



BESCHLUSSVORLAGE 86/2017

Verwaltungs-, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss **öffentlich** **15.11.2017**

Betreff: **Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region;
Hier: Ausschreibung des Netzes 7b, hier Strecke Karlsruhe Hbf. –
Rastatt – Freudenstadt – Eutingen im Gäu – Bondorf, durch die
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg**

Der Verbandsvorsitzende

Regionalverband
Nordschwarzwald
Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Bezug: Sog. „Eckpunktepapier“ zwischen dem Land und der Albtalbahn-
Verkehrsgesellschaft Karlsruhe (AVG) vom 24. Juli 2017

Datum:
16.10.2017

Anlagen: 1 PM des Verkehrsministeriums vom 27.07.2017
 2 Erläuterungen zum „Eckpunktepapier“ vom 24. Juli 2017
 3 Präsentation der NVBW zur Weiterentwicklung der SPNV-
 Netze 7a/b ab 2022

Unser Zeichen:
Ba

Beschlussvorschlag:

Der Regionalverband Nordschwarzwald fordert das Land auf, dafür Sorge zu tragen, dass im Zuge der geplanten Ausschreibung zur Neuvergabe des SPNV-Netzes 7b ab Dezember 2022 das Angebot auf der Strecke Karlsruhe Hbf. – Rastatt – Baiersbronn – Freudenstadt – Eutingen im Gäu – Bondorf mindestens auf dem heutigen Niveau bleibt, alle bestehenden und geplanten Haltepunkte bedient und nach Möglichkeit weitere Verdichtungen vorgesehen werden.

Anschrift:
Westliche Karl-Friedrich-
Straße 29 – 31
D-75172 Pforzheim

Telefon:
+49 7231 14784-0

Telefax:
+49 7231 14784-11

Homepage:
www.rvnsw.de

Begründung:

Die AVG Karlsruhe bedient seit langem u.a. auch die Strecke im Murgtal und über Freudenstadt weiter bis Eutingen im Gäu (und ab Dez. 2017 bis Bondorf) mit Stadtbahnfahrzeugen. Dies erfolgt derzeit seit Dezember 2015 im Zuge eines Übergangsvertrages für die SPNV-Netze 7a/b mit Laufzeit bis Dezember 2022.

Verbandsvorsitzender
Bürgermeister a.D. Jürgen Kurz

Verbandsdirektor
Dr. Matthias Proske

Im Juli 2017 wurde zwischen dem Land und der AVG Karlsruhe ein sog. „Eckpunktepapier“ zum künftigen Vorgehen bei der Vergabe von SPNV-Leistungen und zur Vergabestruktur für die Netze 7a/b ab Dezember 2022 unterzeichnet (vgl. Anlage 1). Danach ist vorgesehen, dass es zukünftig stündlich einen Expresszug von Karlsruhe Hauptbahnhof nach Freudenstadt geben soll. Diese Züge werden zwischen Karlsruhe und Forbach an den größeren Bahnhöfen sowie zwischen Forbach und Freudenstadt an allen Stationen halten. Damit gibt es in Zukunft stündlich beschleunigte Züge zwischen Freudenstadt und Karlsruhe mit Fahrzeugen, die regelmäßig mit größerer Geschwindigkeit im Rheintal fahren können und über mehr Platzangebot für Fahrgäste, Fahrräder und Gepäck verfügen. In Forbach besteht jeweils Anschluss an das Stadtbahnsystem von und nach Karlsruhe Innenstadt mit Halt an allen Stationen. Weitere Erläuterungen zum Eckpunktepapier enthält die Anlage 2.

Das künftige Ausschreibungskonzept ist in der Anlage 3 skizziert. Für die Leistungen im Netz 7b wird sich die AVG nicht mehr bewerben und kein Angebot mehr abgeben; stattdessen wird die AVG von einer sog. „Gruppe von Behörden“ in Direktvergabe das Netz 7a weiter mit Stadtbahnen betreiben können. Für das Netz 7b ist dagegen eine europaweite Ausschreibung erforderlich. Dies ist europarechtlichen Vorgaben geschuldet.

