

Antrag

der Abg. Andreas Schwarz u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Aktueller Stand der Vergabeverfahren im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie der Verfahrensstand bei der wettbewerblichen Ausschreibung der vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur definierten Schienennetze in Baden-Württemberg ist, welche Netze sich in der Ausschreibung befinden, welche Netze schon neu vergeben wurden und für welche Netze die Ausschreibungen noch in Vorbereitung sind;
2. zu welchem Zeitpunkt die Betriebsaufnahme mit den neuen Verkehrsverträgen nach den Ausschreibungen in den einzelnen Netzen vorgesehen ist;
3. welche Laufzeiten für die neuen Verkehrsverträge in den einzelnen Netzen vorgesehen sind;
4. wie der Verfahrensstand beim Abschluss von Übergangsverträgen für die Netze ist, für die keine Betriebsaufnahme direkt nach Auslaufen des „großen Verkehrsvertrags“ im Herbst 2016 vorgesehen ist;
5. mit welchen qualitativen Vorgaben (z. B. Fahrzeugausstattung, Barrierefreiheit, Fahrgastinformation etc.) die einzelnen Netze in die Ausschreibungen gehen;
6. welche Betriebskonzepte und Fahrplanänderungen im Vergleich zum Status quo den einzelnen Netzen zugrunde liegen;
7. wie weit die Gründung der Fahrzeugbeschaffungsgesellschaft vorangeschritten ist und wann diese Gesellschaft ihre Geschäftstätigkeit aufnehmen wird.

24. 04. 2014

Schwarz, Raufelder, Marwein, Renkonen, Tschenk GRÜNE

Begründung

Der Schienenpersonennahverkehr erfreut sich in Baden-Württemberg einer zunehmenden Beliebtheit. Der aktuell auf einem Großteil des Schienennetzes wirksame „große Verkehrsvertrag“ bietet kaum Möglichkeiten, den immer weiter steigenden Kosten (z. B. für Stationen und Energie) entgegenzuwirken. Mit Hilfe von wettbewerblichen Ausschreibungen sollen hochwertigere Schienenpersonennahverkehre für das Land zu günstigeren Preisen bestellt werden. Der Antrag soll allen beteiligten Akteuren im Land weitere Planungssicherheit bieten.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 22. Juli 2014 Nr. 3-3822.0-00/979 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. wie der Verfahrensstand bei der wettbewerblichen Ausschreibung der vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur definierten Schienennetze in Baden-Württemberg ist, welche Netze sich in der Ausschreibung befinden, welche Netze schon neu vergeben wurden und für welche Netze die Ausschreibungen noch in Vorbereitung sind;*
- 2. zu welchem Zeitpunkt die Betriebsaufnahme mit den neuen Verkehrsverträgen nach den Ausschreibungen in den einzelnen Netzen vorgesehen ist;*
- 3. welche Laufzeiten für die neuen Verkehrsverträge in den einzelnen Netzen vorgesehen sind;*

Zu 1. bis 3.:

Rund zwei Drittel der landesbestellten SPNV-Leistungen werden aktuell auf Grundlage eines einzigen Vertrages, des sogenannten „großen Verkehrsvertrages“ aus dem Jahr 2003 erbracht. Dieser Vertrag läuft im September 2016 aus, wodurch annähernd 40 Mio. Zugkilometer frei werden. Da zudem weitere Verträge auslaufen, steht in diesem und den nächsten beiden Jahren nahezu das gesamte landesbestellte SPNV-Angebot zur Neuausschreibung an. Dies ist eine bundesweit einmalige Situation, die nur zum Teil dadurch entspannt werden kann, dass die Vergabeverfahren möglichst nacheinander in Teilnetzen durchgeführt werden („gestaffelt werden“), die in für die Unternehmen handhabbaren Größen zusammengestellt wurden.

Als weitere Herausforderung kommt das Schaffen von Chancengleichheit bzw. guten Rahmenbedingungen für funktionierenden Wettbewerb hinzu. Hierzu wurden seit 2013 die Vorarbeiten geleistet, um in den Vergabeverfahren allen Wettbewerbern vergleichbare Kreditkonditionen bei der Fahrzeugfinanzierung gewähren zu können. Einzelheiten hierzu finden sich in der Antwort zur Frage 7.

Eine weitere Herausforderung stellt sich durch die nicht mehr auskömmlichen Mittel für die Bestellung des SPNV. Die Kosten für die bestehenden Verträge erhöhen sich jedes Jahr stärker als die zur Finanzierung zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel, die dem Land vom Bund zugewiesen werden. Hierbei fällt insbesondere der langlaufende große Verkehrsvertrag ins Gewicht. Seit 2014 fließen 98 Prozent der Regionalisierungsmittel in die Bestellung von SPNV-Leistungen. Zum Vergleich: In den anderen Ländern liegt diese Bestellquote durchschnittlich bei um die 80 Prozent. Andere aus Regionalisierungsmitteln zu finan-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

zierende Aufgaben müssen mit zusätzlichen Haushaltsmitteln des Landes bestritten werden. Aus dem Kassensturz im Jahr 2012 wurde ersichtlich, dass die ursprüngliche Angebotsplanung aus dem Jahr 2010 das zur Verfügung stehende Budget um jährlich rund 130 Mio. Euro überschritten hätte. Dies erforderte eine Überarbeitung der Angebotsplanung.

Dadurch, dass die Angebotsplanung überarbeitet, Chancengleichheit für erfolgreiche Wettbewerbsverfahren hergestellt und eine Staffelung der Vergabeverfahren erreicht werden mussten, werden Betriebsaufnahmen mit neuen Fahrzeugen frühestens zwei Jahre nach dem Ende des großen Verkehrsvertrages möglich sein. Für die Übergangszeit sind deshalb Vergabeverfahren mit Gebrauchtfahrzeugen erforderlich. Die Übergangszeit soll möglichst kurz gehalten werden. Daraus ergibt sich ein enges Korsett für den zeitlichen Ablauf der Verfahren und Betriebsaufnahmen. Der sich daraus ergebende Verfahrensstand und die Zeitpunkte der Betriebsaufnahmen können dem aktuellen Vergabekalender entnommen werden, der dieser Antwort beiliegt.

Es werden Laufzeiten zwischen sieben und 15 Jahren angestrebt. Die Spanne ergibt sich aus verschiedenen Gründen:

- a) Infrastrukturmaßnahmen wie Stuttgart 21 und die Elektrifizierung der Südbahn, bei denen Betriebsprogramme während laufender Verkehrsverträge umgestellt werden müssen.
- b) Restlaufzeiten von Gebrauchtfahrzeugen (z. B. wie Neigetechnikfahrzeuge, die ausschließlich für bestimmte Linien und Fahrplankonzepte in Frage kommen).
- c) Staffelung des Auslaufens der künftigen Verkehrsverträge.

Die Verkehrsverträge für die Stuttgarter Netze 1 und 3 haben eine Laufzeit von zehn Jahren. Die für Neufahrzeuge relativ kurze Laufzeit von zehn Jahren ermöglicht, dass nach Fertigstellung des Projektes Stuttgart 21 die bisherigen Betreiber die Linien noch einige Zeit weiter befahren und das anschließende Vergabeverfahren für den sich anschließenden Verkehrsvertrag bereits die sich neu entwickelnde Nachfrage berücksichtigen kann.

