

**Informationsvorlage an die Verbandsversammlung
(122. Sitzung am 19. Juni 2026)**

TOP 6: Vorbereitungen zur Neuvergabe der S-Bahn Rhein-Neckar

Derzeit wird das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar über zwei Verkehrsverträge betrieben:

- Netz 6a (Los 1): Das Netz umfasst die Linien S1 bis S4 (sowie die in Einzellagen verkehrenden Linien S39 und S44). Es verkehren noch die Fahrzeuge der ersten Stunde (Baureihe 425).
- Netz 6b (Los 2): Das Netz umfasst die Linien S5, S51, S6 und S9 (sowie die zeitweise verkehrenden Linien S7 und S8). Es werden Mireo-Fahrzeuge (Baureihe 463) eingesetzt.

Die bestehenden Verkehrsverträge laufen zum Dezember 2033 (Los 1) bzw. Dezember 2034 (Los 2) aus. Aktuell erfolgt die Vorbereitung der Neuvergabe unter Federführung des Landes Baden-Württemberg.

Vor diesem Hintergrund hat die VRN GmbH auf Grundlage des Beschlusses der Gesellschafterversammlung vom März 2025 die SMA (Deutschland) GmbH mit einer Untersuchung zur Weiterentwicklung des S-Bahn-Netzes beauftragt. Im Rahmen des Gutachtens wurde untersucht, ob durch ein Aufbrechen von bisherigen Angebotskonzepten und Loszuschnitten im Bereich der S-Bahn und des übrigen Regionalverkehrs insbesondere auf den Außenästen der S-Bahn Rhein-Neckar zusätzliche Nutzen- und Fahrgastpotenziale gewonnen werden können. Zudem werden mit dem Beginn und dem Ende des neuen Verkehrsvertrages zwei Zeitscheiben betrachtet, für die jeweils eine Abschätzung der benötigten Flottengröße erfolgt. Die Ausarbeitung erfolgt in enger Abstimmung mit den weiteren beteiligten SPNV-Aufgabenträgern im Rahmen eines begleitenden Arbeitskreises.

Die Analyse der Nachfrageströme zeigt, dass neben den grundsätzlich starken Nachfrageströmen ins Zentrum der Region Rhein-Neckar einige Tangentialverbindungen (z.B. die Achsen Neustadt-Speyer und Hockenheim-Bruchsal) von Bedeutung sind, für die jedoch keine direkten Schienenverbindungen existieren. Starke Nachfrageströme bestehen zudem auf allen südlichen Achsen nach Karlsruhe. Die Wahl der Durchbindungen bzw. Linienverknüpfungen im Zentrum des S-Bahn-Netzes sind hingegen aus Nachfragesicht zweitrangig zu betrachten. Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass die heutige Ausgestaltung insbesondere durch die in den letzten Jahren erfolgten Anpassungen bei einzelnen Durchbindungen die Nachfrageströme gut abbildet. Vor diesem Hintergrund wird die zukünftige Angebotsentwicklung auch weiterhin im Wesentlichen von betrieblichen Aspekten geprägt sein.

Für beide Zeitscheiben wurde die voraussichtlich zur Verfügung stehende Infrastruktur hinterlegt und für die Entwicklung der jeweiligen Angebotskonzepte unterstellt. Hinsichtlich des Knotens Rhein-Neckar bedeutet dies, dass für die zweite Zeitscheibe lediglich der viergleisige Ausbau zwischen Heidelberg-Wieblingen und Heidelberg Hbf als realisiert angenommen wurde. Zudem wird die NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar und das darauf aufbauende Angebotskonzept für den Fernverkehr des Deutschlandtaktes aus der Etappe 2035 unterstellt. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist in der ersten Zeitscheibe keine grundsätzliche Verbesserung im Kernbereich zwischen Schifferstadt und Heidelberg möglich.

Die bis zur zweiten Zeitscheibe zu erwartenden Veränderungen im Fernverkehr werden jedoch die Möglichkeiten einer attraktiven Fahrplankonstruktion im SPNV weiter einschränken und teilweise eine umfangreiche Neuplanung erfordern.

Dies gilt insbesondere für die Strecke Heidelberg-Bruchsal. Darüber hinaus können leider auch für die zweite Zeitscheibe im Kernbereich die bestehenden Angebotsdefizite, wie die Bedienung aller S-Bahn-Halte im Kernnetz mindestens mit einem durchgängigen Halbstundentakt, nicht behoben werden. Die sich durch die zusätzliche Infrastruktur ergebenden Möglichkeiten zur Angebotsoptimierung bleiben in der zweiten Zeitscheibe örtlich begrenzt. Für ein zukunftsfähiges S-Bahn-System sind daher sehr umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, die einen deutlich längeren zeitlichen Vorlauf benötigen und somit in den betrachteten Zeitscheiben nicht umsetzbar erscheinen.

Aufbauend auf diesen Erkenntnissen ist es notwendig, eine dritte Zeitscheibe als langfristige Perspektive zu erarbeiten, mit der die bisher nicht erreichten Zielvorstellungen für ein attraktives S-Bahn-Netz im Einklang mit den Zielkonzeptes des Deutschlandtaktes und des Zukunftsfahrplans Baden-Württemberg erfüllt werden können. Hierbei sollen im Wechselspiel zwischen Angebot und Infrastruktur Konzepte erarbeitet werden, die einen gangbaren Weg zu einem langfristigen Zielkonzept im S-Bahn-Netz aufzeigen.