

Antrag

des Abg. Jan-Peter Röderer u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Anbindung der Metropolregion Rhein-Neckar an die Landeshauptstadt Stuttgart

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. inwiefern derzeit Bahn-Direktverbindungen im Regionalverkehr zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und der Metropolregion Rhein-Neckar bestehen;
2. welche sonstigen Zugverbindungen bestehen;
3. welche Aufgabenträger jeweils diese Verbindungen (Ziffern 1 und 2) anbieten;
4. welchen Auslastungsgrad diese Verbindungen jeweils aufweisen;
5. welchen Grad an Pünktlichkeit der Bahnverkehr auf diesen Verbindungen aufweist;
6. ob sie die bestehenden Verbindungen vor dem Hintergrund der Zielsetzung der Gleichbehandlung aller Regionen in Baden-Württemberg für angemessen erachtet;
7. wie sie gegebenenfalls bestehende Mängel innerhalb dieser bestehenden Verbindungen zu beheben sucht;
8. welche Konzeption sie langfristig nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zur Anbindung der Metropolregion Rhein-Neckar an die Region Stuttgart verfolgt;
9. wie sie die Forderung aus der Wirtschaft nach einer IRE-Linie von Mannheim über Heidelberg und Wiesloch-Walldorf nach Stuttgart bewertet;
10. wie sie die Möglichkeit einer Öffnung bestehender Fernverkehrsverbindungen für Nutzer des Deutschlandtickets analog der Vereinbarung des Landes mit DB Fernverkehr auf der Gäubahn bewertet;

II. ein Konzept für die Verbesserung der Anbindung der Metropolregion Rhein-Neckar an die Landeshauptstadt Stuttgart vorzulegen.

18.7.2023

Röderer, Storz, Hoffmann, Born,
Cuny, Fulst-Blei, Dr. Weirauch SPD

Begründung

Die Metropolregion Rhein-Neckar verfügt im Regionalverkehr derzeit über keine einzige Direktverbindung in die Landeshauptstadt Stuttgart. Gerade vor dem Hintergrund der Einführung des neuen Deutschlandtickets ist dies als großer Standortnachteil gegenüber anderen Regionen im Land anzusehen.

So verfügt beispielsweise die Technologieregion Karlsruhe mit der IRE-Linie 1 über eine schnelle Direktverbindung im Halbstundentakt, Ulm ist stündlich mit einem Regionalexpress an die Landeshauptstadt angebunden, neuerdings zusätzlich ergänzt um den IRE 200 Ulm–Wendlingen, der sogar die Neubaustrecke nutzen darf.

Um eine Gleichbehandlung der Regionen zu gewährleisten, sollte sich das Land nun dringend um eine Verbesserung der regionalen Schienenanbindung aus dem Nordwesten des Landes kümmern. Für die Entwicklung der Metropolregion ist eine neue schnelle IRE-Linie von Mannheim über Heidelberg und den SAP-Standort Wiesloch-Walldorf nach Stuttgart dringend notwendig. Analog zum IRE 200 sollte diese neue IRE-Linie über die Neubaustrecke geführt und hierdurch ein für Pendler attraktives Angebot geschaffen werden.

Bis zur Einführung einer solchen neuen Verbindung könnte als kurzfristige Maßnahme die Öffnung bestehender Fernverkehrsverbindungen für Nutzer des Deutschlandtickets analog der Vereinbarung des Landes mit DB Fernverkehr auf der Gäubahn verwirklicht werden.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 18. September 2023 Nr. VM3-0141.5-29/81/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

1. inwiefern derzeit Bahn-Direktverbindungen im Regionalverkehr zwischen der Landeshauptstadt Stuttgart und der Metropolregion Rhein-Neckar bestehen;

Es bestehen keine Direktverbindungen im Regionalverkehr zwischen Stuttgart und dem Rhein-Neckar-Raum. Der Fernverkehr bietet attraktive schnelle Direktverbindungen zwischen Mannheim, Heidelberg, Wiesloch-Walldorf und Stuttgart an.

^{*)}Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. welche sonstigen Zugverbindungen bestehen;

Die Metropolregion Rhein-Neckar ist mit der Landeshauptstadt Stuttgart durch Umsteigeverbindungen im Regionalverkehr angebunden.

