

Sitzungsvorlage		VA/53/2022	
<p>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Reaktivierung von Schienenstrecken - Verlängerung der Stadtbahnlinie S2 - weitere Infrastrukturprojekte - barrierefreier Ausbau von Schienenhaltepunkte</p>			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
2	Verwaltungsausschuss	20.10.2022	öffentlich
keine Anlagen			

Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsausschuss

1. stimmt einer Standardisierten Bewertung für eine Verlängerung der Stadtbahnlinie S2 von Stutensee-Spöck in den nordwestlichen Landkreis grundsätzlich zu und beauftragt die Landkreisverwaltung die hierfür notwendigen Schritte in die Wege zu leiten.
2. beauftragt die Landkreisverwaltung das weitere Vorgehen für eine Verlängerung der S 11 von Ittersbach in den Enzkreis mit dem Enzkreis abzustimmen.
3. nimmt den Planungsstand zu den geplanten Reaktivierungsmaßnahmen zur Kenntnis.
4. nimmt den Sachstandsbericht zu den weiteren Infrastrukturprojekten zur Kenntnis.
5. nimmt den Sachstandsbericht zum barrierefreien Ausbau der AVG-Schienenhaltepunkte zur Kenntnis.

I. Sachverhalt

Die Schienenverkehre bilden im Landkreis Karlsruhe das Rückgrat des Nahverkehrs. Der Ausbau der hierfür erforderlichen Infrastruktur ist zentraler Grundstein für eine Ausweitung des Angebotes. Eine solche Ausweitung ist zwingende Voraussetzung, um das vom Land Baden-Württemberg anvisierte Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastanzahlen bis 2030 (vgl. ÖPNV-Strategie 2030 des Landes Baden-Württemberg) erreichen zu können. Bereits heute sind viele Strecken an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt.

Mit dem mehrgleisigen Ausbau von Strecken, wie bspw. dem zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn, der Reaktivierung von Strecken, aber auch der Prüfung von Neubauüberlegungen für verschiedene Strecken, wird im Landkreis Karlsruhe für die Zukunft geplant. Dabei geht es auch darum, die Nutzung der Infrastruktur für alle Menschen zu ermöglichen, deswegen spielt auch der barrierefreie Ausbau von Haltepunkten bei der Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur eine wichtige Rolle.

Ein Vertreter der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) wird den aktuellen Sachstand zu den einzelnen Projekten in der Sitzung darstellen. Nachfolgend eine kurze Übersicht hierzu:

1. Reaktivierung von Schienenstrecken

Im Rahmen des Projekts des Landes Baden-Württemberg zur Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken wurden 42 Strecken auf ihr Fahrgastpotenzial hin untersucht. Den zwei im Landkreis liegenden Strecken Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz (Albtalbahn) und Graben-Neudorf – Hochstetten (Hardtbahn) in Verbindung mit der Karlsruher Strecke KA-Neureut – KA-Mühlburg (Hardtbahn) wurde jeweils ein relativ hohes Nachfragepotenzial prognostiziert. Aufgrund dieser guten Ergebnisse und der vorteilhaften Förderaussichten besteht seitens des Landkreises ein hohes Interesse an den Streckenreaktivierungen. Es wurden daher noch im Jahr 2020 weitere vertiefende Untersuchungen durch die AVG in die Wege geleitet.

1.1 Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz

In der Kreistagssitzung vom 16.07.2020 wurden die drei von der PTV untersuchten Planfälle zu einer Reaktivierung der Strecke Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz vorgestellt. Dabei war Planfall 1, mit einer neuen Stadtbahnlinie Rastatt Bhf. – Ettlingen Realschule – Ettlingen Stadt, die Vorzugsvariante, da voraussichtlich ein für die Förderung entscheidender Nutzen-Kosten-Quotient über 1,0 erreicht werden kann. Als neue Infrastruktur kommt bei diesem Planfall hauptsächlich die neue Verbindungskurve in Ettlingen in Richtung Süden (Rastatt) hinzu. Der Streckenabschnitt zwischen Ettlingen Stadt und Ettlingen West wird derzeit bereits für den Güterverkehr genutzt.

Die notwendigen Planungsaufträge sind erteilt. Die Planungen sowie Abstimmungen mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und der DB Netz AG, die von den Planungen bzw. dem späteren Betrieb auf der Strecke ebenfalls betroffen sind, finden derzeit statt.

Für die von der AVG durchgeführten Planungen fallen rd. 2,5 % der späteren Baukosten an. Bei den bisher für Planfall 1 geschätzten Baukosten in Höhe von 8,5 Mio. € sind somit Planungskosten in Höhe von rund 210 T€ zu erwarten.

1.2 Graben-Neudorf – Hochstetten (Hardtbahn)

Die Strecke Graben-Neudorf – Hochstetten ist seit 1967 abgebaut. Bei einer Reaktivierung soll eine Anknüpfung an den Bahnhof Graben–Neudorf erfolgen und eine Weiterfahrt nach Bruchsal oder Germersheim bzw. Mannheim ermöglicht werden.

Dem auf der Gemarkung der Stadt Karlsruhe liegenden südlichen Abschnitt der Hardtbahn (Karlsruhe-Neureut – Karlsruhe Mühlburg) wurde von der PTV auch ein hohes Nachfragepotenzial bei einer Reaktivierung zugeschrieben. Mittlerweile hat die Stadt Karlsruhe die Entscheidung getroffen, dass sie die Reaktivierung dieses Abschnittes ebenfalls weiter vorantreiben möchten. Dieser Abschnitt wird bereits für den Güterverkehr genutzt, ist jedoch nicht elektrifiziert. Abstimmungen mit der AVG aber auch der DB bzgl. der Einbindung in deren Schienennetz, insbesondere den Hauptbahnhof Karlsruhe, laufen.

Die Grundlagenermittlung und Vorplanung zur Reaktivierung der Strecke Graben-Neudorf – Hochstetten wird federführend durch die AVG erbracht. Hierfür fallen Planungskosten von voraussichtlich rd. 1,4 Mio. € an. Der Zuschuss des Landkreises zu den Planungskosten der AVG wurde im Verwaltungsausschuss im November 2020 beschlossen.

1.3 Westanbindung Zabergäubahn

Eine weitere potenzielle Reaktivierungsstrecke mit Bezug zum Landkreis stellt die im Landkreis Heilbronn liegende Strecke Lauffen (Neckar) – Zaberfeld (Zabergäubahn) dar. Dieser wurde in der Untersuchung des Landes ebenfalls ein hohes Nachfragepotenzial vorhergesagt. Bei einer Reaktivierung dieser Strecke könnte eine Weiterführung nach Westen in den Landkreis Karlsruhe geprüft werden.

Derzeit läuft eine detaillierte Untersuchung des Landkreises Heilbronn zur Reaktivierung der Zabergäubahn. Der Landkreis wird zunächst das Ergebnis der grundlegenden Fragen einer Reaktivierung der Zabergäubahn abwarten und die weitere Planung einer Westanbindung dann angehen, wenn diesbezüglich Klarheit herrscht. Voraussichtlich wird sich die Klärung der offenen Punkte jedoch noch über einige Zeit erstrecken. Zum aktuellen Stand tauscht sich die Landkreisverwaltung regelmäßig mit der AVG aus.

2. Verlängerung und Neubau von Schienenstrecken

Nachdem die überarbeitete Verfahrensanleitung für die Standardisierte Bewertung zum 1. Juli 2022 in Kraft getreten ist, kann der Neubau und die Verlängerung von Schienenstrecken (erneut) auf ihre mögliche Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) hin überprüft werden. Das Verfahren der sog. Standardisierten Bewertung für die Bewertung des gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen war mit Blick auf die neuen Anforderungen und Förderatbestände des 2020 novellierten GVFG fortzuschreiben.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hatte hierzu ein Forschungsvorhaben beauftragt und in einem projektbegleitenden Arbeitskreis diskutiert. Mit der nun überarbeiteten Version soll nachhaltige Mobilität stärker fokussiert und gefördert werden. Einige Neubaustrecken hatten in der Vergangenheit den erforderlichen Nutzen-Kosten-Indikator von größer 1,0 nicht erreicht, könnten aber nun durch die neue Verfahrensanleitung förderfähig werden. Eine (erneute) Prüfung ist für jedes einzelne Projekt gesondert abzuwägen. Aufgrund der Begrenztheit personeller und finanzieller Ressourcen wird jedoch eine zeitliche Staffelung der Projekte vorzunehmen sein.

2.1 Verlängerung der Stadtbahnlinie S2 in den nordwestlichen Landkreis

Eine Weiterführung der Stadtbahnlinie S2 (Rheinstetten – Karlsruhe – Stutensee) nach Bruchsal und in den nordwestlichen Landkreis wurde in unterschiedlicher Ausprägung bereits mehrfach, zuletzt im Jahr 2012, untersucht. Damals ergab das Ergebnis der Standardisierten Bewertung, einem Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von Nahverkehrsprojekten, dass eine Förderung für das Vorhaben nicht möglich ist.

Die Erkenntnisse aus dem Verfahren wurden genutzt, um die Busverkehre in dem Gebiet anzupassen und auszuweiten. Weitere Überlegungen zu einer Stadtbahnbedienung wurden bis zu einer Änderung der Rahmenbedingungen zurückgestellt.