Diese Ausschreibung für das Netz 7b wird derzeit von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) vorbereitet. Damit es im Zuge dieser Ausschreibung nicht zu Verschlechterungen der derzeitigen Bedienungsqualität kommt, soll das Land aufgefordert werden, mindestens den heutigen Bedienungsstandard im Murgtal sowie weiter bis Eutingen im Gäu (bzw. Bondorf ab Dez. 2017) zu halten, ggf. auch zu verbessern, und die Bedienung aller bisherigen und in Dornstetten und Eutingen im Gäu geplanten Haltepunkte zu gewährleisten.

Jürgen Kurz
Verbandsvorsitzender



Gutes Angebot im Schienenverkehr am Mittleren Oberrhein und im Nord-Schwarzwald gesichert

Mehr schnelle Verbindungen nach Karlsruhe – Mehr Platz für Fahrradmitnahme

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg ist den Befürchtungen über mögliche Verschlechterungen im regionalen Schienenverkehr am Mittleren Oberrhein und im Nord-Schwarzwald entgegengetreten. „Vielmehr wird in den kommenden Jahren das gute Angebot dauerhaft gesichert und die Fahrgäste werden von zusätzlichen schnellen Verbindungen und einem größeren Platzangebot z.B. für die Fahrradmitnahme profitieren“, sagte ein Sprecher des Ministeriums am 27. Juli 2017 in Stuttgart.

Geplant ist demnach, dass es zukünftig stündlich einen Expresszug von Karlsruhe nach Freudenstadt geben soll. Diese Züge werden zwischen Karlsruhe und Forbach an den größeren Bahnhöfen sowie zwischen Forbach und Freudenstadt an allen Stationen halten. Damit gibt es in Zukunft stündlich beschleunigte Züge zwischen Freudenstadt und Karlsruhe mit Fahrzeugen, die regelmäßig mit größerer Geschwindigkeit im Rheintal fahren können und über mehr Platzangebot für Fahrgäste, Fahrräder und Gepäck verfügen. In Forbach besteht jeweils Anschluss an das Stadtbahnssystem von und nach Karlsruhe mit Halt an allen Stationen.

Dies ist eine Weiterentwicklung des erfolgreichen Betriebs auf der Murgtalbahn, da nur ein sehr kleiner Teil der Fahrgäste aus dem oberen Murgtal die Karlsruher Innenstadt als Ziel hat (unter 10 Prozent). Auf diese Weise kann den Fahrgästen mehr Komfort und eine kürzere Reisezeit geboten werden.

Neben diesem stündlichen Grundtakt wird es für den Landkreis Freudenstadt im Murgtal weiterhin bedarfsorientierte Angebote für den Schüler- und Berufsverkehr sowie nötige Anschlusszüge zwischen dem Hauptbahnhof und dem Stadtbahnhof geben. Zudem sind zusätzliche Züge zum Nationalpark Nordschwarzwald an nachfragestarken Tagen in der Saison in Planung.

Diese Angebotsstruktur soll vom Jahr 2022 an greifen. Fertige Fahrpläne gibt es allerdings noch nicht. Diese werden auf Basis der Eckpunkte in Abstimmung mit den Landkreisen entwickelt.

Der Ministeriumssprecher ergänzte: „Die künftigen Veränderungen wurden bereits von der Fachabteilung mit dem Dezernenten im Landratsamt Rastatt, Claus Haberecht, bei einem ausführlichen Termin bei uns im Haus besprochen. Er hat seinerzeit keine Probleme gesehen.“

Aus Sicht des Verkehrsministeriums kann klar festgehalten werden: Auch zukünftig werden alle Halte wie bisher bedient. Wenn es fahrplantechnisch machbar ist, sind auch weitere Halte möglich.