Die Verkehrsverträge sollen für das Netz 2 für sechs Jahre mit Verlängerungsmöglichkeiten und für die Netze 16 a und 16 b werden auf sieben Jahre mit Verlängerungsmöglichkeiten abgeschlossen, um nach Fertigstellung der Elektrifizierung der Südbahn weitgehend auf elektrischen Betrieb unter einem neuen Vertrag umstellen zu können.

Der Verkehrsvertrag für das Netz 4 sieht aufgrund der Staffelung und Zulassung von Gebrauchtfahrzeugen eine Laufzeit von zehn Jahren vor. Der Verkehrsvertrag für die Netz 9 a und 9 b sieht aufgrund der Vorgabe von Neufahrzeugen eine Laufzeit von 13 Jahren vor.

Die Laufzeiten in den weiteren Netzen hängen von dem konkreten Betriebsstart, dem Ausgang der zuvor genannten Vergabeverfahren, der Abstimmung mit beteiligten Aufgabenträgern aus Nachbarländern oder dem Verlauf der Verhandlungsverfahren ab und können deshalb noch nicht konkret benannt werden.

4. wie der Verfahrensstand beim Abschluss von Übergangsverträgen für die Netze ist, für die keine Betriebsaufnahme direkt nach Auslaufen des „großen Verkehrsvertrags“ im Herbst 2016 vorgesehen ist;

Übergangsverträge, also vergleichsweise kurz laufende Leistungsbestellungen für ein bis drei Jahre, werden überall dort erforderlich, wo Leistungen aus dem großen Verkehrsvertrag aufgrund der nötigen Staffelung der Vergabeverfahren nicht mit einer Inbetriebnahme im direkten Anschluss an dessen Auslaufen vergeben werden können. Insgesamt ergibt sich hier ein hohes Zugkilometervolumen mit kurzen Laufzeiten bis zur jeweiligen Inbetriebnahme der längerfristigen, anschließenden Verkehrsverträge. Auch bei den Übergangsleistungen wird eine Modernisierung des Wagenmaterials angestrebt.

Diese Leistungen werden in einem Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb vergeben, der am 15. Juli 2014 im EU-Amtsblatt veröf-

fentlicht wurde. Verhandelt werden im Wesentlichen das einzusetzende Fahrzeugmaterial und das Fahrplanangebot. Dabei sollen bereits erste Verbesserungen erzielt und die Angebotsstruktur weitgehend an die künftige angepasst werden.

5. mit welchen qualitativen Vorgaben (z. B. Fahrzeugausstattung, Barrierefreiheit, Fahrgastinformation etc.) die einzelnen Netze in die Ausschreibungen gehen;

Das vom Ministerrat beschlossene Zielkonzept 2025 legt die landesweit gültige Grundlage für den qualitativen und quantitativen Angebotsumfang auf jeder einzelnen Strecke bzw. im weiteren auch in jedem einzelnen Netz fest. Das Zielkonzept 2025 definiert ein zu erreichendes landesfinanziertes Angebot in Abhängigkeit von Nachfrage und strukturpolitischen Zielen. Damit wird in allen Landesteilen der gleiche Maßstab angelegt, und Ungleichbehandlungen der Regionen werden vermieden. Das Zielkonzept 2025 legt den Rahmen für das Angebot fest, also wie viele Züge pro Stunde verkehren, wo schnelle Verbindungen zusätzlich angeboten werden sollen und welches Platzangebot in den Zügen vorgesehen werden soll.

Über das Zielkonzept hinaus gibt es weitere einzelne qualitative Vorgaben zu den Fahrzeugen, der Betriebsqualität und dem Fahrkartenvertrieb:

- Die Vorgaben für die Fahrzeuganforderungen sind weitgehend im Fahrzeuglastenheft geregelt, das qualitative Mindestanforderungen u. a. enthält zu Verfügbarkeit, Einhaltung von Fahrzeiten, Höchstgeschwindigkeit, Sicherheit, Brandschutz, Sitze, Sitzteiler, Erste Klasse, Stufenfreiheit, Haltemöglichkeiten, Ruhebereiche, Mehrzweckbereiche für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder, Weg- und Leitsysteme (insbesondere für sehbehinderte Fahrgäste), Toilettensystem, Beleuchtung, Abfallbehälter, Gepäckablagen, Steckdosen, Videoüberwachung, Einstiege, Klimatisierung, Fahrgastinformation, Kommunikationsverbindungen (z. B. WLAN), Notrufeinrichtungen, Umweltaforderungen (Schall- und Geräuschemissionen, Energieverbrauch).
- Für die Betriebsqualität wird während der Vertragslaufzeit die Pünktlichkeit, Anschlusssicherheit, Sauberkeit und Kundenzufriedenheit mit einem Qualitätssystem überprüft. Vorgaben hierzu sind streckenspezifisch aufgrund der Einflussfaktoren, die das Verkehrsunternehmen nicht selbst beeinflussen kann. Diese Rahmenbedingungen variieren und sind unterschiedlich stark ausgeprägt je nach Strecke, wie z. B. Störungen an der Gleisinfrastruktur.
- Für den Fahrkartenvertrieb gibt es Vorgaben zu Standorten mit personenbedientem Verkauf sowie Vorgaben zum Verkauf an Automaten.

6. welche Betriebskonzepte und Fahrplanänderungen im Vergleich zum Status quo den einzelnen Netzen zugrunde liegen;

Aus dem Zielkonzept 2025 wird eine neue Angebotsstruktur abgeleitet. Die Umsetzung erfolgt stufenweise, da zum Teil Voraussetzungen bei der Infrastruktur geschaffen werden müssen oder die dafür nötigen finanziellen Mittel erst nach neuer, erfolgreicher Vergabe der Verkehrsleistung zur Verfügung stehen. Im Folgenden sind die strukturellen Veränderungen aufgeführt, die mit oder im Laufe eines neuen Verkehrsvertrages umgesetzt werden sollen. Der Umfang des Angebotes, also die Betriebszeiten, hängen entscheidend vom zur Verfügung stehenden Budget ab; also von der Höhe der Regionalisierungsmittel, die Baden-Württemberg ab 2015 nach der diesjährigen Revision zur Verfügung stehen werden.

Für die unterschiedlichen Zugkategorien werden folgende Begriffe verwandt:

- Züge, die an allen Stationen halten, werden als *Regionalbahn* oder *S-Bahn* bezeichnet.
- Zwischen den Oberzentren gibt es *Expresszüge*, die nur wenige Zwischenhalte bedienen. Sie werden heute auch als Regionalexpresszüge oder Interregionalexpresszüge bezeichnet.
- Im Einzugsbereich Stuttgarts gibt es *Metropolexpresszüge*, die im Einzugsbereich der Stuttgarter S-Bahn nur an wichtigen Umsteigebahnhöfen, im Einzel-

fall auch an Unterzentren halten. Außerhalb des Stuttgarter S-Bahnnetzes werden in der Regel alle Halte bedient.

Zu Netz 1 a Neckartal

Im Rahmen des Metropolexpresskonzepts werden im Netz 1 a die Strecken Heilbronn–Bietigheim–Stuttgart, Pforzheim–Mühlacker–Bietigheim (–Stuttgart) und Stuttgart–Plochingen–Tübingen halbstündlich befahren.

Die Linie von Pforzheim wird bei Inbetriebnahme des Netzes wie heute auch zwischen Bietigheim und Stuttgart nur stündlich verkehren, in der anderen halben Stunde besteht jeweils direkter Anschluss an einen Zug der Relation Heilbronn–Stuttgart.

Derzeit wird untersucht, ob es möglich ist, zu einem späteren Zeitpunkt die Züge des Metropolexpresses in Bietigheim Richtung Heilbronn und Pforzheim zu flügeln (zu teilen), um in erheblichem Umfang Trassenbelegungen und Betriebskosten zu sparen. Damit wird auch das Ziel verfolgt, den Fahrgästen der Linie Pforzheim–Stuttgart halbstündlich eine umsteigefreie Verbindung bis/ab Stuttgart anzubieten.

Auf den Strecken Mühlacker–Bretten–Bruchsal, Heilbronn–Möckmühl–Osterburken und Heilbronn–Heidelberg–Mannheim werden die Metropolexpresszüge stündlich umsteigefrei weitergeführt.

Im Netz 1 a werden außerhalb des Bereiches der S-Bahn Stuttgart alle Zwischenhalte bedient mit Ausnahme auf der Strecke Heilbronn–Heidelberg–Mannheim, auf der die Züge wie heute als Expresszüge geführt werden. Expresszüge auf den anderen Streckenabschnitten sind in den Netzen 1 c und 5 vorgesehen.

Neu ist gegenüber heute

- ein ganztägig halbstündliches statt stündliches Angebot Tübingen–Stuttgart,
- umsteigefreie Verbindung von allen Zwischenhalten der Strecke Bruchsal–Bretten–Mühlacker nach Stuttgart,
- perspektivisch halbstündlich umsteigefrei (statt stündlich) von Pforzheim über Mühlacker nach Stuttgart.

Zu Netz 1 b Rems-Fils

In diesem Netz werden die Strecken Stuttgart–Aalen–Crailsheim und Stuttgart–Ulm bedient. Im Rahmen des Metropolexpresses werden die Abschnitte Stuttgart–Schwäbisch Gmünd und Stuttgart–Göppingen–Süßen halbstündlich bedient. Die Metropolexpresszüge werden bis Aalen bzw. Geislingen stündlich weitergeführt. In der Hauptverkehrszeit verkehren sie bis Aalen auch weiterhin halbstündlich. Die Abschnitte Geislingen–Ulm und Aalen–Ellwangen werden stündlich bedient. Perspektivisch soll das zweistündliche Angebot Ellwangen–Crailsheim zu einem Stundentakt ausgebaut werden.

Auf der Strecke Stuttgart–Aalen ist das zusätzliche Expresszugangebot im Netz 1 c vorgesehen; auf der Strecke Stuttgart–Ulm im Netz 2.

Neu im Netz 1 b ist gegenüber heute

- die Ausweitung des halbstündlichen Angebotes zwischen Stuttgart und Schwäbisch Gmünd,
- eine stündliche Expressverbindung zwischen Stuttgart, Schwäbisch Gmünd und Aalen, (Wechselweise Intercity/Expresszug)
- ein systematisches halbstündliches statt wechselndes Angebot Stuttgart–Plochingen–Göppingen–Süßen,
- ein systematisches stündliches statt wechselndes Angebot Süßen–Geislingen und Geislingen–Ulm.

Zu Netz 1 c Franken-Enz

In diesem Netz sind die Expressverbindungen auf den Strecken Würzburg–Lauda–Osterburken–Heilbronn–Stuttgart, Aalen–Stuttgart–Vaihingen–Mühlacker–Pforzheim–Karlsruhe vorgesehen.

Neu im Netz 1 c ist gegenüber heute

- ein systematisches stündliches Angebot Würzburg–Stuttgart, also Schließung der heutigen Taktlücken.
- Halbstundentakt statt Stundentakt Karlsruhe–Pforzheim–Stuttgart. Das zweistündliche IC-Angebot ist Bestandteil dieses Halbstundentakts.
- Stunden- statt Zweistundentakt Aalen–Stuttgart–Karlsruhe. Das zweistündliche IC-Angebot ist Bestandteil dieses Stundentaktes.

Zu Netz 2 Stuttgart–Ulm–Bodensee

Das Netz 2 beinhaltet die stündlichen Expresszüge Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen–Lindau.

Neu im Netz 2 ist gegenüber heute ein stündliches statt zweistündliches Expressangebot zwischen Stuttgart und Ulm.

Für die Netze 1 a, 1 b und 1 c sowie das Netz 2 im Abschnitt Stuttgart–Ulm befindet sich in der Anlage eine grafische Übersicht über das künftige Fahrplanangebot mit Planungsstand 2. Juli 2014.

Zu Netz 3 Gäu-Murr

In diesem Netz werden die Strecken Stuttgart–Murrhardt–Schwäbisch Hall–Crailsheim–Nürnberg und Stuttgart–Herrenberg–Eutingen–Freudenstadt/-Horb–Rottweil bedient.

Im Rahmen des Metropolexpress wird der Abschnitt Stuttgart–Murrhardt ganztägig halbstündlich befahren. Der Metropolexpress wird zu den Hauptverkehrszeiten halbstündlich bis Schwäbisch Hall–Hessental weitergeführt, bis Crailsheim stündlich und bis Nürnberg zweistündlich. In der Prüfung befindet sich eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Stuttgart und Crailsheim um rund eine Viertelstunde. Bei einer Verkürzung der Fahrzeit würde der Halbstundentakt des Metropolexpress bis Gaildorf West ausgedehnt werden.

Auf den Strecken von Stuttgart nach Rottweil und Horb können die künftig stündlichen statt zweistündlichen IC-Züge Stuttgart–Zürich zum Nahverkehrstarif genutzt werden, sodass hier die Nahverkehrszüge für die Zwischenhalte eine stündliche Bedienung herstellen (Integrationskonzept Gäubahn).

Neu im Netz 3 ist gegenüber heute

- die halbstündliche Bedienung im Abschnitt Stuttgart–Murrhardt und ggf. –Gaildorf West,
- diverse Anpassungen zwischen Rottweil und Horb sowie Freudenstadt und Bondorf aufgrund der Abstimmung mit den stündlich statt heute zweistündlich verkehrenden IC-Zügen Stuttgart–Zürich.

Zu Netz 4 Rheintal

In diesem Netz ist die Strecke Karlsruhe–Freiburg–Basel vorgesehen. Vorgesehen sind in diesem Netz ein stündlicher Expresszug von Karlsruhe–Freiburg–Basel sowie S-Bahnen Offenburg–Freiburg, Emmendingen–Freiburg–Basel/Mulhouse. Perspektivisch wird die Strecke Mannheim–Heidelberg–Karlsruhe in dieses oder ein anderes Netz integriert.

