



JOHANNES STOBER
Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg

Johannes Stober MdL · Kaiserstraße 129 · 76133 Karlsruhe

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Herrn Minister
Winfried Hermann
Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart

Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Straße 3
70173 Stuttgart
Telefon (07 11) 20 63 - 786
Telefax (07 11) 20 63 - 14 - 786
johannes.stober@spd.landtag-bw.de

Wahlkreisbüro:
Kaiserstraße 129
76133 Karlsruhe
Telefon (07 21) 68 02 34 - 01
Telefax (07 21) 68 02 34 - 03
wahlkreis@johannes-stober.de

www.johannes-stober.de

Karlsruhe, den 25.03.2013

Weiterentwicklung des SPNV im Bereich des heutigen AVG-Netzes

Sehr geehrter Herr Verkehrsminister, *lieber Winfried,*

am 29.11.2012 hatten Sie im Rahmen einer Pressekonferenz die Überlegungen Ihres Hauses zur künftigen Neuvergabe von Dienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vorgestellt. Dies hatte seinerzeit zu heftigen Reaktionen des damaligen Karlsruher Oberbürgermeisters Heinz Fenrich und des Geschäftsführers der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG), Herrn Dr. Walter Casazza, geführt, die den Erfolg des Karlsruher Nahverkehrsmodells durch die Planungen ernsthaft gefährdet sahen. Wie mir zwei Gespräche mit Vertretern Ihres Hauses (u.a. mit Frau Staatssekretärin Dr. Gisela Splett) zeigten, sind diese Befürchtungen grundsätzlich nicht gerechtfertigt, da auch weiterhin alle Zweisystemlinien direkt an die AVG vergeben und nur reine Eisenbahnlinien im Bereich des heutigen AVG-Netzes mittelfristig in den Wettbewerb überführt werden sollen.

Nichtsdestotrotz stellen sich für mich im Zusammenhang mit Ihrer damaligen Pressemitteilung und der am gleichen Tag im Informationsblatt der EU erschienenen Vorabinformation über die Neuvergabe von SPNV-Dienstleistungen im Bereich des aktuellen AVG-Netzes eine Reihe an Fragen.

Zusätzliche Bestellkosten:

Der mit Abstand wichtigste Punkt sind dabei die auf Seite 6 der Pressemitteilung genannten jährlichen Mehrkosten in Höhe von 43 Mio. Euro. Als Grund dafür wurden Fahrzeugneuanschaffungen genannt, die in die Bestellentgelte eingepreist werden

müssen. Dass nach Wegfall der Schienenfahrzeugförderung durch das Land bei Neuanschaffungen Mehrkosten entstehen, ist dabei grundsätzlich auch unstrittig.

Die Höhe von 43 Mio. Euro ist für mich jedoch in keiner Weise nachvollziehbar. Denn selbst wenn man von einem Szenario ausgeht, bei dem auf einen Schlag alle Fahrzeuge der AVG ersetzt werden, würde dies im Überschlag (ca. 120 Fahrzeuge à 4 Mio. Euro) gerade einmal Investitionskosten von 500 Mio. Euro erfordern. Bei einem 25-jährigen Abschreibungszeitraum, den man üblicherweise bei Stadtbahnfahrzeugen zu Grunde legt, entstünden so jährliche Mehrkosten von „nur“ rund 20 Mio. Euro. In dieser Betrachtung ist nicht berücksichtigt, dass die meisten der heutigen AVG-Fahrzeuge noch voll einsatzfähig sind. Um diese Frage zu klären, wäre ich Ihnen sehr verbunden, wenn Sie mir die Berechnungen, mit der Sie die genannten Mehrkosten von jährlich 43 Mio. Euro für das AVG-Netz ermittelt haben, zukommen lassen könnten.

