

Sitzungsvorlage		KT/39/2020	
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Reaktivierung der stillgelegten Schienenstrecke Ettlingen West - Ettlingen Erbprinz			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
6	Kreistag	16.07.2020	öffentlich

1 Anlage	Mögliche Variante der Reaktivierung in Ettlingen
-----------------	--

Beschlussvorschlag

Der Kreistag begrüßt grundsätzlich Planungen zur Reaktivierung der Strecke Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz und bittet das Verkehrsministerium Baden-Württemberg, die in der vorliegenden Studie dargestellten Potentiale bei den weiteren Überlegungen mit einzubeziehen.

I. Sachverhalt

1. Allgemein

Das Land Baden-Württemberg will in den kommenden Jahren das Angebot im öffentlichen Nahverkehr u. a. durch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken deutlich steigern. Nach der bereits im Jahr 2018 vom Land beauftragten Machbarkeitsstudie kommen 41 Strecken grundsätzlich für eine Reaktivierung in Frage.

Bis Ende 2020 sollen diese nun auf ihr Fahrgastpotenzial hin untersucht und die erforderlichen Investitionen geprüft werden. Am Ende werden voraussichtlich 15 Strecken übrigbleiben.

Es werden folgende Strecken mit Bezug zum Landkreis Karlsruhe untersucht:

- Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz
- Graben-Neudorf – Hochstetten
- Karlsruhe-Neureut – Karlsruhe-Mühlburg
- Lauffen (Neckar) – Zaberfeld-Leonbronn („Zabergäubahn“)

Grundsätzlich ist das Thema vom Land als Aufgabenträger für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) zu bearbeiten, die Landkreisverwaltung will das Land jedoch mit dem vor Ort vorhandenem Wissen zu den lokalen Gegebenheiten unterstützen, um die Projekte im Landkreis voranzutreiben. Gemäß dem Auftrag aus der Verwaltungsausschusssitzung vom 04.07.2019 hat die Landkreisverwaltung zusammen mit der AVG daher die Planung Transport Verkehr AG (PTV) aus Karlsruhe beauftragt, die Potentiale dieser Streckenreaktivierungen bzw. -erweiterungen aufzuarbeiten. Bei einem Termin von PTV, AVG, den betroffenen Gemeinden und dem Landkreis wurde Mitte Juni ein erster Zwischenbericht über den momentanen Sachstand vorgestellt.

2. Konkrete Untersuchungen

Die PTV untersucht verschiedene Planfälle als Muster, die teilweise aber auch abgeändert, kombiniert oder anderweitig angepasst werden können.

Für die Reaktivierung der Strecken Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz werden insgesamt drei Planfälle ausgearbeitet:

Im Planfall 1 würde eine neue, stündliche Stadtbahnlinie von Rastatt Bahnhof nach Ettlingen Stadt führen. Ein neuer Haltepunkt wäre bei Ettlingen Realschule denkbar. Die S1/S11 würde zusätzlich unverändert verkehren. Die Kosten würden sich auf rund 0,5 Mio. Euro belaufen. Somit würde eine neue, schnelle Direktverbindung geschaffen werden, die insbesondere mit Blick auf den Schulverkehr sehr positive Effekte haben könnte. Es wäre eine direkte Entlastung der Ettlinger Bevölkerung von den Busverkehren möglich. Eine weitere Option hier wäre der Bau einer Verbindungskurve vor Ettlingen West. Dies hätte zur Folge, dass der dortige Haltepunkt nicht mehr bedient werden könnte, die Fahrt aus Süden kommend jedoch schneller und komfortabler erfolgen könnte. Hierfür werden Kosten von rund 8,5 Mio. Euro veranschlagt.

Ein Streckenverlauf von Karlsruhe Hbf über Ettlingen West nach Ittersbach stellt den Planfall 2 dar. Ein großer Vorteil dieser Variante wäre die voraussichtlich nicht anfallenden Investitionskosten sowie die neue, schnelle Verbindung von Ittersbach nach Karlsruhe. Darüber hinaus würde die zusätzliche Linie eine Redundanz im Netz schaffen, die bspw. im Störfall sehr hilfreich sein kann. Diese Variante wäre auch betrieblich kombinierbar mit Planfall 1.

Der Planfall 3 umfasst eine neue Stadtbahnlinie Karlsruhe Hbf – Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz – Rastatt Bahnhof. Dabei könnten neuen Haltestellen (Ettlingenweier, Ettlingen Stadion und Ettlingen Beethovenstraße) angefahren werden. Die Variante hätte eine gute zusätzliche Erschließung von Ettlingen zur Folge, die Umsetzung wäre aber auch mit einem Kostenaufwand von rund 54 Mio. Euro verbunden.

Eine Übersicht zu den Planfällen 1 und 2 ist der Vorlage als Anlage beigelegt.

3. Einschätzung

Bei dem oben dargestellten **Planfall 1**, mit einer neuen Stadtbahnlinie Rastatt Bf. – Ettlingen Realschule – Ettlingen Stadt, wird nach erster Einschätzung ein Nutzen-Kosten-Quotient über 1,0 erreicht, weshalb dies die Vorzugsvariante wäre. Eine Kombination mit **Planfall 2** (neue Stadtbahnlinie Karlsruhe – Ettlingen West – Ittersbach) könnten den Wert von Planfall 1 sogar noch leicht verbessern. Der **Planfall 3** würde eine Neubaustrecke von Ettlingenweiher aus nach Ettlingen vorsehen.

Vorteile des Planfalls 1 sind die deutlichen Fahrzeitgewinne auf der Achse Rastatt – Ettlingen Stadt, von der auch Schüler profitieren würden. Darüber hinaus könnten rd. 200 neue Fahrgäste gewonnen und die Busverkehre in Ettlingen zu Schulverkehrszeit deutlich reduziert werden. Aufgrund der vergleichsweise geringen Infrastrukturkosten und den starken Einsparungen bei den Busverkehren ist der gesamtwirtschaftliche Nutzen letztendlich höher als die Kosten. Somit wäre aus Sicht der Landkreisverwaltung eine Förderfähigkeit des Vorhabens gegeben.

Beim Planfall 2 liegen die Vorzüge in der neuen, schnellen Verbindung von Ittersbach über Ettlingen an den Karlsruher Hauptbahnhof und der betrieblichen Alternative bei Störungen auf der Strecke Ettlingen – Albtalbahnhof. Hierbei könnten rd. 400 neue Fahrgäste gewonnen werden. Aufgrund des erhöhten Einsatzes von Zweisystemfahrzeugen und des dafür benötigten Personals würde aber die Betriebskosten steigen. Die Bilanz aus Nutzen und Betriebskosten wäre positiv.

Beim Planfall 3 sind die Investitionskosten mit 54 Mio. € im Verhältnis zum zusätzlichen Nutzen zu hoch, so dass diese Variante deutlich schlechter bewertet wird wie die Planfälle 1 und 2.

Die Einschätzung des Kosten-Nutzenpotentials erfolgt auf den derzeitigen Grundlagen der standardisierten Bewertung. Die angekündigte Fortschreibung und die dabei angekündigte verstärkte Berücksichtigung der ökologischen Faktoren (alternative Antriebstechniken, CO² Einsparungen, Steigerung der Attraktivität der schienengebundenen Varianten) sind noch nicht bekannt. Gegebenenfalls könnte sich das Kosten-Nutzenverhältnis dabei noch verbessern.

Ungeachtet dessen sind bei der vorliegenden Studie die zukünftig zusätzlich erwarteten ökologischen Auswirkungen dargelegt worden, ohne sie monetär zu bewerten, so dass - nach Vorliegen der modifizierten Standardisierten Bewertung - diese ökologischen Faktoren sofort in die weitere Berechnung mit einfließen können.

Unabhängig von den harten Faktoren einer Standardisierten Bewertung muss festgehalten werden, dass durch diese Projekte auch weitere positive Effekte erzielbar sind. Insbesondere genannt werden muss hier die allgemeine Steigerung der Attraktivität des ÖPNVs für die Fahrgäste durch bspw. schnellere und – im Vergleich zum Bus – komfortablere Verbindungen aber auch die Netzstabilität, die durch eine betriebliche Alternative auf der Strecke Ettlingen – Albtalbahnhof deutlich erhöht werden könnte. Die konkreten Streckenverläufe werden in der Sitzung anhand von Plänen erläutert. Die derzeit aussichtsreichsten Varianten sind als Anlage beigefügt.

4. Weiteres Vorgehen

Anfang Juli findet eine weitere gemeinsame Besprechung mit allen beteiligten Kommunen statt. In den Kommunen ist anschließend eine Beratung in den Gemeinderäten vorgesehen.

Voraussichtlich nach der Sommerpause erfolgt die Bekanntgabe des Landes zu den 15 weiterzuverfolgenden Strecken. Die sich aus den vom Landkreis angestoßenen Untersuchungen vorliegenden Ergebnisse sollten in die Bewertung des Landes zur weiteren Priorisierung einfließen.

Der Verwaltungsausschuss hat die Angelegenheit in seiner Sitzung am 02.07.2020 vorberaten und einstimmig zur Beschlussfassung empfohlen.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Bei dem derzeitigen Stand der Untersuchungen gibt es noch keine konkreten finanziellen Auswirkungen. Sollten die Strecken im Landkreis vom Land für eine Reaktivierung ausgewählt werden, werden die notwendigen Beschlüsse zur Umsetzung der Maßnahmen jeweils separat gefasst.

III. Zuständigkeit

Aufgrund der generellen Bedeutung der Thematik sowie der Höhe der zu finanzierenden Mittel ist hier die Zuständigkeit des Kreistages gegeben.