Für Sinsheim ändert sich nur, dass die S7 künftig mit Eisenbahnfahrzeugen zum Karlsruher Hauptbahnhof gefahren wird. Eine halbe Stunde versetzt soll eine Stadtbahn aus der Karlsruher Innenstadt bis Baden-Baden fahren.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Hintergrunderläuterungen zum Eckpunktepapier:

Vereinbarung zwischen der Stadt Karlsruhe und dem Land zu den künftigen Ausschreibungen im SPNV (Netz 7)

1. Grundsätze für die künftigen Vergaben der SPNV-Leistungen

Am 24. Juli 2017 haben Oberbürgermeister Mentrup und Verkehrsminister Hermann ein Eckpunktepapier zum künftigen Vorgehen bei der Vergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) unterzeichnet. Es hält folgende Grundsätze für die künftige Vergabestruktur des heutigen Netzes 7a/b fest:

- Das heutige Netz 7a/b wird ab 2022 in zwei Netze aufgeteilt:
 - ein Netz 7a für Linien, die durch die Innenstadt fahren (= Zweisystem-Stadtbahnen), und
 - ein Netz 7b mit Anbindung an den Karlsruher Hauptbahnhof (= Eisenbahnfahrzeuge). Es ist geplant, dass zum Netz 7b ein Regionalexpress zwischen Karlsruhe Hbf und Heidelberg mit eventueller Verlängerung bis nach Mannheim als neues Angebot hinzukommt.
- Die Vergabe des Netzes 7a erfolgt durch eine sogenannte „Gruppe von Behörden“, deren Mitglieder noch nicht abschließend feststehen, aber in jedem Fall das Land und die Stadt Karlsruhe beinhalten wird. Dies ermöglicht – im Einklang mit EU-Recht – eine Direktvergabe. Dadurch wird verhindert, dass die Linien an der Stadtgrenze gebrochen werden müssen, was weder verkehrlich sinnvoll noch technisch möglich ist.
- Die Vergabe des Netzes 7b wird in einem europaweiten Wettbewerbsverfahren erfolgen. Ziel des Vergabeverfahrens ist es, im Wettbewerb zwischen verschiedenen Anbietern ein möglichst gutes und günstiges Angebot für die Zugleistungen zu erhalten.

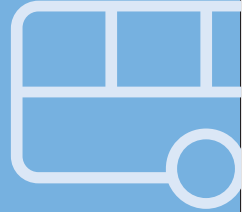
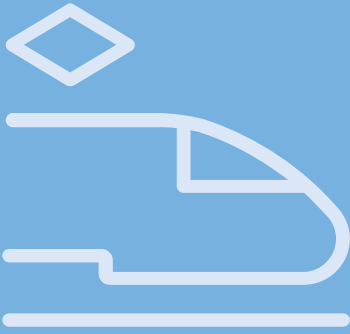
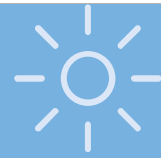
2. Leistungsumfang von Netz 7a und 7b

Der genaue Leistungsumfang beider Netze ab dem Jahr 2022 ist noch nicht abschließend geklärt. Fest stehen jedoch bereits heute folgende Punkte:

- Mit allen Ebenen, die von der geänderten Vergabestruktur betroffen sind (Landkreise Karlsruhe, Rastatt, Freudenstadt, Heilbronn sowie Stadt Heilbronn), wurde vorab ausführlich auf Landrats- und/oder Dezernentenebene gesprochen.
- Alle Linien und Haltestellen werden im Grundsatz unverändert bedient werden.
- Teilweise werden Durchbindungen in die Innenstadt zwischen verschiedenen Systemen einer Richtung getauscht: Entsprechend der Nachfrage werden die Linien im engeren Radius der Stadt Karlsruhe in die Karlsruher Innenstadt geführt, da hier der große verkehrliche Vorteil des Karlsruher Modells liegt. Linien mit weiter entfernten Endpunkten wie z.B. Achern oder Freudenstadt fahren im direkten Umland von Karlsruhe, wo zusätzlich S-Bahnen verkehren, die in die Innenstadt fahren, als Expresszüge und werden dann außerhalb alle Halte bedienen (analog zum S-Bahn- und Metropolexpress-System in der Region Stuttgart).
- Die Bedienung der langlaufenden Linien mit reinen Eisenbahnfahrzeugen ermöglicht mehrere Verbesserungen: Es werden komfortablere Fahrzeuge mit behindertengerechten Toiletten, WLAN und mehr Platz für die Fahrradmitnahme zum Einsatz kommen. Zudem wird durch die höhere Reisegeschwindigkeit weniger Trassenkapazität in Anspruch genommen, d.h. es können mehr Fahrzeuge auf den Gleisen unterwegs sein.
- In der Summe wird es nicht weniger Fahrten in die Innenstadt geben als bisher.
- Der Umfang des Fahrplanangebotes ist noch nicht festgelegt. Festgelegt wurde erst einmal die grobe Struktur für die geplanten Vergabeverfahren.
- Das konkrete Fahrplanangebot wird nun auf Basis der vereinbarten Eckpunkte festgelegt werden.
- Als Grundsatz für die Finanzierung des Fahrtenangebots gilt:
 - Entsprechend dem SPNV-Zielkonzept 2025 finanziert das Land den Landesstandard.
 - Zusätzlich ist das Land bereit, darüber hinaus mehr Züge zu bestellen in Anrechnung der früheren Investitionszuschüsse der Kommunen für die bisherigen Fahrzeuge.
 - Sollten darüber hinaus noch weitere Wünsche bestehen, müssen diese kommunal finanziert werden. Das ist bereits heute in durchaus relevantem Umfang der Fall. Das Verkehrsministerium geht davon aus, dass hier faire und akzeptierte Lösungen mit allen Beteiligten gefunden werden.

