

Kleine Anfrage

des Abg. Joachim Köbler CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Geplante Streichung des Regionalexpresses
von Heidelberg nach Stuttgart**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welchen Stellenwert hat der Regionalexpress auf der Strecke Stuttgart–Heidelberg bzw. Heidelberg–Stuttgart?
2. Welche Aufgabe erfüllt diese Strecke – vor allem hinsichtlich des Berufs- bzw. Schüler- und Studentenverkehrs (unter der Angabe, nach welchen Anteilen diese Personengruppen die Verbindungen jeweils nutzen)?
3. Wie haben sich in den letzten fünf Jahren die Fahrgastzahlen auf dieser Strecke entwickelt (aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Fahrzeiten)?
4. Mit welchem Nachfragepotenzial rechnet sie in Zukunft für die Strecke?
5. Trifft es zu, dass die Verbindung geändert werden soll und falls ja, welche Taktung ist für die Verbindung von und nach Heidelberg dann vorgesehen (unter der Angabe, wie sich die Fahrzeiten jeweils verändern werden – beispielsweise für den Streckenabschnitt Heidelberg nach Bretten und umgekehrt und inwiefern Anschlüsse entsprechend angepasst werden)?
6. Welche Alternativverbindung sieht sie, wenn es zutrifft, dass die Verbindung ab 2017 geändert werden soll?

14. 10. 2014

Köbler CDU

Antwort*)

Mit Schreiben vom 11. November 2014 Nr. 3-3822.5/1646 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welchen Stellenwert hat der Regionalexpress auf der Strecke Stuttgart–Heidelberg bzw. Heidelberg–Stuttgart?

Die direkte zweistündliche Regionalexpress-Verbindung Heidelberg–Stuttgart benötigt rund 90 Minuten Fahrzeit und damit mehr als doppelt so viel wie der Inter-City-Zug über die Neubaustrecke, der Heidelberg und Stuttgart in nur 40 Minuten verbindet. Deshalb geht auf dieser Direktverbindung die Anzahl der Fahrgäste zurück.

Es ist aus Gründen der Nachfrage als auch aus wirtschaftlichen Erwägungen daher aus Landessicht nötig, das Angebot nachfragegerecht neu zu strukturieren.

2. Welche Aufgabe erfüllt diese Strecke – vor allem hinsichtlich des Berufs- bzw. Schüler- und Studentenverkehrs (unter der Angabe, nach welchen Anteilen diese Personengruppen die Verbindungen jeweils nutzen)?

Die RE-Züge Stuttgart–Heidelberg werden erfahrungsgemäß und ausweislich der regelmäßigen Fahrgastzählungen neben den im Nahverkehr allgemein stark vertretenen Nutzergruppen der Berufspendler/innen, Schüler/innen, Studierenden und Auszubildenden überdurchschnittlich häufig von nicht regelmäßig fahrenden Fahrgästen genutzt. Während die täglichen Nutzer/innen diese Züge nahezu ausschließlich nur auf Teilstrecken nutzen, befahren die nicht regelmäßig fahrenden Fahrgäste zu einem erheblichen Anteil die Gesamtstrecke. Eine Aufschlüsselung auf die verschiedenen Nutzergruppen ist jedoch nicht möglich, da weitergehende Daten hierzu nicht vorliegen.

3. Wie haben sich in den letzten fünf Jahren die Fahrgastzahlen auf dieser Strecke entwickelt (aufgeschlüsselt nach den jeweiligen Fahrzeiten)?

Dem Land liegt die Auswertung nach Zügen für das erste Zählhalbjahr 2014 noch nicht vor. Deshalb können nur Aussagen zur Entwicklung zwischen 2009 und 2013 getroffen werden, wobei sich die Fahrgastzahlen im zweiten Zählhalbjahr grundsätzlich von denen des ersten Halbjahres unterscheiden. Aus diesem Grund wird das erste Halbjahr 2009 mit dem ersten Halbjahr 2013 verglichen.

Die Belegung der zweistündlichen Regionalexpress-Züge von Stuttgart nach Heidelberg hat sich in diesem Zeitraum im Mittel um rund 27 Prozent gesteigert, während sie auf der Gegenrichtung hingegen im Schnitt um ein Prozent abgenommen hat.

Die Gesamtbelegung der Züge in Fahrtrichtung Stuttgart lag zwischen 2009 und 2013 im Durchschnitt bei 102 Fahrgästen und in Fahrtrichtung Heidelberg bei 96 Fahrgästen. Die üblicherweise mit vier Doppelstockwagen behängten Züge dieser Regionalexpress-Linie bieten demgegenüber Platz für rund 470 Fahrgäste.

Die genauen Belegungszahlen zu den jeweiligen Fahrzeiten können der als *Anlage* beigefügten Tabelle „Belegung RE Heidelberg–Stuttgart“ entnommen werden.

4. Mit welchem Nachfragepotenzial rechnet sie in Zukunft für die Strecke?

Auf dem Abschnitt Bruchsal–Mühlacker erwartet das Land insgesamt eine stagnierende bis leicht rückläufige Entwicklung der Nachfrage, wengleich zwischen Bretten und Mühlacker ein leichter Anstieg der Nachfrage für möglich erachtet wird. Die Abschnitte Heidelberg–Bruchsal und Mühlacker–Stuttgart dürften sich aus Sicht des Landes etwas positiver entwickeln.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

5. *Trifft es zu, dass die Verbindung geändert werden soll und falls ja, welche Taktung ist für die Verbindung von und nach Heidelberg dann vorgesehen (unter der Angabe, wie sich die Fahrzeiten jeweils verändern werden – beispielsweise für den Streckenabschnitt Heidelberg nach Bretten und umgekehrt und inwiefern Anschlüsse entsprechend angepasst werden)?*
6. *Welche Alternativverbindung sieht sie, wenn es zutrifft, dass die Verbindung ab 2017 geändert werden soll?*

Die Fragen 5. und 6. werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam wie folgt beantwortet:

Von Bretten nach Heidelberg bestehen nach dem heutigen Fahrplan zweistündlich durchgehende Zugverbindungen mit einer Fahrzeit von 37 Minuten, zudem alle zwei Stunden Umsteigeverbindungen mit einer Fahrzeit von 69 Minuten. Montags bis freitags während der Hauptverkehrszeiten bestehen in der Regel einmal stündlich weitere Verbindungen mit Fahrzeiten zwischen 59 und 79 Minuten.

Aufgrund der oben geschilderten Bedarfslage sehen die Planungen des Landes zukünftig keine durchgehenden Züge mehr vor. Stattdessen soll es stündlich – montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit auch halbstündlich – Verbindungen mit Umsteigen in Bruchsal und einer einheitlichen Fahrzeit von 51 Minuten geben.

Von Bretten nach Stuttgart bestehen derzeit zweistündlich durchgehende Zugverbindungen mit einer Fahrzeit von 53 Minuten. Darüber hinaus bestehen alle zwei Stunden Umsteigeverbindungen mit Nutzung des zuschlagsfreien IRE von Mühlacker nach Stuttgart mit einer Fahrzeit von 56 Minuten und alle zwei Stunden Umsteigeverbindungen mit Nutzung des zuschlagspflichtigen InterCity-Zuges von Mühlacker nach Stuttgart mit einer Fahrzeit von 61 Minuten.

Die Planungen sehen hierfür stündliche umsteigefreie Verbindungen mit einer Fahrzeit von 62 Minuten vor. Darüber hinaus wird es alle zwei Stunden Umsteigeverbindungen mit Nutzung des zuschlagsfreien IRE von Mühlacker nach Stuttgart und einer Fahrzeit von 51 Minuten sowie alle zwei Stunden Umsteigeverbindungen mit Nutzung des zuschlagspflichtigen IC von Mühlacker nach Stuttgart und einer Fahrzeit von 54 Minuten geben. Montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit ist jeweils in Lastrichtung noch eine weitere Verbindung mit einer umsteigefreien Fahrzeit von 70 Minuten sowie bei Umstieg in Mühlacker auf den zuschlagsfreien IRE von 51 Minuten geplant.

Für den Nutzerkreis der Gelegenheitsfahrer auf der Gesamtstrecke Heidelberg–Stuttgart besteht heute zweistündlich die umsteigefreie Regionalexpress-Verbindung mit einer Fahrzeit von 89 Minuten. Diese Verbindung wird es zukünftig nicht mehr geben.

Als Alternative gibt es dann stündliche Verbindungen mit Umsteigen in Karlsruhe-Durlach, welche mit einer Fahrzeit von 97 Minuten nur acht Minuten länger fahren, sowie stündliche umsteigefreie Verbindungen über Heilbronn mit einer Gesamtfahrzeit von 127 Minuten.

Die Neustrukturierung des Angebots wird dazu genutzt, die sehr stark nachgefragte Schnellverbindung Stuttgart–Mühlacker–Pforzheim–Karlsruhe (IRE) auf einen 30-Minuten-Takt auszubauen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur

