

| | | | |
|---|----------------------|-------------------|------------------------------|
| Sitzungsvorlage | | VA/52/2022 | |
| Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Ausbau auf der S4 Karlsruhe - Bretten - Heilbronn | | | |
| TOP | Gremium | Sitzung am | Öffentlichkeitsstatus |
| 1 | Verwaltungsausschuss | 20.10.2022 | öffentlich |

| | |
|-----------------|--|
| 1 Anlage | Plan (Streckenverlauf mit den geplanten zweigleisigen Abschnitten) |
|-----------------|--|

Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zum zweigleisigen Ausbau der Strecke Karlsruhe – Bretten zur Kenntnis und beauftragt die Landkreisverwaltung, die weiteren Planungen im dargestellten Sinne gemeinsam mit der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) fortzuführen.

I. Sachverhalt

1. Planungen zum zweigleisigen Ausbau

Auf der Strecke der S4 zwischen Karlsruhe und Bretten (Kraichgaubahn) befinden sich bisher mehrere eingleisige Abschnitte, die den Betriebsablauf erheblich einschränken und die gewünschte Kapazitätsausweitung nicht zulassen. Aufgrund der Tatsache, dass die Bahnen in den eingleisigen Abschnitten immer den Gegenverkehr abwarten müssen, können Verspätungen einzelner Bahnen nicht wieder reduziert werden, sondern werden noch aufsummiert oder verursachen im schlimmsten Fall neue Verzögerungen.

Die AVG hat daher mit finanzieller Beteiligung des Landkreises eine Untersuchung zur grundsätzlichen technischen Machbarkeit und zu möglichen Ausbauvarianten der Kraichgaubahn mit dem Ziel der Verbesserung der Betriebsqualität und der Steigerung der Kapazitäten (4. Zug in der Stunde) durchgeführt. Konkret wurde der Bau eines zweiten Gleises in den Abschnitten Grötzingen – Jöhlinger Tunnel und Wössingen-Ost – Dürrenbüchig sowie die Errichtung eines Abstell-/Wendegleises im Bereich Gölshausen/Bauerbach untersucht. Die Ergebnisse dieser Studie wurden den Landkreisgremien im November 2020 vorgestellt – und waren vielversprechend. Daher wurde eine weitere finanzielle Beteiligung an den folgenden Planungen der AVG beschlossen.

Ziel ist es, dass zukünftig ein Eilzug und drei Stadtbahnen auf der S4 verkehren können. Dies kann durch den zweigleisigen Ausbau bestimmter Streckenteile erreicht werden. Ein durchgängiger zweispuriger Ausbau auf der gesamten Strecke ist nach Meinung aller damit betrauten Experten bei der AVG und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) für einen stabilen Betrieb nicht zwingend notwendig und würde zum angestrebten zusätzlichen Nutzen in keinem Kostenverhältnis stehen. Dies gilt insbesondere auch für den Ausbau des „Jöhlinger Tunnels“.

Nach den derzeitigen Planungen ist eine Realisierung des zweigleisigen Ausbaus zwischen Karlsruhe und Bretten für die Jahre 2026/2027 vorgesehen. Um Synergieeffekte zu nutzen, soll parallel zum zweigleisigen Ausbau der barrierefreie Umbau der Haltepunkte erfolgen.

2. Zukünftiger Betrieb

Aktuell fahren auf der Strecke der S4 (Karlsruhe – Bretten – Heilbronn) Stadtbahnen der AVG. Die Fahrzeuge verkehren teilweise auf dem gesamten Linienweg, manchmal auch nur auf einem Abschnitt. In der Regel fahren drei Bahnen in der Stunde. Neben den Stadtbahnen, die jeden Haltepunkt bedienen, fahren auch Stadtbahnen, die als Eilzüge verkehren und nicht überall halten. Seitens des Landes ist gesetzt, dass zukünftig ein schneller Zug pro Stunde auf dem gesamten Streckenast bis zum Hauptbahnhof Karlsruhe verkehrt. Diese Verbindung wurde vom Land mit dem Netz 7b ausgeschrieben. Wie in der Vorlage zur Kreistagssitzung vom 7. November 2019 dargestellt, hat die DB Regio dieses Vergabeverfahren gewonnen, sodass der Eilzug auf der S4 ab Dezember 2022 von der DB Regio gefahren wird. Die anderen Verbindungen der S4 sind dem Netz 7a zugeordnet und wurden unter Beteiligung des Landkreises durch die Gruppe von Behörden – ebenfalls zum Dezember 2022 – direkt an die AVG vergeben.

Aufgrund der hohen Nachfrage erscheint eine Ausdehnung des Betriebes von zwei Stadtbahnen in der Stunde auf drei Stadtbahnen (zuzüglich des neuen Eilzuges der DB) aus Sicht des Landkreises als sinnvoll. Da für die Ermittlung des notwendigen Ausbaus der Streckeninfrastruktur ein Betriebskonzept zugrunde gelegt werden musste, hat der Kreistag in seiner Sitzung vom 9. Mai 2019 beschlossen, dass die AVG bei den Planungen die sogenannte Variante 1 weiterverfolgen soll. Dabei verkehren die drei Stadtbahnen der AVG im 20-Minuten-Takt und der Eilzug der DB fährt zwischengelagert. Als Alternative bestand die Variante 2, die einen punktuellen 15-Minuten-Takt mit allen vier Fahrzeugen umfasst hätte. Diese hätte jedoch zum einen den Nachteil gehabt, dass aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Fahrzeuge (eine Vollbahn und drei Stadtbahnen) bspw. nur am Bahnhof Bretten ein einheitlicher Takt möglich gewesen wäre – an allen anderen Haltestellen jedoch nicht. Zum anderen wäre für die Haltepunkte, die vom Eilzug nicht angefahren werden, in diesem Zeitraum eine größere Lücke im Fahrplan entstanden (bspw. Fahrten zur Minute 0,15 und 30 und dann erst wieder 30 Minuten später). Daher wurde die Weiterverfolgung der Variante 1 (drei Stadtbahnen im 20-Minuten-Takt zzgl. ein Eilzug) beschlossen.

Ein Vertreter der AVG wird den Sachverhalt in der Sitzung darstellen und für Fragen zur Verfügung stehen.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Für den teilweise zweigleisigen Ausbau zwischen Karlsruhe und Bretten muss Stand 11/2020 mit Baukosten von rd. 60 Mio. € (zuzüglich der Kosten für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle) gerechnet werden. Hinzu kommen noch rd. 20 % der Baukosten für Planungs-, Verwaltungs- und Baunebenkosten und rd. 4 % der Baukosten für Prüfkosten und Gebühren.

Die Maßnahme ist voraussichtlich gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) förderfähig. Die zuwendungsfähigen Baukosten werden dann voraussichtlich zu 75 % vom Bund und zu 12,5 % vom Land gefördert. Darüber hinaus sind 10 % der zuwendungsfähigen Baukosten als Planungskostenpauschale ebenfalls förderfähig.

Bei der kommunalen Seite verbleibt auf Basis der Baukosten zum Stand 11/2020 und den Ergebnissen der ersten Untersuchung voraussichtlich ein Betrag in Höhe von rd. 19 Mio. €. Aufgrund der allgemeinen Kottensteigerungen bei Baumaterial und Personal muss hier jedoch noch mit einer deutlichen Erhöhung gerechnet werden.

An den Kosten für die Planung der noch offenen Bestandteile der HOAI-Leistungsphase 2 sowie der HOAI-Leistungsphasen 3 und 4 beteiligt sich der Landkreis mit rd. 5,7 Mio. €. Dies ist für den aktuellen sowie den Haushalt 2023 entsprechend anteilig eingeplant. Wie oben bereits dargestellt, sind die Planungskosten nicht direkt förderfähig, es werden jedoch 10 % der zuwendungsfähigen Baukosten als Planungskostenpauschale gewährt.

III. Zuständigkeit

Für den Aufgabenbereich ÖPNV ist gem. § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung des Landkreises Karlsruhe der Verwaltungsausschuss zuständig.