

|                                                                                                                                  |                             |                   |                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------|------------------------------|
| <b>Sitzungsvorlage</b>                                                                                                           |                             |                   | <b>VA/39/2020</b>            |
| <b>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</b><br><b>- Alternatives Fahrplankonzept des Landes auf der Residenz- und Westbahn</b> |                             |                   |                              |
| <b>TOP</b>                                                                                                                       | <b>Gremium</b>              | <b>Sitzung am</b> | <b>Öffentlichkeitsstatus</b> |
| <b>4</b>                                                                                                                         | <b>Verwaltungsausschuss</b> | <b>02.07.2020</b> | <b>öffentlich</b>            |

|                  |                                                                                                                  |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>3 Anlagen</b> | Anlage 1: Übergangszeiten Bretten und Bruchsal<br>Anlage 2: Leistungsausweitung<br>Anlage 3: Reisezeitvergleiche |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## **Beschlussvorschlag**

Der Verwaltungsausschuss fasst folgenden Beschluss:

1. Der Umsetzung des alternativen Fahrplankonzeptes auf der Residenz- und Westbahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 zur Stabilisierung des Betriebsprogramms wird grundsätzlich zugestimmt.
2. Zur weiteren Optimierung fordert der Landkreis Karlsruhe jedoch:
  - a. Bei der Verbindung Heidelberg – Bretten („fliegender Heidelberger“) sollten auch in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit zwischen 16 und 18 Uhr zusätzliche Fahrten eingerichtet werden, damit ein durchgängiger Halbstundentakt eingeführt werden kann.
  - b. Die Übergangszeiten in Bretten und Bruchsal sollten optimiert werden.
  - c. Um zukünftig weitere Kapazitätsausweitungen im Bereich des Stuttgarter Netzes vornehmen zu können, müssen die infrastrukturellen Rahmenbedingungen, insbesondere am Bahnhof Mühlacker, verbessert werden.
  - d. Soweit aufgrund der geänderten Bahnverkehre Anpassungen bei den Busverkehren erforderlich sind, hat das Land die sich infolge dieser Anpassungen ergebenden Mehrkosten zu erstatten.

---

## **I. Sachverhalt**

### **1. Allgemeines**

Als Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden – im Gegensatz zum ÖPNV – in Deutschland die Verkehrsleistungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr bezeichnet. Der Begriff umfasst die Zuggattungen Interregio-Express (IRE), Regional-Express (RE), Regionalbahn (RB) und S-Bahn. Diese Züge werden auch als Züge des Nahverkehrs bezeichnet.

Der SPNV in Baden-Württemberg wird grundsätzlich durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg organisiert und verwaltet (ausgenommen sind hiervon einige Strecken in der Verband Region Stuttgart sowie dem Landkreis Karlsruhe). Die Fahrplanerstellung und Koordinierung der SPNV-Ausschreibungsverfahren obliegt zum Großteil der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW).

Das Land Baden-Württemberg schließt Verträge mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und bestimmt damit, welche Strecken in welchem Takt und mit welchen Zugtypen bedient werden. Das sogenannte Stuttgarter Netz, das auch Verkehre im sowie mit Bezug zum Landkreis umfasst, wurde zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2019 an die Verkehrsunternehmen Abellio und GoAhead vergeben. Wie u. a. im Verwaltungsausschuss am 24.10.2019 berichtet, verlief die Übernahme des Stuttgarter Netzes durch Abellio und GoAhead aufgrund von Fahrzeugmangel, Fahrzeugstörungen und Personalknappheit alles andere als reibungslos. Das Land hatte deshalb im April angekündigt, Jahreskarteninhaber auf den betroffenen Streckenabschnitten in Höhe einer Monatsrate zu entschädigen. Die Entschädigungen kann nun seit 17.06.2020 auf der bwegt-Website des Landes beantragt werden und wird über die DB AG als Dienstleister abgewickelt. Nach Prüfung und positiver Beurteilung des Antrages soll der Betrag innerhalb von 3 Wochen erstattet werden. Das Verkehrsministerium finanziert ein Teil der Entschädigung mit.