Neu im Netz 4 ist gegenüber heute

- ein deutlich schnellerer Expresszug zwischen Freiburg und Basel mit Anschlüssen in Weil nach Lörrach,
- eine Zunahme von mehr Linien im Verdichtungsraum Freiburg entsprechend der freien Streckenkapazitäten, um der Nachfrage annähernd gerecht zu werden,

- ein ganztägiges halbstündliches Angebot Karlsruhe–Offenburg mit den Expresszügen der Schwarzwaldbahn im Netz 13,
- ein systematisches stündliches S-Bahn-Angebot Freiburg–Basel mit einem Halbstundentakt zur Hauptverkehrszeit.

Zu Netz 5 Donau-Ostalb

In diesem Netz sind alle Leistungen gebündelt, die mit Neigetechnikzügen erbracht werden sollen. Dieses sind die Expresslinien Aalen–Ulm, Ulm–Friedrichshafen–Singen–Basel, Ulm–Ehingen–Sigmaringen–Tuttlingen–Immendingen–Donaueschingen und Stuttgart–Tübingen–Albstadt–Sigmaringen–Aulendorf mit einem Flügelzugteil Tübingen–Rottenburg bzw. Horb und übergangsweise Rottweil–Villingen–Donaueschingen–Neustadt. Gegebenenfalls werden einzelne Leistungen auch in anderen Netzen oder erst nach Beseitigung von Infrastrukturengpässen realisiert.

Neu im Netz 5 wird gegenüber heute angestrebt

- Stunden- statt Zweistundentakt Aalen–Ulm,
- Stunden- statt Zweistundentakt Stuttgart–Tübingen–Albstadt,
- Stunden- statt Zweistundentakt Sigmaringen–Tuttlingen.

Zu Netz 6 a S-Bahn Rhein-Neckar Los 1

In diesem Netz sind folgende Strecken enthalten:

- Homburg (Saar)–Kaiserslautern–Mannheim–Heidelberg–Eberbach–Neckarelz–Osterburken,
- Karlsruhe–Bruchsal–Heidelberg–Mannheim–Schifferstadt–Speyer–Germersheim,
- Germersheim–Graben-Neudorf–Bruchsal,
- alle Zubringerverkehre zur BASF.

Neu im Netz 6 a gegenüber heute ist vorgesehen

- das Angebot weiter zu systematisieren und Kapazitäten an die Nachfrage anzupassen,
- Auffüllen von Taktlücken,
- bedarfsgerechte Bedienung an Wochenenden,
- Einbeziehung der Verkehre zum BASF-Standort Ludwigshafen.

Zu Netz 6 b S-Bahn Rhein-Neckar Los 2

In diesem Netz sind die S-Bahn-Leistungen auf folgenden Strecken enthalten:

- Mainz–Mannheim,
- Mannheim–Biblis–Groß Rohrheim,
- Mannheim–Bensheim,
- Mannheim–Schwetzingen–Karlsruhe,
- Heidelberg–Meckesheim–Aglasterhausen/–Sinsheim/Elsenz–Eppingen.

Neu im Netz 6 b gegenüber heute ist vorgesehen

- der Ersatz der heutigen Regionalbahnzüge durch moderne S-Bahn-Fahrzeuge,
- eine Systematisierung des Angebotes und Ausweitung der Betriebszeiten,
- das Auffüllen von Taktlücken,
- eine bedarfsgerechte Bedienung an Wochenenden.

Zu Netz 7 Stadtbahn Karlsruhe

In diesem Netz sind die heutigen Stadtbahn-Leistungen zusammengefasst. Stadtbahnen sind Züge, die sowohl auf Eisenbahn- als auch auf Straßenbahngleisen fahren können. Dazu gehören folgende Strecken:

- Freudenstadt–Eutingen–Bondorf,
- Freudenstadt–Rastatt–Karlsruhe,
- Karlsruhe–Pforzheim–Bad Wildbad,
- Karlsruhe–Bretten–Eppingen–Heilbronn–Öhringen,
- Karlsruhe–Bruchsal–Menzingen/–Odenheim,
- Karlsruhe–Wörth,
- Karlsruhe–Baden-Baden–Achern.

Veränderungen im Detail in diesem Netz sind dem laufenden Vergabeverfahren vorbehalten.

Zu Netz 8 Ortenau

In diesem Netz sind die Leistungen der Ortenau S-Bahn auf folgenden Strecken enthalten:

- Freudenstadt–Hausach–Offenburg,
- Offenburg–Kehl–Strasbourg,
- Offenburg–Oberkirch–Bad Griesbach,
- Achern–Ottenhöfen,
- Biberach–Oberharmersbach.

Veränderungen in diesem Netz sind dem Ergebnis des laufenden Vergabeverfahrens vorbehalten.

Zu Netz 9 a Breisgau Ost-West

Zu diesem Netz gehören die Strecken

- Breisach–Freiburg–Titisee–Donaueschingen–Villingen,
- Titisee–Seebrugg und
- Gottenheim–Riegel–Endingen.

Die nicht elektrifizierten Streckenteile sollen im Rahmen des Projektes Breisgau S-Bahn bis Ende 2018 elektrifiziert werden. Die Züge von Freiburg nach Breisach und Endingen werden in Gottenheim, die Züge nach Seebrugg und Villingen werden in Titisee geflügelt.

Neu im Netz 9 a gegenüber heute sind

- umsteigefreie Fahrten von der Strecken Endingen–Gottenheim bis nach Freiburg,
- umsteigefreie Fahrten Breisach–Freiburg–Villingen durch Entfall der Umstiege in Freiburg, Neustadt und Donaueschingen,
- Systematisierung und Erweiterung des halbstündlichen Angebotes,
- Halbstundentakt auch im Abschnitt Titisee-Neustadt,
- auf der Höllentalbahn zwischen Freiburg und Titisee an Sonn- und Feiertagen 20-Minutentakt statt Halbstundentakt.

Zu Netz 9 b Freiburger Y

Zu diesem Netz gehören folgende Strecken

- Breisach–Sasbach–Endingen–Riegel–Emmendingen–Freiburg,
- Elzach–Waldkirch–Freiburg und
- Münstertal–Bad Krozingen–Freiburg.

Die nicht elektrifizierten Streckenteile sollen im Rahmen des Projektes Breisgau S-Bahn bis Ende 2018 elektrifiziert werden.

Neu im Netz 9 b gegenüber heute ist

- ein systematisches stündliches Angebot Breisach–Sasbach–Endingen–Riegel,
- ein Halbstundentakt Waldkirch–Elzach mindestens zur Hauptverkehrszeit, zu den anderen Zeiten mindestens bis Bleibach,
- stündlich, perspektivisch mit Fertigstellung Güterumgehung Freiburg halb-stündlich umsteigefreie Fahrten Münstertal–Staufen–Freiburg.
- mit Fertigstellung Güterumgehung Freiburg und Herstellung Anschluss bei Riegel umsteigefreie Fahrten Breisach–Sasbach–Endingen–Riegel–Emmendingen–Freiburg.

Zu Netz 10 a Seehas

Dieses Netz besteht aus der Strecke Konstanz–Radolfzell–Singen–Engen. Grundlegende Veränderungen des Angebotes sind derzeit nicht vorgesehen.

Zu Netz 10 b Wiesental

Zu diesem Netz gehören die Strecken Zell–Schopfheim–Lörrach–Basel und Lörrach–Weil am Rhein. Grundlegende Veränderungen des Angebotes sind derzeit nicht vorgesehen. Es besteht der Wunsch der Region Lörrach, die Strecke zwischen Lörrach und Basel zweigleisig auszubauen, um einen Viertelstundentakt anbieten zu können. Außerdem soll in diesem Zusammenhang ein neuer Haltepunkt Lörrach-Zollweg gebaut werden.

Zu Netz 10 c Hochrhein

Zu diesem Netz gehört die Strecke Basel–Waldshut–Lauchringen. Grundlegende Veränderungen des Angebotes sind derzeit nicht vorgesehen.

Zu Netz 11 Hohenlohe–Franken–Untermain

Zu diesem Netz gehören die Strecken

- Heilbronn–Öhringen–Schwäbisch Hall–Crailsheim,
- Crailsheim–Bad Mergentheim–Lauda–Weikersheim–Miltenberg–Aschaffenburg und
- Miltenberg–Walldürn–Seckach,
- sowie Einzelleistungen auf angrenzenden Strecken.

Neu im Netz 11 gegenüber heute ist

- ein systematischer Stunden- statt Zweistundentakt Heilbronn–Öhringen–Schwäbisch Hall–Hessental,
- der Ausbau zum ganztägigen systematischen Stundentakt Crailsheim–Lauda–Wertheim,
- die Erweiterung der Anschlussverbindungen in Lauda zwischen Tauberbischofsheim und Würzburg sowie Bad Mergentheim und Würzburg.

Zu Netz 12 Ulmer Stern

Zu diesem Netz gehören die Strecken

- Ulm–Aalen,
- Ulm–Blaubeuren–Ehingen,
- Ulm–Senden–Weißenhorn und
- Ulm–Memmingen sowie
- ggf. weitere Strecken in Zuständigkeit des bayerischen Aufgabenträgers.

In diesem Netz besteht noch Abstimmungsbedarf zu den Betriebskonzepten mit der Region im Zusammenhang mit dem Projekt Regio-S-Bahn Donau-Iller sowie mit dem bayerischen Aufgabenträger.

Zu Netz 13 Schwarzwaldbahn

Zu diesem Netz gehören die Expresszüge auf der Strecke Karlsruhe–Offenburg–Villingen–Singen–Konstanz.

Neu im Netz 13 gegenüber heute ist

- ein systematischer Stundentakt, d. h. Schließung der Taktlücken.

Zu Netz 14 Zollernbahn

Zu diesem Netz gehört die Strecke Tübingen–Albstadt–Sigmaringen. Die Leistungen auf dieser Strecke wurden Ende 2013 neu in Betrieb genommen. Weitere Veränderungen sind derzeit nicht geplant.

Zu Netz 15 Schwarzwälder Ring

Zu diesem Netz gehören die Strecken Bräunlingen–Donaueschingen–Villingen–Trossingen–Rottweil–Tuttlingen–Immendingen–Leipferdingen und Fridingen–Tuttlingen. Veränderungen in diesem Netz sind derzeit nicht geplant.

Zu Netz 16 a Aulendorfer Kreuz

Zu diesem Netz gehört die Strecke Ulm–Friedrichshafen–Lindau. Angebotsausweitungen auf dieser Strecke erfolgen erst mit Fertigstellung der Elektrifizierung.

Neu im Netz 16 a gegenüber heute sind

- mit der Elektrifizierung durchgehende Regionalbahnen zwischen Ulm und Lindau über Aulendorf und Friedrichshafen.

Zu Netz 16 b Aulendorfer Kreuz

Zu diesem Netz gehören die Strecken Sigmaringen–Aulendorf–Kißlegg und Memmingen–Leutkirch–Wangen–Lindau.

Der konkrete Leistungsumfang befindet sich aktuell noch in der Planung und bedarf noch der Abstimmung mit dem bayerischen Aufgabenträger.

Neu im Netz 16 b gegenüber heute ist

- der Ausbau des stündlichen Angebotes.

Zu Netz 16 c Bodenseegürtelbahn

Zu diesem Netz gehört die Strecke Friedrichshafen–Radolfzell–Singen. Veränderungen in diesem Netz sind derzeit nicht geplant.

Zu Netz 17 Nagoldtal

Zu diesem Netz gehört die Strecke Pforzheim–Calw–Nagold–Hochdorf–Horb–Rottenburg–Tübingen. Der heutige Vertrag läuft unbefristet. Veränderungen sind derzeit nicht geplant.

Zu Netz 18 Ermstal (und ggf. Ammertalbahn)

Zu diesem Netz gehört die Strecke Tübingen–Metzingen–Bad Urach. Veränderungen hängen von den weiteren Planungen zur Regionalstadtbahn Neckar-Alb ab.

7. wie weit die Gründung der Fahrzeugbeschaffungsgesellschaft vorangeschritten ist und wann diese Gesellschaft ihre Geschäftstätigkeit aufnehmen wird.

Die Gründung der „Schienenfahrzeuggesellschaft Baden-Württemberg (SFBW)“ als landeseigene Einrichtung im BW-Modell wird derzeit vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Abstimmung mit dem für die Gründung von Landes-einrichtungen zuständigen Ministerium für Finanzen und Wirtschaft vorbereitet. Die SFBW wird ihre Tätigkeit aufnehmen, sobald in einem Vergabeverfahren ein Bieter den Zuschlag erhält, der das BW-Modell in Anspruch nehmen möchte.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR
UND INFRASTRUKTUR

Vergabekalender

SPNV-Wettbewerbsprojekte in Baden-Württemberg

Stand: 2. Juli 2014 / wird laufend aktualisiert

Abgeschlossene und laufende Vergabeverfahren - Federführung MVI

Netz	Bezeichnung	Vergabebeginn	Inbetriebnahme	Fahrzeugart	Verfahrensstatus	Anmerkungen
14	a Zollembahn	Nov. 2012	Dez. 2013	Gebraucht	abgeschlossen	Laufzeit bis Elektrifizierung Albstadt-Ebingen - Tübingen angestrebt
7	a/b Stadtbahn Karlsruhe (Übergangsvertrag)	Sep. 2013	Dez. 2013	Gebraucht	abgeschlossen	
7	a/b Stadtbahn Karlsruhe	2. Hj. 2013	ab Dez. 2014	Gebraucht	läuft	Inbetriebnahme in Abhängigkeit vom Ausschreibungsergebnis
7	c Heilbronn-Nord	Okt. 2009	Dez. 2014	Neu	läuft	Betriebsbeginn abhängig von EBA-Fahrzeugzulassung für die Neufahrzeuge
8	Ortenau	Dez. 2013	Dez. 2014	Gebraucht	läuft	Grenzüberschreitender Verkehr nach Frankreich
6	a S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	Dez. 2013	Dez. 2016	Gebraucht	läuft	Gemeinsame Ausschreibung mit Rheinland-Pfalz (ZSPNV Süd), Saarland und Kreis Bergstraße (VRN)
Stuttgarter Netze						
1	a Neckartal	Jun. 2014	Dez. 2018	Neu	Stuttgart 21/NBS Wendlingen - Ulm	
	b Rems-Fils					
	c Franken-Enz					
						Gemeinsame Ausschreibung mit Bayern (BEG)

Abgeschlossene und laufende Vergabeverfahren - Federführung andere Aufgabenträger

Netz	Bezeichnung	Vergabebeginn	Inbetriebnahme	Fahrzeugart	Verfahrensstatus	Anmerkungen
-	Ulm - Weißenhorn	Dez. 2012	Dez. 2013	Gebraucht	abgeschlossen	Federführung Bayern (BEG)
-	RE-Netz Südwest Rheinland-Pfalz	Nov. 2010	Dez. 2014	Neu	abgeschlossen	Federführung Rheinland-Pfalz (ZSPNV Nord)
-	Odenwaldbahn	Feb. 2013	Dez. 2015	Gebraucht	abgeschlossen	Federführung Hessen (RMV)
-	Dieselnetz Südwest	Jul. 2010	ab Dez. 2014	Neu	abgeschlossen	Federführung Rheinland-Pfalz (ZSPNV Süd)
-	Main-Neckar-Ried	Jun. 2013	Dez. 2017	Neu	abgeschlossen	Federführung Hessen (RMV)
-	Dieselnetz Allgäu	Aug. 2013	ab Dez. 2017	Neu / Gebraucht	läuft	Federführung Bayern (BEG)

Geplante Vergabeverfahren

Netz	Bezeichnung	Vergabebeginn	Inbetriebnahme	Fahrzeugart	Randbedingungen Infrastruktur	Anmerkungen
11	Hohenlohe-Franken-Untermain	2. Hj. 2014	Dez. 2018	Neu / Gebraucht		Gemeinsame Ausschreibung mit Bayern (BEG)
4	Rheintal	2. Hj. 2014	Dez. 2016	Gebraucht	ABS/NBS Karlsruhe - Basel, insbesondere Rastätter Tunnel, Haltingen-Weil	Grenzüberschreitender Verkehr nach Frankreich
2	Stuttgart - Ulm - Bodensee	2. Hj. 2014	Dez. 2016	Gebraucht	Elektrifizierung der Südbahn (Ulm - Lindau) vorgesehen	Dieselbetrieb bis zur Elektrifizierung
5	Donau-Ostalb	2. Hj. 2014	Dez. 2016	Gebraucht		Derzeit Neigetchnik-Fahrzeuge
6	b S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	2. Hj. 2014	ab Jun. 2018	Neu	Diverse Bahnsteigausbauten und neue Haltepunkte	Gemeinsame Ausschreibung mit Rheinland-Pfalz (ZSPNV Süd) und Kreis Bergstraße (VRN); Inbetriebnahme MZ-MA ggf. Juni 2018
9	a Breisgau Ost-West	2. Hj. 2014	ab Dez. 2018	Neu	Elektrifizierung Breisacher Bahn, Gottenheim - Emdingen und Neustadt - Donaueschingen vorgesehen	Gestufte Inbetriebnahme aufgrund Abhängigkeit von Infrastrukturausbau; Nachbestelloption Fahrzeuge
3	Gäu-Murr	2. Hj. 2014	Dez. 2018	Neu	Stuttgart 21/NBS Wendlingen - Ulm	Berücksichtigung Integrationskonzept Fernverkehr auf der Gäubahn; Gemeinsame Ausschreibung mit Bayern (BEG)
16	a Aulendorfer Kreuz	1. Hj. 2015	Dez. 2016	Gebraucht	Umfang und Laufzeit abhängig von Elektrifizierung Südbahn	Gemeinsame Ausschreibung mit Bayern (BEG)
	c Bodenseegürtelbahn					
12	Ulmer Stern	1. Hj. 2015	Dez. 2018	Neu		Gemeinsame Ausschreibung mit Bayern (BEG)
Dreiländereck						
10	a Seehas	Offen	Offen	Offen	Abhängig von der Elektrifizierung der Hochrheinstrasse	Grenzüberschreitender Verkehr in die Schweiz
	b Wiesental					
	c Hochrhein					
17	Nagoldtal	Offen	Offen	Offen		Derzeitiger Vertrag unbefristet - Laufzeit abhängig von der Vertragsentwicklung und Fahrzeugen
15	Schwarzwälder Ring	Offen	Offen	Offen		Derzeitiger Vertrag unbefristet - Laufzeit abhängig von der Vertragsentwicklung und Fahrzeugen
18	Ermstal (u ggf. Ammertalbahn)	Offen	Offen	Offen		Hängt von weiteren Planungen der Stadtbahn Tübingen ab
13	Schwarzwaldbahn	Offen	Offen	Offen		Derzeitiger Vertrag unbefristet - Laufzeit abhängig von der Vertragsentwicklung
9	b Freiburger Y	Offen	mit Fertigstellung Infrastruktur	Offen	Elektrifizierung Elztal und Kaiserstuhl West ist vorgesehen, konkrete Planung der Region entscheidet sich 2015	Derzeitiger Vertrag Elztal läuft unbefristet; Kaiserstuhl West und Nord sind derzeit SWEG-Stammstrecken; Vertrag Münstertalbahn läuft bis 2016

Bei den Ausschreibungen, die Leistungen des großen Verkehrsvertrages enthalten, sind Übergangsverträge ab Oktober 2016 notwendig.



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Anlage 1b

Erläuterungen zum Vergabekalender

I. Ausgangssituation

Der große Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG endet am 30. September 2016. Dieser beinhaltet rund 60 % der bestellten Zugkilometer (Zugkm) im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg (ohne die S-Bahn Stuttgart); das sind knapp 40 Millionen Zugkm pro Jahr. Hinzu kommen Neuvergaben aus weiteren auslaufenden Verträgen, so dass in den nächsten Jahren nahezu die gesamten SPNV-Leistungen im Land neu zu vergeben sind. Diese Menge ist für erfolgreiche Wettbewerbsverfahren zu groß, um sie auf ein Mal zu vergeben. Entscheidend für den Erfolg von Wettbewerbsverfahren, die die am Markt beteiligten Akteure (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrzeughersteller, Banken, Vertriebsdienstleister etc.) nicht überfordern, sind daher marktgerecht zugeschnittene Netze, die zeitlich gestaffelt in den Wettbewerb gegeben werden, sowie eine stärkere zeitliche Streckung der Vertragslaufzeiten. Damit soll eine ähnliche, wettbewerblich problematische Vergabewelle für die Zukunft vermieden werden. Abgesehen davon dass die wettbewerbliche Vergabe rechtlich zwingend vorgegeben ist, führt auch nur echter Wettbewerb zu fairen und angemessenen Preisen und sichert so die Finanzierbarkeit des SPNV.

II. Entzerrung der Vergabeverfahren

1. Marktgerechte Netzzuschritte

Die Netzzuschritte orientieren sich im jeweiligen Umfang an marktgängigen Größen, um möglichst viele potentielle Bieter anzusprechen. Daneben spielen verkehrliche Zusammenhänge, infrastrukturelle Voraussetzungen (z.B. Elektrifizierung und andere Baumaßnahmen) und räumliche Vernetzungsfunktionen eine entscheidende Rolle.

2. Zeitliche Staffelung

Ebenfalls der Marktgängigkeit und damit dem Wettbewerb dient die zeitliche Staffelung. Die Anzahl der derzeit am Markt aktiven Unternehmen ist begrenzt und

erfordert daher eine zeitliche Staffelung der Verfahren, um Bietern die Teilnahme an mehreren Verfahren zu ermöglichen.

3. Entzerrung der Vertragslaufzeiten

Die gegenwärtige Situation ist dem Abschluss des großen Verkehrsvertrages aus dem Jahr 2003 geschuldet, der zwei Drittel der SPNV-Leistungen nicht nur über 13 Jahre gebunden hat, sondern diese rund 40 Mio. Zugkilometer auch noch „auf einen Schlag“ mit Auslaufen des Vertrages zum 30.9.2016 frei werden lässt. Vorausschauendes Handeln hätte bereits im Jahr 2003 erfordert, eine Übergangsregelung für das allmähliche Abschmelzen des Vertragsvolumens vorzusehen.

III. Übergangsverträge

Übergangsverträge, also vergleichsweise kurz laufende Verkehrsverträge, werden überall dort erforderlich, wo Leistungen aus dem großen Verkehrsvertrag aufgrund der nötigen Staffelung nicht mit einer Inbetriebnahme im direkten Anschluss an dessen Auslaufen vergeben werden können. Während der kurzen Laufzeit der Übergangsverträge können in der Regel keine Neufahrzeuge bestellt werden, es sollen jedoch hochwertige Gebrauchtfahrzeuge zum Einsatz kommen.

IV. Art der Vergabeverfahren

Alle Vergabeverfahren werden nach den zwingenden rechtlichen Vorgaben des europäischen und nationalen Vergaberechts durchgeführt.

Grundsätzlich sind alle Vergabeverfahren als sogenannte „*offene Verfahren*“ auszuschreiben. Offenes Verfahren bedeutet vereinfacht gesagt, dass die Leistung vom Auftraggeber, also dem Land, genau definiert wird, mehrere Unternehmen ein Angebot auf diese Leistung abgeben und das wirtschaftlichste Angebot ohne weitere Durchführung von Verhandlungen bezuschlagt wird.

Die Durchführung von Verhandlungen ist hingegen möglich bei einem sogenannten *Verhandlungsverfahren mit vorherigem Teilnahmewettbewerb*. Dieses Verfahren ist nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig, insbesondere dann wenn der

genaue Leistungsinhalt bei Veröffentlichung der Vergabeunterlagen noch nicht abschließend festgelegt werden kann. Dies ist insbesondere bei noch unklaren infrastrukturellen Randbedingungen der Fall. Auch hierbei handelt es sich um ein wettbewerbliches Verfahren, das sich an alle interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen richtet. Verhandelt wird also mit allen, die sich in einem Teilnahmewettbewerb, in dem Eignungskriterien nachzuweisen sind, für die Verhandlungen qualifiziert haben.

V. Dauer der Vergabeverfahren

Die Dauer der Vergabeverfahren, also der Zeitraum zwischen der Veröffentlichung der Verdingungsunterlagen und der Zuschlagserteilung auf das wirtschaftlichste Angebot, richtet sich in erster Linie nach der Komplexität des jeweiligen Netzes. Je nach Umfang der Leistung, verkehrlichen Besonderheiten, Beteiligung weiterer Aufgabenträger bei grenzüberschreitenden Vergaben, Tarifgestaltung betroffener Verkehrsverbünde, Infrastruktur, besonderen Fahrzeuganforderungen etwa aufgrund von Steilstrecken oder langen Tunneln auf der Strecke oder dem Einsatz von Neu- oder Gebrauchtfahrzeugen kann die Verfahrensdauer variieren. Grundsätzlich ist von einer marktüblichen Dauer zwischen 12 und 15 Monaten auszugehen.

Anlage 2

Ausschreibung Stuttgarter Netze Geplantes Fahrplanangebot

Bernd Klingel

2. Juli 2014



Baden-Württemberg



Legende zu den Strecken- grafiken

	Bahnhöfe
Expresszug mit Halten	
Regionalzug mit Halten	
Halbstunden-Takt	
Stunden-Takt	
Zweistunden-Takt	
Einzelfahrten	
weitere Halte (mit Anz.)	
A-Dorf	
B-Stadt	
C-Burg	

Bernd Klingel

2. Juli 2014

Baden-Württemberg



Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Strecken

1. Stuttgart – Vaihingen – Mühlacker – Pforzheim – Karlsruhe
Bretten – Bruchsal
2. Stuttgart – Heilbronn – Bad Fr'hall-Jagstfeld – Lauda – Würzburg
Heidelberg – Mannheim
3. Stuttgart – Schwäbisch Hall-Hessental – Crailsheim – Nürnberg
4. Stuttgart – Schwäbisch Gmünd – Aalen – Crailsheim
5. Stuttgart – Göppingen – Ulm
6. Stuttgart – Reutlingen – Tübingen
7. Stuttgart – Horb – Eutingen im Gäu – Horb – Rottweil – Singen
Freudenstadt

Bernd Klingel

2. Juli 2014

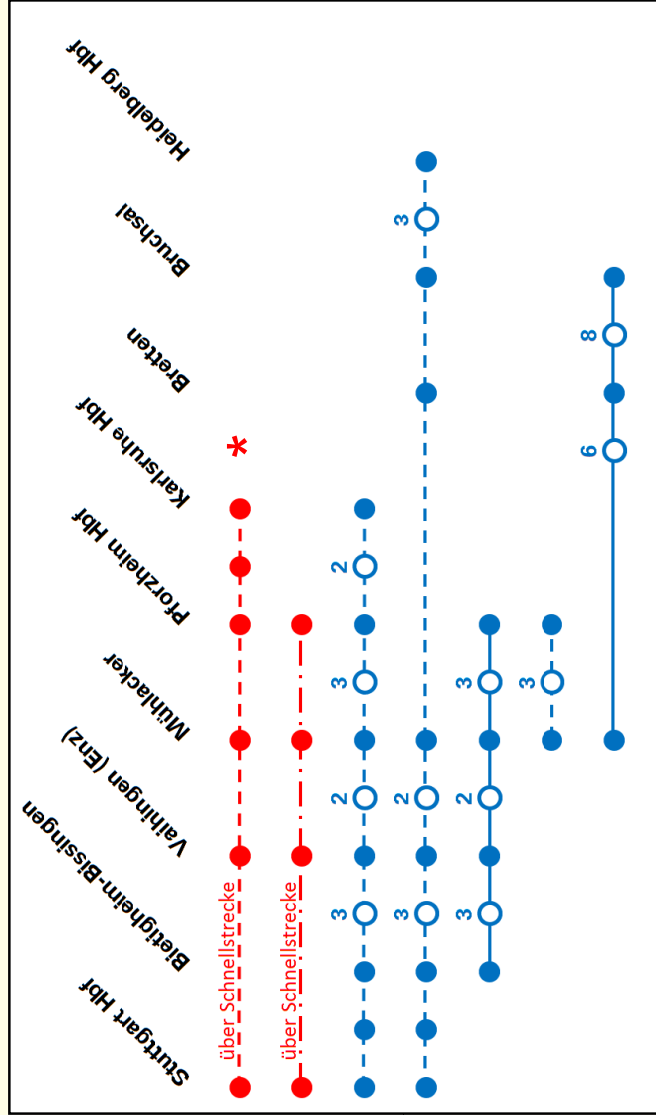
Baden-Württemberg



Eisenbahnverkehrsunternehmen Baden-Württemberg mbH

Stuttgart – Mühlacker – Karlsruhe / Bruchsal

Heutiges Angebot:



* = Ergänzung durch IC-Zug zum Stundentakt

Bernd Klingel

2. Juli 2014

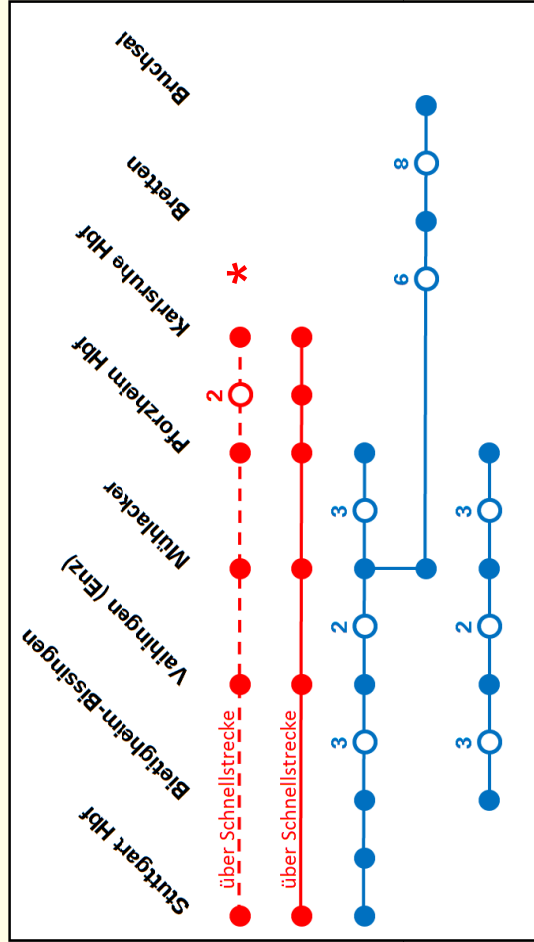
Baden-Württemberg



Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Stuttgart – Mühlacker – Karlsruhe / Bruchsal

Geplantes Angebot:



* = Ergänzung durch IC-Zug zum Stundentakt

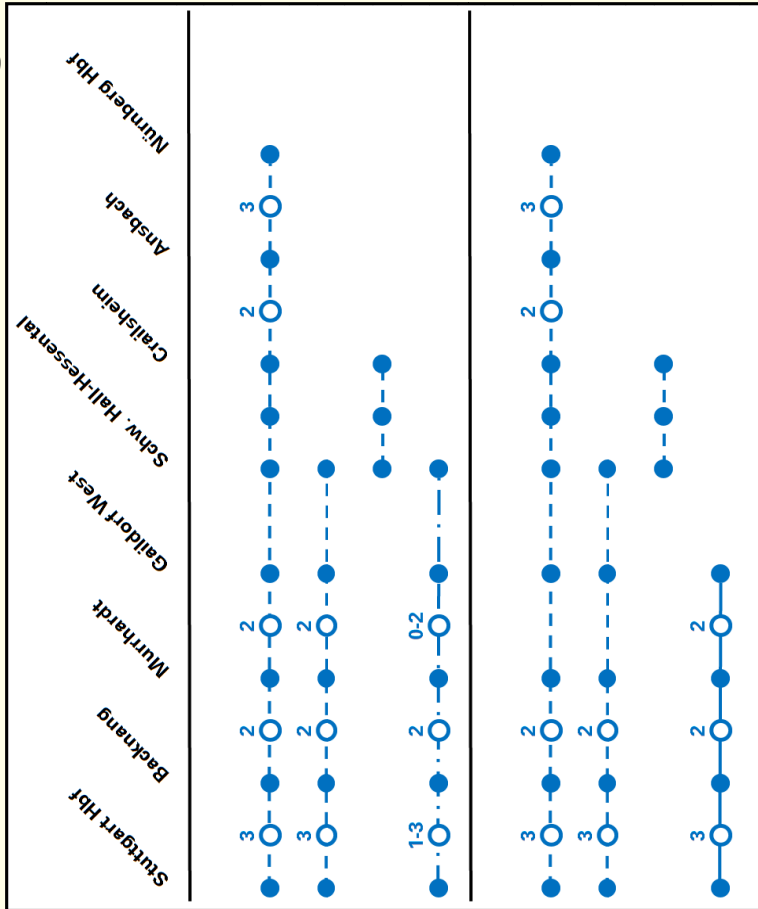
Bernd Klingel

2. Juli 2014

Baden-Württemberg



Stuttgart – Schw. Hall-Hessental – Nürnberg



Heutiges Angebot:

Geplantes Angebot:

Bernd Klingel

2. Juli 2014



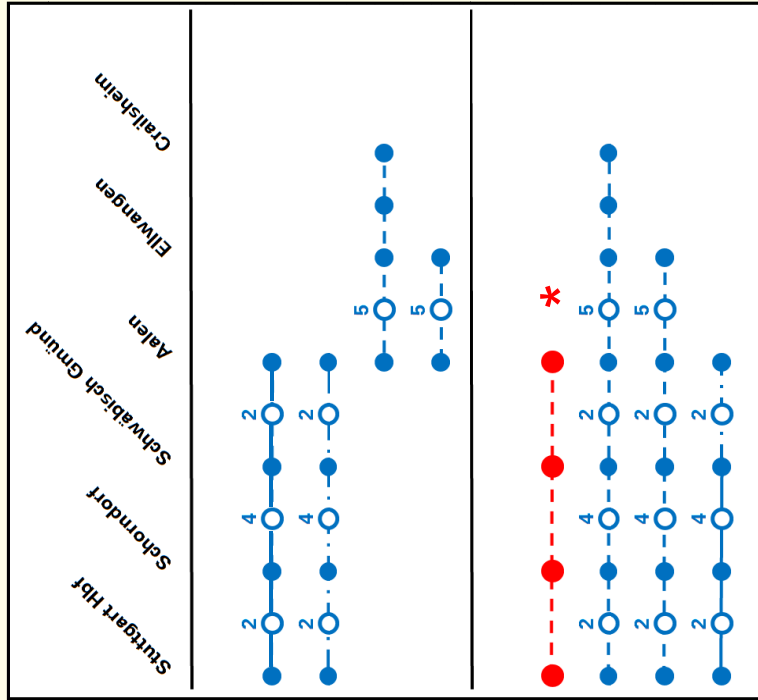
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Baden-Württemberg



3-LÖWEN-TAKT
Schweller voran mit Bes und Blau

Stuttgart – Aalen – Crailsheim



Heutiges Angebot:

Geplantes Angebot:

* = Ergänzung durch IC-Zug zum Stundentakt

2. Juli 2014

Bernd Klingel



