

**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 **13. Feb. 2024**

nachrichtlich

Staatsministerium

Antrag des Abgeordneten Nico Weinmann FDP/DVP

- Pünktlichkeit und Erreichbarkeit von Anschlussverkehren auf der Neckartalbahn
- Drucksache 17/5983

Ihr Schreiben vom 12. Dezember 2023

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen*

*I. zu berichten,*

- 1. Wie haben sich die Fahrgastzahlen der Linien RE 10a sowie RE 10b zwischen Heilbronn und Mannheim/Heidelberg in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte aufgeschlüsselt nach einzelnen Jahren)?*

<b>Jahr</b>	<b>Einsteigerinnen und Einsteiger pro Tag RE 10a</b>	<b>Einsteigerinnen und Einsteiger pro Tag RE 10b</b>
2020	1915	2371
2021	2260	3167
2022	2968	3673
2023	3625	3630

Die Anzahl der täglichen Einsteigerinnen und Einsteiger auf den Linien RE 10a und RE 10b ist seit Ende der Pandemie merklich angestiegen. Im zweiten Halbjahr 2023 sind aufgrund von Baumaßnahmen auf dem Regellaufweg des RE 10a (über Mosbach-Neckarelz, Eberbach) viele RE 10a über Sinsheim verkehrt. Die hier dargestellten Werte sind Durchschnittswerte, die auf kontinuierlichen Zählungen innerhalb der Fahrplanjahre basieren. Für 2019 liegen aufgrund der damals noch anderen Fahrzeuge im Übergangsvertrag ohne AFZS bzw. wegen Anlaufschwierigkeiten bei den neuen Fahrzeugen keine vergleichbaren Daten vor.

2. *Wie haben sich die Verspätungen und Zugausfälle auf besagten Strecken in diesem Zeitraum entwickelt?*

Die Linien sind Gegenstand des Vergabernetzes Netz 1 Los 1 (Neckartal). Geeignete Messstellen sind hierbei Messstellen Bad Friedrichshall Hbf, Heidelberg Hbf, Heilbronn Hbf, Mannheim Hbf und Mosbach-Neckarelz. Es wurden folgende Pünktlichkeitswerte erreicht:

<b>Zeitraum</b>	<b>Wert</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>Wert</b>
Q4 2019	72,10 %	Q1 2022	82,91 %
Q1 2020	78,52 %	Q2 2022	75,50 %
Q2 2020	84,73 %	Q3 2022	75,16 %
Q3 2020	79,15 %	Q4 2022	72,08 %
Q4 2020	77,66 %	Q1 2023	73,44 %
Q1 2021	82,82 %	Q2 2023	69,79 %
Q2 2021	83,83 %	Q3 2023	66,34 %
Q3 2021	74,30 %	Q4 2023	66,46 %
Q4 2021	78,89 %		

Die nicht zufriedenstellenden Entwicklungen der Pünktlichkeitswerte insbesondere im vergangenen Jahr sind nicht ausschließlich aber vorwiegend auf eine erhöhte Baustellentätigkeit – hier insbesondere auch zum Digitalen Knoten Stuttgart –, auf eine Zunahme der angespannten Personalsituation sowie auf eine nach der Corona-Pandemie weiter steigende Verkehrsdichte im Schienennetz zurückzuführen.

Ausfälle haben sich wie folgt entwickelt:

Zeitraum	inkl. Streik, ohne Baustellen	inkl. Streik + Baustellen
2019 (Jun – Dez)	0,48%	0,48%
2020	3,42%	4,74%
2021	1,82%	11,53%
2022	5,10%	10,07%
2023 (Jan – Nov)	9,24%	17,91%

3. *Wie wirken sich diese Verspätungen und Zugausfälle auf die Erreichbarkeit von Anschlussverkehren am Fernverkehrsknoten Mannheim aus?*

Der Anchlusserreichungsgrad in Mannheim zwischen den Zügen des Nahverkehrs aus dem Netz 1 Los 1 hat sich wie folgt entwickelt:

Zeitraum	Wert	Zeitraum	Wert
Q4 2019	96,99 %	Q1 2022	96,01 %
Q1 2020	95,74 %	Q2 2022	95,65 %
Q2 2020	96,97 %	Q3 2022	93,06 %
Q3 2020	96,08 %	Q4 2022	93,65 %
Q4 2020	96,16 %	Q1 2023	92,41 %
Q1 2021	96,95 %	Q2 2023	91,07 %
Q2 2021	97,26 %	Q3 2023	91,09 %
Q3 2021	95,28 %	Q4 2023	91,79 %
Q4 2021	96,11 %		

4. *Wie viele der unter Frage 2 erfragten Zugausfälle sind auf (kurzfristige) Erkrankungen des Lokführerpersonals zurückzuführen?*

Personalbedingte Ausfälle haben sich auf den Linien RE 10a/b wie folgt entwickelt:

<b>Zeitraum</b>	<b>Wert</b>
2019 (Jul – Dez)	0,14%
2020	0,70%
2021	0,08%
2022	3,07%
2023 (Jan – Nov)	2,60%

5. *Wie hat sich der Personalkörper der Lokführer der auf oben bezeichneter Strecke eingesetzten Betreiber im besagten Zeitraum entwickelt?*

Eine Berechnung des Personalbedarfs sowie des Ist-Personaleinsatzes für einzelne Linien kann die SWEG Bahn Stuttgart nicht bereitstellen, da diese Werte nicht linienspezifisch ermittelt werden. Die Einsatzplanung erfolgt netzweit, so dass sich Schichten i.d.R. über mehrere Linien erstrecken.

