

Sitzungsvorlage		VA/74/2020	
Reaktivierung von Schienenstrecken - Vergabe von Planungsleistungen			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
3	Verwaltungsausschuss	26.11.2020	öffentlich

keine Anlagen	
----------------------	--

Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsausschuss beschließt unter Vorbehalt der Haushaltsplanverabschiedung für das Haushaltsjahr 2021:

1. Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) wird mit der Planung der HOAI Leistungsphase 1 sowie Teilen der HOAI Leistungsphase 2 für die Reaktivierung der Strecke Graben-Neudorf – Hochstetten beauftragt.
2. Die AVG wird mit der Planung der HOAI Leistungsphase 1 sowie Teilen der HOAI Leistungsphase 2 für die Reaktivierung der Strecke Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz beauftragt.
3. Herr Landrat Dr. Schnaudigel wird beauftragt, sich zum weiteren Vorgehen zur Westanbindung der Zabergäubahn mit den beteiligten Gebietskörperschaften abzustimmen. Ziel sollte es sein, eine Korridorstudie zu einer Westanbindung der Zabergäubahn in den Landkreis Karlsruhe in Auftrag zu geben.

I. Sachverhalt

1. Hintergrund

Das Land Baden-Württemberg will das Angebot im öffentlichen Nahverkehr in den kommenden Jahren u. a. durch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken deutlich steigern. Vor diesem Hintergrund hat Land bereits im Jahr 2018 eine Potenzialuntersuchung in Auftrag gegeben, bei der 42 Strecken auf ihr Fahrgastpotenzial hin untersucht wurden.

Darunter waren folgende vier Strecken mit Bezug zum Landkreis Karlsruhe:

- Ettligen West – Ettligen 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 wollte 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 Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) daher die Planung Transport Verkehr AG (PTV) aus Karlsruhe beauftragt, die Potentiale der für eine Reaktivierung der im Landkreis liegenden Strecken Ettligen West – Ettligen Erbprinz und Graben-Neudorf – Hochstetten aufzuarbeiten. In der Kreistagssitzung am 16.07.2020 wurden dann die Ergebnisse der PTV vorgestellt. Demnach könnte bei beiden Strecken jeweils ein Nutzen-Kosten-Quotienten größer 1,0 erreicht werden. Ein Ergebnis größer 1,0 bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung (Standardisierte Bewertung) ist die Voraussetzung für eine Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes.

Die von der PTV ermittelten Potentiale wurden dem Verkehrsministerium mit Schreiben vom 17.07.2020 zusammen mit der Bitte, diese bei den weiteren Überlegungen mit einzubeziehen, übermittelt. Wie im Antwortschreiben des Verkehrsministeriums angekündigt, hat es am 03.11.2020 über die Ergebnisse der eigenen Untersuchung und das weitere Vorgehen informiert.

2. Ergebnisse der Potenzialuntersuchung des Landes

Nach der Potenzialuntersuchung des Landes, die ebenfalls die PTV durchgeführt hat, wurden die Strecken in vier verschiedene Streckenkategorien (A, B, C und D) eingeordnet. Je höher die durchschnittliche Fahrgastbelegung (= durchschnittliche Personenkilometer je Streckenkilometer Pkm/km), desto höher das zu erwartende Nachfragepotenzial. Strecken mit Pkm/km > 1.500 haben ein sehr hohes Nachfragepotenzial und werden der Kategorie A zugeordnet. Bei Pkm/km > 750 besteht ein hohes Nachfragepotenzial, diese Strecken werden in die Kategorie B eingeordnet. Zusätzlich zu den Nachfragepotentialen wurden jedoch auch Aspekte, wie die Schulplätze im Einzugsbereich der Strecke sowie der aktuelle Infrastrukturstatus und die erzielbare Netzwerke berücksichtigt.

Die Strecken im bzw. mit Bezug zum Landkreis Karlsruhe wurden den beiden höchsten Streckenkategorien zugeordnet:

Ettligen West – Ettligen Erbprinz (Albtalbahn):	Streckenkategorie A
Graben-Neudorf – Hochstetten (Hardtbahn):	Streckenkategorie B
KA-Neureut – KA-Mühlburg (Hardtbahn):	Streckenkategorie B
Lauffen (Neckar) – Zaberfeld (Zabergäubahn):	Streckenkategorie B

Die Ergebnisse der Potenzialanalyse der PTV sind nun richtungsgebend für das weitere Vorgehen. Bei den Kategorien A und B können die nächsten Schritte für eine Reaktivierung (Machbarkeitsstudie, Planung, Standardisierte Bewertung, Umsetzung) auf kommunaler Seite angestoßen werden.

3. Finanzielle Unterstützung von Bund und Land

3.1 Förderung nach dem Bundes-GVFG und Kofinanzierung des Landes

Mit der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes (GVFG) wurde die Reaktivierung von Schienenstrecken neu in den ständigen Förderkatalog aufgenommen. Die Förderquote der zuwendungsfähigen Investitionskosten liegt bei 90 %. Zusätzlich dazu wird eine Planungskostenpauschale i.H.v. 10 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten gewährt. Die Förderschwelle wurde für diese Vorhaben auf 10 Mio. € herabgesenkt und es können mehrere Vorhaben zusammengefasst werden, um diese zu erreichen.

Darüber hinaus zahlt das Land 57,5 % der vom Bund nicht abgedeckten zuwendungsfähigen Bau- und Planungskosten.

Bei der kommunalen Seite verbleiben somit noch 4,25 % der zuwendungsfähigen Baukosten, ca. 40 % der Planungs- und Verwaltungskosten (da der tatsächliche Aufwand nicht bekannt ist und die Bundesförderung der Planungskosten von den zuwendungsfähigen Baukosten abhängt, lässt sich kein genauer verbleibender Planungskostenanteil berechnen) und 100 % der nicht zuwendungsfähigen Baukosten.

Zu beachten ist hierbei, dass der Nachweis der Wirtschaftlichkeit mit der Standardisierten Bewertung zu erbringen ist. Diese soll, wie in der Vorlage zum letzten Verwaltungsausschuss am 05.11.2020 dargestellt, überarbeitet und an das novellierte GVFG angepasst werden. Bis die neuen Rahmenbedingungen vorliegen, kann es jedoch noch eine Weile dauern, sodass für die angestrebten Reaktivierungen im Landkreis voraussichtlich grundsätzlich noch die bisherigen Regelungen maßgeblich sind. Bei der Studie der PTV wurden die Strecken jedoch, wie oben erwähnt, unter diesen Gesichtspunkten untersucht und ein Kosten-Nutzen-Faktor größer 1,0 schien bei beiden möglich. Darüber hinaus wurde vom Land bei der Vorstellung der Reaktivierungen angekündigt, solange die neuen Kriterien noch nicht festgelegt sind, auf die konkreten Verhältnisse vor Ort explizit einzugehen.

3.2 Förderung von Machbarkeitsstudien durch das Land

Eine weitere Neuerung ist, dass das Land noch in diesem Jahr ein Förderprogramm für Machbarkeitsstudien auflegen möchte. Gefördert werden Machbarkeitsstudien für Strecken der Kategorien A, B und C, sofern noch keine oder nur eine veraltete Machbarkeitsstudie vorliegt. Hierfür beträgt die Förderquote 75 %. Der maximale Förderbetrag liegt bei 100.000 €. Eine Förderantragstellung muss bis Ende 2021 erfolgen und die Studie muss spätestens Ende 2023 fertiggestellt sein. Die genauen Fördergrundsätze sollen noch in diesem Jahr veröffentlicht werden.

3.3 Förderung des laufenden Betriebs durch das Land

Wie oben bereits erwähnt, ist das Land grundsätzlich für die Bestellung und Finanzierung des Betriebs auf Schienenstrecken zuständig. Daher werden bei Strecken der Kategorien A und B (Nachfragepotenzial über 750 Pkm/km) 100 % der laufenden Betriebskosten vom Land übernommen. Bei vom Landesstandard abweichenden Bestellungen durch die kommunale Seite gewährt das Land nur einen pauschalierten Kostensatz, es erfolgt also keine Spitzabrechnung. Dabei soll sich an vergleichbaren Strecken in Aufgabenträgerschaft des Landes orientiert werden. Bei Strecken, die nach der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) reaktiviert werden, wird aufgrund der grundsätzlich geringeren Betriebskosten der Kostensatz um 25 % reduziert. Dies könnte bei der Reaktivierung der Hardtbahn zum Tragen kommen.

