

# Stadt Heidelberg

Heidelberg, den 17.12.2020

**Anfrage Nr.: 0136/2020/FZ**  
**Anfrage von: Stadtrat Pfisterer**  
**Anfragedatum: 06.11.2020**

**Beschlusslauf**  
Letzte Aktualisierung: 18. Februar 2021

**Betreff:**

## **Zuganbindungen von Heidelberg**

### Schriftliche Frage:

Im letzten Jahre hatte ich schon, mit einer Anfrage darauf hingewiesen, dass seit Jahren die Zuganbindungen von Heidelberg immer schlechter werden.

Die Verbindungen werden immer mehr zurückgenommen und ICE fahren kaum noch Heidelberg an und die IC sind oft schon sehr alt.

Gerade ist wohl die Schnellbahnstrecke Mannheim–Stuttgart wieder eröffnet worden. Dies bringt aber Heidelberg nicht den direkten Anschluss.

Heidelberg ist eine weltbekannte Stadt mit entsprechenden Touristen Besuche.

Dazu kommen viele Beschäftigte, die in Heidelberg in den verschiedenen Kliniken, Forschungseinrichtungen und Firmen arbeiten.

Auf all diese Menschen nimmt die Bundesbahn keine angemessene Rücksicht.

Aktuell gibt es für viele Pendler zwischen Heidelberg und Stuttgart beziehungsweise der Region deutliche Verschlechterungen zu sehr hoch frequentierten Reisezeiten.

Schon in meiner aktiven Zeit als Abgeordneter hatte ich mich an Herrn Mehdorn und die Bundesbahn gewandt, da Heidelberg immer mehr abgehängt wurde.

Hierzu frage ich daher folgendes:

1. Ist der aktuelle Sachverhalt der schlechten Anbindung ausreichend der Verwaltung bekannt?
2. Welche Möglichkeiten sehen Sie, als Oberbürgermeister, für eine bessere und angemessenere Anbindung der immer stärker wachsenden Universitätsstadt zu sorgen?
3. Welche weiteren mögliche Wege gibt es für Sie beziehungsweise die Stadtverwaltung, sich für eine dauerhafte bessere und einer weltbekannten Universitätsstadt gebührende Anbindung beim Zugverkehr einzusetzen?
4. Sind Sie mit mir der Meinung, dass die aktuellen Anbindungen für Heidelberg nicht ausreichend sind?
5. Ist Ihnen bekannt, dass die Bahn zum Beispiel bei Verspätungen den Halt Heidelberg ausfallen lässt und weiter nach Mannheim fährt, um den Fahrplan einzuholen?

6. Teilen Sie mit mir die Meinung, dass wenn es so weitergeht, Heidelberg vom Fernverkehr der Bahn schrittweise abgehängt wird und es nur noch Nahverkehrszüge beziehungsweise S-Bahnen nach Heidelberg gibt?

7. Ist es zutreffend, dass die Bahn vermehrt den Güterverkehr über Heidelberg leitet?

8. Teilen Sie meine Meinung, dass die Pendler immer mehr unter den schlechten Verbindungen leiden, obwohl sie immer mehr Geld bezahlen?

Antwort:

1. Ja, der Stadtverwaltung sind die geschilderten Sachverhalte bekannt.

2. Die Stadtverwaltung ist im regelmäßigen Austausch mit Vertretern der DB AG und bringt sich ein, um bessere und angemessene Zugverbindungen für Heidelberg zu erreichen. Zuletzt fand im Mai 2020 eine Telefonkonferenz mit hochrangigen Vertretern der DB AG statt, in der über eine verbesserte Anbindung Bahnanbindung Heidelbergs gesprochen wurde.

Darüber hinaus ist beabsichtigt, dass die Vorstände der DB AG bei der nächsten Hauptversammlung des Deutschen Städtetages Ende April 2021 in Erfurt vor Ort sein werden und den Oberbürgermeistern und Bürgermeistern der Kommunen unter anderem für Gespräche zum Thema Entwicklung DB Fernverkehr (Angebotsoffensive des Bundesverkehrsministeriums „Starke Schiene“, Fahrgaststeigerungen bis 2030 um mindestens 20 %) zur Verfügung stehen werden. Diese Möglichkeit zum Austausch wird die Verwaltung gut vorbereiten und ebenfalls nutzen, um mit Nachdruck unsere Interessen vorzubringen.

3. Weitere Möglichkeiten entstehen, wenn man politische Mandatsträger des Bundes- und Landtages des Wahlkreises Heidelberg sowie das Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg und den Deutschen Städtetag einbindet. Dadurch kann um Unterstützung der Anliegen durch die Politik geworben werden.

Grundsätzlich ist es aber so, dass häufig von der DB AG neben der geringen Fahrgastnachfrage auf bestimmten Relationen auch Infrastrukturengpässe angeführt werden, die gegen eine Angebotsverbesserung im Fernverkehr sprechen würden.

Ein Schlüsselprojekt in unserem Verkehrsraum wird mittel- und langfristig das im Rahmen der Drucksache 0361/2020/BV behandelte Projekt Eisenbahnknoten Mannheim-Heidelberg sein. Die getrennte Einführung der Main-Neckar-Bahn und der Strecke von Mannheim in den Hbf. Heidelberg mit dem viergleisigen Ausbau zwischen Heidelberg Hauptbahnhof und Heidelberg-Pfaffengrund/Wieblingen wurde im Rahmen der Voruntersuchungen dem Fernverkehr zugeordnet und wird als Projekt der DB Netz AG nach Bundesschieneausbaugesetz geplant und umgesetzt werden.

