

Sitzungsvorlage		KT/54/2020	
<p>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Ausbau auf der S4 Karlsruhe - Bretten - Heilbronn - Vergabe von Planungsleistungen</p>			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
4	Kreistag	12.11.2020	öffentlich

1 Anlage	Präsentation der AVG mit den Ergebnissen der Studie
-----------------	---

Beschlussvorschlag

Der Kreistag beschließt

1. den Ergebnissen der Studie zum zweigleisigen Teilstreckenausbau und dem notwendigen Abstell- und Wendegleis inklusive dem vorgeschlagenen Zeitplan zuzustimmen.
2. die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) mit der weiteren Planung (noch nicht beauftragte Teile der HOAI-Leistungsphase 2 sowie die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4) für die Realisierung des zweigleisigen Ausbaues auf der S4 zwischen Karlsruhe und Bretten zu beauftragen.

I. Sachverhalt

1. Infrastrukturausbau auf der Strecke Karlsruhe – Bretten – Heilbronn bisher

Die heutige Strecke Karlsruhe – Bretten – Heilbronn wurde ab 1992 schrittweise wieder in Betrieb genommen. Ab dieser Zeit wurden folgende Streckenabschnitte neu bzw. zweigleisig ausgebaut:

- 1992 - Neubau eines Kreuzungsgleises im Bf. Jöhlingen
- Neubau Stumpf- bzw. Wendegleis im Bf. Gölshausen
- 1992 > Eröffnung Stadtbahn Karlsruhe – Bretten (Gölshausen)**
- 1994 - Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau Jöhlingen-West bis Jöhlingen Bf.
- 1997 > Eröffnung Stadtbahn Bretten (Gölshausen) – Eppingen**

- 1997 - Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau Eppingen Bf. bis Stebbach
 - Inbetriebnahme Kreuzungsbahnhof Gölshausen
 - Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau von Jöhlingen – Wössingen
 - Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau Wössingen Bf. – Wössingen-Ost
- 1998 - Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau von Eppingen-West bis Eppingen Bf.
- 1999 - 2-gl. Ausbau Schwaigern-West – Schwaigern Bf.
 - 2-gl. Ausbau Leingarten-West – Leingarten Bf
 - Neubau / Reaktivierung Kreuzungsgleis Stetten Bf.
 - Neubau / Reaktivierung Kreuzungsgleis Gemmingen Bf.
- 1999 > Eröffnung Stadtbahn Eppingen – Heilbronn (Hbf)**
- 2000 - Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau von Böckingen – Heilbronn Hbf
- 2001 > Eröffnung der Innenstadtstrecke in Heilbronn (bis Harmonie)**
- 2004 - Inbetriebnahme 2-gl. Ausbau Gölshausen Bf. – Tunnel Gölshausen

Damit konnte eine immer größere Leistungsfähigkeit erreicht werden. Diese Leistungssteigerung ging mit ansteigenden Fahrgästen einher. Auf der S4 zwischen Karlsruhe und Heilbronn verkehren an Werktagen (vor Corona) täglich rd. 16.000 bis 17.000 Fahrgäste.

2. 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 verkehrt. Diese Verbindung wurde vom Land mit dem Netz 7b ausgeschrieben. Wie in der Vorlage zur Kreistagssitzung vom 07.11.2019 mitgeteilt, hat die DB Regio dieses Vergabeverfahren gewonnen, sodass der Eilzug auf der S4 ab Dezember 2022 von der DB Regio erbracht wird. Die anderen Verbindungen der S4 sind dem Netz 7a zugeordnet und sollen direkt an die AVG vergeben werden.

Auf der Trasse befinden sich heute insgesamt noch mehrere – insbesondere eingleisige – Abschnitte, die den Betriebsablauf erheblich einschränken. Aufgrund der Tatsache, dass die Bahnen in den eingleisigen Abschnitten immer den Gegenverkehr abwarten müssen, ist derzeit zum einen keine Kapazitätsausweitung möglich und zum anderen können Verspätungen einzelner Bahnen nicht reduziert werden, sondern werden noch aufsummiert oder verursachen im schlimmsten Fall neue Verzögerungen.

3. Aktueller Auftrag

In der Kreistagssitzung am 09.05.2019 wurde eine Untersuchung der S4 mit dem Ziel der Verbesserung der Betriebsqualität und der Steigerung der Kapazitäten (4. Zug in der Stunde) beauftragt. Zukünftig sollen ein Eilzug und drei Stadtbahnen (im 20-Minuten-Takt) auf der S4 verkehren.

Der entsprechende Vertrag mit der AVG zur Planung der HOAI Leistungsphasen 1 und 2 wurde am 29.07.2019 unterzeichnet. Die Planungsleistungen zur Voruntersuchung der beiden Hauptabschnitte Grötzingen – Jöhlinger Tunnel sowie Wössingen-Ost – Dürrenbüchig wurden von der AVG an zwei verschiedene Planungsbüros vergeben. Die technische Planung des dritten Abschnitts (Abstellgleis/Wendegleis im Bereich Gölshausen/Bauerbach) soll direkt von der AVG durchgeführt werden.

Die Studie ermittelte Aussagen zur grundsätzlichen technischen Machbarkeit und zu möglichen Ausbauvarianten sowie eine Grobkostenschätzung. Sie soll dem Landkreis als erste Orientierung und Entscheidungsgrundlage für weitere Schritte dienen.

4. Mögliche Umsetzung des Ausbaues der S4

Die aktuelle Untersuchung der AVG hat ergeben, dass die grundlegende Substanz der Schieneninfrastruktur, wie Bahndamm und Brücken, mit rd. 130 Jahren schon sehr alt ist. Auch ohne die Überlegungen zum zweigleisigen Ausbau sowie zu einer Stabilisierung des Betriebes und einer Kapazitätserweiterung wäre eine grundlegende Sanierung der Strecke in absehbarer Zeit notwendig.

Die Strecke war bereits beim Bau für einen zweigleisigen Betrieb vorgesehen. Das hilft jetzt insoweit, dass durch eine Umlegung des bestehenden Gleises weitestgehend durchgängig Platz für zwei Gleise vorhanden ist und zeigt auch, dass bereits vor langem von der Notwendigkeit einer entsprechenden Kapazität ausgegangen wurde.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der AVG sind in der als Anlage beigefügten Präsentation zusammengefasst.

Nach dem heutigen Stand könnte ein schrittweiser Ausbau der S4 Karlsruhe – Bretten – Eppingen in den nächsten Jahren wie nachfolgend dargestellt aussehen. Hierdurch könnte eine grundlegende Sanierung, der Bau weiterer zweigleisiger Abschnitte sowie der barrierefreie Umbau der Haltestellen in einem abgewickelt werden.

Die Zeitangaben sind noch unverbindlich und vorläufig. Sie stehen insbesondere unter dem Vorbehalt, dass

- die positiven GVFG-Bewilligungen vorliegen,
- die erforderlichen Planfeststellungsverfahren ohne nennenswerte Erschwernisse abgeschlossen werden konnten,
- der Terminplan hinsichtlich der erforderlichen Streckensperrungen vom Land (NVBW) mitgetragen wird und
- dass von Seiten der Planung und der Bauausführung ausreichend personelle Ressourcen zur Verfügung stehen.

2021:

- Barrierefreier Umbau Hp Bretten-Schulzentrum, Hp Bauerbach und Hp Zaisenhausen,
 - Finanzierung über GVFG-Land; Anträge sind gestellt.

- Gleissanierung in den Bereichen Bauerbach und Zaisenhausen
 - Finanzierung über SGFFG; Anträge sind gestellt.

2022 / 2023 ff.

- Migration Signaltechnik (ESTW) in den Bahnhöfen Sulzfeld und Eppingen

2023:

- Vsl. Barrierefreier Umbau den Bahnhofs Bretten (Maßnahme der DB AG)

2024:

- Zweigleisiger Ausbau bei Eppingen

2024/2025:

- Barrierefreier Ausbau Hp. Sulzfeld Bf.
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 10/2020
- Barrierefreier Umbau Hp. Bretten-Stadtmitte, Hp Bretten-Kupferhölde und Hp Gölshausen Bf.
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 10/2020
- Wendegleis bei Gölshausen (für 4. Zug)
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 2021 oder 2022
- Barrierefreier Umbau der Hp Bretten-Wannenweg, Oberderdingen-Flehhingen und Flehhingen Bf
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 2021 oder 2022

2025 / 2026:

- 2-gl. Ausbau Hummelberg – Jöhlingen sowie Wössingen – Dürrenbüchig:
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 2021 oder 2022
- Barrierefreier Ausbau der Hp. Hummelberg und Dürrenbüchig
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 2021 oder 2022
- Barrierefreier Ausbau der Hp. Jöhlingen-West, Jöhlingen Bf, Wössingen Bf. und Hp Rinklingen:
 - Finanzierung möglichst über GVFG-Bund; Programmanmeldung erfolgt in 2021 oder 2022

Darüber hinaus ist auf der Strecke der S5/S51 (Wörth – Karlsruhe – Pforzheim) in Pfinztal/Sölligen der Bau einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme vorgesehen. Derzeit befindet sich dort noch ein Bahnübergang, der aber aus sicherheitstechnischen Gründen nicht länger aufrechterhalten bleiben kann. Die vorbereitenden Arbeiten für die Personenunterführung sind bereits für 2021, die eigentlichen Arbeiten in 2022 und 2023 geplant. Die zeitnahe Realisierung ist insgesamt für das mit wenigen Redundanzen versehene Schienennetz in der Region sehr wichtig, insbesondere mit dem Blick auf einen zweigleisigen Ausbau der Strecke Karlsruhe – Bretten. Die Planrechtsunterlagen wurden von der AVG bereits abgegeben. Der Bebauungsplan in Pfinztal wurde ebenfalls bereits entsprechend angepasst.

5. Umfang der Baumaßnahme und Eingriff in den Betriebsablauf

Der Baubeginn für den zweigleisigen Ausbau der S4 ab 2025 wird als realistisch eingeschätzt, sofern alle hierfür erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind. Siehe hierzu auch Ziffer 4.

Für die Umsetzung des gesamten zweigleisigen Ausbaus ist voraussichtlich eine Vollsperrung von bis zu einem Jahr notwendig. Diese Sperrung ist frühzeitig mit dem Netzbetrieb und dem Land Baden-Württemberg sowie der Nahverkehrsgesellschaft NVBW abzustimmen.

Aufgrund der zu erwartenden langen Sperrung und den hierdurch entstehenden negativen Effekten, insbesondere für die Gemeinde Walzbachtal, sind individuelle Lösungen im ÖPNV (bspw. Querverbindungen in Richtung Weingarten und Pfinztal) zusätzlich zu einem Schienenersatzverkehr notwendig. Die Züge von und nach Bretten müssten in dieser Zeit über Bruchsal umgeleitet werden.

Ein Vertreter der AVG hat an der Verwaltungsausschusssitzung am 05.11.2020 teilgenommen und stand für Fragen zur Verfügung.

Der Verwaltungsausschuss hat die Angelegenheit in seiner Sitzung vom 05.11.2020 vorbereitet. Über das Ergebnis wird in der Sitzung berichtet.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Für den (teilweise) zweigleisigen Ausbau muss nach derzeitigem Stand mit Baukosten von rd. 58 Mio. € 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 09/2020 und den Ergebnissen der ersten Untersuchung ein Betrag in Höhe von rd. 18,2 Mio. €. Eine Kostenübersicht befindet sich in der Anlage.

Die zu beauftragende Planung umfasst die noch offenen Bestandteile der HOAI-Leistungsphase 2 sowie die HOAI-Leistungsphasen 3 und 4. Die Kosten hierfür betragen voraussichtlich 5 Mio. Euro. In Summe kalkuliert die AVG – basierend auf den Gesamtbaukosten – mit 20 % Planungs-, Verwaltungs- und Baunebenkosten sowie mit 4 % Prüfkosten und Gebühren. Wie oben bereits dargestellt, sind 10 % der zuwendungsfähigen Baukosten als Planungskostenpauschale förderfähig.

III. Zuständigkeit

Da es sich hier um eine grundsätzliche Entscheidung handelt, ist die Zuständigkeit des Kreistages gegeben.