

# Stadt Heidelberg

Heidelberg, den 07.10.2015

**Anfrage Nr.: 0064/2015/FZ**  
**Anfrage von: Stadtrat Pfisterer**  
**Anfragedatum: 30.09.2015**

Betreff:

## **Zugverbindung Heidelberg-Stuttgart**

### Schriftliche Frage:

Seit Jahren werden die Zugverbindungen von und nach Heidelberg von der Bundesbahn ausgedünnt und dies obwohl Heidelberg eine wachsende Wissenschaftsstadt ist. Hierzu frage ich daher folgendes:

1.

Was sind die Gründe, dass Heidelberg so wenig von der Bundesbahn berücksichtigt wird?

2.

Ist der Stadtverwaltung bekannt, dass die Bahnverbindung um 08.06 Uhr von Heidelberg nach Stuttgart (IC 2050), die überwiegend von Pendlern der Region genutzt wird und täglich ausgelastet ist, mit dem nächsten Fahrplanwechsel zum 13.12.2015 entfallen soll?

3.

Falls ja, welche Gründe wurden der Stadtverwaltung hierfür mitgeteilt?

4.

Ist der Stadtverwaltung bekannt, ob der Zug durch eine andere Verbindung ersetzt werden soll?

5.

Wie ist das Vorgehen der Deutschen Bahn aus der Sicht der Stadt Heidelberg zu bewerten?

6.

Welche Möglichkeiten sieht die Stadtverwaltung, sich für die Erhaltung dieser Zugverbindung – und somit für die zahlreichen Pendler der Region, die diese Verbindung täglich nutzen – einzusetzen?

7.

Sehen Sie eine Möglichkeit, sich zusammen mit den Bundestagsabgeordneten der Region für eine Verbesserung einzusetzen?

### Antwort:

zu 1.

Objektiv betrachtet ist es so, dass der Fernverkehr der Deutschen Bahn AG „eigenwirtschaftlich“ betrieben wird und keinen besonderen Kontrollmechanismen unterliegt, die Städte und Gemeinden direkt beeinflussen können. Die Planung des Fernverkehrsangebotes unterliegt sehr stark der Abwägung der Faktoren Kosten und Rentabilität von Angebot und Nachfrage, sodass häufig wie auch in diesem Fall eine relativ gesehen „schwache“ Nachfrage unter Umständen zum Entfall von einzelnen Zugverbindungen führen kann.

Um darauf gegebenenfalls politisch reagieren zu können, sind sowohl die Stadtverwaltungen als auch die Länder darauf angewiesen, in Kommunikation mit den entsprechenden Institutionen und Fahrgastverbänden zu treten. Die Stadtverwaltung Heidelberg tut dies, indem Sie regelmäßig an der regionalen Fahrplankonferenz in Mannheim teilnimmt, um unter anderem dort auch Informationen zum nächsten Fahrplanjahr (in 2015 also für das Jahr 2016) zu erfahren. Auch stellt die Stadt Heidelberg regelmäßig einen Antrag zur Landesfahrplankonferenz, der sich in der Hauptsache mit der nächtlichen Verbindung (nach 20 Uhr) von Stuttgart nach Heidelberg befasst. Unser Anliegen findet in den letzten Jahren kaum Berücksichtigung bei der Deutschen Bahn AG. Das Hauptargument der Nicht-Umsetzung ist meist die weniger starke Nachfrage auf dem Ast nach Heidelberg. Häufig wird dabei der Vorschlag gemacht, den Wegfall einer Verbindung durch Nutzung der schnelleren und häufig teureren ICE-Verbindung über Mannheim zu kompensieren.

zu 2.

Der Stadtverwaltung war vor dem 30.09.2015 (Datum dieser Anfrage) nicht bekannt, dass die morgendliche Verbindung um 08.06 Uhr nach Stuttgart ab dem 13.12.2015 entfallen soll.

zu 3.

Dieser Entfall wurde auf der letzten regionalen Fahrplankonferenz in Mannheim von der Deutschen Bahn AG nicht vorgestellt. Auf Nachfrage bei der Deutschen Bahn Fernverkehr hat die Verwaltung folgende Information bekommen:  
Der Grund hierfür liege bei der Umsetzung des erweiterten Regional-Express-Konzeptes auf der Saar-Pfalz-Bahn und dem hierdurch bedingten Entfall von 3 Zugpaaren im Fernverkehr (= 6 Züge) zwischen Saarbrücken und Frankfurt, Heidelberg beziehungsweise Stuttgart. Diese 3 Zugpaare verkehren nahezu zeitgleich zu schnellen RE-Zügen und werden daher nur noch sehr schwach nachgefragt. Zeitnahe Reisealternativen – auch Umsteigeverbindungen zum Fernverkehr in Mannheim, sind durch Regional-Express-Züge gegeben. Von den 6 betroffenen Zügen handelt es sich um 3 Züge, die über Heidelberg verkehren:

**IC 2053** Mo-Fr Saarbrücken (6:19) – **Heidelberg** (08:06) – Stuttgart und retour **IC 2052** So-Do Stuttgart – Saarbrücken (20:18)

**IC 2055/2059** Mo-Sa Saarbrücken (12:32) – **Heidelberg** (an 14:27, Fr bis Stuttgart, Sa bis Frankfurt) und retour **IC 2056/2258** Fr+So von Frankfurt beziehungsweise Mo-Do von **Heidelberg** (15:21) nach Saarbrücken (17:07)

Ferner entfallen weitere Verstärkerzüge, die nur an einzelnen Wochentagen verkehren.

zu 4.

Statt des IC 2053 bis Saarbrücken fährt ab Fahrplanwechsel im Dezember 2015 in derselben Zeitlage ab Heidelberg neu ein aus Frankfurt kommender IC 1971 Mo-Fr nach Stuttgart, so dass es für Berufspendler um 08:06 Uhr von Heidelberg nach Stuttgart keine Angebotsverschlechterung geben wird.

zu 5.

Siehe unter Punkt 1 und Punkt 7.

zu 6.

Für die morgendliche Fahrplanlage um 08:06 Uhr sind aktuell keine Aktivitäten notwendig.

zu 7.

Ja, obwohl in der Region immer auch der große und wichtige Bahnknoten Mannheim dominieren wird. Beispielsweise wird der aktuell geplante Entfall der Fernverkehrsverbindungen im Saarland als Erfolg gewertet, da die jetzige Anbindungsqualität in Kombination aus Fernverkehrs- und Nahverkehrszügen stündlich mit schnellen Verbindungen an den Verkehrsknotenpunkt Mannheim so gut wie nie zu vor sei. Seit Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes 2015 sei die Anzahl der Reisenden, die in Mannheim in die Züge des Fernverkehrs einstiegen um rund 10 % gestiegen. Es ergeben sich Möglichkeiten, den Hauptbahnhof Heidelberg stärker in den Blickpunkt der künftigen Fernverkehrsplanung der Deutschen Bahn zu rücken. Allerdings bedarf es hier der Unterstützung durch die Region im ICE-Forum und im Verband Region Rhein-Neckar, bei dem die aktuellen Entwicklungen im Rahmen der Planungen rund um die ICE-Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar zusammenlaufen. Eine Unterstützung durch Bundestagsabgeordnete der Region ist sicherlich auch hier positiv zu bewerten.