### **2. Alternatives Fahrplankonzept**

Die Übernahme des Stuttgarter Netzes verlief jedoch auch deshalb nicht reibungslos, weil mit der Neuvergabe zum Juni 2019 auch ein neues Fahrplankonzept im Bahnkorridor Stuttgart - Karlsruhe in Betrieb genommen wurde. Dieses hat viele Vorteile für die Fahrgäste mit sich gebracht, es wurde jedoch auch Kritik an die NVBW herangetragen, weil die Betriebsqualität stark eingebüßt hat und langjährige Direktverbindungen in bestimmten Relationen weggefallen und sich dadurch Reisezeiten verlängert haben. Das Land hat deshalb Veränderungen im Fahrplankonzept angekündigt und zu einer Veranstaltung mit dem Titel „Mögliches alternatives Fahrplankonzept auf der Residenz- und Westbahn“ eingeladen. Bei der Residenzbahn handelt es sich um die Strecke Stuttgart – Pforzheim – Karlsruhe und bei der Westbahn um die Strecke Heidelberg – Bruchsal – Bretten – Mühlacker – Stuttgart.

Hierbei wurden den betroffenen Verbünden und Gebietskörperschaften erstmals die Planungen zu einem neuen Fahrplankonzept auf den genannten Strecken vorgestellt, welche die Nachteile des zum 09.06.2019 eingeführten Fahrplankonzeptes revidieren sollen.

Grund für das instabile Betriebsprogramm ist vor allem die schwierige und nicht änderbare Gleisbelegung in Mühlacker sowie das Flügeln und Kuppeln (auseinander- und zusammenfügen von Wagen) der Bahnen dort, was dafür sorgt, dass sich auch teilweise weitreichende Verspätungen auf die anderen Verkehre ergeben. Das nun vorgestellte alternative Betriebskonzept sieht u. a. folgende für den Landkreis relevante Änderungen vor:

#### **Anpassungen Residenzbahn (Stuttgart – Pforzheim – Karlsruhe):**

- das Flügeln und Kuppeln in Mühlacker entfällt
- zweistündlich verkehrt ein RE-Zug von Abellio von Stuttgart nach Karlsruhe mit Bedienung aller Unterwegshalte zwischen Bietigheim-Bissingen und Pforzheim sowie der Halte Wilferdingen-Singen und Karlsruhe-Durlach (neue Verkehrsleistung zwischen Pforzheim und Karlsruhe)
- die S5 verkehrt im Halbstundentakt und bietet in Pforzheim halbstündlich Anschlüsse an IRE und IC in beide Fahrtrichtungen
- die Übergangszeiten in Pforzheim zwischen S5 und Abellio (RB 17a, IRE1) werden entspannt, um Anschlussverluste zu vermeiden

#### **Anpassungen Westbahn (Heidelberg – Bruchsal – Mühlacker – Stuttgart):**

- der durchgehende RE 17b Heidelberg – Stuttgart („fliegender Heidelberger“) verkehrt bis auf Einzelleistungen künftig nur noch zwischen Heidelberg und Mühlacker, erhält in Mühlacker jedoch Anschluss Richtung Pforzheim und Stuttgart
- aufgrund geänderter Fahrlage besteht in Heidelberg wieder systematischer Anschluss vom RE Heidelberg – Stuttgart an den Fernverkehr
- die RB 17c Stuttgart – Bietigheim – Mühlacker – Bruchsal wird durch Verzicht auf Standzeiten in Bretten und Mühlacker beschleunigt
- in Bruchsal entstehen neue stündliche Anschlüsse an die S3 nach Heidelberg und Mannheim
- zusätzlich soll ein zweistündlicher Verdichter Mühlacker – Bretten zur Hauptverkehrszeit den Halbstundentakt zwischen Mühlacker und Bruchsal vervollständigen
- die Übergangszeiten in Bretten zwischen S4 und Abellio werden im stündlichen Grundtakt entspannt, um zuverlässiger zu funktionieren

#### **Konkret bedeutet dies für den Landkreis:**

- die S5 verkehrt nicht mehr (zwei Mal stündlich) im 20/40-Takt, sondern in einem Halbstundentakt. Dies ist besser merkbar und sorgt für eine bessere Verteilung der Fahrgäste sowie Anschlüsse an die Linien S6, IRE und IC in Pforzheim.
- aufgrund geänderter Fahrlage des RE 17b („fliegender Heidelberger“), der dann genau halbstündlich versetzt zur RB 17c fährt, bestehen zur Hauptverkehrszeit halbstündliche Verbindungen von Bretten sowie allen Unterwegstationen zwischen

Bruchsal und Bretten nach Stuttgart (statt Studentakt heute) und in Heidelberg besteht Anschluss an den Fernverkehr

- Die RB 17c von Bruchsal über Bretten nach Ludwigsburg und Stuttgart (zweistündlich direkt bis nach Stuttgart, in der anderen Stunde mit Umstieg in Bietigheim-Bissingen) wird schneller. Die Regionalbahn ab Stuttgart ist dann bis Bretten nur 3 - 4 Minuten und bis Bruchsal 11 - 13 Minuten langsamer als der heutige RE.
- Die Kürzung des zweistündlich verkehrenden „fliegenden Heidelbergers“ auf den Abschnitt Heidelberg – Mühlacker hat für den Raum Bretten nur auf die Verbindung in Richtung Stuttgart Auswirkungen. Für diese Relation gibt es aber mit dem RB 17c immer noch die Möglichkeit stündlich bzw. in der Hauptverkehrszeit sogar halbstündlich nach Stuttgart zu kommen; Einschränkungen in Richtung oder von Heidelberg gibt es nicht.
- eine neue zweistündliche RE-Verbindung von Karlsruhe bis nach Stuttgart mit Halt u.a. in Karlsruhe-Durlach, Mühlacker und Pforzheim
- eine verlängerte Umsteigezeit von der S4 auf stündlich verkehrende RB zwischen Bretten und Mühlacker sowie am Wochenende auch nach Bruchsal, um Anschlussverluste in Bretten zu vermeiden
- auch der Zwischentakt der RB 17c, der in der Hauptverkehrszeit halbstündlich versetzt zwischen Bruchsal und Bretten pendelt, hat an beiden Linienende schnelle Anschlüsse nach Karlsruhe bzw. an die S4
- die Umsteigezeiten in Bretten von der S4 (aus beiden Richtungen) auf den RE17 Richtung Heidelberg wird auf fast 20 Minuten verlängert; auf den RE17 in die Gegenrichtung (Mühlacker) wird sie hingegen auf ca. 5 Minuten verkürzt
- in Bretten bleibt die Übergangszeit von der S4 (aus beiden Richtungen) auf die RB17c nach Bruchsal relativ gleich
- von der S4 (aus beiden Richtungen) besteht in Bretten stündlich Anschluss auf die RB17c nach Stuttgart (Umstieg ca. eine Viertelstunde) → bisher besteht hier nur eine zweistündliche Verbindung mit dem RE, die nur unwesentlich schneller ist, als die neue RB-Verbindung
- Die Umsteigesituation in Bruchsal Richtung Karlsruhe – sowohl von der RB17 aus Stuttgart als auch von der RB17 aus Bretten (jeweils ca. 7 Minuten) wird verbessert.
- Auch die Anschlüsse in Bruchsal verbessern sich von Stuttgart kommend sowohl zur S-Bahn Richtung Mannheim wie auch an den Fernverkehr nach München und Frankfurt.
- die Übergangszeit in Bruchsal von der RB 17 aus Bretten auf die S-Bahn Richtung Mannheim verlängert sich auf über eine halbe Stunde; von der RB17 aus Stuttgart verkürzt sie sich auf ca. 5 Minuten
- in Bruchsal wird die Umsteigezeit von der RB 17 (beide) in Richtung Germersheim auf ca. 20 - 30 Minuten verlängert

Ein Vergleich der Übergangszeiten in Bretten und Bruchsal vom derzeitigen mit dem alternativen Fahrplankonzept ist der Vorlage als Anlage 1 beigelegt. Dabei ist zu beachten, dass die angegebenen Umsteigezeiten jeweils beide Fahrrelationen abbilden – auch wenn in den obigen Beispielen nur eine Richtung genannt wurde.

So hat man bspw. wenn man nach dem Fahrplan 2020 in Bretten von der S4 aus Karlsruhe in den RE 17 nach Heidelberg einsteigt 6 Minuten Umsteigezeit und wenn man von der RE 17 von Heidelberg in die S4 nach Karlsruhe einsteigt 7 Minuten Übergang.

Die betroffenen Gebietskörperschaften haben nun bis Sommer 2020 Zeit, um über das Konzept zu beraten und anschließend Rückmeldung an das Land zu geben. Das Konzept soll dann zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 umgesetzt werden.

### **3. Folgeanpassungen bei den Busverkehren**

Aus Sicht der Landkreisverwaltung muss bedacht werden, dass die neuen Fahrlagen der Schienenverkehre auch Anpassungen bei den Busverkehren notwendig machen, damit beim Übergang von Schiene zu Bus und umgekehrt wieder die Anschlüsse passen. Diese sind von der kommunalen Seite als Aufgabenträger für den ÖPNV zu finanzieren.

Aufgrund des Umfangs und der Komplexität der notwendigen Planungen hat der KVV nur exemplarisch für einige Linien geprüft, welche Auswirkungen das neue Fahrplankonzept hätte. Da die Buslinien in den meisten Fällen nicht nur auf die Anschlüsse an einer Linie oder in eine Richtung abgestimmt sind, wäre häufig ein zusätzlicher Bus notwendig, um die bisherige Anschluss-Situation aufrecht zu erhalten. Dieser ist i.d.R. mit Kosten zwischen 150 – 200 T€/Jahr verbunden. Dabei ist zu beachten, dass das Linienbündel Mittelbereich Bretten, dessen Linien hauptsächlich Anschlüsse zu den betroffenen Schienenverkehren herstellen, eigenwirtschaftlich erbracht wird. Dies bedeutet, dass das Verkehrsunternehmen die Verkehre ohne unterstützenden Betriebskostenzuschuss des Landkreises erbringt und der Landkreis oder das Land keine verbindlichen Vorgaben zur Umsetzung von Anpassungen machen können. Sofern das Verkehrsunternehmen also bspw. aufgrund begrenzter Kapazitäten nicht alle Anschlüsse zu den neuen Verkehren herstellen kann, könnte dies negative Auswirkungen für die Fahrgäste haben. Insofern kann der Landkreis nur auf den Buslinien, die nicht im Linienbündel Mittelbereich Bretten liegen, Anpassungen der Anschlüsse an das neue Fahrplankonzept vorschreiben. Dies wäre bspw. bei der Linie 152 oder 187 der Fall. Da der Landkreis die Busleistungen bereits gegenüber dem ausgeschriebenen Stand an das seit Juni 2019 geltende Fahrplankonzept angepasst hatte, und nun eine erneute Anpassung aufgrund des Landes notwendig ist, müssen veränderungsbedingte Mehrkosten nun durch das Land ausgeglichen werden.

Da ein 30-Minuten-Takt auf der S5 viele Vorteile hätte, prüft die Alb-Verkehrs-Gesellschaft mbH die Möglichkeit, die Fahrlage der S5 zwischen Pforzheim und Karlsruhe auch unabhängig von der Gesamtkonzeption auf einen 30/30-Takt anzupassen (derzeit 20/40-Takt). Sofern dies möglich ist, müssen die Anpassungen der Anschlüsse auf den Linie 151 und 152 in jedem Fall vorgenommen werden. Eine detaillierte Einschätzung zu den voraussichtlichen Kosten ist jedoch noch nicht möglich.

### 3. Gesamtbewertung

Jede Veränderung am Fahrplan bringt Vor- und Nachteile mit sich. Grundsätzlich sehen die Planungen im Abschnitt Bretten – Stuttgart (Westbahn) und vor allem zwischen Karlsruhe – Pforzheim (Residenzbahn) mehr vom Land bestellte und bezahlte Fahrten vor, was positiv zu sehen ist. Eine schematische Darstellung der Leistungsausweitung ist in Anlage 2 beigelegt.

Auch, dass zwischen Bruchsal und Bretten stündlich eine Verbindung nach Stuttgart besteht und in der Hauptverkehrszeit sogar halbstündlich, ist zu begrüßen (bisher nur zweistündlich bzw. stündlich).

Die in Anlage 3 beigelegten exemplarischen Reisezeitvergleiche des derzeitigen Fahrplans mit dem alternativen Fahrplankonzept zeigen, dass auf den Strecken Bretten – Heidelberg und Bretten – Stuttgart Hbf in den Hauptverkehrszeiten keine wesentlichen Verschlechterungen auftreten. Mit dem neuen Fahrplan verkürzen sich die Reisezeiten tendenziell oder werden minimal länger. Wo bisherige Fahrten wegfallen, gibt es an anderer Stelle neue.

Jedoch gibt es bei der Verbindung von Heidelberg nach Bretten („fliegender Heidelberger“) zur nachmittäglichen Hauptverkehrszeit zwischen 16 und 18 Uhr nur einen Stundentakt, was im Vergleich zum bisherigen Angebot eine deutliche Verringerung darstellt. Dies kann in der Hauptverkehrszeit nicht akzeptiert werden. Das Land wird daher aufgefordert, hier noch einmal zu prüfen, ob nachgebessert werden kann.

Die Verkürzung des „fliegenden Heidelbergers“ kann aus Sicht der Landkreisverwaltung akzeptiert werden, da es – bis auf die oben genannte – keine wesentlichen Einschränkungen von Bretten in Richtung Heidelberg gibt. Die Kappung hat nur auf die Verbindung in Richtung Stuttgart Auswirkungen, für die es Alternativen gibt. Zur Hauptverkehrszeit bestehen in dieser Relation dann sogar halbstündliche Verbindungen nach Stuttgart (statt bisher Stundentakt).

Auch bei den Übergangszeiten (Anlage 1) gibt es sowohl Verbesserungen als auch Verschlechterungen für die Fahrgäste, insgesamt erscheinen diese jedoch alle zumutbar. Um in Bretten von der S4 (aus beiden Richtungen) in Richtung Stuttgart umzusteigen werden im derzeitigen wie im neuen Fahrplankonzept ca. eine Viertelstunde benötigt, nur, dass man bisher auf den nur zweistündig verkehrenden RE 17 nach Stuttgart umsteigt und zukünftig auf die stündlich verkehrende RB 17c. Die Umsteigezeit in Bruchsal von der RB 17 aus Bretten auf die S-Bahn nach Mannheim beträgt ca. eine halbe Stunde. Gerade weil die RB 17 aus Bretten jedoch nur in der Hauptverkehrszeit fährt, wäre ein schnellerer Anschluss auf die S-Bahn nach Mannheim jedoch wünschenswert. Dies wird beim Land angefragt. Auch die Übergangszeit von der RB 17 (sowohl Grundtakt als auch Hauptverkehrsverstärker aus Bretten) in Bruchsal auf die S-Bahn nach Germersheim ist mit ebenfalls jeweils ca. einer halben Stunde relativ hoch. Hier wird das Land gebeten, noch weitere Optimierungsmöglichkeiten zu prüfen.

Die 5 – 6 Minuten Umsteigezeit in Bruchsal von der RB 17 aus Stuttgart auf die S-Bahn nach Mannheim erscheinen hingegen etwas kurz, da erfahrungsgemäß ein größerer Gleiswechsel in Bruchsal vorgenommen werden muss und auch Verspätungen nicht ausgeschlossen werden können. Auch hier wird beim Land eruiert, ob dies verbessert oder eine Anschlusssicherung eingerichtet werden kann. Inwiefern die 4 – 5 Minuten Übergangszeit in Bretten von der S4 (aus beiden Richtungen) auf den RE17 nach Mühlacker ausreichend sind, soll ebenfalls beim Land noch einmal geprüft werden.

Kritisch zu sehen ist, dass ein alternatives Fahrplankonzept überhaupt – und hauptsächlich aufgrund der infrastrukturellen Gegebenheiten am Bahnhof Mühlacker – notwendig ist. Da der Ausbau des SPNVs und des ÖPNVs in den nächsten Jahren weiter vorangetrieben werden soll und dies mit den vorhandenen Rahmenbedingungen nicht möglich sein wird, kann das alternative Fahrplankonzept nur eine Übergangslösung darstellen. Vom Land müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden, damit ein zukunftsorientierter SPNV umgesetzt werden kann. Hierzu soll das Land aufgefordert werden.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen auf die Busverkehre weitreichend und kostenintensiv. Es wird deshalb gefordert, dass das Land sich verursachungsgemäß an den finanziellen Mehrbelastungen aufgrund der neuzugestaltenden Anschlüsse beteiligt.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das alternative Fahrplankonzept für die Residenz- und Westbahn sowohl Vor- als auch Nachteile für die Verkehre im bzw. mit Bezug zum Landkreis hat. Eine Stabilisierung des Betriebsprogramms ist jedoch dringend notwendig und die Verschlechterungen aus Landkreissicht akzeptabel. Insofern sollte der Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 grundsätzlich zugestimmt werden. Die vorgenannten (Kritik-)Punkte sollten jedoch noch an das Land adressiert werden, sodass ggf. noch Verbesserungen erreicht werden können.

## **II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen**

Die Höhe Mehrkosten aufgrund der anzupassenden Busverkehrsleistungen kann noch nicht genau beziffert werden, da aufgrund des Umfangs bisher noch keine Detailplanungen erfolgt sind. Es wird jedoch mit einem mittleren sechsstelligen Betrag pro Jahr gerechnet, wovon der Großteil jedoch auf das eigenwirtschaftliche Linienbündel Mittelbereich Bretten entfallen wird. Sofern das neue Fahrplankonzept in dieser Form umgesetzt wird, werden die erhöhten Betriebskostenzuschüsse für die Busverkehrsunternehmen ab dem Jahr 2022 im Haushalt berücksichtigt.

Im Fall, dass auf der S5 der 30-Minuten-Takt auch ohne das Gesamtkonzept des Landes umgesetzt wird und die Anschlüsse der Buslinien 151 und 152 darauf anzupassen sind, würden hier vermutlich jährliche Kosten im niedrigen sechsstelligen Betrag auf den Landkreis zukommen.

### **III. Zuständigkeit**

Da es sich hierbei um eine Grundsatzentscheidung handelt, ist für die Beschlussfassung die Zuständigkeit des Kreistages gegeben.

Für den Aufgabenbereich ÖPNV ist gem. § 4 Abs. 1 der Hauptsatzung des Landkreises Karlsruhe der Verwaltungsausschuss zuständig, der die Angelegenheit vorberät (§ 34 Abs. 4 S. 1 LKrO).