Entscheidend ist dabei auch noch, welches Taktangebot zu 100 % vom Land finanziert wird. Dabei orientiert sich das Land am SPNV-Zielkonzept 2025. Danach wird bei Reaktivierungsstrecken mit durchschnittlich mehr als 1.000 Fahrgästen am Tag der sogenannte Landesstandard, der einen Stundentakt in der Zeit zwischen 05:00 bis 24:00 Uhr vorsieht, übernommen. Bei unter 1.000 Pkm/km wird der Stundentakt in den Schwachlastzeiten reduziert.

Bei der Strecke Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz wurde von der PTV ein Nachfragepotenzial von durchschnittlich 2.370 Fahrgästen errechnet, bei der Strecke Graben-Neudorf – Hochstetten 1.210 Pkm/km. Demnach würde auf beiden Strecke der Landesstandard vom Land finanziert werden.

4. Weiteres Vorgehen im Landkreis

Das Ministerium für Verkehr hat Fördermitteln für bis zu 100 Kilometer Reaktivierungsstrecken fest budgetiert. Da das Land Interesse an einer zügigen Umsetzung der Reaktivierungen hat, erfolgt die Vergabe der Mittel grundsätzlich nach zeitlicher Reihenfolge der Reaktivierungen. Allein in der Kategorie A sind Reaktivierungsstrecken mit einer Gesamtstreckenlänge von 173,8 km, mit der Kategorie B kommen noch einmal 149,0 km hinzu. Insofern gilt es schnell zu handeln, um von den Mitteln des Landes zu profitieren. Die Landkreisverwaltung hat daher die AVG gebeten, Angebote für die Planung der weiteren Schritte vorzulegen.

4.1 Strecken Graben-Neudorf – Hochstetten und KA-Neureut – KA-Mühlburg (Hardtbahn)

Der auf der Gemarkung der Stadt Karlsruhe liegenden Reaktivierungsstrecke KA-Neureut – KA-Mühlburg wurde von der PTV mit der Streckenkategorie B ebenfalls ein hohes Nachfragepotenzial zugeschrieben. Dies ist vor allem im Zusammenhang mit der im Landkreis liegenden Strecke Graben-Neudorf – Hochstetten interessant, da hier ggf. noch Synergieeffekte geschaffen bzw. genutzt werden können. Mit der vom Landkreis beauftragten Potenzialstudie der PTV wurde hierbei der Grundstein für eine weitere Planung gelegt. Daher bestehen nun bereits erste Ideen zu einem Betriebskonzept und zum groben Rahmen des Infrastrukturausbaus.

In der Kreistagssitzung vom 16.07.2020 wurden die drei untersuchten Planfälle vorgestellt. Hiervon soll Planfall 2 nun näher untersucht werden. Dieser sieht eine neue Stadtbahnlinie vom Karlsruher Hauptbahnhof über den Westbahnhof zum KIT Campus Nord vor. Darüber hinaus sollen alle Fahrten der S1/S11 nach/ab Hochstetten nach Graben-Neudorf verlängert und zwei neue Haltepunkte in Graben erschlossen werden.

Um in die Vorplanung einzusteigen, sind nach Einschätzung der AVG folgende Maßnahmen der HOAI Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) und teilweise der HOAI Leistungsphase 2 (Vorplanung) erforderlich:

- technische Planung der Verkehrsanlagen einschließlich Variantenuntersuchungen und Prüfung Anschlussbereich an DB-Strecke
- Objektplanung Ingenieurbauwerke (z.B. für Brücken)
- Teile der Fachplanungen „Technische Ausstattung“ (Signaltechnik, Stromversorgung, etc.)
- Vorplanung für Anpassungen auf der DB-Strecke (bspw. Abzweig im Bhf. Mühlburg; neue Überleitverbindung; Leit- und Sicherungstechnik)
- Vermessungsleistungen – in unterschiedlicher Detaillierung je Teilabschnitt
- Abstimmung mit Gemeinden und Verbänden (z.B. Regionalverband) wegen Auswirkung auf Bauleitplanung
- Klärung Naturschutzrelevanz
- ggf. öffentliches Scoping-Verfahren
- Beauftragung Fahrplanstudie bei DB Netz AG wg. neuer Linie auf DB-Strecke (maßgebend für bauliche Ausführung des Abzweigs und des Umfangs der signaltechnischen Anpassungen im DB-Stellwerk)

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind Voraussetzung für eine spätere Standardisierte Bewertung. Dabei sind noch nicht zwingend erforderliche Teilleistungen aus der HOAI Leistungsphase 2 ausgelassen worden. Diese sind dann bei einer Fortführung des Projektes zu einem späteren Zeitpunkt nachzuholen. Eine größere Planungstiefe wurde dagegen jetzt schon bei den signaltechnischen Maßnahmen im DB-Bereich eingeplant, um hier eine ausreichende Kostensicherheit zu erlangen.

Die für den oben genannten Leistungsumfang anfallenden Kosten werden sich nach aktueller Einschätzung der AVG auf rd. 2,5 % der späteren Baukosten belaufen.

Bei geschätzten Baukosten in Höhe von 52 Mio. € für die Gesamtstrecke Karlsruhe-Mühlburg bis Graben-Neudorf sind für die o. g. Teilleistungen demnach Planungskosten in Höhe von rund 1,3 Mio. € zu erwarten. Dies würde die Maßnahmen sowohl auf der Gemarkung der Stadt Karlsruhe als auch des Landkreises umfassen. Bei Betrachtung nur des nördlichen, den Landkreis betreffenden Abschnitt, mit ca. 41 Mio. Investitionskosten, belaufen sich die nun erforderlichen Planungskosten auf rund 1,0 Mio.€.

Die Ausarbeitung von einem konkreten Angebot wird derzeit mit der AVG abgestimmt.

Bisher ist nicht bekannt, ob und ggf. mit welcher Priorität die Stadt Karlsruhe eine Reaktivierung des Abschnitts KA-Neureut – KA-Mühlburg vorantreiben möchte. Um dies zu eruieren, wird sich die Landkreisverwaltung mit der Stadt Karlsruhe in Verbindung setzen und das weitere –ggf. gemeinsame – Vorgehen abstimmen.

4.2 Strecke Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz

Auch bei der Strecke Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz wurde durch die vom Landkreis beauftragte Potenzialstudie bereits der Grundstein für eine weitere Planung gelegt. Somit liegen erste Ideen zu einem Betriebskonzept und zum groben Rahmen des Infrastrukturausbaus vor. In der Kreistagssitzung vom 16.07.2020 wurden die drei von der PTV untersuchten Planfälle vorgestellt. Dabei war Planfall 1, mit einer neuen Stadtbahnlinie Rastatt Bhf. – Ettlingen Realschule – Ettlingen Stadt, die Vorzugsvariante, da voraussichtlich ein Nutzen-Kosten-Quotient über 1,0 erreicht werden kann.

Die AVG empfiehlt, nun im nächsten Schritt die technische Vorplanung des Planfalls 1 anzugehen. Dafür sind im Wesentlichen die gleichen Leistungen der HOAI Leistungsphase 1 und Teile der HOAI Leistungsphase 2 wie bei der Hardtbahn erforderlich.

Als neue Infrastruktur kommt bei diesem Planfall hauptsächlich die neue Verbindungskurve in Ettlingen in Richtung Süden hinzu.

Hier gilt auch wieder, dass die Ergebnisse der angesetzten Leistungen Voraussetzung für eine spätere Standardisierte Bewertung sind. Dabei wurden ebenfalls noch nicht zwingend erforderliche Teilleistungen aus der HOAI Leistungsphase 2 ausgelassen, die dann bei einer Fortführung des Projektes zu einem späteren Zeitpunkt nachzuholen sind.

Die für den oben genannten Leistungsumfang anfallenden Kosten werden sich nach aktueller Einschätzung der AVG auch auf rd. 2,5 % der späteren Baukosten belaufen. Bei den bisher für Planfall 1 geschätzten Baukosten in Höhe von 8,5 Mio. € wären somit Planungskosten in Höhe von rund 210 T€ zu erwarten.

Die Ausarbeitung von einem konkreten Angebot wird derzeit ebenfalls mit der AVG abgestimmt.

4.3 Westanbindung Zabergäubahn an den Landkreis

Auch die Strecke Lauffen (Neckar) – Zaberfeld (Zabergäubahn) wurde in die Streckenkategorie B eingeordnet, sodass eine Reaktivierung grundsätzlich möglich erscheint. Näheres muss jedoch eine detaillierte Untersuchung des Landkreises Heilbronn klären.

Zur Verlängerung der Zabergäubahn in den Landkreis Karlsruhe wurden bereits erste Gespräche mit den weiteren Beteiligten geführt. Bei entsprechendem Beschluss wird die Landkreisverwaltung die AVG bitten, zur näheren Untersuchung der verschiedenen Varianten ein Angebot für eine Korridorstudie vorzulegen. Dabei sollen verschiedene Trassenkorridore im Raum Bretten / Flehingen / Zaberfeld geprüft werden. Inhalte werden voraussichtlich sein:

- Ermittlung technisch möglicher bzw. denkbarer Trassenführungen. Dabei insbesondere Berücksichtigung der Topographie, der Bebauung sowie eventueller naturschutzrechtlicher Restriktionen.
- Aufskizzierung möglicher Betriebskonzepte für die Varianten bei Einbindung der verlängerten Zabergäubahn ins Karlsruher Stadtbahnnetz; Abschätzung des jeweiligen Fahrzeugmehrbedarfs.
- Grobe Abschätzung der Investitionskosten.

Die Landkreisverwaltung wird die (möglicherweise) tangierten Kommunen informieren und mit in das Verfahren einbinden. Wichtig ist seitens der Städte und Gemeinden auf deren Gemarkung ggf. die weitergeführte Zabergäubahn verkehren könnte, bereits jetzt Freihaltetrassen vorzuhalten.

Darüber hinaus ist zu klären, ob die Zabergäubahn nach dem Regelwerk der Deutschen Bahn reaktiviert werden kann oder ggf. über die Lösung mithilfe einer NE-Bahn (nicht-bundeseigene Eisenbahnen) nachgedacht werden muss.

5. Weiteres Vorgehen

Nach der Beauftragung der Planungsleistungen findet während des Planungs- und Untersuchungszeitraums eine enge Abstimmungen mit den Städten und Gemeinden an der Strecke statt. Hierbei wird auf den bereits begonnenen Abstimmungsprozess während der letzten Monaten im Rahmen der Vorstudien Bezug genommen und dieser weiter intensiviert.

Die Bürgerinnen und Bürger werden ebenfalls ab diesem Planungsschritt beteiligt. So werden die konkretisierten Planungen vorgestellt und die unterschiedlichen Möglichkeiten diskutiert und abgewogen. Damit wird im frühen Stadium sichergestellt, dass die zukünftigen Nutzer frühzeitig intensiv eingebunden werden.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Für das erste Halbjahr 2021 ist ein Grundsatzbeschluss über die Finanzierung von Schienenausbauvorhaben – die tatsächliche bauliche Umsetzung – im Kreistag vorgesehen.

Zu Ziffer 4.1:

Die Kosten für die zu beauftragende Planung der Gesamtstrecke Karlsruhe-Mühlburg bis Graben-Neudorf belaufen sich voraussichtlich auf ca. 1,3 Mio. €. Der Anteil des Landkreises beträgt voraussichtlich 1,0 Mio. €.

Zu Ziffer 4.2:

Die Kosten für die zu beauftragende Planung zur Reaktivierung der Strecke Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz belaufen sich voraussichtlich auf ca. 210 T€.

Zu Ziffer 4.3:

Die Kosten für die zu beauftragende Planung zur Westanbindung der Zabergäubahn belaufen sich voraussichtlich auf ca. 100 T€.

Die Finanzmittel für die ersten Raten der Planungskosten sind im HH-Entwurf 2021 enthalten.

III. Zuständigkeit

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