

**Vorlage an die Verbandsversammlung
(119. Sitzung am 19. Dezember 2024)**

TOP 12: Änderungen im S-Bahn-Netz 2026/27

I. Vorbemerkungen

Mit der aktuell im Dezember 2026 geplanten Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs Stuttgart als zentraler Baustein des Knotenumbaus „Stuttgart 21“ ergeben sich auch Auswirkungen auf die Fahrplanlagen im Rhein-Neckar-Raum. So verschieben sich die Taktzeiten des Fernverkehrs in Mannheim Hbf und auch der Fahrplan des RE 10 Mannheim – Heilbronn muss angepasst werden. Gleichzeitig beabsichtigt DB Fernverkehr, das IC/ICE-Angebot entlang der Rheinstrecken neu zu ordnen und auszuweiten.

Damit ergibt sich die Notwendigkeit, aber auch die Chance, die S-Bahn-Äste entsprechend ihrer Nachfrage neu zu verknüpfen.

Die Nachfrage der S-Bahn Rhein-Neckar hat sich seit deren Inbetriebnahme im Dezember 2003 unterschiedlich entwickelt. Die Äste Heidelberg – Karlsruhe und Homburg – Kaiserlautern – Mannheim werden im Vergleich zu den Ästen (Bruchsal) – Germersheim – Speyer – Mannheim und Heidelberg – Mosbach – Osterburken von erheblich mehr Fahrgästen genutzt. Verknüpft ist derzeit aber jeweils ein nachfragstarker und ein nachfrageschwacher Ast: S1/S2 Homburg – Mannheim – Heidelberg – Osterburken und S3/S4 (Bruchsal) - Germersheim – Speyer – Mannheim – Heidelberg – Karlsruhe.

Dies führt zu aufwändigen Betriebsmanövern, insbesondere im hochbelasteten Knoten Mannheim Hbf, weil dort Züge gestärkt und geschwächt werden müssen, um die Zuglängen entsprechend den wechselnden Kapazitätsanforderungen anpassen zu können. Mit dem sogenannten „komplexreduzierten Betriebsprogramm“ wurden zwar diese Vorgänge reduziert, aber noch nicht im notwendigen Maß beseitigt.

II. Geplante neue Grundkonzeption des S-Bahnnetzes

Gemeinsames Ziel des Landes Baden-Württemberg, des ZÖPNV Süd sowie des VRN ist es nun, die beiden nachfragstarken Äste der Linien S1 und S2 westlich von Ludwigshafen mit den S-Bahnen südlich von Heidelberg in Richtung Bruchsal und Karlsruhe zu verbinden. Im Gegenzug würden dann die S-Bahnen aus Richtung Germersheim/Speyer künftig Richtung Neckartal/Osterburken verkehren.

Das Land Baden-Württemberg hat durch die NVBW zur Vorbereitung mehrere Studien bei DB Netz bzw. DB InfraGo erstellen lassen. Im Ergebnis zeigt sich, dass die Fahrpläne in der Pfalz nicht verändert werden müssen. Im badischen Teil des Netzes werden jedoch Anpassungen durch den Linientausch, aber auch geänderte Fahrplanlagen der anderen Verkehre erfolgen müssen. Dadurch ergeben sich verschiedene Vorteile wie die Entzerrung der Zugfolge zwischen Heidelberg und Neckargemünd (zukünftig ca. 15-Minuten-Takt), ein neuer Eckanschluss in Neckargemünd (Eberbach <-> Sinsheim) und die Entspannung der Umsteigezeiten in Osterburken. Nicht zuletzt fördert eine Reduzierung der Rangiermanöver in Mannheim Hbf. die Betriebsstabilität des SPNV

in der Gesamtregion, weil sich Verspätungen, die im Knoten Mannheim entstehen, weit über Mannheim hinaus auswirken. Allerdings ergeben sich im Gegenzug zwangsläufig auch tiefgreifende Änderungen an der Anschlusssituation im Busnetz an den verschiedenen Verknüpfungspunkten infolge der veränderten Abfahrtszeiten.

Im Rahmen der Umplanung wurde auch das Ziel formuliert, zusätzliche Halte bei den bisher nicht von allen S-Bahnen bedienten Stationen einzurichten. Die entsprechende Prüfung hat allerdings ergeben, dass aufgrund fehlender Fahrzeitreserven keine zusätzlichen Halte in Ludwigshafen-Rheingönheim und Ludwigshafen-Mundenheim, sowie aufgrund des zweistündigen RE 12 auch keine zusätzlichen Halte in Mannheim-Arena/Maimarkt und Mannheim-Seckenheim möglich sind. Es muss dort daher leider im Prinzip bei der heutigen Haltesituation bleiben. Der VRN hat jedoch beim Land Baden-Württemberg und dem ZÖPNV Süd angeregt, in einer weiteren Untersuchung auch die S-Bahnlinien des Los 2 mit einzubeziehen und dabei zu prüfen, ob bei einem Tausch der S-Bahn-Äste über die Grenzen der beiden getrennten Bestellverträge hinweg, die Möglichkeit bestünde, die bisher nicht in einem sauberen Halbstundentakt bedienten Haltepunkte entsprechend aufzuwerten.

Darüber hinaus gibt es – bezogen auf die Fahrten im Los 2 – Überlegungen, jene S6-Züge, die aus Richtung Mainz/Worms in Mannheim enden (und in der Gegenrichtung dort beginnen), mit dem Zwischentakt der S-Bahnen zwischen Karlsruhe nach Mannheim (über Schwetzingen) zu verknüpfen. Diese Überlegungen sind jedoch unabhängig von dem Linientausch im Los 1 zu sehen und könnten schon zu einem früheren Zeitpunkt umgesetzt werden. Gleiches gilt für eine stündliche Durchbindung der S9 von Groß-Rohrheim über Mannheim Hbf. hinaus Richtung Schwetzingen und Karlsruhe.

Für den VRN gelten wie auch für die anderen SPNV-Aufgabenträger die Prämissen, dass sich durch den Linientausch keine Fahrplanverschlechterungen ergeben dürfen und dass kein finanzieller Mehrbedarf entsteht.

III. Anpassungen im Busbereich

Wie bereits dargestellt werden diese Fahrplanänderungen im SPNV auch Auswirkungen auf die rechtsrheinischen Buslinien haben. Die konkreten Auswirkungen konnten bisher jedoch noch nicht im Detail geprüft und bewertet werden, da hierzu zunächst die konkreten neuen Abfahrtszeiten feststehen müssen. Dies soll in den nächsten Monaten erfolgen. Notwendige Anpassungen werden im Rahmen der Linienbündel mit den betroffenen ÖPNV-Aufgabenträgern abgestimmt und müssen gemeinsam mit den Fahrplanänderungen im SPNV umgesetzt werden.

IV. Weiterentwicklung der Netzstruktur

Derzeit wird von den SPNV-Aufgabenträgern (Federführung NVBW) auch eine neue Nummerierung der S-Bahn-Linien entwickelt. Ziel dabei ist es, das Netz für die Kunden einfacher und verständlicher darzustellen.

Bis auf einzelne Außenäste bestehen im S-Bahn-Netz derzeit mindestens Halbstundentakte. Das sollte aus Sicht des VRN auch im Liniennetz zum Ausdruck kommen. Heute verkehren aber fast alle mit einer eigenen Nummer versehenen Linien nur im Stundentakt, der Halbstundentakt ergibt sich durch Linienüberlagerungen (z.B. S1/S2, S3/S4, S5/S51, S6/RB67/RB68). Insbesondere Restriktionen in Mannheim Hbf verhindern sinnvolle Liniendurchbindungen und auch die

vertragliche Aufteilung des S-Bahn-Netzes in zwei betrieblich getrennte Lose stehen einer Vereinfachung der Netzstruktur entgegen.

Im Hinblick auf die Neuvergabe des S-Bahn-Netzes (Laufzeit der Verträge Los 1 12/2033, Los 2 12/2034) plant deshalb der VRN eine Untersuchung in Auftrag zu geben, die mögliche Liniendurchbindungen im Halbstundentakt losgelöst vom Istzustand auf betriebliche Machbarkeit und verkehrlichen Nutzen hin untersuchen soll. Dabei soll als zweiter Planungshorizont auch der viergleisige Ausbau Mannheim Heidelberg betrachtet werden. Erst dann kann der Zielzustand des S-Bahn-Netzes erreicht werden. Insbesondere ist dann eine Durchbindung der S5/S51 über Heidelberg hinaus bis Mannheim und dort die Verknüpfung mit weiteren Linienästen möglich.