LANDKREIS KARLSRUHE

Amt für Mobilität und Beteiligungen
Az.: 24; 24.1; 24.11001-797.751; 797.714; 797.750-6677343

Sitzungsvorlage	**VA/61/2021**

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Sachstand Infrastrukturmaßnahmen und Betrieb

TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
2	**Verwaltungsausschuss**	**21.10.2021**	**öffentlich**

2 Anlagen	Anlage 1: Präsentation Potenzialuntersuchungen PTV Anlage 2: Antrag Stadt Bretten Finanzierungsbeteiligung barrierefreier Ausbau Bahnhof Bretten

Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsausschuss

1. nimmt den aktuellen ÖPNV-Sachstandsbericht zur Kenntnis.

2. beschließt, sich am kommunalen Finanzierungsanteil der Stadt Bretten zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Bretten mit 50 % (entspricht 10 % der Gesamtkosten) zu beteiligen.

I. Sachverhalt

1. Infrastrukturmaßnahmen

1.1 Schienenverbindung Karlsruher Nordring (Jöhlingen – Weingarten – Blankenloch – KIT)

Die CDU/Junge Liste-Fraktion hat in der Kreistagssitzung vom 16.07.2020 einen Antrag auf Prüfung der Streckenführung und Realisierung des sogenannten „Karlsruher Nordrings“ gestellt. 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.

Zunächst war vorgesehen, für eine Bewertung dieses Vorschlags die Überarbeitung des standardisierten Bewertungsverfahrens (siehe dazu Ziffer 1.7) abzuwarten. Nachdem jedoch absehbar war, dass die Neufassung noch dauern wird, hat sich die Landkreisverwaltung mit der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) über ein mögliches Potenzial der vorgeschlagenen Schienenverbindung beraten. Gemeinsam ist man zu dem Schluss gekommen, dass eine konkrete Potenzialuntersuchung das mögliche Fahrgastaufkommen auf dieser Verbindung am besten darstellen würde. Daher hat der Landkreis Anfang 2021 die Planung Transport Verkehr Group AG (PTV), die auch die Studien zu den Reaktivierungspotenzialen für das Land sowie den Landkreis durchgeführt hat, mit einer Potenzialstudie für den Karlsruher Nordring beauftragt.

Mittlerweile liegen die Ergebnisse dieser Untersuchung vor. Sie sind in der als Anlage 1 beigefügten Präsentation der PTV zusammengefasst. Es wurden zwei verschiedene Trassenvarianten begutachtet, eine Streckenführung zentral durch die Ortslagen von Jöhlingen, Weingarten und Blankenloch (Variante A) und eine zweite in den Ortsrandlagen (Variante B). Da es sich nur um eine Abschätzung der Potentiale handelte, wurden bauliche Restriktionen bewusst nicht beachtet, sondern von einem Optimalfall ausgegangen.

Grundsätzlich wird für die zweite Variante durch die Ortsrandlagen ein höheres Fahrgastaufkommen prognostiziert, da höhere Geschwindigkeiten erreicht werden können und damit das Angebot für den überörtlichen Verkehr attraktiver wird. Dennoch ist sowohl bei Variante A mit durchschnittlich 1.830 Personen-km je Strecken-km als auch bei Variante B mit durchschnittlich 1.970 Personen-km je Strecken-km das Fahrgaspotenzial (im Querschnitt 880 bis 2.950 Fahrgäste/Werktag) für eine Schienenverbindung relativ gering. Bei einem alternativen Linienverlauf vom KIT Campus Nord in Richtung Eggenstein-Leopoldshafen und über die Reaktivierungsstrecke bis Graben-Neudorf ist es noch einmal deutlich niedriger. Das prognostizierte Fahrgastaufkommen für den Karlsruher Nordring liegt deutlich unter dem von bestehenden Stadtbahnstrecken. Selbst bei der Untersuchung der Verlängerung der S2 von Stutensee über Bruchsal nach Waghäusel, bei der abschnittsweise ein deutlich höheres Aufkommen vorhergesagt wurde, wurde kein für die Förderung notwendiger Nutzen-Kosten-Indikator größer 1 erreicht. Bei den Reaktivierungsstrecken liegen die Querschnittsaufkommen zwar in ähnlicher Größenordnung, jedoch muss hierbei berücksichtigt werden, dass nur ein 60-Minuten-Takt zugrunde gelegt wird und die Infrastruktur / der Trassenkorridor zum Großteil schon vorhanden ist – die Realisierung daher einfacher ist und die Gesamtkosten weitaus geringer ausfallen. Die Ergebnisse der Studie werden den betroffenen Städten und Gemeinden zur Verfügung gestellt.

