

Kleine Anfrage

**der Abg. Dr. Erik Schweickert und
Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Zukunft des Bahnverkehrs in Pforzheim und im Enzkreis

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Änderungen an den bisherigen Linien RE 1, RE 71, MEX 17 a/b/c, RB 74, S 5 und S 6 werden sich mit der Neukonzeptionierung der Bahnnetze zum Betriebsstart von Stuttgart 21 ergeben?
2. In welchem Takt und von welchen Bahnlinien werden die Bahnhalte in Pforzheim und im Enzkreis aktuell sowie nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 jeweils bedient (bitte einzeln aufgelistet)?
3. Inwiefern ergeben sich aus den geänderten Netzen, Fahrzeiten, Fahrzeugverfügbarkeiten und der Einführung von ETCS im Knoten Stuttgart Verbesserungen und/oder Verschlechterungen im Vergleich zu den bisherigen Fahrplänen und der Fahrplanstabilität?
4. Welche darüber hinausgehenden Vor- und/oder Nachteile sieht sie in den geänderten Bahnnetzen zum Start von Stuttgart 21 für die Region Pforzheim/Enzkreis?
5. Inwiefern wird mit den neuen Fahrplänen eine im Vergleich zum aktuellen Zustand bessere Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Enzkreis auf der Schiene hergestellt?
6. Inwiefern sollen die Pforzheim und den Enzkreis betreffenden neuen Bahnnetze Ende 2026 sofort vollständig in Betrieb gehen oder schrittweise im Nachgang des Starts von Stuttgart 21 (ggf. unter Angabe der geplanten Einführungsdaten)?
7. Inwiefern ist eine ausreichende Fahrzeug- und Sitzplatzverfügbarkeit für den Start der neuen Netze gesichert?
8. Wie stellt sie sicher, dass ein reibungsloser Betriebsstart der neuen Netze gesichert werden kann, insbesondere mit Blick auf die großen Probleme zum Start der letzten großen Fahrplanänderungen für die Region Pforzheim/Enzkreis Mitte 2019?

Eingegangen: 14.8.2025 / Ausgegeben: 29.9.2025

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. Inwiefern sind langfristig über die bisher bekannten Änderungen hinaus weitere Änderungen an den Bahnnetzen, Taktungen und Fahrplänen geplant?
10. Inwiefern ist eine mögliche Reaktivierung des Stichgleises nach Maulbronn bereits in die neue Netzkonzeptionierung eingepreist?

14.8.2025

Dr. Schweickert, Dr. Rülke FDP/DVP

B e g r ü n d u n g

Mit dem Start von Stuttgart 21 Ende 2026 ergeben sich diverse Änderungen an den Bahnnetzen, die Pforzheim und den Enzkreis betreffen. Daraus ergeben sich unmittelbar Fragen, welche Vor- und Nachteile dies für die Fahrgäste hat und inwiefern ein reibungsloser Betriebsstart gesichert ist.

A n t w o r t ^{*)}

Mit Schreiben vom 25. September 2025 Nr. VM3-0141.5-34/73/3 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Änderungen an den bisherigen Linien RE 1, RE 71, MEX 17 a/b/c, RB 74, S 5 und S 6 werden sich mit der Neukonzeptionierung der Bahnnetze zum Betriebsstart von Stuttgart 21 ergeben?*

Zu 1.:

Die Linie RE 1 soll künftig stündlich von Karlsruhe über Stuttgart nach Friedrichshafen verkehren, ergänzt vom RE 5, welcher von Karlsruhe über Stuttgart und das Filstal nach Ulm verkehrt. Der MEX 17 soll künftig als RE 17 von (Karlsruhe-) Pforzheim über Stuttgart und Flughafen Stuttgart nach Tübingen verkehren. Der Abschnitt Bruchsal-Mühlacker wird dann von der Linie RB 71 bedient.

Bei den anderen Linien (RB 74, S 5 und S 6) sind keine Änderungen des Laufwegs zu erwarten.

2. *In welchem Takt und von welchen Bahnlinien werden die Bahnhalte in Pforzheim und im Enzkreis aktuell sowie nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 jeweils bedient (bitte einzeln aufgelistet)?*

Zu 2.:

Die Linie RE 1 verkehrt aktuell mit insgesamt 1,5 Zügen pro Richtung und Stunde durch den Enzkreis und Pforzheim. Ab der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wird die Linie RE 1 nach aktuellem Planungsstand mit einem Zug pro Richtung und Stunde verkehren. Bei der Haltepolitik sind keine Änderungen zum Status quo geplant. Die Linie RE 5a verkehrt ab Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nach aktuellem Planungsstand zweistündlich durch das Enztal und bedient die selben Halte wie die Linie RE 1, mit Ausnahme von Wilferdingen-Singen. Dadurch wird das Angebot hier überwiegend dem heutigen Angebot entsprechen.

Die Linie RE 17 verkehrt ab Pforzheim in Richtung Stuttgart im Halbstundentakt, dabei werden dieselben Halte bedient wie im Status quo durch die Linie MEX 17. Zu den Hauptverkehrszeiten werden einzelne Züge bis Karlsruhe Hbf mit den Zwischenhalten Wilferdingen-Singen und Karlsruhe-Durlach verlängert. Damit wird der heutige Takt auch auf dem Abschnitt Bietigheim-Stuttgart zu einem durchgehenden Halbstundentakt verdichtet.

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

Die S 5 wird neu im 30-Minuten-Takt verkehren (nicht wie heute im 20/40 Takt).

Die S 6 wird auf den Taktknoten Pforzheim ausgerichtet und am Morgen als Zubringer und am Nachmittag als Abbringer im angenäherten 30-Minuten-Takt (Mo. bis Fr.) verkehren.

Bei der RB 74 sind keine Änderungen des Taktes zu erwarten.

3. Inwiefern ergeben sich aus den geänderten Netzen, Fahrzeiten, Fahrzeugverfügbarkeiten und der Einführung von ETCS im Knoten Stuttgart Verbesserungen und/oder Verschlechterungen im Vergleich zu den bisherigen Fahrplänen und der Fahrplanstabilität?

Zu 3.:

Durch den geplanten Verzicht auf das Kuppeln und Flügeln in Mühlacker soll die Fahrplanstabilität gesteigert werden. Darüber hinaus können mit Zulauf der neuen Doppelstocktriebzüge die Kapazitäten sukzessive gesteigert werden, wovon insbesondere Pforzheim profitieren wird. Grundsätzlich ist bei neuen Linien als Planungsprämisse hinterlegt, dass das Wenden an Endbahnhöfen mehr Pufferzeiten erhält.

4. Welche darüber hinausgehenden Vor- und/oder Nachteile sieht sie in den geänderten Bahnnetzen zum Start von Stuttgart 21 für die Region Pforzheim/Enzkreis?

Zu 4.:

Folgende Vorteile sind für die Region zu nennen:

- Einführung diverser Direktverbindungen zum Stuttgarter Flughafen mit massiven Reisezeitgewinnen.
- Die Region Pforzheim profitiert deutlich von der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke (SFS) Stuttgart–Wendlingen und der Wendlinger Kurve, da sowohl der geplante RE 1 als auch der RE 17 über jene Infrastruktur verkehren werden.
- Die neu beschafften, modernen Doppelstocktriebzüge sind zudem mit 200 km/h unterwegs und damit auf geeigneter Infrastruktur schneller als die bisher eingesetzten Stadler Flirt 3.
- Neu gibt es auch Direktverbindungen Richtung Filstal: Der RE 5 verkehrt von Karlsruhe via Pforzheim, Vaihingen (Enz), Esslingen, Plochingen, Göppingen und Geislingen umsteigefrei nach Ulm in hoher Kapazität.
- Der RE 17 (heute MEX 17) soll halbstündlich über Bietigheim-Bissingen Richtung Stuttgart hinausfahren, heute enden zahlreiche Fahrten dort und es ist ein Umstieg nötig.