Zukünftiger Bedienungsstandard:

Sehr verwundert war ich auch über die Formulierung auf Seite 8 Ihrer damaligen Pressemitteilung, in der Sie die Finanzierung des „weit über dem landesweiten Niveau liegenden Bedienungsstandard“ im AVG-Netz thematisieren und mit der Region und den Kommunen Wege finden wollen, dieses angebliche Problem zu lösen. Ich weiß nicht, ob Sie mit dem offenbar zu hohen Bedienungsstandard den regelmäßigen Takt oder die bis in die Nacht hinein verkehrenden Stadtbahnzüge meinen. Tatsache ist jedoch, dass es der AVG in den vergangenen Jahren gelungen ist, viele Menschen neu für den ÖPNV zu gewinnen. Die größte Rolle spielte für die Fahrgäste dabei sowohl der enge Takt, als auch die Gewissheit, abends wieder mit der Stadtbahn nach Hause zu kommen. Der Erfolg der AVG ist nicht nur für die Umwelt von großem Vorteil, sondern erhöht gleichzeitig den Kostendeckungsgrad erheblich. Oder im Umkehrschluss: Durch ein Ausdünnen des Taktes käme es erwartungsgemäß zu einem Absinken des Kostendeckungsgrads. Das dadurch steigende Defizit wäre wiederum vom Land Baden-Württemberg als Besteller der SPNV-Dienstleistung zu begleichen. Zudem tragen meines Wissens nach die Kommunen wie auch die Landkreise im Bereich des AVG-Netzes bereits heute in erheblicher Weise zur Finanzierung der SPNV-Bestellungen bei.

Ich denke nicht, dass es im Interesse der grün-roten Koalition in Baden-Württemberg liegen kann, das Angebotsniveau des SPNV im Raum Karlsruhe zu verschlechtern. Deutlich sinnvoller wäre meines Erachtens die Suche nach Wegen, auf denen man den SPNV auch in anderen Regionen des Landes Baden-Württemberg durch einen höheren Bedienungsstandard wirtschaftlicher gestalten kann. Die Frage kommunaler Mitfinanzierungen ist dabei auch mitzudiskutieren, allerdings auf der Grundlage des heutigen Ist-Standes. Für eine Übersicht über die aktuellen kommunalen Mitfinanzierungsanteile im SPNV in Baden-Württemberg wäre ich Ihnen daher sehr dankbar.

Neuvergabe des AVG-Netzes:

Die mit Abstand meisten Fragen ergeben sich aber aus einer Neuvergabeankündigung Ihres Hauses vom 29.11.2012 im Europäischen Amtsblatt. In dieser werden Stadtbahnleistungen für ein Netz mit 20 einzeln aufgeführten Streckenabschnitten und einem Umfang von rund 9.300.000 Zugkilometern zur Vergabe angekündigt.

Dort und auch an keiner anderen öffentlich einsehbaren Stelle sind jedoch die heutigen Bestelleistungen bei der AVG, die im Gegenzug dafür entfallen, aufgeführt. Dies sorgt für nicht unerhebliche Unsicherheiten, da so nicht nachvollziehbar ist, ob sich durch die neuen Vergaben das Stadtbahnangebot im Bereich des heutigen AVG-Netzes verbessern oder verschlechtern wird.

Ein Stück weit erahnen lässt sich dies durch die jährlichen Berichte Ihres Hauses gemäß Artikel 7 der EG-Verordnung 1370/2007 bzw. Ihre Antwort auf den Landtagsantrag „Beförderungsleistung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)“ der Fraktion Grüne (Landtagsdrucksache 15/1537). Allerdings geht auch aus diesen Dokumenten leider nicht konkret hervor, welche der dort aufgeführten Verkehrsverträge tatsächlich zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember 2013 auslaufen und somit in dem neuen Vertrag aufgehen.

Ich frage Sie daher:

1. Welche der in Anlage 2 der Landtagsdrucksache 15/1537 aufgeführten Verkehrsverträge mit der AVG oder dem Konsortium DB Regio AG / AVG neben dem Vertrag „Standardverkehre“ zum kommenden Fahrplanwechsel auslaufen oder gekündigt sind?
2. Aus welchen Streckenabschnitten der Verkehrsvertrag „Standardverkehre“ mit der AVG im Einzelnen besteht, welche dieser Teilabschnitte (und wenn ja, aus welchem Grund) in der Vergabeankündigung vom 29.11.2012 nicht mehr enthalten sind und ob (bzw. wenn ja welche) Teilabschnitte darin aufgeführt sind, für die es derzeit keinen Vertrag mit der AVG gibt?
3. Ob für die derzeit in Bau befindliche Stadtbahnstrecke Heilbronn-Nord, die zum kommenden Fahrplanwechsel in Betrieb gehen soll, bereits ein Verkehrsvertrag abgeschlossen wurde und wenn ja, mit welcher Laufzeit, welchem jährlichen Umfang an Zugkilometern? Zudem wäre ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir mitteilen könnten, von wie viel neu zu beschaffenden Fahrzeugen Sie dafür ausgehen und wie (insbes. mit welcher Abschreibungszeit) die Anschaffungskosten in das vom Land zu bezahlende Bestelltgelt eingepreist wurden.
4. Ob und wenn ja, an welchen derzeit durch die AVG auf Eisenbahngleisen abgewickelten Bestellverkehren das Land Taktänderungen vornehmen will?

5. Inwieweit seitens des Landes Änderungen an der Führung oder dem Takt der derzeitigen Zweisystemlinien S4, S41, S5, S51 und S52 durch die Karlsruher Innenstadt geplant sind?
6. Wie der Umstand zu verstehen ist, dass in der Vergabeankündigung mit den Abschnitten „Karlsruhe-Durlach - Freudenstadt“ und „Karlsruhe - Freudenstadt“ zwei nahezu deckungsgleiche Streckenabschnitte aufgeführt sind?
7. Wie es zu verstehen ist, dass über die Angabe des Knotenpunkts „Karlsruhe (Marktplatz)“ für die Stadt Karlsruhe die Stadtdurchfahrt der Zweisystemlinien nach BOStrab angegeben wurde, nicht aber für die Stadtdurchfahrt durch Heilbronn und Bad Wildbad?
8. Ob aus der Nennung des Knotens „Wörth“ in der Vergabeankündigung geschlossen werden kann, dass sich die zu vergebende Verkehrsdienstleistung auch auf das Land Rheinland-Pfalz erstreckt und falls nein, was mit der Angabe „Wörth“ genau gemeint ist?

Überführung in den Wettbewerb:

Unklar ist darüber hinaus, was mit der Aussage in der Vergabeankündigung, einen „wesentlichen Teil der vorangegangenen Leistungen abzuschmelzen und in den Wettbewerb zu überführen“, beabsichtigt ist. Dabei will ich nicht bestreiten, dass die wettbewerbliche Vergabe von Linien, die nur im Eisenbahnbetrieb gefahren werden, durchaus sinnvoll sein kann, um die durch das Land zu bezahlende Bestelltentgelte zu minimieren. Die derzeitige Linie S9 von Bruchsal über Bretten nach Mühlacker kann hierfür sicherlich ein Beispiel sein.

Bei Linien, die heute im Rahmen des „Karlsruher Modells“ im Zweisystembetrieb auf Eisen- und Straßenbahngleisen gefahren werden, wäre dies jedoch äußerst kontraproduktiv. Es würde ein Brechen der bestehenden Linien in ihre Eisen- und Straßenbahnbestandteile erforderlich machen. Da gerade der Umstand, dass Fahrgäste durch den Zweisystembetrieb umsteigefrei aus dem Umland direkt in die Stadt Karlsruhe (und inzwischen auch in die Städte Heilbronn, Wörth und Bad Wildbad) fahren können, entscheidend dafür war, dass viele Menschen vom Auto auf die Bahn umgestiegen sind, wäre dies ein enormer Rückschritt und würde auch die Grundidee des erfolgreichen Karlsruher Nahverkehrsmodell konterkarieren.

Bei den Gesprächen, die ich im Dezember des vergangenen Jahrs in Ihrem Haus geführt hatte, war bei mir auch der Eindruck entstanden, dass hierüber Einigkeit zwischen uns besteht. Berichte in der Presse, z.B. in der Pforzheimer Zeitung und dem Pforzheimer Kurier vom 19.02.2013 und der Ludwigsburger Kreiszeitung vom 02.03.2013, werfen für mich bezüglich der künftigen Führung der Linien S5 und S6 eine Reihe von Fragen auf. Dies betrifft insbesondere die Aussage, dass die Linie

Bietigheim-Pforzheim nicht mehr mit sog. „Vollbahn-Fahrzeugen“ anstatt der heutigen – als leichte Nahverkehrstriebwagen (LNT) zugelassen – Stadtbahnwagen betrieben und darüber hinaus nach Bad Wildbad durchgebunden werden soll. Da die Ortsdurchfahrt von Bad Wildbad eine Straßenbahnstrecke ist, wäre die automatische Folge, dass diese Linie am Bahnhof Bad Wildbad endet. Es sei denn es gibt bis dahin „Vollbahn-Fahrzeuge“ mit Zweisystemtechnik, die auch den Anforderungen an den Straßenbahnbetrieb genügen.