6. *Wie hat sich der Personalkörper der Fahrdienstleiter auf oben bezeichneter Strecke im besagten Zeitraum entwickelt?*

Dem Ministerium für Verkehr liegt nur eine Aufschlüsselung des Bedarfs für 2023 vor. Eine Personalplanung wird jedes Jahr neu erstellt. Hier orientiert sich die DB InfraGO AG an den Zugzahlen und den dafür benötigten Handlungen für die Durchführung dieser Fahrten. Daraus ergibt sich ein Grundbedarf an benötigten Fahrdienstleiterinnen und Fahrdienstleitern. Hinzu kommt die Urlaubs- und Krankheitsvertretung, die als Zusatzbedarf auf den Grundbedarf aufgeschlagen wird. Diese Zusatzbedarfe liegen, je nach Stellwerk, zwischen 43 und 49 Prozent. Die Zahlen haben sich in den vergangenen Jahren nur gering verändert, da die Verkehre auf der Strecke nahezu konstant geblieben sind. Die tatsächliche Verfügbarkeit von Personal ist dem Ministerium für Verkehr unbekannt.

Stellwerk	Grundbedarf	Zusatzbedarf	Gesamtbedarf
Mannheim	19,310	8,448	27,758
Heidelberg	8,410	3,574	11,984
Neckargemünd	4,320	1,890	6,210
Eberbach	4,320	1,890	6,210
Meckesheim	4,720	2,006	6,726
Neckarelz	6,251	3,063	9,314
Gundelsheim	4,319	2,116	6,435
Bad Friedrichshall	4,316	2,132	6,448
Neckarsulm	4,304	2,109	6,413
Heilbronn	11,178	5,483	16,661

7. *Wie beurteilt sie auf Grundlage der Erkenntnisse zu den in den Fragen 2 und 3 benannten Punkten Zuverlässigkeit und Anschlussreichbarkeit die künftigen Entwicklungsperspektiven der Regionalexpress-Linien zwischen Mannheim/Heidelberg und Heilbronn?*
8. *Was unternimmt sie (insbesondere kurzfristig) zur Steigerung der Zuverlässigkeit und Fahrgastzufriedenheit auf den oben benannten Regionalexpresslinien, insbesondere mit Blick auf Reisende aus dem Raum Heilbronn, die auf zuverlässige Anschlussverbindungen an den Fernverkehrsknoten Mannheim und Heidelberg angewiesen sind?*

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Moment ist das Erreichen des Fernverkehrsknotens in Mannheim oft ein theoretisches Problem, denn durch die Vielzahl an Baumaßnahmen rund um Mannheim und dem nichtbesetzten Stellwerk in Neckargemünd muss bzw. musste die Linie RE 10 regelmäßig und zum Teil über Monate bereits in Heidelberg enden (bspw. als Folge der anstehenden Riedbahnsperre oder der Baumaßnahme „Eisenbahnüberführung Tunnelstraße“). Grundsätzlich wird die Störanfälligkeit der Linie aus Stuttgart erst mit Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur im Knoten Stuttgart verbessert. Auch der langfristig geplante Ausbau der Strecke Heidelberg – Mannheim wird auf die zusätzliche Stabilität der Linie einzahlen.

Diese Perspektiven wirken jedoch nur langfristig. Bis dahin wird regelmäßig der bestehende Fahrplan überprüft und die Herangehensweise bei der Anschlusssicherung optimiert.

Wie das Ministerium für Verkehr im September 2023 bereits bei der Vorstellung des Aktionsplans Qualität ankündigte, arbeitet das Land an technischen Lösungen, wie unternehmensübergreifenden integrierten Anschlusssicherungssystemen beziehungsweise Leitstellen sowie speziellen Leitstellen für Fahrgastkommunikation in Störfällen. Mit diesen und weiteren Maßnahmen soll die Qualität für Fahrgäste steigen. Zur Verbesserung der Anschlusssicherung im Nahverkehr hat die NVBW in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit den Verkehrsunternehmen in den vergangenen Monaten ein Zielbild erarbeitet, welches durch Automatisierung eine deutlich höhere Zuverlässigkeit der Anschlusssicherung gewährleistet. Neben der Verbesserung von Anschlüssen im Nahverkehr ist hierbei auch die DB Fernverkehr AG eingebunden, sodass eine Verbesserung von Anschlüssen aus Fernverkehrszügen auf die Nahverkehrszüge in der Region in Aussicht steht. Wegen des Entwicklungsaufwands für die entsprechende Software sind positive Effekte erst im Jahr 2025 zu erwarten.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann MdL

Minister für Verkehr