

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52, 70029 Stuttgart  
E-Mail: [poststelle@vm.bwl.de](mailto: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

Stuttgart 13.09.2019

nachrichtlich  
Staatsministerium

**Kleine Anfrage der Abgeordneten Nico Weinmann und Jochen Haußmann  
FDP/DVP**

- **Perspektiven des Bahnhalts Heilbronn**
- **Drucksache 16/6714**

**Ihr Schreiben vom 1. August 2019**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie beurteilt sie die vermehrt auftretenden Zugausfälle in Heilbronn, insbesondere auf der Frankenbahn oder hinsichtlich der ICE-Verbindung zur Bundesgartenschau?*

Zu den Zugausfällen im Fernverkehr hat die DB folgendermaßen Stellung genommen:

*„Im Juli kam es häufiger zum Ausfall des Zugpaares ICE 714/715. Dies entspricht nicht unserem Anspruch. Grund hierfür ist ein Fahrzeugengpass bei unseren ICE-Zügen. Die extreme Hitzewelle im Juni und Juli hat die Situation noch einmal zusätzlich erschwert. Wir bedauern dies und bitten unsere Reisenden um Entschuldigung. Wir arbeiten mit Hochdruck daran, die Verfügbarkeit der Fahrzeuge kurzfristig zu erhöhen.“*

Im Nahverkehr haben sich die Zugausfälle einigermaßen stabilisiert. Bis heute liegen sie aber noch über dem Landesdurchschnitt. DB Regio ist bemüht, durch die Einstellung von weiterem Personal, bis zum Betreiberwechsel im Dezember 2019 die Lage stabil zu halten.

2. *Wie beurteilt sie die Tatsache, dass Heilbronn im Zuge der Sanierung der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart vom 11. April bis 4. Oktober 2020 von ICE-Zügen ohne Halt durchquert werden soll?*

Hierzu hat die DB folgendermaßen Stellung genommen:

*„Bei den angesprochenen ICE-Zügen via Heilbronn handelt es sich um ein ICE-Zugpaar Berlin–Würzburg–Stuttgart am Tag, das lediglich für sechs Monate während der 2020 erfolgenden Sanierung der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart verkehrt.“*

*Im Sinne einer schnellstmöglichen Verbindung zwischen den beiden Metropolen Berlin und Stuttgart können neben Würzburg keine weiteren Zwischenhalte realisiert werden, so dass der Zug auch nicht in Heilbronn halten kann. Der Halt in Würzburg ist zwingend aus betrieblichen Gründen für einen Lokführerwechsel erforderlich und kann deswegen auch von Reisenden zum Ein- und Aussteigen genutzt werden.“*

Die Landesregierung bedauert die Entscheidung der eigenwirtschaftlich handelnden DB-Fernverkehr, den ICE-Sprinter nicht in Heilbronn halten zu lassen. Ein Halt in Heilbronn hätte das Potenzial für eine regelmäßige Bedienung aufzeigen können.

3. *Welche Perspektiven sieht sie langfristig für ein attraktives Fernzugangebot in Heilbronn, insbesondere im Hinblick auf den Ausbau der Schieneninfrastruktur?*

Zu einem möglichen Fernverkehrsangebot für Heilbronn hat die DB folgendermaßen Stellung genommen:

*„Langfristig – bei dann zur Verfügung stehenden neuen kostengünstigen Zügen sowie verbesserten Rahmenbedingungen – gibt es Überlegungen für eine direkte Fernverkehrsanbindung Heilbronn. So strebt DB Fernverkehr gemäß der 2015 kommunizierten Angebotsoffensive ab Ende 2028 eine zusätzliche IC-Linie auf der Achse Würzburg–Stuttgart an.*

*Bis Ende 2028 ist das schnelle Nahverkehrsangebot auf dieser Strecke durch einen Verkehrsvertrag gebunden. Erst nach Ablauf dieses Vertrages ist auf der Strecke via Heilbronn ein neues Gesamtkonzept möglich, bei dem Nah- und Fernverkehr optimal aufeinander abgestimmt sein müssen. Ziel dabei ist aus Sicht DB Fernverkehr eine Integration der IC-Züge in das Nahverkehrsangebot, wie bereits erfolgreich auf der Gäubahn oder zwischen Bremen und Norddeich Mole praktiziert. DB Fernverkehr ist grundsätzlich offen für eine solche Lösung auch via Heilbronn. Zur konkreten Ausgestaltung und Realisierung sind noch Gespräche mit Land und Aufgabenträgern erforderlich.“*

Die Landesregierung begrüßt grundsätzlich ein verstärktes Engagement der DB Fernverkehr in der Fläche. Tarifintegration darf jedoch nicht zu einem Ausschluss des Wettbewerbs und einem Abschöpfen von Regionalisierungsmitteln durch die DB Fernverkehr führen. Insofern ist aus Sicht des Ministeriums für Verkehr der Bund als zuständige Ebene für den Fernverkehr gefordert. Er muss seinerseits Regelungen für die Finanzierung nicht kostendeckend zu erbringender Fernverkehrsleistungen und für die Tarifintegration schaffen.

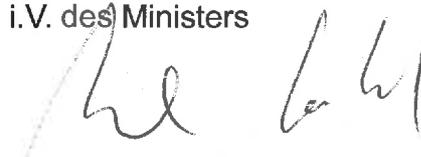
Eine Aufnahme des Ausbaus der Frankenbahn in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans wurde trotz Anmeldung des Landes vom BMVI leider abgelehnt.

4. *Welche Kenntnisse hat sie über die unter anderem in der Heilbronner Stimme geäußerten Vorwürfe des Verkehrsclubs Deutschland, dass die DB Regio Wagenmaterial an die neuen Streckenbetreiber Abellio verleihe und aufgrund dieses attraktiven Geschäftes Zugausfälle in Kauf nehme?*

In den Verkehrsverträgen für die Frankenbahn werden heute gebrauchte Doppelstockfahrzeuge eingesetzt, die für den Ersatzverkehr von Abellio ungeeignet sind. Hierfür werden Elektrotriebwagen benötigt, die in Mühlacker in kurzer Zeit getrennt und vereinigt werden müssen. Für dieses Flügelkonzept sind die Doppelstockfahrzeuge der Frankenbahn technisch ungeeignet. Auch DB Regio weist diesen Vorwurf gegenüber dem Verkehrsministerium zurück und bekräftigt, dass alle Ersatzkonzepte selbstverständlich nicht zum Nachteil von Bestandsstrecken durchgeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. des Ministers



Dr. Uwe Lahl

Ministerialdirektor