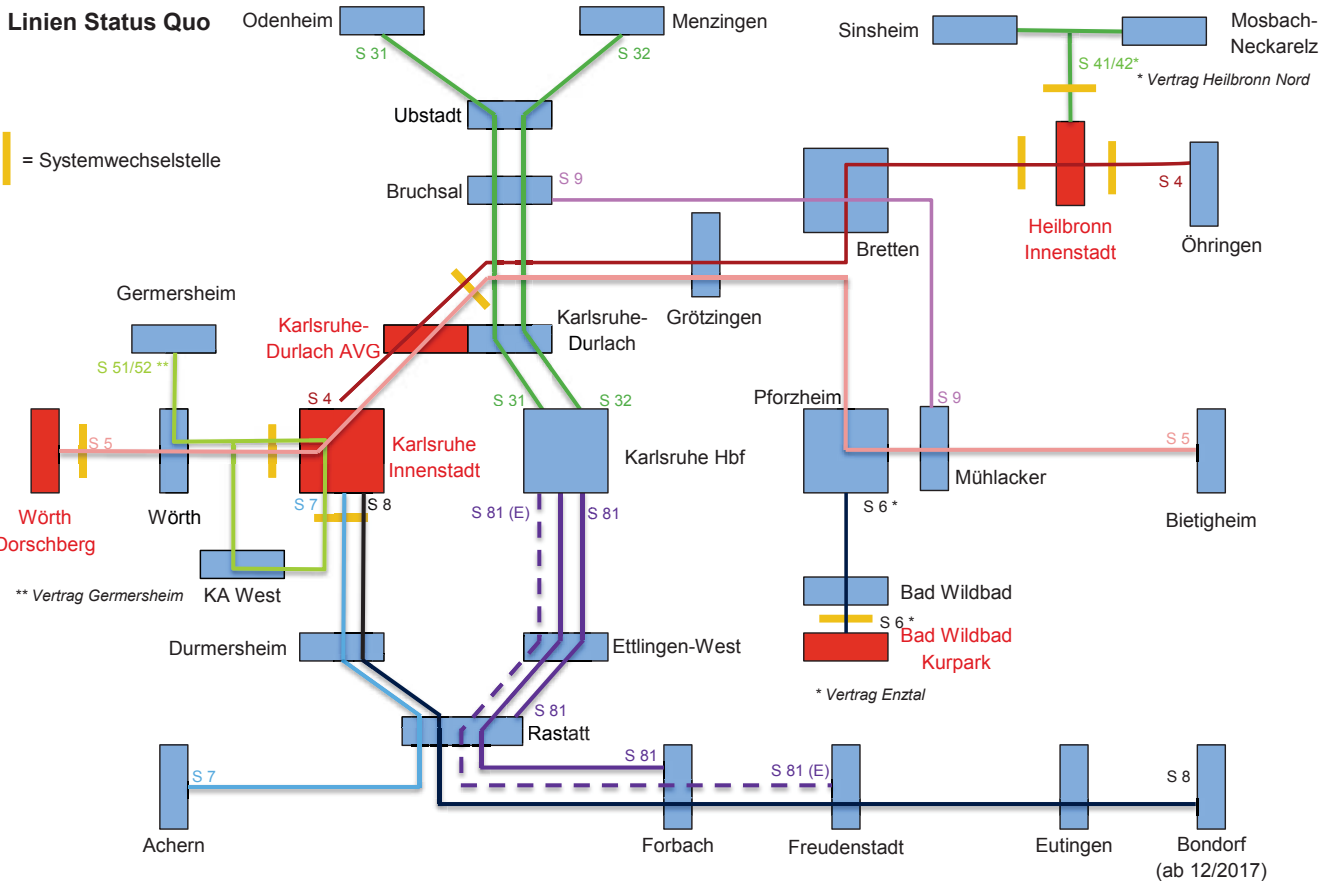
Stadtbahnnetz Karlsruhe / Heilbronn

Netz 7a/b – Weiterentwicklung ab 2022




Stadtbahn Karlsruhe / Heilbronn

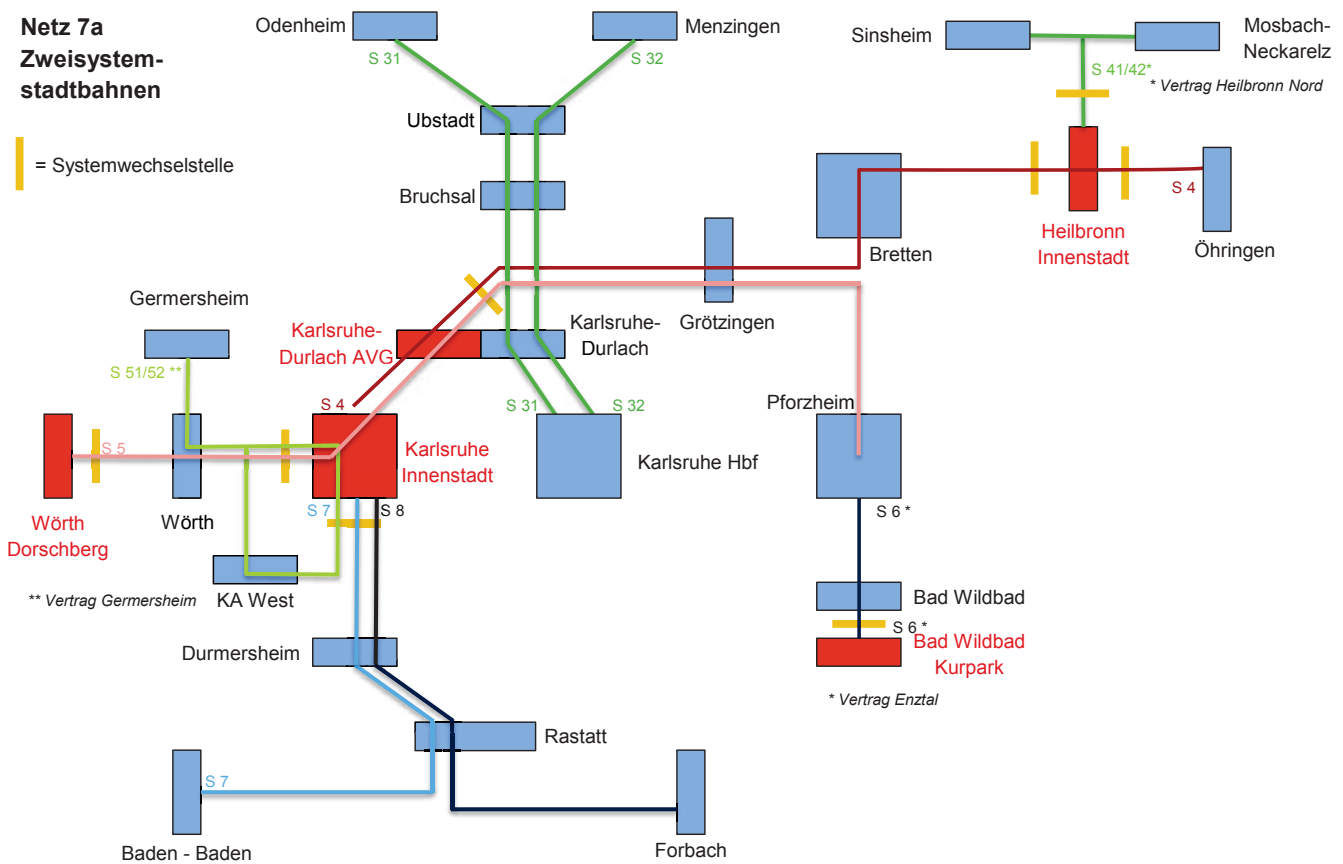
Stadtbahnnetz



Stadtbahn Karlsruhe / Heilbronn Stadtbahnnetz

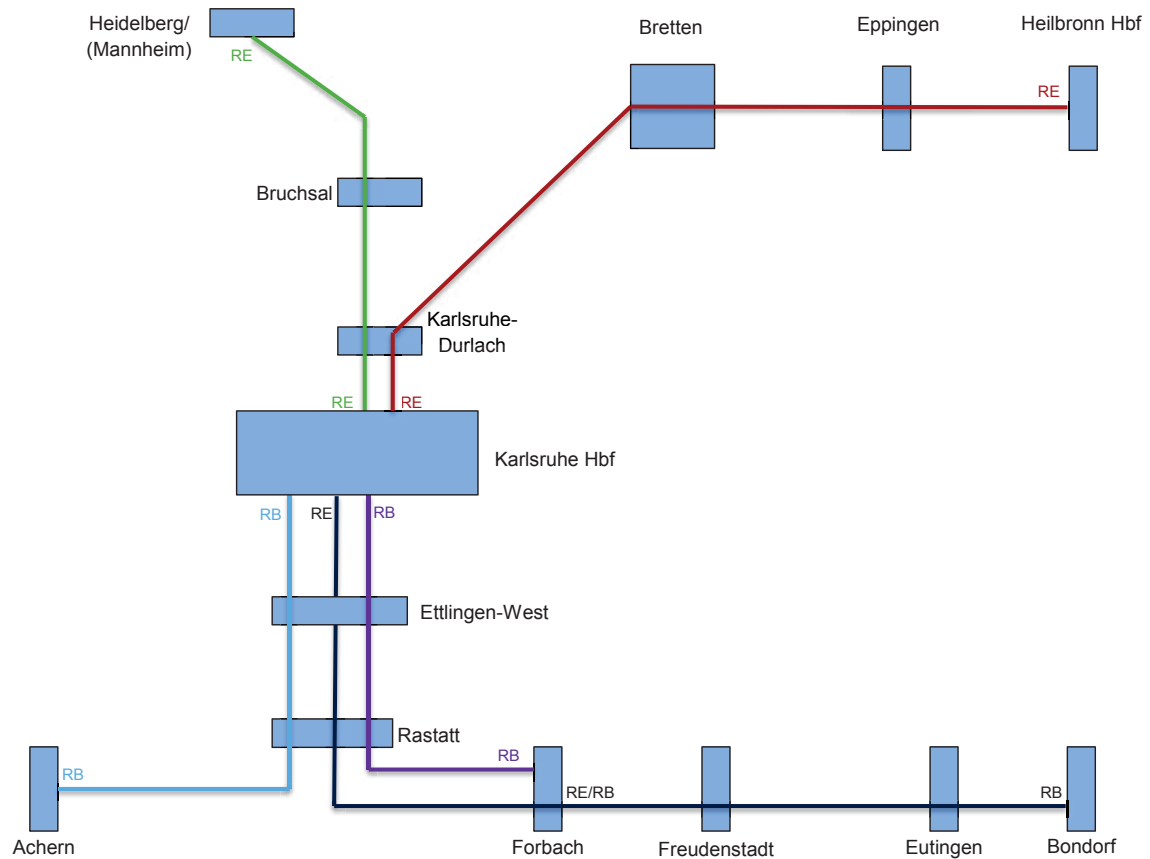
Netz 7a Zweissystem- stadtbahnen

 = Systemwechselstelle



Karlsruhe / Heilbronn EBO - Netz

Netz 7 b EBO



EBO-Linie (RB) von Karlsruhe Hbf über Ettlingen - Rastatt nach Achern

- Stundentakt gem. Landesstandard (5 - 23 Uhr)
- Schließen von heutigen Bedienungslücken am Abend
- Stündliche Bedienung aller Haltepunkte (auch Muggensturm-Badensee und Malsch-Süd)