Nachdem nun die Standardisierte Bewertung im Sommer angepasst wurde und zukünftig bspw. auch Umweltaspekte stärker berücksichtigt werden, sind Änderungen eingetreten, die ein anderes Ergebnis bei der Bewertung möglich erscheinen lassen.

Die Landkreisverwaltung schlägt daher vor, dass nun Gespräche mit der AVG als Infrastrukturbetreiber aufgenommen werden, mit dem Ziel der Erstellung einer erneuten Standardisierten Bewertung für eine Verlängerung der Strecke in den nordwestlichen Landkreis. Als Basis hierfür kann die technische Vorplanung aus dem früheren Verfahren verwendet werden, die aber auf die heutige Realisierbarkeit zu überprüfen und ggf. anzupassen ist.

Die an einer möglichen zukünftigen Trasse liegenden Städte und Gemeinden Stutensee, Karlsdorf-Neuthard, Bruchsal, Forst, Hambrücken und Waghäusel (ehemals Großer Arbeitskreis) sowie die Gemeinden Oberhausen-Rheinhausen, Philippsburg und Dettenheim (ehemals Kleiner Arbeitskreis) werden – eine entsprechende Beschlussfassung des Gremium vorausgesetzt – in das weitere Verfahren eng eingebunden.

Die finanziellen Mittel sind im Haushaltsentwurf 2023 eingeplant.

2.2 S11-Verlängerung von Ittersbach in den Enzkreis

Im Zeitraum 2001- 2005 wurde die Trassenführung von Ittersbach über die Straubenhardtter Ortsteile Conweiler und Schwann nach Neuenbürg (Wilhelmshöhe) und weiter durch Birkenfeld zur Einschleifung auf die Enztalbahn mehrmals untersucht. Diese Variante hat sich jedoch im Ergebnis immer wieder als unwirtschaftlich erwiesen, da dem damit verbundenen volkswirtschaftlichen Nutzen zu hohe Kosten gegenüberstanden.

In den Jahren 2010 / 2011 wurde in einem erneuten Anlauf eine Verlängerung dieser Trassenführung über den Pforzheimer Stadtteil Arlinger in das Stadtzentrum und weiter bis zum Haidach untersucht, wodurch sich ein deutlich besserer Nutzen-Kosten-Faktor ergab, als bei der bisher geprüften Trassenführung nur bis zur Enztalbahn. Dennoch reichte auch der erzielte Wert für eine Realisierbarkeit eines solchen Vorhabens nicht aus.

Im Zeitraum 2013 - 2017 wurden weitere Trassenvarianten diskutiert, unter anderem wurde eine Verlängerung der S11 von Ittersbach nach Straubenhardt geprüft. Obwohl sich der für eine Förderung nötige Nutzen-Kosten-Indikator gegenüber den früheren Untersuchungen bei der Standardisierten Bewertung weiter verbessert hatte, fiel dieser dennoch kleiner als 1,0 aus.

Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen beabsichtigt der Enzkreis nun gemeinsam mit der Stadt Pforzheim umfangreiche Untersuchungen zu möglichen neuen Stadtbahnlinien im gesamten Enzkreis zu beauftragen. Ein Bestandteil hiervon wird auch die mögliche Strecke Ittersbach – Straubenhardt sein. Die beiden Kreisverwaltungen stehen im Austausch. Sobald erste Erkenntnisse vorliegen, werden diese im Verwaltungsausschuss bekanntgegeben.

2.3 Neue Schienenverbindung „Karlsruher Nordring“

Weitere Überlegungen gibt es bzgl. eines „Karlsruher Nordringes“. Dabei sollen die Gemeinden Walzbachtal, Weingarten, Stutensee und Leopoldshafen durch einen Streckenneubau verbunden werden, welcher bei Jöhlingen West beginnt und schließlich im Campus-Nord in der bestehenden Strecke einmündet und dadurch weitere Gemeinden verbindet.

Die im Auftrag des Landkreises von der Planung Transport Verkehr Group AG (PTV) im Jahr 2021 durchgeführte Potenzialuntersuchung kam zu dem Ergebnis, dass das prognostizierte Fahrgastaufkommen für den Karlsruher Nordring unter dem von bestehenden Stadtbahnstrecken liegt. Die Landkreisverwaltung hatte daher empfohlen, das Potenzial durch eine neue Nutzen-Kosten-Analyse im Rahmen der überarbeitenden Standardisierten Bewertung zu prüfen. Parallel dazu sollten jedoch gemeinsam mit dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) Alternativen im ÖPNV untersucht werden.

Der KVV hatte daraufhin mit der Landkreisverwaltung ein Konzept erarbeitet, mit dem die Kommunen des Karlsruher Nordrings durch Kombination der Linien 195 und 159 verbunden werden können.

Dieses Konzept kann nun aufgrund von fehlendem Fahrpersonal voraussichtlich erst zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2023 umgesetzt werden. Es hat jedoch den Vorteil, dass tatsächliche Fahrgastzahlen zur Inanspruchnahme der Verbindung des Karlsruher Nordrings generiert werden können, die dann für eine weitere Bewertung einer möglichen Schienenverbindung genutzt werden können. Die Landkreisverwaltung schlägt daher vor, zunächst die Inanspruchnahme der Busverbindung abzuwarten, bevor weitere Untersuchungen zur Schienenverbindung in die Wege geleitet werden.

2.4 Neue Schienenverbindung Ubstadt-Weiher / Bad Schönborn – Östringen – Sinsheim

Für die Überlegung einer Schienenverbindung Ubstadt-Weiher / Bad Schönborn – Östringen – Angelbachtal – Sinsheim gelten ähnliche Prämissen, wie für den Karlsruher Nordring. Auch hier kam die PTV in der 2021 im Auftrag des Landkreises durchgeführten Potenzialuntersuchung zu dem Ergebnis, dass das zu erwartete Querschnittsaufkommen an Fahrgästen unter dem von bestehenden Stadtbahnstrecken liegt.

Auch hier schlägt die Landkreisverwaltung daher die Einrichtung einer Busverbindung vor. Aufgrund der hierfür erforderlichen Abstimmungen mit den Nachbarlandkreis und -verbund wurde eine Umsetzung mittelfristig ins Auge gefasst.

Der entsprechende Vorschlag wurde seitens der Landkreisverwaltung beim Rhein-Neckar-Kreis bereits im vergangenen Jahr eingebracht. Die Landkreisverwaltung schlägt daher vor, die Entwicklungen hinsichtlich einer Regiobuslinie abzuwarten und die Untersuchung der Schienenverbindung zunächst zurückzustellen.

2.5 Einschleifung S31/S32

Derzeit wird von der AVG eine Potentialuntersuchung zu dem Vorhaben, die S31/S32 südlich des Bahnhofs Durlach in die Karlsruher Innenstadt einzuschleifen, durchgeführt. Aktuell finden dazu immer noch Abstimmungen mit der Deutschen Bahn statt. Ein Baubeginn – entsprechende Beschlussfassungen vorausgesetzt – könnte voraussichtlich frühestens in 2025 erfolgen.

3. Barrierefreier Ausbau der AVG-Schienenhaltepunkte

Hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus der Schienenhaltepunkte der AVG hat der Landkreis einen einheitlichen kreisweiten Ausbauvertrag mit der AVG abgeschlossen. Die ersten vier Haltepunkte aus diesem Vertrag wurden im Jahr 2021 barrierefrei umgebaut. Die nächsten Umbauten sind im Jahr 2023 (Bahnhof Sulzfeld) und dann ab 2025 geplant. Seitens der AVG laufen die Planungen hierfür. Die Landkreisverwaltung tauscht sich hierzu regelmäßig mit der AVG aus.

Bezüglich der Generierung von Fördermitteln war bisher vorgesehen, eine Bundesförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit der entsprechenden Co-Förderung des Landes zu beantragen. Zwischenzeitlich sind AVG und Landkreisverwaltung jedoch zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Förderung über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) finanziell geringfügig vorteilhafter für den Landkreis ist, darüber hinaus aber die ausschließliche Beantragung von Landesmitteln mit einem deutlich geringeren Verwaltungsaufwand verbunden ist, da bspw. kein standardisiertes Bewertungsverfahren durchgeführt und die verkehrliche Verbesserung der Maßnahme nicht nachgewiesen werden muss. Daher ist vorgesehen, für die nächsten anstehenden Haltepunktausbauten die Landesförderung zu beantragen. AVG und die Landkreisverwaltung werden die Förderkulisse jedoch weiterhin beobachten und bei Veränderungen prüfen, welches Programm das für den Landkreis das jeweils günstigste ist.

Die Förderquote für den barrierefreien Ausbau beträgt beim LGVFG 75 % der zuwendungsfähigen Baukosten zuzüglich 10 % (bis Ende 2022 15 %) der zuwendungsfähigen Baukosten als Planungskosten.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Die Finanzierung der im Sachverhalt genannten Vorhaben erfolgte entweder in separaten Beschlüssen und / oder sind im Haushaltsentwurf 2023 berücksichtigt.

III. Zuständigkeit

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