen Messpunkte enthalten die Pünktlichkeitswerte für sämtliche dort verkehrenden Regionalzüge der DB Regio. Eine Isolierung der Frankenbahn-Züge würde für einen derartig langen Zeitraum einen unverhältnismäßigen Aufwand bedeuten. In Stuttgart Hbf. ist der Anteil der Frankenbahn-Züge an der Gesamtheit der gemessenen Züge so gering, dass eine Darstellung mangels Aussagekraft für die Frankenbahn nicht sinnvoll wäre. In Heilbronn Hbf. fließen zwar auch die Daten der RE-Züge aus Richtung Crailsheim ein; dieser Anteil ist jedoch nur gering. In Lauda haben zwar die Dieselszüge aus/in Richtung Bad Mergentheim und Tauberbischofsheim einen erheblichen Anteil an der Gesamtzahl, dennoch hat der Gesamtwert auch für die Frankenbahn eine gewisse Aussagekraft. Für das Jahr 2017 gibt es detaillierte Werte für die beiden Lose.

a) *Ankunftspünktlichkeit „Großer Verkehrsvertrag“ 2008 – 2016 (in Prozent; Grenzwert: 5:59 min)*

<b>Jahr</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Heilbronn Hbf.	93,80	94,73	93,14	93,43	92,67	90,66	89,00	89,10	87,35
Lauda	95,18	94,30	94,12	93,03	92,93	91,77	90,77	89,45	90,16

Die Pünktlichkeit hat sich leider schon seit 2009 laufend verschlechtert, wie auch diese Grafik zeigt:



b) Ankunftspünktlichkeit Übergangsverträge 2017 (in Prozent; Grenzwert: 5:59 Minuten)

Messpunkt	2017		
	Los1	Los 2	gesamt <sup>1</sup>
<b>Stuttgart Hbf.</b>	80,79	84,74	81,97
<b>Bietigheim-Bissingen</b>	85,35	92,60	90,13
<b>Heilbronn Hbf.</b>	84,45	89,71	87,77
<b>Bad Friedrichshall Hbf.</b>	83,57	81,12	84,35
<b>Osterburken</b>	83,42	78,38	81,80
<b>Lauda</b>	83,14		
<b>Würzburg Hbf.</b>	75,30		

Die Auswertung zeigt deutlich, dass die Verspätungen insbesondere im Zulauf auf Stuttgart Hbf. und nördlich von Heilbronn Hbf. entstehen. Die Pünktlichkeit der beiden Lose zusammen bewegte sich in Heilbronn Hbf. im Jahr 2017 ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres.

<sup>1</sup> gewichtet nach der Zahl der Ankünfte



9. *Welche Erkenntnisse hat sie zu Auswirkungen von Verspätungen auf der Frankenbahn auf die Verfügbarkeit und Pünktlichkeit öffentlicher Anschlussverkehre?*

Bei Verspätungen von Zügen der Frankenbahn sind Anschlussrelationen natürlich gefährdet bzw. werden nicht mehr erreicht. Dies ist in unterschiedlichem Maße der Fall. Der Anchlusserreichungsgrad der Züge des Loses 1 des Übergangsvertrags (v.a. Regionalexpresszüge der Relation Stuttgart – Würzburg) in Stuttgart Hbf. lag 2017 nur bei knapp 91 Prozent, in Lauda bei gut 93 Prozent. Besonders kritisch ist der Anschluss von den Regionalbahnen aus Richtung Stuttgart auf die Stadtbahn Heilbronn Nord in Richtung Mosbach-Neckarelz im Bahnhof Neckarsulm. Immer wieder gibt es auch Probleme mit dem Anschluss vom RE aus Würzburg auf die S-Bahn Richtung Heidelberg in Osterburken. Soweit Busverkehre betroffen sind, liegen uns keine Erkenntnisse vor. Busunternehmen bzw. die kommunalen Aufgabenträger sollten ggf. eigene Wartezeitregelungen entwerfen, in denen zu regeln wäre, wie lange auf verspätete Züge gewartet werden kann.

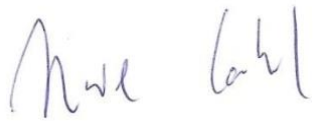
10. *Welche Anstrengungen unternimmt sie zur Verbesserung der Pünktlichkeit?*

Die Landesregierung setzt auf eine Verbesserung der Pünktlichkeit durch den Einsatz des neuen Zugmaterials ab dem Jahr 2019.

Daneben müssen die Infrastrukturdefizite der Frankenbahn angegangen werden. Die Frankenbahn war in den letzten Jahren bereits Gegenstand verschiedener Studien und Untersuchungen. Darin wurde die Notwendigkeit verschiedener Infrastrukturverbesserungen aufgezeigt. Verantwortlich für die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ist der Bund und die DB Netz AG.

Durch die Inbetriebnahme des zweiten Bahnsteigs in Züttlingen, der vom Land mit GVFG-Mitteln gefördert wurde, kann der Betriebsablauf beschleunigt werden. Die Landesregierung setzt sich für weitere Infrastrukturverbesserungen ein (siehe oben Frage 7). Parallel dazu werden laufend die Pünktlichkeitsprobleme einzelner Züge im Detail analysiert und ggfs. Änderungen an den Fahrplänen im Minutenbereich vorgenommen.

Mit freundlichen Grüßen  
i.V. des Ministers

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Uwe Lahl". The signature is written in a cursive style with a large initial 'U'.

Dr. Uwe Lahl  
Ministerialdirektor