

## **Kleine Anfrage**

**der Abg. Johannes Stober und Rainer Hinderer SPD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Mögliches Fernverkehrsangebot auf der Schienenstrecke Karlsruhe–Heilbronn–Nürnberg–Dresden**

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Ist ihr bekannt, dass ein privates Eisenbahnunternehmen ein Fernverkehrsangebot auf der Strecke Karlsruhe–Heilbronn–Nürnberg–Dresden einrichten möchte und wenn ja, welche Informationen hat sie über das Wagenmaterial, das dieses Unternehmen dafür einsetzen möchte und über den für diese Strecke beabsichtigten Fahrplan?
2. Ist ihrer Kenntnis nach die Aussage in der Pressemitteilung dieses Unternehmens vom 2. September 2015 zutreffend, dass die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) als zuständiger Infrastrukturbetreiber die Nutzung des Streckenabschnitts zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Heilbronn Hauptbahnhof (Hbf) für dieses zusätzliche Verkehrsangebot ablehnt?
3. Ist ihrer Einschätzung nach die in dieser Pressemitteilung genannte Haltung der Bundesnetzagentur zutreffend, dass im Zuge eines diskriminierungsfreien Zugangs zum Schienennetz die AVG verpflichtet ist, dieses auch für den Fernverkehr zu öffnen?
4. Welche Geschwindigkeiten sind derzeit auf den einzelnen Abschnitten der AVG-Strecke zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Heilbronn Hbf erlaubt?
5. Wie haben sich die Fahrzeiten zwischen Karlsruhe Hbf und Heilbronn Hbf im Zuge der Übernahme der Strecke durch die AVG verändert (bei voller Ausnutzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit und Zugrundelegung von Zwischenhalten in Karlsruhe-Durlach, Bretten und Eppingen)?
6. Inwieweit plant sie, im Zuge der Neuvergabe des heutigen AVG-Netzes das Angebot durch die Einführung von zusätzlichen S-Bahn-Sprintern zu verbessern?

7. Welche Möglichkeiten sieht sie, die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe-Grötzingen-Heilbronn Hbf zu erhöhen, um die Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Heilbronn zu verkürzen?
8. Wie bewertet sie die Möglichkeit, im Rahmen von Verhandlungen zwischen dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) und der Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr GmbH (HNV) auf der einen und dem privaten Verkehrsunternehmen auf der anderen Seite, den Abschnitt Karlsruhe-Heilbronn des geplanten Fernverkehrsangebots in die vorhandenen Verbundtarife zu integrieren?

17.09.2015

Stober, Hinderer SPD

### Begründung

In diesen Tagen hatte ein privates Verkehrsunternehmen verkündet, sein Fernverkehrsangebot um die Strecke Karlsruhe-Heilbronn-Nürnberg-Dresden erweitern zu wollen. Hierdurch würde für die Regionen Karlsruhe und Heilbronn nicht nur ein besseres (und möglicherweise auch kostengünstigeres) Fernverkehrsangebot geschaffen, sondern auch die Zahl schneller Verbindungen zwischen Karlsruhe und Heilbronn erhöht. Zudem kritisierte das Unternehmen in einer Pressemitteilung, dass ihm der Zugang zu dem Streckenabschnitt Karlsruhe-Grötzingen-Heilbronn verwehrt wird.

Darüber hinaus ist auch das heutige SPNV-Angebot zwischen Karlsruhe und Heilbronn verbesserungsbedürftig. Die vielen „Unterwegs-Halte“ auf der Strecke haben zwar den Vorteil, dass viele Menschen neu für den Nahverkehr gewonnen werden konnten. Die Fahrzeit von bis zu knapp zwei Stunden ist dadurch jedoch äußerst lang geworden und liegt damit sogar noch über der Fahrzeit, die bei einem Umweg über Stuttgart benötigt wird (zum Teil sogar inklusive Umsteigezeiten). Einzig zwei S-Bahn-Sprinter morgens und abends reduzieren diese Fahrzeit mit etwas mehr als einer Stunde zumindest noch auf ein halbwegs verträgliches Maß. Aber auch diese Fahrzeit ist für diese Strecke noch recht hoch.

Insofern gibt es in den betroffenen Regionen ein sehr gut nachvollziehbares Interesse, dass ein solches Fernverkehrsangebot zusätzlich verwirklicht werden kann.

