



**Johannes Stober**  
Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg

Johannes Stober, MdL, Kaiserstraße 129, 76131 Karlsruhe

An  
die Presse  
der Region Karlsruhe

Haus des Landtags  
Konrad-Adenauer-Str. 3  
70173 Stuttgart  
Fon (0711) 2063-786  
Fax (0711) 2063-710  
[johannes.stober@spd.landtag-bw.de](mailto:johannes.stober@spd.landtag-bw.de)

Wahlkreisbüro:  
Kaiserstraße 129  
76131 Karlsruhe  
Fon (0721) 680 234-01  
Fax (0721) 680 234-03  
[wahlkreis@johannes-stober.de](mailto:wahlkreis@johannes-stober.de)

Karlsruhe, den 15.05.2013

## **Zukunft des Karlsruher S-Bahn-Netzes: Stober (SPD) setzt auf breiten Diskussionsprozess**

Einige Fragezeichen hat die Antwort des baden-württembergischen Verkehrsministers Winfried Hermann (Grüne) auf einen Brief des Karlsruher Landtagsabgeordneten Johannes Stober (SPD) zur Zukunft des Karlsruher Nahverkehrsmodells hinterlassen. Vor dem Hintergrund der anstehenden Neuvergabe des S-Bahn-Netzes in der Region Karlsruhe plädiert Stober für ein attraktives Nahverkehrsangebot und regt einen breiten Diskussionsprozess an. Stober: „Ich bin sicher, dass dies der beste Weg ist, um unseren heute schon hervor-ragenden ÖPNV noch weiter zu verbessern.“

Hintergrund für die Aktualität dieser Diskussion ist der Umstand, dass der sog. Standard-Verkehrsvertrag der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) zum kommenden Fahrplanwechsel ausläuft und das Land Baden-Württemberg am 29.11.2012 im Europäischen Amtsblatt die Neuvergabe aller derzeit vom Land bei der AVG bestellten Dienstleistungen im Schienenpersonenverkehr (SPNV) angekündigt hat. Dies hatte daraufhin bei AVG-Geschäftsführer Dr. Walter Casazza und dem ehemaligen Karlsruher Oberbürgermeister Heinz Fenrich erhebliche Befürchtungen ausgelöst, der Bestand des weltweit anerkannten und vielfach nachgeahmten Karlsruher Nahverkehrsmodells könne gefährdet sein.

**PRESEMITTEILUNG**

## **Zweissystemlinien bleiben im Wesentlichen bestehen**

Das Schreiben, das Johannes Stober jüngst in Reaktion auf seinen Abgeordnetenbrief von Ende März erhalten hat, skizziert die Pläne, die im baden-württembergischen Verkehrsministerium für den SPNV in der Region Karlsruhe auf dem Tisch liegen. Danach sollen die heutigen durch die Karlsruher Innenstadt führenden Linien S4, S51 und S52 unverändert bleiben. Bei der Linie S5 plane das Verkehrsministerium, diese künftig weiterhin von Wörth über Karlsruhe nach Pforzheim, aber dann (als Linie S6) weiter nach Bad Wildbad anstatt nach Bietigheim-Bissingen zu führen. Der derzeit von der Deutschen Bahn AG in Kooperation mit der AVG betriebene Linienabschnitt der S5 von Pforzheim nach Bietigheim-Bissingen solle stattdessen als Regionalbahn betrieben werden. Zudem plane das Verkehrsministerium in Stuttgart, künftig die Linie S41 von Eutingen im Gäu bzw. Freudenstadt nach Karlsruhe nicht mehr als Zweissystemlinie in die Karlsruher Innenstadt zu führen.

Stober: „Das heutige AVG-Netz ist nicht in Stein gemeißelt. Es ist daher legitim, wenn Verkehrsminister Hermann über Veränderungen nachdenkt.“ Als Beispiel nennt er die geplante neue Führung der Linie S5. „Ich habe mir hierzu noch keine abschließende Meinung gebildet. Verschiedene Möglichkeiten hier gegeneinander abzuwägen, ist aber absolut richtig.“

## **S41 soll nicht mehr durch die Karlsruher Innenstadt führen**

Äußerst erstaunt zeigt sich Stober allerdings über die geplanten Änderungen bei der Murgtalbahn, nachdem Anfang Dezember 2012 derartige Befürchtungen von der Landesregierung noch scharf zurückgewiesen wurden. Die in dem Schreiben an ihn genannten Argumente für den Einsatz von sog. „Vollbahnfahrzeugen“ (langer Laufweg auf Eisenbahnstrecken; dadurch mögliche Geschwindigkeitsanhebung auf der hoch belasteten Rheintalbahn) kann der SPD-Abgeordnete bestenfalls in Teilen nachvollziehen. Schließlich könnten diese Argumente ausschließlich für die auf der Murgtalbahn verkehrenden Eilzüge gelten – und das auch nur auf dem Abschnitt Karlsruhe-Rastatt, auf dem Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h möglich sind, so die Kritik.