- Mannheim–Karlsruhe–Durlach–Stuttgart:
S3 Mannheim–Heidelberg–Karlsruhe–Durlach (halbstündlich) und
IRE 1 halbstündlich Karlsruhe–Durlach–Stuttgart
→ Reisezeit: 1 h 54 min.
- Mannheim–Heilbronn–Stuttgart:
RE 10 Mannheim–Heidelberg–Heilbronn (stündlich) und
MEX 12 Heilbronn–Stuttgart (stündlich)
→ Reisezeit: 2 h 9 min.
- Heidelberg–Bruchsal–Mühlacker–Stuttgart:
RE 73 Heidelberg–Wiesloch–Walldorf–Bruchsal (zweistündlich) und
RE 17b zweistündlich Bruchsal–Bretten–Mühlacker und
IRE 1 zweistündlich Mühlacker–Stuttgart
→ Reisezeit 1 h 20 min.

3. welche Aufgabenträger jeweils diese Verbindungen (Ziffern 1 und 2) anbieten;

Der Fernverkehr verkehrt eigenwirtschaftlich zwischen Mannheim, Heidelberg, Wiesloch-Walldorf und Stuttgart (Ziffer 1).

Das Land Baden-Württemberg ist der Aufgabenträger für alle angegebenen Zugverbindungen im Regionalverkehr unter Ziffer 2.

4. welchen Auslastungsgrad diese Verbindungen jeweils aufweisen;

Für die verschiedenen Linien liegen entweder Fahrgastzahlen aus automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) oder aus kontinuierlich durchgeführten manuellen Zähldaten vor. Im Folgenden werden jeweils die Ergebnisse des ersten Kalenderhalbjahres 2023 bis einschließlich Juni dargestellt. Die Ergebnisse beziehen sich auf die durchschnittliche Sitzplatzauslastung der Züge im höchstbesetzten Fahrtabschnitt:

Verkehrsvertrag	Linie	Mo–Fr	Sa	So
Netz 1 Los 1	RE 10a (Heidelberg–Neckarelz–Heilbronn)	32 %	32 %	36 %
	RE 10b (Heidelberg–Sinsheim–Heilbronn)	35 %	44 %	34 %
	MEX 12 (Tübingen–Heilbronn[–Neckarelz])	50 %	75 %	60 %
	RE 17b (Bruchsal–Mühlacker)	13 %	14 %	14 %
	MEX 18 (Tübingen–Heilbronn–Osterburken)	49 %	56 %	48 %
Netz 1 Los 3	IRE 1 (Karlsruhe–Stuttgart–Aalen)	49 %	55 %	55 %
	RE 8 (Stuttgart–Osterburken–Würzburg)	45 %	51 %	44 %
Netz 6a	S 3 (Germersheim–Mannheim–Karlsruhe)	45 %	40 %	35 %
Netz 48 Los 2	RE 73 (Karlsruhe–Bruchsal–Heidelberg)	34 %	43 %	38 %

5. welchen Grad an Pünktlichkeit der Bahnverkehr auf diesen Verbindungen aufweist;

Auf den in den Antworten auf die Fragen 1 und 2 genannten Linien wurden im Jahr 2023 folgende Pünktlichkeitsquoten erreicht:

Verkehrsvertrag	Linie	P-Quote bis 3:59 min.	P-Quote bis 5:59 min.
Netz 1 Los 1	RE 10a (Heidelberg–Neckarelz–Heilbronn)	68,6 %	80,7 %
	RE 10b (Heidelberg–Sinsheim–Heilbronn)	63,0 %	76,5 %
	MEX 12 (Tübingen–Heilbronn[–Neckarelz])	69,1 %	80,9 %
	RE 17b (Bruchsal–Mühlacker)	87,1 %	94,6 %
	MEX 18 (Tübingen–Heilbronn–Osterburken)	74,3 %	83,7 %
Netz 1 Los 3	IRE 1 (Karlsruhe–Stuttgart–Aalen)	72,2 %	82,2 %
	RE 8 (Stuttgart–Osterburken–Würzburg)	79,2 %	85,0 %
Netz 6a	S 3 (Germersheim–Mannheim–Karlsruhe)	74,9 %	84,8 %
Netz 48 Los 2	RE 73 (Karlsruhe–Bruchsal–Heidelberg)	84,4 %	92,2 %

6. ob sie die bestehenden Verbindungen vor dem Hintergrund der Zielsetzung der Gleichbehandlung aller Regionen in Baden-Württemberg für angemessen erachtet;

Die Rhein-Neckar-Region ist sehr gut an das Schienennetz in Baden-Württemberg angeschlossen. Es verkehren direkte Fern- und Regionalzüge in die ganze Bundesrepublik. Ebenso sind die Städte Mannheim und Heidelberg an die Landeshauptstadt Stuttgart mit schnellen Fernzügen regelmäßig direkt angebunden. Viele andere Oberzentren (z. B. Heilbronn, Freiburg, Offenburg) verfügen nicht über ein solch hochwertiges Fernverkehrsangebot. Auch sind viele Oberzentren (z. B. Lörrach, Freiburg, Villingen-Schwenningen) auch nicht direkt mit Stuttgart im Regionalverkehr verbunden.

7. wie sie gegebenenfalls bestehende Mängel innerhalb dieser bestehenden Verbindungen zu beheben sucht;

Derzeitige Mängel in Bezug auf die Umstiege wurden durch bahnsteiggleiche Umstiege verbessert. Kurzfristig kann eine Direktverbindung aufgrund fehlender Trassenverfügbarkeit nicht eingeführt werden.

Im Rahmen der Neukonzeption des Regionalverkehrs mit Inbetriebnahme der neuen Infrastruktur von Stuttgart 21 wird eine Direktverbindung aus der Metropolregion Rhein-Neckar nach Stuttgart geprüft. Derzeit läuft eine gemeinsame Betriebsprogrammstudie mit dem Infrastrukturbetreiber DB Netz. Abschließende Ergebnisse liegen noch nicht vor.

8. welche Konzeption sie langfristig nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 zur Anbindung der Metropolregion Rhein-Neckar an die Region Stuttgart verfolgt;

Eine IRE-Linie zwischen Mannheim, Heidelberg und Stuttgart ist in den langfristigen Konzepten vorgesehen und soll vorbehaltlich der Finanzierung und der betrieblichen Machbarkeit umgesetzt werden. Siehe zudem die Antwort auf Frage 7. Insbesondere die Durchbindung bis Mannheim ist aber nur mit dem vollständigen viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg möglich.

9. wie sie die Forderung aus der Wirtschaft nach einer IRE-Linie von Mannheim über Heidelberg und Wiesloch-Walldorf nach Stuttgart bewertet;

Die Forderung ist nachvollziehbar. Die Landesregierung ist sich der hohen Bedeutung der Verbindung von Mannheim und Heidelberg nach Stuttgart bewusst. Jedoch muss berücksichtigt werden, dass diese mit dem Fernverkehr schon heute sehr gut bedient wird.

10. wie sie die Möglichkeit einer Öffnung bestehender Fernverkehrsverbindungen für Nutzer des Deutschlandtickets analog der Vereinbarung des Landes mit DB Fernverkehr auf der Gäubahn bewertet;

Eine Tarifintegration mit DB Fernverkehr zwischen Heidelberg und Stuttgart ist aktuell als unrealistisch einzuschätzen. Die heute verkehrende IC-Linie ist in der Hauptverkehrszeit schon gut ausgelastet, weshalb die zusätzliche Nachfrage durch eine Tarifintegration schwer darzustellen wäre. Bisher hat DB Fernverkehr nur Tarifintegrationen auf bis dato schwach nachgefragten Linien ermöglicht, bei denen gleichzeitig das Nahverkehrsprodukt entfallen ist.

II. ein Konzept für die Verbesserung der Anbindung der Metropolregion Rhein-Neckar an die Landeshauptstadt Stuttgart vorzulegen.

Die Landesregierung strebt an, eine IRE-Verbindung zwischen Heidelberg und Stuttgart wiedereinzurichten. Hierzu laufen schon erste Betriebsprogrammstudien bei DB Netz. Sobald ein konkretes Konzept vorliegt, erfolgt eine öffentliche Kommunikation im Rahmen der Vorstellung des Zukunftsfahrplans für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg.

Hermann
Minister für Verkehr