

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN - WÜRTTEMBERG**

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: +49 (711) 89686-9020

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

Stuttgart 07.07.2023

nachrichtlich

Staatsministerium

Kleine Anfrage des Abgeordneten Nico Weinmann FDP/DVP

- **Pünktlichkeit und Erreichbarkeit von Anschlussverkehren auf der Kraichgaubahn**
- **Drucksache 17/4840**

Ihr Schreiben vom 25.05.2023

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie haben sich die Fahrgastzahlen der Linie S 4 zwischen Karlsruhe und Öhringen seit der letzten Abfrage (Kleine Anfrage Drucksache 16/3452) entwickelt?*

Die Querschnittsbelastung auf den einzelnen Streckenabschnitten an normalen Schulwerktagen hat sich folgendermaßen entwickelt:

Öhringen-Eschenau:	3100 (2018/2019), 2500 (2022)
Eschenau-Weinsberg:	5150 (2018/2019), 4000 (2022)
Weinsberg-Heilbronn:	7500 (2018/2019), 6300 (2022)
Heilbronn-Schwaigern:	9200 (2018/2019), 8000 (2022)
Schwaigern-Eppingen:	3800 (2018/2019), 3700 (2022)
Eppingen-Bretten:	4700 (2018/2019), 4600 (2022)
Bretten-Karlsruhe:	7100 (2018/2019), 6000 (2022)

Die Auflistung berücksichtigt Daten bis einschließlich Mitte 2022. Im Jahr 2022 wurde aufgrund der pandemiebedingten Nachwirkungen noch nicht das Vor-Pandemie-Niveau erreicht. Mittlerweile deuten subjektive Beobachtungen auf eine weitere Erholung und eine weitere Steigerung der Reisendenzahlen hin.

2. *Wie haben sich die Fahrgastzahlen der Regionalexpress-Linie zwischen Karlsruhe und Heilbronn seit deren Einführung zum letzten Fahrplanwechsel entwickelt?*

Die seit dem Fahrplanwechsel vergangene Zeit ist noch zu kurz, um eindeutige und belastbare Aussagen über die Nachfrage auf der neuen Linie treffen zu können. Dies ist in der Regel nach ungefähr einem Jahr Betrieb möglich. Dem Land Baden-Württemberg liegen seit Mai 2023 Fahrgastzahlen aus automatischer Fahrgastzählung vor. An einem durchschnittlichen Tag im Mai 2023 nutzten ca. 6000 Fahrgäste die Züge des RE 70.

3. *Wie haben sich die Verspätungen und Zugausfälle auf besagter Strecke in diesem Zeitraum entwickelt?*

Im Netz 7 Los 1 (Stadtbahn Karlsruhe) werden unter Einbeziehung der Messstellen Karlsruhe-Durlach, Bretten, Eppingen, Heilbronn und Öhringen folgende durchschnittlichen Jahrespünktlichkeitswerte erreicht.

Ein Zug gilt dabei als pünktlich, wenn er pünktlich oder weniger als vier Minuten verspätet verkehrte.

2018	80,40 %
2019	80,46 %
2020	87,02 %
2021	86,34 %
2022	83,99 %

Die Daten zeigen auf, dass die Pünktlichkeit mit Absacken der Nachfrage infolge der Corona-Pandemie deutlich anstieg. 2022 ist die Pünktlichkeit durch die erneute Zunahme der Fahrgastströme, vor allem während des Gültigkeitszeitraums des 9-Euro-Tickets, wieder leicht gesunken. Es wurden jedoch immer noch knapp ein Fünftel weniger Messungen mit Verspätung verzeichnet als in den Jahren 2018/2019. Der vertraglich vereinbarte Akzeptanzwert von 90% konnte in keinem der Jahre erreicht werden. Im aktuellen Jahr ist zu beachten, dass RE73 und S-Bahn separat erfasst werden. Hier liegt die S-Bahn der AVG bislang knapp unter dem Vorjahreswert bei 83,78%, DB Regio im Netz 48 Los 1 (Karlsruher Netz Los 1) bei geringen 62,33%.

Die Zuverlässigkeit kann für einen derartig langen Zeitraum nicht mit vertretbarem Aufwand für einzelne Strecken berechnet werden. Es wird daher auf die Daten des gesamten Verkehrsvertrags zurückgegriffen, welcher auch Strecken in andere Richtungen beinhaltet. Stichprobenhafte Überprüfungen legen nahe, dass die Ausfälle auf der Kraichgaubahn nicht signifikant höher sind als im restlichen Netz der Stadtbahn Karlsruhe, die Daten daher auch für diese Strecke ihre Aussagekraft behalten.

Insgesamt beträgt die Ausfallquote im Netz 7 Los 1 von 2018-2022 6,79%. Darin einbezogen sind jedoch auch geplante Auslegungen aufgrund von Baustellen und der Corona-Pandemie, die in der Regel vorab in die elektronischen Auskunftsmedien eingepflegt wurden bzw. für die Schienenersatzverkehre verkehrt sind.

Da über vier Fünftel aller Ausfälle auf Bauarbeiten und Corona zurückzuführen sind, wurden die Ad-hoc-Ausfälle (ohne baustellen- und coronabedingte Ausfälle) in der folgenden Tabelle separat dargestellt, um ein nachvollziehbareres Bild über die für Fahrgäste besonders ärgerlichen kurzfristigen Ausfälle zu erhalten.

	Ausfallquote gesamt	Ad-hoc- Ausfallquote
2018	4,66%	1,95%
2019	4,77%	0,97%
2020	6,25%	0,85%
2021	15,29%	1,36%
2022	3,61%	1,27%

Von den Ad-hoc-Ausfällen werden etwa 40% als durch das EVU verschuldet angesehen. Dies sind etwa fahrzeug- und personalbedingt oder Ausfälle ohne Angabe einer Ursache. Jeweils etwa 20% der Ausfälle sind infrastrukturbedingt (v.a. technische Störungen, Streiks beim Infrastrukturbetreiber), bzw. Verspätungsausfälle (Fahrten, die zwar bis zum Ende durchgeführt wurden, aufgrund der hohen Verspätung über 30:59 min als ausgefallen gewertet werden). Etwa 15% gehen auf externe Ursachen zurück (z.B. Baum im Gleis/Oberleitung, Unfälle oder behördliche Anordnungen).

4. *Wie wirken sich diese Verspätungen und Zugausfälle auf die Erreichbarkeit von Anschlussverkehren (sowohl in Richtung Stuttgart als auch in Richtung Würzburg) aus?*

Genügt die Übergangszeit zwischen der Ankunft des Zuges der Kraichgaubahn und der Abfahrt des Regionalzugs in Richtung Würzburg oder Stuttgart nicht, können Fahrgäste auf die nächste Verbindung ausweichen. Die Übergangszeit zwischen RE73 und RE8 in Richtung Würzburg beträgt 26 Minuten, dieser Anschluss wurde außer in wenigen Ausnahmefällen wegen größerer Störungen erreicht.

Wird der mit ca. 6 Minuten Übergangszeit knappere Anschluss zwischen RE 45 und einem Zug nach Stuttgart verpasst, beträgt die Wartezeit zur nächsten Verbindung maximal 30 Minuten, da auf der Strecke zwischen Heilbronn und Stuttgart mindestens drei Züge pro Stunde verkehren.

5. *Welche Ergebnisse oder Verbesserungen brachte das in der Kleinen Anfrage Drucksache 16/3452 erwähnte interne Projekt der AVG zur Ermittlung und Ausschaltung der Ursachen der Störungsanfälligkeit zutage?*

Aufgrund der desolaten Betriebslage in den Jahren 2017/2018 wurde ein Projekt zur Verbesserung der Betriebsabläufe angelegt. Ab 2019 ist es der AVG auf der Basis dieser Projektarbeit gelungen, die Verfügbarkeit des Fahrpersonals deutlich zu erhöhen und personalbedingte Fahrtausfälle nachhaltig zu senken.

Es wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog zur Steigerung der Pünktlichkeit ausgearbeitet. Einige Punkte davon konnten bereits umgesetzt werden, so etwa Eingriffe in die Zuglenkung des Stellwerks Eppingen zur Beschleunigung des Stadtbahnverkehrs an Bahnübergängen.

Weiterhin wurden zahlreiche Infrastrukturmaßnahmen identifiziert, deren Umsetzung positive Einflüsse auf die Betriebsqualität haben kann. Der Umsetzungshorizont von Eisenbahninfrastrukturen ist aufgrund des im Vergleich zur Straße deutlich komplexeren Planungs- und Genehmigungsprozesses nur langfristig. In den Jahren 2024/2025 wird die Strecke zwischen Leingarten und Schwaigern zweigleisig ausgebaut. In Flehingen wird zur Erhöhung der betrieblichen Flexibilität das bisher nicht elektrifizierte Gleis 4 elektrifiziert. Weitere Ausbaumaßnahmen sind für einen stabileren Betrieb und ein noch besseres Angebot auf der Strecke unausweichlich und werden weiter diskutiert.

6. *Wie beurteilt sie auf Grundlage der Erkenntnisse zu den in den Fragen 3 und 4 benannten Punkten Zuverlässigkeit und Anslusserreichbarkeit sowie der nun erfolgten Veränderungen am SPNV-Angebot zwischen Karlsruhe und Heilbronn die künftigen Entwicklungsperspektiven der Linie S 4 sowie der Regionalexpress-Linie zwischen Karlsruhe und Heilbronn?*

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 ging ein verändertes Betriebskonzept in Betrieb. Die Regionalexpress-Züge fahren nun an die Hauptbahnhöfe und wurden beschleunigt, um bessere Anschlüsse an Mittel- und Langstreckenverbindungen zu gewährleisten. In vielen Relationen gibt es Fahrzeitgewinne von bis zu 20 Minuten. Die Stadtbahnen der AVG fahren weiterhin auf dieser Strecke in die Innenstädte.

Durch die Verknüpfung der S4 mit der Linie S41 werden montags bis freitags im Berufsverkehr insgesamt sieben neue Direktverbindungen zwischen Schwaigern und Neckarsulm/Bad Friedrichshall geschaffen. Dadurch können neue Ziele bequem und umsteigefrei erreicht werden.

Am Abend wurde das Angebot deutlich ausgeweitet, zwischen den größeren Stationen durch die Überlagerung von S-Bahn und RE73 sogar verdoppelt. Das Sitzplatzangebot auf der Linie S4 wurde ebenfalls ausgeweitet: montags bis freitags fahren tagsüber nahezu alle Stadtbahnen in Doppeltraktion, samstags fahren die stündlichen S4-Langläufer“ zwischen Karlsruhe und Öhringen ebenfalls in Doppeltraktion.

Die geplante Verlängerung der zweigleisigen Infrastruktur zwischen Karlsruhe und Heilbronn wird mittelfristig neben einem verbesserten Angebot auch eine höhere Betriebsstabilität ermöglichen. In den zweigleisigen Abschnitten übertragen sich Verspätungen nicht mehr automatisch auf alle entgegenkommenden Züge und ein Abbau von Verspätungen ist eher möglich als auf einer eingleisigen Strecke.

Im Hinblick auf die Zuverlässigkeit ist der Fachkräftemangel aktuell die größte Herausforderung, vor der die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) stehen. Bereits heute ist der Bestand an Fahrpersonal im Land wesentlich niedriger als der Bedarf, das Ergebnis ist eine Zunahme an kurzfristigen Zugausfällen. Das Land steht hier im stetigen Austausch mit der Branche, um Personalgewinnungsmaßnahmen zu unterstützen.

7. *Wie bewertet sie den Umstand, dass die neue Regionalexpress-Linie Karlsruhe – Heilbronn aufgrund der Eingleisigkeit zwischen Schwaigern und Leingarten die Haltepunkte in Leingarten nicht bedienen kann, obgleich ein Halt in Leingarten bei der früher verkehrenden Eilzug-Linie der S 4 möglich war?*

Es handelt sich hierbei um eine vorübergehende Einschränkung bis zur Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus zwischen Leingarten und Schwaigern. Ein Halt der Züge im heutigen Infrastrukturzustand würde das gesamte Fahrplankonzept verunmöglichen und für die Anwohner der gesamten Strecke zu Nachteilen führen.

Ab der Fertigstellung dieses Ausbaus werden die Anwohner beider Gemeinden sowohl vom Halt des RE 73 profitieren als auch von einem weiteren Ausbau der S-Bahn-Angebote: Dann ist ein 15-Minuten-Takt zwischen Schwaigern und Heilbronn in der Hauptverkehrszeit vorgesehen. Es wird dann folglich bis zu fünf Zugverbindungen pro Stunde geben.

8. *Was unternimmt sie (insbesondere kurzfristig) zur Steigerung der Zuverlässigkeit und Fahrgastzufriedenheit auf der Strecke der S 4, insbesondere mit Blick auf Pendler aus Leingarten, die auf zuverlässige Anschlussverbindungen in Heilbronn angewiesen sind?*

Die Betreiber der Nahverkehrsleistungen auf der Kraichgaubahn analysieren im Rahmen des aktuellen Fahrplans die wesentlichen Verspätungsursachen der besonders problematischen Züge und treffen in Abstimmung mit dem Land Gegenmaßnahmen. Im Mai wurden von den beiden Betreibern verschiedene Dispositionskonzepte auf der Kraichgaubahn testweise erprobt, die Auswirkungen auf die Pünktlichkeit werden zurzeit ausgewertet und beurteilt. An weiteren Konzepten und Lösungsansätzen wird gearbeitet.

Die Triebfahrzeugführer:innen und Fahrdienstleiter:innen haben sich zwischenzeitlich mit dem neuen Betriebsprogramm vertraut gemacht und die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit nimmt schrittweise zu.

Im Sommer 2023 sowie im 2. Halbjahr 2024 werden für den zweigleisigen Ausbau längerfristige Bauarbeiten notwendig werden und Fahrgäste auf Teilstrecken nur noch mit Bussen befördert werden können.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Winfried Hermann', with a long, sweeping horizontal stroke at the end.

Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr