

Vorlage Nr.: (S) 9/2014

Anlagen

Az.: 013.33; 797.74

Datum: 23.09.2014



Betreff:

Schienenpersonennahverkehr - Ausschreibungen des Landes Baden-Württemberg und Zielkonzept 2025

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Soziales, Bildung, Kultur und Verkehr	24.09.2014	öffentlich

Beschlussantrag:

Der Ausschuss für Soziales, Bildung Kultur und Verkehr nimmt von den Informationen zu den vom Land Baden-Württemberg vorgesehenen Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr Kenntnis.

**Der Vorsitzende
des Kreistages**

1.Sachverhalt:

Allgemeine Informationen

Der im Jahr 2003 zwischen dem Land Baden-Württemberg und der Deutschen Bahn AG geschlossene große **Verkehrsvertrag** für den vom Land bestellten Schienenpersonennahverkehr **läuft im Dezember 2016 aus**. Das Land möchte den Wettbewerb auf der Schiene erhöhen und plant für die Neubestellung eine europaweite Ausschreibung der Schienenpersonennahverkehrsleistungen. Die Neuausschreibung ist mit dem **Zielkonzept 2025** für ein neues Angebotskonzept und mit neuen Angebotsstandards für den SPNV verknüpft.

Über diese Vorhaben haben das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) sowie die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Informationsveranstaltungen Ende Juni bzw. Anfang Juli 2014 informiert.

Dem genannten Zielkonzept 2025 liegen drei wesentliche Hauptstrategien zugrunde:

1. **Landesweiter Stundentakt zwischen 5.00 Uhr und 24.00 Uhr** als Mindeststandard auf allen Schienenstrecken
2. **Angebotsverdichtungen** nach einem landesweit einheitlichen Schlüssel entsprechend dem Nachfragepotenzial
3. **Stündliches Expresszugnetz** zwischen den Oberzentren.

Nach Angaben des Ministeriums bedeutet diese Konzeption bei vollständiger Umsetzung eine **Angebotsausweitung um ca. 20 %** gegenüber 2014. Die Gesamtfinanzierung steht allerdings unter den **Vorbehalten**

- einer angemessenen Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln des Bundes,
- einer Kostensenkung durch ein erfolgreiches Wettbewerbsverfahren und
- entsprechenden Fahrgeldeinnahmen.

Derzeit besteht eine Finanzierungslücke von ca. 84 Mio. Euro pro Jahr, die das Land aus eigenen Haushaltsmitteln schließt, um Angebotsreduzierungen oder Streckenstilllegungen zu vermeiden.

Das neue Bedienangebot im garantierten Ein-Stunden-Takt auf allen Schienenstrecken zwischen 05.00 Uhr bzw. 07.00 Uhr am Wochenende bis 24.00 Uhr bedeutet in der Regel eine erste Ankunft in den jeweiligen Mittelzentren vor 06.00 Uhr und eine letzte Abfahrt nach 23.00 Uhr. In nachfrageschwachen Bereichen im ländlichen Raum soll diese

Mobilitätsgarantie in Schwachverkehrszeiten teilweise durch - vom Land bestellte - Busse oder Rufbusse erbracht werden.

Ausschreibung der Verkehrsleistungen auf der Frankenbahn und der Tauberbahn

Damit Auslaufen des großen Verkehrsvertrages ein Großteil des baden-württembergischen Schienenpersonennahverkehrs auf den Markt kommt und zusätzlich die künftige Situation durch den neuen Bahnhof Stuttgart 21 geprägt sein wird, wurde das Schienennetz im Land für die Ausschreibung in insgesamt 18 Netze unterteilt.

Der Main-Tauber-Kreis ist mit folgenden Netzen betroffen:

- Netz 1c „Franken-Enz“ - unter anderem die Frankenbahn Stuttgart-Heilbronn-Würzburg
- Netz 11 „Hohenlohe-Franken-Untermain“ - unter anderem die Tauberbahn.

Der **Vergabekalender** des Ministeriums sieht folgenden Zeitplan vor:

Netz 1 a - c (sogenannte „Stuttgarter Netze“, zu denen auch das Netz „Franken-Enz“ mit der Frankenbahn Stuttgart-Heilbronn-Würzburg gehört):

- Der Teilnahmewettbewerb wurde am 02. Juli 2014 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Der Teilnahmewettbewerb läuft bis Ende September 2013.
- Anschließend erfolgt die Ausschreibung an die vorausgewählten Unternehmen.
- Die Inbetriebnahme soll zum Dezember 2018 erfolgen.

Das Vergabeverfahren für das Netz 11 „Hohenlohe-Franken-Untermain“, zu dem auch die Tauberbahn gehört, soll

- im September/Oktober 2014 starten,
- die Inbetriebnahme mit neuen bzw. gebrauchten Fahrzeugen ist für Dezember 2018 geplant.

Sofern neue Fahrzeuge in der Ausschreibung gefordert werden, werden den Gewinnern der einzelnen Netze etwa drei Jahre für die Beschaffung neuer Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Zudem gibt es Finanzierungshilfen des Landes. Der Ausstattungsstandard der Fahrzeuge soll landesweit vereinheitlicht werden. Auf Kurzstrecken im Nahverkehr zu Stoßzeiten soll der Stehplatzanteil auf etwa 20 % begrenzt werden.