- Mögliche Bedienung von neuen Haltepunkten (z.B. Rastatt Süd)
- In Verbindung mit S 7 Verdoppelung des Zugangebot zwischen Rastatt und Baden-Baden

EBO-Linie (RE/RB) von Karlsruhe Hbf über Rastatt nach Freudenstadt

- Stundentakt gem. Landesstandard (5 - 23 Uhr)
- Als Eilzug von Karlsruhe bis Forbach, ab Forbach mit Bedienung aller Haltepunkte
- stündliche Direktverbindung von Freudenstadt zum Karlsruher Hbf (ICE-Knoten) ohne Umweg über die Innenstadt Karlsruhe
- Bedienung auch von Kirschbaumwasen möglich (Einzelne Türfreigabe)
- Zusätzlich stündliche Fahrten mit der S 8 ab Forbach für die direkte Fahrt in die Innenstadt Karlsruhe
- Weitere Verdichtungsfahrten in der Hauptverkehrszeit und am Wochenende (Nationalpark)

Vorteile EBO-Fahrzeuge:

- Höchstgeschwindigkeit 160 km/h (Murgtalbahn 100 km/h)
- bessere Beschleunigung
- Fahrzeitgewinne
- Größerer Komfort
- Höheres Platzangebot (Sitz- und Stehplätze)
- Großer Mehrzweckbereich
- mehr Platz für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder und Gepäck
- behindertengerechte Toilette in jedem Fahrzeug
- stufenloser Einstieg
- Günstigere Beschaffungskosten (keine Zweisystemtechnik)

Nachteile EBO-Fahrzeuge:

- Zug fährt nicht mehr in die Innenstadt von Karlsruhe