Überhaupt keinen Vorteil entstünden dagegen für die Züge, die alle Haltestellen an der Strecke bedienen und allein dadurch kaum Geschwindigkeiten von über 100 km/h errei-

chen. Es sei selbsterklärend, dass hier neue schnellere Fahrzeuge keinen Vorteil bringen, so der Karlsruher Sozialdemokrat. Zu hinterfragen wäre eher, ob diese „Vollbahnfahrzeuge“ überhaupt in der Lage wären, die Steilstrecke zwischen Baiersbronn und Freudenstadt mit einer Steigung von bis zu 50 Promille, für die besondere Vorschriften gelten, zu bewältigen. Vor diesem Hintergrund rät Stober dringend, den derzeitigen Zweisystembetrieb beizubehalten, mit dem es gelang, die Zahl der Fahrgäste auf der Murgtalbahn von täglich rund 3.000 auf inzwischen fast 20.000 zu vervielfachen. Zwar habe dieser Erfolg zugegebenermaßen nicht nur an der Zweisystemtechnik, sondern auch an den zusätzlichen Haltestellen, die entlang der Strecke eingerichtet wurden, sowie das im Vergleich zu DB-Zeiten deutlich bessere Wagenmaterial gelegen. Die direkte umsteigefreie Anbindung in die Karlsruher Innenstadt sei schließlich für viele Berufspendler aus dem bzw. ins untere Murgtal entscheidend für das Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV gewesen. „Dieses Rad sollten wir nicht zurückdrehen“, mahnt Stober.

Der SPD-Politiker setzt daher auf einen breiten Diskussionsprozess, um das hervorragende Karlsruher Nahverkehrsmodell, das weit über die Landesgrenzen hinaus Vorbildcharakter hat, weiterzuentwickeln. „Natürlich darf es keine Denkverbote geben. Gleichzeitig muss aber auch nicht alles gleich gemacht werden, was in den Ministerien in Stuttgart ausgebrütet wird“, so Stober.

„Dafür haben wir auch noch genügend Zeit“, so der Landespolitiker. Schließlich stünden die Veränderungen nicht vor dem Jahr 2020 an. Diese habe ihm ein ranghoher Vertreter aus dem Verkehrsministerium mündlich zugesichert. Aktuell stehe für den kommenden Fahrplanwechsel daher nur die Verständigung auf einen Übergangsvertrag auf Basis des heutigen Verkehrsangebots zwischen Land und AVG an.

### **Stober für mehr statt weniger Zweisystemlinien**

Zudem kündigt der Abgeordnete an, die Diskussion weiter mit eigenen Vorschlägen bereichern zu wollen. Ein solcher Beitrag sei etwa der Vorschlag, die Linien S31 und S32 künftig teilweise in die Karlsruher Innenstadt zu führen, wie es auch die Nahverkehrsentwicklungspläne für die Stadt und den Landkreis Karlsruhe vorsehen. Die zurückhaltende Reaktion des Verkehrsministers verstehe er dabei nicht, zumal für diese erfolgversprechende Investition gerade einmal mit Kosten von rund 20 Mio. Euro (Stand: 2003) zu

rechnen wäre. Richtig sei allerdings der Hinweis, dass das Betriebskonzept der Kombilösung dies bislang nicht berücksichtige. Zudem könnten die Linien S31 und S32 nach Einschleifen in die Kriegsstraße in Höhe des ehemaligen Güterbahnhofs am Ettlinger Tor mit Fertigstellung der Kombilösung nicht mehr in Richtung Hauptbahnhof abbiegen. Er sehe daher in diesem Bereich auch Korrekturbedarf bei der Kombilösung, nachdem der Karlsruher Gemeinderat bei seinen Entscheidungen zur Kombilösung seine eigenen Zukunftspläne leider nicht berücksichtigt hatte.

### **Angebot an Eil- und Sprinterzügen verbessern**

Zudem kündigte der SPD-Abgeordnete an, sich für mehr Eil- und Sprinterzüge einzusetzen. Dies gelte besonders für die Strecke Karlsruhe-Heilbronn: Heute brauche die S4 vom Karlsruher zum Heilbronner Hauptbahnhof 110 Minuten und auch als Eilzug immer noch 88 Minuten - für Berufspendler eine deutlich zu lange Zeit. Für diese Kundengruppe seien gerade einmal die heutigen Sprinter-Züge halbwegs attraktiv, die derzeit in 64 Minuten dieselbe Strecke bewältigen. Leider jedoch, so bemängelt Stober, verkehren derzeit nur zwei dieser Sprinterzüge pro Tag und Richtung, sodass ein Ausweiten des Angebots sinnvoll wäre. Daneben ließe sich die Fahrzeit durch schnelleres Wagenmaterial möglicherweise nochmals deutlich senken, so die Überlegung des Sozialdemokraten. Über die von Verkehrsminister Hermann ins Spiel gebrachten Vollbahnfahrzeuge könne man daher durchaus reden. Allerdings müsse deren Einsatz genau überlegt werden, um nicht durch vorschnelle Entscheidungen den Erfolg des Karlsruher Modells zu gefährden.

### **AVG darf bei Preisvorstellungen den Bogen nicht überspannen**

Gleichzeitig ermahnt Stober die AVG, bei ihren Preisvorstellungen nicht zu überziehen. Ganz offensichtlich gehe der Grund für den bis heute fehlenden Verkehrsvertrag für die Strecke Heilbronn-Nord auf deutlich überhöhte Preisforderungen des Karlsruher Unternehmens zurück. Klar sei, dass das Land die Betreiber von SPNV-Dienstleistungen angemessen zu vergüten habe. „Apothekenpreise“ werde es aber genauso wenig bezahlen können wie die mitfinanzierenden Landkreise und Kommunen. Die Vergütung, die die AVG für die Stadtbahn Heilbronn-Nord künftig erhalte, müsse sich daher an den branchenüblichen Preisen orientieren. „Die AVG ist nicht gut beraten, den Bogen hier zu überspannen“, so die eindeutige Warnung des Sozialdemokraten. Schließlich wäre es verheerend, wenn aus diesem Grund die Stadtbahn Heilbronn-Nord nicht wie geplant

zum Fahrplanwechsel 2013/14 ihren Betrieb aufnehmen könne.