

**Informationsvorlage an die Verbandsversammlung
(121. Sitzung am 17. Dezember 2025)**

TOP 4: Zukunftsfahrplan Baden-Württemberg

Bereits im Jahr 2014 hat das Land Baden-Württemberg ein „Zielkonzept 2025“ zur Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Land verabschiedet. Dieses Zielkonzept wurde in den letzten 10 Jahren in weiten Teilen umgesetzt. Im Jahr 2024 hat das Landesverkehrsministerium nun einen erneuten Dialogprozess gestartet, um dieses Zielkonzept unter dem Titel „Zukunftsfahrplan“ bis in die Vierzigerjahre weiterzuentwickeln. Das Land strebt dabei an, dass „die Fahrgäste in Zukunft in allen Regionen Baden-Württembergs mindestens alle 30 Minuten eine Verbindung haben werden, in Ballungsräumen soll der 15-Minuten-Takt zum Standard werden“¹.

Der Zukunftsfahrplan umfasst vier Planungshorizonte: das Fahrplanjahr 2028 sowie die Etappen 2033, 203X und 204X. In der Etappe 204X unterscheidet das Land weiter zwischen einem verkehrlichen Zielkonzept und einem „an die Infrastrukturrealitäten angepassten“ Konzept. Die übrigen Etappen sollen realistische Zwischenzustände darstellen.

Mit einer landesweiten Auftaktveranstaltung im Juli 2024 startete der Dialogprozess mit kommunalen Stakeholdern und SPNV-Akteuren. Es folgten vier Regionalforen im Herbst 2024 und nochmals im Juni 2025. Im Oktober 2025 wurden die Akteure schließlich im Rahmen einer landesweiten Informationsveranstaltung über die bisherigen Ergebnisse im Zukunftsplan informiert. Dabei wurde auch die oben zitierte Broschüre vorgestellt, in der die bisherigen Ergebnisse dargestellt sind.

Im Zukunftsfahrplan sind auf vielen Strecken zum Teil deutliche Verbesserungen vorgesehen. Dennoch wird der selbst gesteckte Anspruch nach 15-Minuten-Takten im Ballungsraum nicht überall erfüllt. Insbesondere haben sich – gerade im Rhein-Neckar-Raum – die infrastrukturellen Engpässe als Hemmschuh für die Umsetzung der Landesziele erwiesen, aber auch aus ökonomischen/wirtschaftlichen Gründen wurden Abstriche gemacht. Der VRN hat sich intensiv am Diskussionsprozess beteiligt und konnte im Rahmen der Regionalforen und auch bei Einzelgesprächen mit dem Land mittlerweile deutliche Verbesserungen gegenüber den ersten Vorschlägen des Ministeriums erreichen.

Dabei wurde unter anderem vereinbart, auch im VRN eine weitere Zuggattung, den Metropolexpress (MEX) einzuführen. MEX-Linien verkehren bisher in Baden-Württemberg nur in der Region Stuttgart. Dort bedienen sie außerhalb des S-Bahn-Netzes alle Halte und fahren dann innerhalb des S-Bahn-Netzes mit Halten nur in den Mittelzentren schnell ins Oberzentrum Stuttgart.

Die folgenden MEX-Linien sind nun im Rhein-Neckar-Raum vorgesehen:

- Fürth (Odenw.) – Weinheim – Mannheim (Bedienung aller Halte zwischen Fürth und Weinheim)

¹ Der Zukunftsfahrplan für Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2025
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschueren_Publikationen/251017_Broschuere_Zukunftsfahrplan_Baden-Wuerttemberg_barrierefrei.pdf

- Osterburken – Mosbach – Heidelberg – Mannheim (Bedienung aller Halte zwischen Osterburken und Mosbach)
- Heilbronn – Sinsheim – Heidelberg – Mannheim
- Karlsruhe – Mannheim (Bedienung aller Halte zwischen Graben-Neudorf und Hockenheim)

Weitere Diskussionspunkte waren (auf Basis der Etappe 204X; an die Infrastrukturealitäten angepasstes Konzept):

- Westliche Riedbahn (MA-Handelshafen, -Neckarstadt und -Luzenberg):
Hier ist ein 15-Minuten-Takt im Nahverkehr aufgrund des im Rahmen des Deutschlandtakts deutlich erhöhten Fernverkehrs nicht umsetzbar. Es wird seitens des Landes auf das parallele rnv-Angebot verwiesen.
- Östliche Riedbahn (MA-Käfertal und künftiger Haltepunkt MA-Neuostheim):
Ein 15-Minuten-Takt wäre hier umsetzbar, allerdings gibt es keine Durchbindungsmöglichkeiten durch den Mannheimer Hauptbahnhof. Das Land sieht hier einen 30-Minuten-Takt im S-Bahn-Verkehr vor, der um den RE70 im 30-Minuten-Takt mit Halt in Käfertal ergänzt wird. Hier wird ebenfalls auf das parallele rnv-Angebot verwiesen.
- Main-Neckar-Bahn:
Aufgrund der dichten Streckenbelegung sind hier nur zwei Züge pro Stunde mit allen Halten vorgesehen, ergänzt um zwei Expresszüge und einen durchgebundenen Zug von der Weschnitztalbahn. Zusätzlich erschließt die rnv-Linie 5 die meisten Orte.
- Schwetzingen – Heidelberg
Eine durchgehende Schienenverbindung wäre hier nur im Stundentakt realisierbar (ggf. in Kombination mit einer weiteren Umsteigeverbindung). Eine Schnellbuslinie wird hier von der Region als zielführender angesehen, allerdings muss die Finanzierung wie im Schienenverkehr dann auch zu 100% durch das Land erfolgen, was dieses bisher ablehnt.
- Neckartal:
Unbefriedigend für die Region bleibt die Anbindung von Mosbach in Richtung Stuttgart. Bisher verkehrt der RE10 Heilbronn – Mannheim abwechselnd alle zwei Stunden über Sinsheim bzw. über das Neckartal. Die Verbindung soll zukünftig als MEX stündlich über Sinsheim erfolgen, die durchgehende Verbindung im Neckartal soll dabei gekappt werden und lediglich eine zweistündliche, schnelle Verbindung Mosbach-Neckarelz – Heilbronn – Stuttgart verbleiben. Dadurch verlöre Eberbach seine Direktverbindung nach Heilbronn.

Der Dialog zum Zukunftsfahrplan soll in einer weiteren Arbeitsphase fortgeführt werden. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar wird sich weiter intensiv an diesem Prozess beteiligen.