## Antwort

Mit Schreiben vom 12. Oktober 2015 Nr. 3-3825.0-01/26 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Ist ihr bekannt, dass ein privates Eisenbahnunternehmen ein Fernverkehrsangebot auf der Strecke Karlsruhe–Heilbronn–Nürnberg–Dresden einrichten möchte und wenn ja, welche Informationen hat sie über das Wagenmaterial, das dieses Unternehmen dafür einsetzen möchte und über den für diese Strecke beabsichtigten Fahrplan?*

Ja, diese Absicht ist der Landesregierung bekannt. Informationen über das Wagenmaterial und den beabsichtigten Fahrplan liegen der Landesregierung nicht vor.

*2. Ist ihrer Kenntnis nach die Aussage in der Pressemitteilung dieses Unternehmens vom 2. September 2015 zutreffend, dass die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) als zuständiger Infrastrukturbetreiber die Nutzung des Streckenabschnitts zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Heilbronn Hauptbahnhof (Hbf) für dieses zusätzliche Verkehrsangebot ablehnt?*

Die AVG als zuständiges Infrastrukturunternehmen hat den Netzzugang für das geplante Fernverkehrsangebot abgelehnt. Die Strecke hat den Status eines Netzes des Regionalverkehrs. Voraussetzung für planmäßigen Fernverkehr ist das Vorliegen einer Sicherheitsgenehmigung nach § 7 c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Über eine solche Sicherheitsgenehmigung verfügt die AVG nicht.

*3. Ist ihrer Einschätzung nach die in dieser Pressemitteilung genannte Haltung der Bundesnetzagentur zutreffend, dass im Zuge eines diskriminierungsfreien Zugangs zum Schienennetz die AVG verpflichtet ist, dieses auch für den Fernverkehr zu öffnen?*

Nach Kenntnis der Landesregierung ist die rechtliche Bewertung des Sachverhalts durch die Bundesnetzagentur noch nicht abgeschlossen. Grundsätzlich besteht nach § 14 AEG die Verpflichtung, diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur zu gewähren. Ob daraus eine Verpflichtung eines Infrastrukturbetreibers zur Einholung einer Sicherheitsbescheinigung abgeleitet werden kann, ist aus Sicht der Landesregierung offen.

*4. Welche Geschwindigkeiten sind derzeit auf den einzelnen Abschnitten der AVG-Strecke zwischen Karlsruhe-Grötzingen und Heilbronn Hbf erlaubt?*

Die Strecke ist derzeit auf eine Höchstgeschwindigkeit von 80 bis 100 km/h ausgebaut.

*5. Wie haben sich die Fahrzeiten zwischen Karlsruhe Hbf und Heilbronn Hbf im Zuge der Übernahme der Strecke durch die AVG verändert (bei voller Ausnutzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit und Zugrundelegung von Zwischenhalten in Karlsruhe-Durlach, Bretten und Eppingen)?*

Nach Angaben der AVG benötigte die schnellste Verbindung 1995/1996 eine Fahrzeit von 73 Minuten für die Strecke von Durlach nach Heilbronn. Heute benötigt die schnellste Verbindung mit dem Sprinter 54 Minuten.

6. *Inwieweit plant sie, im Zuge der Neuvergabe des heutigen AVG-Netzes das Angebot durch die Einführung von zusätzlichen S-Bahn-Sprintern zu verbessern?*

Die Landesregierung hat bei der Ausschreibung des heutigen AVG-Netzes (Ausschreibungsnetze 7 a und 7 b) keine zusätzlichen Zugkilometer vorgesehen. Dies liegt in der Anwendung des dem Zielkonzept 2025 zugrundeliegenden Landesstandards für die Bedienhäufigkeit begründet, welcher für die Netze 7 a und 7 b bereits vollumfänglich erreicht ist.

7. *Welche Möglichkeiten sieht sie, die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten auf dem Streckenabschnitt Karlsruhe-Grötzingen-Heilbronn Hbf zu erhöhen, um die Fahrzeit zwischen Karlsruhe und Heilbronn zu verkürzen?*

Nach Information der AVG ist in einigen wenigen Abschnitten eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h möglich. Dies ist aber für den heutigen Betrieb nicht erforderlich. Lokbespannte Züge würden diese Geschwindigkeit nach derzeitigen Erkenntnissen nicht erreichen können.

8. *Wie bewertet sie die Möglichkeit, im Rahmen von Verhandlungen zwischen dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) und der Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr GmbH (HNV) auf der einen und dem privaten Verkehrsunternehmen auf der anderen Seite, den Abschnitt Karlsruhe-Heilbronn des geplanten Fernverkehrsangebots in die vorhandenen Verbundtarife zu integrieren?*

Solange die Klärung der Zulassung von Fernverkehr auf dieser Strecke noch nicht erfolgt ist, kann diese Frage nicht beantwortet werden.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur