



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.