Allerdings ist für mich auch grundsätzlich die laut Presseberichten geplante Abkehr von den heutigen Zweisystem-Fahrzeugen nicht nachvollziehbar. Die heutigen Stadtbahnwagen der AVG haben zwar eine etwas geringere Höchstgeschwindigkeit als die derzeit auf dieser Strecke auch verkehrenden „Vollbahnfahrzeuge“. Dem gegenüber können die Stadtbahnwägen der AVG deutlich schneller bremsen und beschleunigen. Ein Umstand, der insbesondere bei kurzen Halteabständen für geringere Gesamtfahrzeiten sorgt und in der Vergangenheit der entscheidende Grund für die Bestellung von Stadtbahndienstleistungen durch das Land Baden-Württemberg war.

Ich wäre Ihnen daher sehr verbunden, wenn Sie mich über den aktuellen Sachstand der Überlegungen der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) zu Neuvergabe der SPNV-Verkehre auf diesen Strecken sowie die Haltung der betroffenen Gebietskörperschaften (insbesondere des Enzkreises, des Landkreises Ludwigsburg und der Stadt Pforzheim) informieren könnten und auch darüber, ob bzw. bis wann Sie die Chance sehen, dass auch Zweisystemfahrzeuge die Anforderung von „Vollbahnfahrzeugen“ erfüllen können.

Weiterentwicklung des „Karlsruher Modells“:

Im Sinne einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik mit einer höheren Attraktivität für den SPNV wäre es meines Erachtens äußerst wichtig, nicht nur über die Sicherung des Bestands, sondern auch über die Weiterentwicklung des erfolgreichen „Karlsruher Modells“ zu diskutieren.

Als ganz besonders wichtige erachte ich dabei, auch die heutigen Linien S31 und S32 aus dem Raum Bruchsal/Odenheim/Menzingen als Zweisystemlinien in die Karlsruher Innenstadt zu führen. Diese Überlegungen werden auch im aktuellen Nahverkehrsentwicklungsplan für den Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) sehr positiv bewertet – insbesondere von den entlang der beiden Strecken liegenden Städten und Gemeinden. Nach der Darstellung im Nahverkehrsentwicklungsplan wäre dies durch ein Ausschleifen aus den DB-Gleisen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs in Richtung Karlsruher Innenstadt problemlos möglich. Die geschätzten Investitionskosten blieben mit den dort angegebenen 20 Mio. Euro dabei durchaus überschaubar. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir mitteilen könnten, wie Sie die Realisierbarkeit dieser Maßnahme einschätzen und welche weiteren Entwicklungen sich seit der Verabschiedung des Nahverkehrsentwicklungsplans im Jahr 2003 bei diesem Projekt ergeben haben – zum Beispiel bezüglich der Frage, wie die beiden

Linien nach Realisierung der Karlsruher Kombilösung weiter in die Karlsruher Innenstadt hinein geführt werden können.

Daneben gab es in der Vergangenheit auch Überlegungen, die Stadtbahnstrecke in Ettlingen mit der DB-Strecke Karlsruhe-Ettlingen-Malsch-Rastatt zu verknüpfen. Diese Maßnahme, mit der die Linien S31 und S32 auch von Süden ins Karlsruher Straßenbahnnetz geführt werden könnte, halte ich zwar für nicht ganz so dringlich. Dennoch wäre ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mich auch über den aktuellen Entwicklungsstand in dieser Sache informieren könnten.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink that reads "Johannes Stober". The script is cursive and fluid, with the first letter 'J' being particularly large and stylized.

Johannes Stober MdL