Alle Details zu den in der Ausschreibung geforderten **Fahrplänen für die Zeit ab Dezember 2018** sind noch nicht bekannt. Nach den bisherigen Informationen des Ministeriums bzw. der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg ist davon auszugehen, dass auf der Frankenbahn zwischen Stuttgart, Heilbronn und Würzburg im **Regionalexpressbereich (RE) der Stundentakt** kommen wird.

Bei den **Regionalbahnen (RB)** ist bekannt, dass es **zwischen Lauda und Osterburken** nicht zu einer Ausweitung des bestehenden, äußerst geringen, Angebots kommen wird. Das gegenwärtige Angebot beschränkt sich im Wesentlichen auf einige wenige für den Schülerverkehr relevante Züge.

Für den **Streckenabschnitt Lauda-Würzburg** ist grundsätzlich der Ein-Stunden-Takt bei den Regionalbahnen vorgesehen. Allerdings wurde die Umsetzung dieser Maßnahme aufgrund der notwendigen Abstimmung mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft erst für „nach 2018“ in Aussicht gestellt.

Übergangszeitraum 2016 bis 2018

Da für den Zeitraum zwischen Auslaufen des Verkehrsvertrages im Dezember 2016 und der Inbetriebnahme nach den Wettbewerbsentscheidungen im Dezember 2018 ein Zeitraum von zwei Jahren liegt, hat das Land die Verkehrsleistungen für diesen **Übergangszeitraum** am 15.07.2014 im EU-Amtsblatt mit einem vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb ausgeschrieben. Die interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen können bis zum 29.09.2014 Teilnahmeanträge abgeben. Die WestFrankenBahn GmbH, die bisher die Verkehrsleistungen auf der Tauberbahn erbringt, wird sich nach eigenen Angaben voraussichtlich an dieser Ausschreibung für den Übergangszeitraum beteiligen. Im Übergangszeitraum soll das bisherige Fahrplanangebot beibehalten werden.

Forderungen des Main-Tauber-Kreises und der Anliegerstädte und -Gemeinden

Aus Sicht der Landkreisverwaltung sowie der Anliegerstädte und -Gemeinden an der Frankenbahn ist die vom MVI geplante Vorgehensweise nicht akzeptabel, insbesondere die erneute Verschiebung der Taktverdichtung bei den Regionalbahnen und die nicht mehr vorgesehen Taktverdichtung zwischen Lauda und Osterburken. Daher wurde Herrn Minister Hermann mit Schreiben vom 21. Juli 2014 die als Anlage beigefügte gemeinsame Stellungnahme übermittelt.

Die Hauptforderungen sind:

- Einführung des Ein-Stunden-Taktes beim RB-Verkehr zwischen Lauda und Würzburg zum Dezember 2016 wie ursprünglich vorgesehen, zumindest aber die Schließung der Taktlücke zwischen 07.00 Uhr und 10.00 Uhr am Vormittag während der Übergangsphase 2016 bis 2018.
- Einführung eines Zwei-Stunden-Taktes beim RB-Verkehr zwischen Lauda und Osterburken zumindest in den Hauptverkehrszeiten zwischen etwa 06.00 Uhr und 20.00 Uhr, mit Verstärkerzügen für den Schülerverkehr.
- Zusätzliche Halte der RE-Züge in Boxberg, Wittighausen, Grünsfeld und Eubigheim, insbesondere sofern weiterhin bestehende Taktlücken auszugleichen sind oder die Schülerverkehre nicht durch entsprechende RB-Halte ausreichend bedient werden können.
- Insgesamt besondere Berücksichtigung der Schülerverkehre bei den Planungen bzw. Beibehaltung der Verdichterzüge.

2. Alternativen/Anträge/Anfragen

Da die SPNV-Leistungen aus Landesmitteln zu finanzieren sind, sind derzeit keine konkreten finanziellen Auswirkungen für den Main-Tauber-Kreis bekannt. Allerdings müssen gegebenenfalls weiter bestehende Taktlücken durch den Bus-ÖPNV abgedeckt werden. Für den Abschnitt Lauda-Osterburken ist im Rahmen des Masterplan III die Nahverkehrsberatung beauftragt, Konzepte zu entwickeln. Die Vorschläge hierzu werden dem Kreistag voraussichtlich im Juni/Juli 2015 vorgelegt.

Die geforderte Einführung eines verdichteten RB-Taktes zwischen Lauda und Osterburken erfordert die Ertüchtigung der Stationen Königshofen und Wölchingen unter Mitfinanzierung des Landkreises und der Städte Lauda-Königshofen und Boxberg. Hierfür hat der Kreistag des Main-Tauber-Kreises bereits im Dezember 2011 beschlossen, sich mit rund 900.000 Euro zu beteiligen. Das MVI hat jedoch zwischenzeitlich die ursprüngliche Zusage einer

Ausweitung der RB-Verkehre und letztlich der damit verbundenen GVFG-Förderung zurückgezogen.

Insofern werden diese Kreismittel nicht benötigt, falls das MVI seine bisherige Planung beibehält.

3. Finanzielle Auswirkungen