



An den  
Minister für Verkehr und Infrastruktur des  
Landes Baden-Württemberg  
Herrn Winfried Hermann  
Hauptstätter Straße 67  
70178 Stuttgart

22. August 2014

### **Zukunft der Rems- und Murrbahn im Regionalverkehr**

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

wir sind dankbar, dass nun endlich die ersten Schritte im Vergabeverfahren der Remsbahn in die Wege geleitet wurden. Da jedoch die Murrbahn nicht im ersten Paket der Ausschreibung enthalten ist, befürchten wir, dass das Angebot gekürzt wird, wenn die erhofften Ausschreibungsergebnisse nicht erzielt werden.

Die Murrbahn als unverzichtbares, leistungsfähiges und umweltschonendes Mobilitätsrückgrat im Nahverkehr sowie wichtiges Bindeglied zwischen den Räumen Oberes Murratal, Schwäbisch Hall, Hohenlohe und dem – mit großen Stauproblemen kämpfenden – Wirtschaftsstandort Stuttgart darf nicht als Manövriermasse für andere Schienenstrecken erhalten.

Auch das neue Angebot auf der Remsbahn muss mindestens dem jetzigen Standard entsprechen, wenngleich die anhaltend steigenden Nutzerzahlen auch eine deutliche Aufwertung rechtfertigen würden.

Mit großer Sorge sehen wir weiterhin die durch die späte Ausschreibung entstandene Übergangsphase von – aus hiesiger Sicht optimistisch betrachtet – mindestens zwei Jahren. Der große Verkehrsvertrag des Landes läuft im Herbst 2016 aus und für uns ist mehr denn je unklar, welches Verkehrsangebot und Wagenmaterial bis zur Betriebsaufnahme durch die neuen Betreiber auf Rems- und Murrbahn gefahren werden soll. In Ihrem Schreiben datiert vom 25. April 2014 sichern Sie uns zu: „Für den Zeitraum des Übergangsvertrages ab Ende 2016 wird das Land den Einsatz

zeitgemäßer funktionstüchtiger Gebrauchtfahrzeuge fordern, da Neufahrzeuge für einen solch kurzen Zeitraum am Markt nicht erhältlich sind.“

Wir sehen nicht, welches Eisenbahnunternehmen unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten ernsthaftes Interesse an einem rund zweijährigen Übergangsvertrag bekunden soll. Um attraktive Konditionen zu erzielen, müsste das Land irgendwelche Trümpfe in Hände halten oder die Verkehrsleistungen und das Wagenmaterial müsste teuer bezahlt werden.

Bis Herbst 2016 ist es nicht mehr allzu lange hin. Bekanntlich benötigen die Eisenbahnunternehmen für die Beschaffung von Neufahrzeugen oder gut erhaltenen Gebrauchtfahrzeugen einen entsprechenden Vorlauf. Es stellt sich uns die Frage, ob es in dieser Legislaturperiode bereits konkrete Gespräche des Landes mit der Deutschen Bahn oder anderen Verkehrsunternehmen über die Ausgestaltung eines möglichen Übergabevertrages gegeben hat? Wenn ja, welche Vorstellungen wurden ausgetauscht. Soll es **einen** Übergangsvertrag für die Stuttgarter Netze geben oder mehrere?

Wie schätzen Sie die möglichen Konsequenzen ein, dass als einzige Option die verwaltungsrechtliche Auferlegung bleibt. Auch diese würde das Vorhandensein leistungsfähigen Wagenmaterials voraussetzen. Das heute eingesetzte – im Durchschnitt 44-jahre alte (ehemalige Silberlinge ab dem Baujahr 1967) und z. T. bereits viermal redesignte - Wagenmaterial befindet sich allerdings schon jetzt in einem so schlechten Zustand, dass kaum davon ausgegangen werden kann, dass es in Gänze bis Ende 2018 einsatzfähig bleibt.

Bereits heute werden ganze Gesellschaftsgruppen von Fahrten auf der Rems- und Murrbahn wegen deren schlechten Bedienbarkeit ausgeschlossen. Für uns ist es unvorstellbar, dass dieser Zustand bis Ende 2018 konserviert werden könnte.

Welche Vorkehrung hat Ihr Haus konkret getroffen, sehr geehrter Herr Minister, um sicherzustellen, dass wenigstens ab dem Ende des Großen Verkehrsvertrages Ende 2016 zumindest zeitgemäßes und barrierefreies Wagenmaterial auf der Rems- und Murrbahn zum Einsatz kommen wird?

Wir wären Ihnen dankbar, auf die uns bewegenden Fragen zum regionalen Schienenverkehre auf der Rems- und Murrbahn Ihrerseits eine Einschätzung zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

für den Ostalbkreis

Klaus Pavel

für den Rems-Murr-Kreis

Johannes Fuchs

für den Landkreis  
Schwäbisch Hall

Gerhard Bauer