Durch den einheitlichen Laufweg des RE 17 in hoher Kapazität ist aus Richtung Bruchsal–Bretten in Mühlacker ein Umstieg nach Stuttgart nötig. Die Fahrzeiten bleiben dennoch nahezu unverändert.

5. Inwiefern wird mit den neuen Fahrplänen eine im Vergleich zum aktuellen Zustand bessere Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Enzkreis auf der Schiene hergestellt?

Zu 5.:

Durch den neuen 30-Minuten-Takt der S 5 werden die Umsteigeverbindungen in Pforzheim optimiert und die Verbindungen zwischen dem östlichen und dem westlichen Enzkreis verbessert.

6. Inwiefern sollen die Pforzheim und den Enzkreis betreffenden neuen Bahnnetze Ende 2026 sofort vollständig in Betrieb gehen oder schrittweise im Nachgang des Starts von Stuttgart 21 (ggf. unter Angabe der geplanten Einführungsdaten)?

Zu 6.:

Es ist ein Start der neuen Linien im Dezember 2026 geplant.

7. Inwiefern ist eine ausreichende Fahrzeug- und Sitzplatzverfügbarkeit für den Start der neuen Netze gesichert?

Zu 7.:

Der Fahrzeugzulauf wird die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 überdauern. Daher werden noch nicht alle Züge in der maximalen Kapazität (die künftig deutlich höher sein wird als im Status quo) verkehren können. Die Angebotsverbesserungen (zusätzliche Fahrten zwischen Karlsruhe und Stuttgart) können dennoch umgesetzt werden.

8. Wie stellt sie sicher, dass ein reibungsloser Betriebsstart der neuen Netze gesichert werden kann, insbesondere mit Blick auf die großen Probleme zum Start der letzten großen Fahrplanänderungen für die Region Pforzheim/Enzkreis Mitte 2019?

Zu 8.:

Das Ministerium für Verkehr steht in engem Austausch mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Fahrzeughersteller. Im Gegensatz zur Inbetriebnahme der „Stuttgarter Netze“ im Jahr 2019 wird kein neuer, bislang nicht auf dem Markt in Baden-Württemberg tätiger Betreiber beauftragt. DB Regio und Arverio als künftige Betreiber verkehren bereits heute auf den Strecken rund um Stuttgart. Zusätzlich sind ein intensiver Vorlaufbetrieb und Testfahrten auf der neuen Infrastruktur geplant.

9. Inwiefern sind langfristig über die bisher bekannten Änderungen hinaus weitere Änderungen an den Bahnnetzen, Taktungen und Fahrplänen geplant?

Zu 9.:

Die aktuellen Planungsstände für verschiedene Zeithorizonte (2028, 2033, 203X, 204X) sind im Rahmen des Projekts Zukunftsfahrplan einsehbar. Der aktuelle Planungsstand wird regelmäßig auf der Homepage veröffentlicht (<https://www.zukunftsfahrplan.de/>).

10. Inwiefern ist eine mögliche Reaktivierung des Stichgleises nach Maulbronn bereits in die neue Netzkonzeptionierung eingepreist?

Zu 10.:

Die Strecke nach Maulbronn Stadt ist bislang kein Teil der Konzepte, da Reaktivierungsprojekte gesondert betrachtet werden müssen.

Es ist weiterhin in den Sommermonaten das Verkehren des „Freizeitexpress Kloster Maulbronn“ und des „Kloster Flitzer“ aus Stuttgart vorgesehen. An bestimmten Veranstaltungstagen wird ein zusätzlicher Sonderzugverkehr angeboten.

Hermann

Minister für Verkehr