

Sitzungsvorlage		KT/40/2020	
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Reaktivierung der stillgelegten Schienenstrecke Graben-Neudorf - Hochstetten - Neureut - Karlsruhe-Mühlburg			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
7	Kreistag	16.07.2020	öffentlich

1 Anlage	Mögliche Variante der Reaktivierung Graben-Neudorf - Hochstetten und Neureut - Mühlburg
-----------------	---

Beschlussvorschlag

Der Kreistag begrüßt grundsätzlich die Planungen zur Reaktivierung der Strecken Graben-Neudorf – Hochstetten sowie Karlsruhe-Neureut – Karlsruhe-Mühlburg 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.

Folgende Strecken mit Bezug zum Landkreis Karlsruhe werden 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 **Hardtbahn (Karlsruhe – Hochstetten)** werden insgesamt drei Planfälle ausgearbeitet:

Der **Planfall 1** beinhaltet eine unveränderte Linie S1/S11, die partiell um eine parallel verlaufende, halbstündliche Verbindung Karlsruhe Hauptbahnhof – Westbahnhof weiter Richtung Eggenstein-Leopoldshafen bis zum KIT ergänzt wird. Neu erschlossene Haltepunkte wären hier die Daimlerstraße und das Husarenlager im Karlsruher Nordwesten. Diese Variante umfasst Fahrweginvestitionen von rund 11 Mio. Euro. Für diesen Ausbau spricht die steigende Fahrgastgewinnung aus den Gebieten Karlsruhe West und Oberreut. Des Weiteren würde eine schnelle Direktverbindung zum Karlsruher Hauptbahnhof geschaffen werden.

Die **Planfall 2** besteht aus Planfall 1 und zuzüglich würde der Endpunkt der Linie S1/S11 nach Graben-Neudorf verlagert werden. Die Kosten für die Strecke würden sich auf rund 52 Mio. Euro belaufen. Vorteil wäre hierbei die Fahrgastgewinnung aus dem Karlsruher Westen. Darüber hinaus wäre eine Direktverbindung nach Graben-Neudorf gewährleistet, um von dort aus weiter in Richtung Bruchsal, Germersheim oder Mannheim fahren zu können. Neue Haltestellen auf der S1/S11 könnten Graben besser erschließen, jedoch würden in Hochstetten zwei Haltestellen wegfallen.

Im **Planfall 3.1** wäre ebenfalls wieder eine halbstündliche Stadtbahnlinie über Oberreut und Grünwinkel angedacht, jedoch würde hier ab Eggenstein eine neue Trasse bis nach Graben-Neudorf gebaut werden, sodass die Linie vom Karlsruher Hauptbahnhof über den Westbahnhof bis nach Graben-Neudorf verkehren würde. Zusätzlich zu den bestehenden Haltepunkten sollen in diesem Fall auch die Daimlerstraße und das Husarenlager in Karlsruhe, Leopoldshafen Ost, Linkenheim Ost und Graben Süd angefahren werden. Hierbei wären aufgrund des Trassenneubaus Investitionen von rund 61 Mio. Euro notwendig.

Der **Planfall 3.2** ist eine Abwandlung des Planfalls 3.1 bei der die neue Stadtbahnlinie zusätzlich noch über den KIT Campus Nord verkehren würde.

Die Linie würden dann vom Karlsruher Hauptbahnhof über den Westbahnhof über das KIT bis nach Graben-Neudorf verkehren. Neue Haltepunkte wären hier ebenfalls die Daimlerstraße und das Husarenlager in Karlsruhe, Linkenheim Ost und Graben Süd. Die Kosten dafür würden sich auf rund 78 Mio. € belaufen.

Die verschiedenen Planfälle sind in der Anlage 1 dargestellt.

3. Einschätzung

Bei dem oben dargestellten Planfall 1, mit einer teilweise parallel zur S1/S11 verlaufenden Stadtbahnlinie Karlsruhe Hbf. – Westbahnhof – KIT, wird nach den ersten Einschätzungen ein Nutzen-Kosten-Quotient über 1,0 erreicht, weshalb dies die Vorzugsvariante wäre.

Vorteile dieses Planfalls sind die deutlich verbesserte Erschließung des KITs sowie im Bereich der neuen Haltestellen Daimlerstraße und Husarenlager sowie die deutliche Reisezeitverkürzung in Richtung Karlsruher Hauptbahnhof. Des Weiteren könnten viele neue Fahrgäste gewonnen werden und es würde eine betriebliche Alternative zwischen den nördlichen Gemeinden und dem Hauptbahnhof geschaffen werden, die bei Störungen auf der S1/S11 genutzt werden könnte. Einsparungen könnten bei der S1/S11 und der Linie 195 (Leopoldshafen – KIT – Blankenloch) erfolgen. Obwohl es voraussichtlich zu steigenden Betriebskosten kommen würde, wäre der gesamtwirtschaftliche Nutzen größer als die Kosten. Somit wäre aus Sicht der Landkreisverwaltung eine Förderfähigkeit des Vorhabens gegeben.

Beim Planfall 2 besteht aus Planfall 1 und der Endpunkt der Linie S1/S11 wird nach Graben-Neudorf verlängert. Bei dieser Variante könnte die Buslinie 124 (Hochstetten-Graben) ersetzt und die Buslinie 195 (Leopoldshafen – KIT - Blankenloch) reduziert werden. Die Investitionskosten sind dabei mit rd. 52 Mio. € deutlich höher als im Planfall 1, sodass der Kosten-Nutzen-Faktor unter 1 liegt.

Beim Planfall 3.1 wird eine halbstündliche Stadtbahnlinie über Oberreut und Grünwinkel angedacht, jedoch würde hier ab Eggenstein eine neue Trasse bis nach Graben-Neudorf gebaut werden. Bei dieser Variante könnte die Buslinie 124 (Hochstetten-Graben) ersetzt werden. Die Investitionskosten sind dabei mit rd. 61 Mio. € deutlich höher als im Planfall 1, sodass der Kosten-Nutzen-Faktor unter 1 liegt.

Der Planfall 3.2 wird in Abwandlung des Planfalls 3.1 die neue Stadtbahnlinie zusätzlich noch über das KIT Campus Nord geführt. Bei dieser Variante könnte die Buslinie 124 (Hochstetten-Graben) ersetzt und die Buslinie 195 (Leopoldshafen – KIT - Blankenloch) reduziert werden. Die Investitionskosten sind dabei mit rd. 78 Mio. € deutlich höher als im Planfall 1, sodass der Kosten-Nutzen-Faktor unter 1 liegt.

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 aber auch die Netzstabilität, die deutlich erhöht werden kann, wenn bspw. durch den Abschnitt Karlsruhe-Neureut – Karlsruhe-Mühlburg eine zusätzliche Verbindung vom nördlichen Ast der S1/S11 in die Stadt Karlsruhe geschaffen werden kann. Die konkreten Streckenverläufe werden in der Sitzung anhand von Plänen erläutert. Die derzeit aussichtsreichste Variante ist als Anlage beigelegt.

4. Weiteres Vorgehen

Anfang Juli findet eine weitere gemeinsame Besprechung mit den 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.