

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Boris Weirauch SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Kapazitäten, Planungsstand und Perspektiven für das S-Bahn-Netz in der Stadt Mannheim

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet die Landesregierung die derzeitige Auslastung des S-Bahnnetzes im gesamten Stadtgebiet von Mannheim?
2. Wie bewertet die Landesregierung die aktuelle S-Bahn-Taktung auf der östlichen Riedbahn?
3. Welche Gründe sprechen aus ihrer Sicht gegen eine Taktverdichtung auf der östlichen Riedbahn (S-Bahnlinie 10) sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts?
4. Befürwortet die Landesregierung grundsätzlich eine Taktverdichtung der S-Bahn auf der östlichen Riedbahn?
5. Welche konkreten Maßnahmen müsste sie für eine solche Taktverdichtung ergreifen?
6. Wann kann mit einer Taktverdichtung der S-Bahn auf der östlichen Riedbahn gerechnet werden?
7. Inwiefern wäre eine durchgehende S-Bahn-Verbindung in Form eines Ring-schlusses zwischen den Stationen Mannheim Hauptbahnhof, Mannheim-Käfer-tal, Mannheim-Waldhof, Mannheim-Neckarstadt West und Mannheim-Handels-hafen technisch mach- und umsetzbar?
8. Welche infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen wären hierfür noch erforderlich?

9. Unter welchen Voraussetzungen wären weitere S-Bahn-Haltestellen auf der östlichen Riedbahn (Sportpark Neckarplatt mit Umsteigemöglichkeit zu den Linien 2 und 7 sowie am Carl-Benz-Stadion mit Umsteigemöglichkeit zur Linie 6 in Neuostheim) planerisch möglich?

10. Wären diese Haltestellen (Frage 9) aus Landesmitteln förderfähig?

15.1.2026

Dr. Weirauch

Begründung

Der Bahnknoten Mannheim ist von zentraler Bedeutung für die Metropolregion Rhein-Neckar, für den südwestdeutschen Schienenverkehr sowie für den europäischen Güterverkehr. Während die Infrastruktur damit wesentliche Funktionen für die gesamte deutsche Wirtschaft übernimmt, ist der Schienenpersonennahverkehr im Stadtgebiet Mannheim seit Jahren unzureichend ausgebaut und der Bedarf an verbesserten S-Bahn-Verbindungen über den Hauptbahnhof hinaus ist deutlich erkennbar.

Antwort

Mit Schreiben vom 10. Februar 2026 Nr. VM3-0141.5-36/4/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet die Landesregierung die derzeitige Auslastung des S-Bahnnetzes im gesamten Stadtgebiet von Mannheim?

Zu 1.:

Hinsichtlich der Fahrgastzahlen liegt die durchschnittliche (abgehende) Belegung der S-Bahn-Verkehre im zweiten Fahrplanhalbjahr 2025 bei knapp 100 Fahrgästen, was einer durchschnittlichen (Sitzplatz-)Auslastung von 33 Prozent entspricht. Die Auslastung der Linien des Netzes 6a (vor allem S1, S2 und S3) liegt dabei deutlich höher als auf den Linien des Netzes 6b.

2. Wie bewertet die Landesregierung die aktuelle S-Bahn-Taktung auf der östlichen Riedbahn?

Zu 2.:

Die Bedienung im Stundentakt entspricht dem Mindeststandard des SPNV-Zielkonzepts 2025. Aufgrund fehlender Verlängerungsmöglichkeiten über Mannheim Hbf in Richtung Rheinland-Pfalz und/oder in Richtung Norden ist kein dichteres S-Bahn-Konzept möglich. Die Kapazitäten auf der Riedbahn im Norden und in Richtung Rheinland-Pfalz sind schon heute voll ausgeschöpft. Das heutige Angebot wird vor diesem Hintergrund als ausreichend bewertet. Mannheim-Käfertal ist neben der S-Bahn sehr gut im städtischen Nahverkehr erschlossen.

3. Welche Gründe sprechen aus ihrer Sicht gegen eine Taktverdichtung auf der östlichen Riedbahn (S-Bahnlinie 10) sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts?

Zu 3.:

Eine Ausweitung der Zugzahlen gegenüber dem Status quo ist erst nach Inbetriebnahme der Zweigleisigkeit auf der östlichen Riedbahn möglich, da die bestehende Infrastruktur derzeit keine zusätzlichen Trassenkapazitäten für eine Taktverdichtung zulässt.

4. Befürwortet die Landesregierung grundsätzlich eine Taktverdichtung der S-Bahn auf der östlichen Riedbahn?

Zu 4.:

Eine Taktverdichtung der S-Bahn auf der östlichen Riedbahn wird grundsätzlich befürwortet und ist bereits im Zukunftsfahrplan hinterlegt. Weitere Informationen zum Zukunftsfahrplan werden auf folgender Webseite zur Verfügung gestellt: <https://zukunftsfahrplan.de/>

5. Welche konkreten Maßnahmen müsste sie für eine solche Taktverdichtung ergreifen?

Zu 5.:

Für eine Taktverdichtung ist die bereits beschlossene Wiederherstellung der Zweigleisigkeit der Strecke zwingend erforderlich. Korrespondierend müssen in Mannheim Hbf und Mannheim-Waldhof entsprechende Bahnsteigkapazitäten und Fahrwege verfügbar sein.

6. Wann kann mit einer Taktverdichtung der S-Bahn auf der östlichen Riedbahn gerechnet werden?

Zu 6.:

Mit einer Taktverdichtung der S-Bahn auf der östlichen Riedbahn kann nach Inbetriebnahme der Zweigleisigkeit gerechnet werden, vorbehaltlich der hierfür erforderlichen finanziellen Mittel. Die Zuständigkeit für die Infrastrukturmaßnahme liegt hierfür bei DB InfraGO bzw. beim Bund. Eine Jahreszahl kann noch nicht genannt werden.

*7. Inwiefern wäre eine durchgehende S-Bahn-Verbindung in Form eines Ringschlusses zwischen den Stationen Mannheim Hauptbahnhof, Mannheim-Käfertal, Mannheim-Waldhof, Mannheim-Neckarstadt West und Mannheim-Handels-
hafen technisch mach- und umsetzbar?*

8. Welche infrastrukturellen Ausbaumaßnahmen wären hierfür noch erforderlich?

Zu 7. und 8.:

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

Eine abschließende Beurteilung der technischen Machbarkeit eines Ringschlusses zwischen Mannheim Hauptbahnhof, Mannheim-Käfertal, Mannheim-Waldhof, Mannheim-Neckarstadt und Mannheim Handelshafen/Jungbusch ist ohne vertiefende Untersuchungen nicht möglich. Potenzielle Einschränkungen ergeben sich insbesondere aus den Bahnsteigkapazitäten in Mannheim Hbf und Mannheim Waldhof. Die Umsetzung eines Ringschlusses wird derzeit aufgrund anderer Lini-
enkonzepte nicht verfolgt.

9. Unter welchen Voraussetzungen wären weitere S-Bahn-Haltestellen auf der östlichen Riedbahn (Sportpark Neckarplatt mit Umsteigemöglichkeit zu den Linien 2 und 7 sowie am Carl-Benz-Stadion mit Umsteigemöglichkeit zur Linie 6 in Neuostheim) planerisch möglich?

Zu 9.:

Mit der Wiederherstellung der Zweigleisigkeit auf der östlichen Riedbahn wird der neue Haltepunkt Mannheim-Neuostheim eingerichtet. Planungen für weitere S-Bahn-Haltestellen auf der östlichen Riedbahn bestehen derzeit nicht. Vorhandene Angebote im RNV-Netz stellen alternative Anbindungen sicher.

10. Wären diese Haltestellen (Frage 9) aus Landesmitteln förderfähig?

Zu 10.:

Es wäre eine Förderung nach dem Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) grundsätzlich möglich und auf Realisierbarkeit zu prüfen.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor