



## Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

📅 21.06.2016

SPNV

# Gespräche zum Schienenkorridor Stuttgart-Nürnberg abgeschlossen

***Vorteile des reinen Nahverkehrsangebots auf der Murrbahn überwiegen – Keine Integration ins DB-Fernverkehrsangebot, aber verbesserter Nahverkehr***

Auf der Murrbahn zwischen Stuttgart und Nürnberg bleibt es beim ursprünglich geplanten Konzept für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Wie das baden-württembergische Verkehrsministerium am Dienstag (21. Juni 2016) in Stuttgart mitteilte, haben die konstruktiven Gespräche mit der Deutschen Bahn und den betroffenen baden-württembergischen Anliegerkommunen- und kreisen ergeben, dass die Vorteile für ein reines Nahverkehrsangebot gegenüber einer Integration in das DB-Fernverkehrsangebot überwiegen.

Im Frühjahr 2015 hatte die DB Fernverkehr im Rahmen ihrer Kunden- und Angebotsoffensive Planungen veröffentlicht, künftig über die Murrbahn eine IC-Linie Stuttgart – Nürnberg anbieten zu wollen. Der IC sollte nach den Vorstellungen der DB in der Fahrlage des vom Land geplanten Regionalexpresses verkehren. Das ursprüngliche Netz 3 im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurde daraufhin in das Netz 3a (Stuttgart – Nürnberg) mit der schnellen Regionalexpress-Leistung und das zwischenzeitlich bereits vergebene Netz 3b (Gäu-Murr) mit der Regionalbahn-Grundleistung aufgetrennt. Damit konnte die Ausschreibung des Netzes 3b unbeeinflusst fortgeführt werden und vor einer Ausschreibung der verbleibenden Regionalexpress-Leistungen geklärt werden, wie die Ankündigung der DB Fernverkehr für ein paralleles IC-Angebot berücksichtigt werden kann.

Zeitgleich nahm das Land nach dem DB-Vorstoß Gespräche mit allen Beteiligten auf mit dem Ziel, ein mit dem Fernverkehr abgestimmtes Nahverkehrskonzept zu verwirklichen. Um dabei das Optimum für die Fahrgäste zu erreichen, haben die Experten des Landes und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg in den vergangenen Monaten intensiv daran gearbeitet, ein rechtssicheres Ausschreibungsverfahren zu gestalten, welches neben der üblichen Nahverkehrsleistung auch die Anerkennung aller Nahverkehrstarife in Fernverkehrszügen zulässt, welche von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich betrieben werden.

Die Gespräche mit der DB Fernverkehr ergaben allerdings, dass in einem Fernverkehrsmodell bei der

möglich gewesen. Auch hätten die Fernverkehrsverbindungen nicht alle nach dem Zielkonzept 2025 des Landes vorgesehenen Regionalexpress-Leistungen abgedeckt. Dies hätte dazu geführt, dass Zubestellungen nötig gewesen wären bzw. weitere SPNV-Leistungen hätten ausgeschrieben werden müssen. Dies hätte zu einem äußerst komplizierten Ausschreibungsverfahren geführt.

Letztlich setzte sich in den Verhandlungen mit allen betroffenen baden-württembergischen kommunalen Anliegern an der Strecke bei Abwägung der Vor- und Nachteile die Erkenntnis durch, dass ein Integrationskonzept im Fernverkehr unter den gegebenen Rahmenbedingungen auf der Murrbahn nicht möglich ist. Das Land Baden-Württemberg wird deshalb nun einvernehmlich mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) – wie ursprünglich geplant – das Ausschreibungsverfahren im Netz 3a als klassische Nahverkehrsausschreibung weiterführen.

In der Folge werden die Fahrgäste gestaffelt erst mit der Regionalbahn von Dezember 2017 an auf der Murrbahn von einem verbesserten Nahverkehrsangebot mit kürzeren Takten sowie neuen, modernen, barrierefreien und klimatisierten Fahrzeugen mit WLAN profitieren und ab Ende 2019 dann auch im Regionalexpress ein verbessertes Angebot mit Neufahrzeugen und zusätzlichen Zügen von und nach Nürnberg in Tagesrandlagen erhalten.

Daneben wird DB Fernverkehr im Schienenkorridor Karlsruhe – Stuttgart – Aalen – Nürnberg auch das IC-Angebot im Fernverkehr ab 2017 mit neuen Fahrzeugen fortführen.