Die von Heidelberg ausgehenden Bahnstrecken sind auch nach Süden an ihre Kapazitätsgrenze angelangt. Dabei ist der Stadt ein dreigleisiger Ausbau in Richtung Bruchsal-Karlsruhe sehr wichtig.

4. Die Erläuterung der vorangegangenen Punkte zeigt, dass sich die Stadtverwaltung der Meinung anschließt. Gerade die Bedürfnisse der Berufspendler von und nach Stuttgart oder Frankfurt sind hier nicht zufriedenstellend. Im Jahr 2018 führt die Bundesagentur für Arbeit in ihrer Pendlerstatistik auf, dass in Heidelberg 52.948 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte wohnen, 64.389 Beschäftigte sind Einpendler, sodass insgesamt von einem ho-

hen Pendlersaldo ausgegangen werden muss (+40.312). Knapp 500 Personen pendeln von Frankfurt nach Heidelberg, gleichwohl fast 1.000 Personen nach Frankfurt auspendeln. In die Landeshauptstadt Stuttgart pendeln immerhin knapp 500 Personen. Die Angebotsqualität der Zugverbindungen von und nach Heidelberg bieten aus Sicht der Verwaltung zurzeit wenig Möglichkeiten, die zur Zielerreichung der Ziele des Klimaschutzes aus dem Verkehr (Stichwort: Nachhaltigen Mobilität) beitragen können.

5. Diese Praxis der Deutschen Bahn ist keineswegs ein reines „Heidelberg-Problem“, sondern besteht bundesweit. Es werden aus manchmal die Städte nicht nachvollziehbaren Gründen wichtigere Halte vorgezogen, um den Fahrplan (Pünktlichkeit) insgesamt halten zu können. Da sich Heidelberg zwischen den prioritär eingestuften Zielen Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim und Frankfurt befindet, kommt es tatsächlich auch hier zu solchen Vorfällen. Die Stadtverwaltung hat sich wiederholt schriftlich an die DB AG gewandt, um das Unverständnis deutlich zum Ausdruck zu bringen. Der DB-Konzernbevollmächtigte für das Land Baden-Württemberg, Herr Krenz, hat der Stadtverwaltung daraufhin zugesichert, jede Auslassung des Halts Heidelberg Hbf. jeweils im Einzelfall genauestens zu prüfen und abzuwägen, beispielsweise ob zumutbare Alternativverbindungen von und nach Heidelberg für die betroffenen Reisenden verfügbar sind. Er ist davon überzeugt, dass es der DB AG nicht zuletzt durch die seit Oktober 2020 verbesserte Situation auf der Schnellfahrstrecke Mannheim-Stuttgart (Streckensanierung abgeschlossen) gelingen kann, die Pünktlichkeit in Südwestdeutschland deutlich zu steigern und so die Ausfälle in Heidelberg auf ein Minimum zu reduzieren.

6. Ziel der geplanten unter Punkt 3 aufgeführten Ausbaumaßnahmen ist es, einer derartigen Entwicklung entgegen zu wirken.

7. Über diesen Sachverhalt hat die Stadt keine belastbaren Informationen. In Fragen zur Führung des Güterverkehrs sind Kommunen in aller Regel nicht direkt beteiligt. Da der Großteil des Güterverkehrs in der Region allerdings in den Nord-Süd-Relationen verläuft und der Rangierbahnhof Mannheim dabei als wichtige Drehscheibe fungiert, geht die Verwaltung davon aus, dass die meisten Güterzüge von Mannheim Richtung Süden nach Karlsruhe über die direkte Strecke MA-Friedrichsfeld – Schwetzingen – Hockenheim geführt werden, und nicht den Umweg über Heidelberg nehmen. Die Güterzüge von Norden/Mannheim kommend in die Industrieregion Heilbronn/Neckarsulm werden die Neckartalbahn befahren und damit durch Heidelberg geführt werden.

Die Zukunft des Eisenbahn-Güterverkehrs in der Rhein-Neckar-Region wird von der im Bundesverkehrswegeplan verankerten Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar geprägt werden, welche die Kapazitäten von Mannheim aus Richtung Norden erweitern wird. Richtung Süden gibt es Planungen zu einer Neubau-/Ausbaustrecke Mannheim – Karlsruhe. Sobald absehbar ist, dass beide Strecken nach Realisierung auch den Güterverkehr aufnehmen werden, könnten die Bestandsstrecken in Heidelberg dadurch entlastet werden.

Die Neubaustrecke ist unter anderem Teil des gesamten Güterverkehr-Korridors „Rotterdam – Genua“ und wird von der „Interregionalen Allianz für den Rhein-Alpen-Korridor“ koordiniert. Dazu wurde im April 2015 ein sogenannter „Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit“ (EVTZ) mit Sitz in Mannheim gegründet. Die Stadt Heidelberg bringt ihre Interessen darin über den Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) ein.

8. Ja. Die Stadtverwaltung kann den Unmut der Pendler über die derzeitige Anbindung Heidelbergs gut nachvollziehen. Die angekündigten und zum Teil auch schon umgesetzten

Preissenkungen im Fernverkehr der DB AG sind keine Entschädigung für die teilweise unbefriedigende Angebotssituation.

## **Sitzung des Gemeinderates vom 10.02.2021**

**Ergebnis:** behandelt