Die Landkreisverwaltung empfiehlt deshalb bei dem angedachten Projekt zunächst die Neufassung der Kriterien für die standardisierte Bewertung abzuwarten. Parallel dazu sollten jedoch gemeinsam mit dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) Alternativen im ÖPNV untersucht werden. So wird es beispielsweise bereits ab Dezember 2021 eine Busverbindung zwischen Jöhlingen und Weingarten geben. Die Linie 159 wurde im Zuge der Neuausschreibung des Linienbündels Pfinztal/Albtal von Berghausen über Jöhlingen bis nach Weingarten verlängert.

1.2 Schienenverbindung Ubstadt-Weiher / Bad Schönborn – Östringen – Sinsheim

Im November 2020 kamen darüber hinaus die Bürgermeister Geider und Huge bezüglich einer Schienenstrecke von Ubstadt-Weiher / Bad Schönborn – Östringen – Angelbachtal – Sinsheim auf den Landkreis zu. Die Möglichkeit einer Stadtbahnanbindung wurde bereits im Jahr 2007 von der AVG in einer Machbarkeitsstudie untersucht. Damals wurde festgestellt, dass die Erschließung Östringens mit der Stadtbahn aus baulichen und wirtschaftlichen Gründen langfristig nicht darstellbar ist. Im Auftrag der Stadt Östringen wurden von dem Ingenieurbüro Köhler & Leutwein im Herbst 2020 nun noch einmal ein möglicher Streckenverlauf von Ubstadt-Weiher bis nach Sinsheim skizziert. Nachdem die PTV mit der Untersuchung der Potenziale des Karlsruher Nordrings beauftragt werden sollte, wurde der Auftrag um eine Potenzialuntersuchung für die Verbindung Ubstadt-Weiher / Bad Schönborn – Östringen – Sinsheim erweitert. Die Ergebnisse sind ebenfalls der PTV-Präsentation in Anlage 1 zu entnehmen.

Auch hier wurden zwei Trassenvarianten untersucht. Variante A führt von Sinsheim über Dühren, Eschelbach, Michelfeld und Östringen nach Bad Schönborn, wo die bestehende S-Bahnstation angebunden wird. In Variante B ist der Linienweg zwischen Sinsheim und Östringen gleich, ab Östringen verläuft die Trasse jedoch über Bad Langenbrücken nach Stettfeld. In Stettfeld erfolgt ebenso eine Verknüpfung mit der bestehenden Bahnstation. Für Variante B bis Stettfeld wird nur ein durchschnittliches Fahrgastaufkommen von 1.770 Personen-km/Strecken-km prognostiziert. Bei Variante A mit Anschluss an die S-Bahnhaltestelle Bad Schönborn-Kronau wird mit durchschnittlich 2.080 Personen-km/Strecken-km ein höheres Fahrgastaufkommen vorhergesagt, da das Angebot für den überörtlichen Verkehr attraktiver ist, der Ortsteil Mingolsheim vollständig erschlossen wird und die Reisezeit nach Karlsruhe günstiger ist, als bei einem Umstieg auf die S31 in Stettfeld. Die Strecke würde in diesem Fall an Werktagen abschnittsweise von 1.620 bis 2.800 Fahrgästen genutzt werden. Das Querschnittsaufkommen liegt also in der gleichen Größenordnung wie beim Karlsruher Nordring und damit deutlich unter dem von bestehenden Stadtbahnstrecken. Somit gelten auch die gleichen Prämissen wie für den Vergleich mit der Studie der S2-Verlängerung und den Reaktivierungsstrecken. Die Ergebnisse der Studie werden den betroffenen Städten und Gemeinden zur Verfügung gestellt.

Aus diesem Grund sollte auch hier zunächst die Überarbeitung der standardisierten Bewertung abgewartet werden, bevor über das weitere Vorgehen entschieden wird. Gleichzeitig schlägt die Landkreisverwaltung vor, gemeinsam mit dem KVV mögliche Alternativen im ÖPNV-Bereich zu suchen. Hierbei ist bereits die Idee aufgekommen, die Einrichtung einer kreis- und verbundgrenzüberschreitende Regiobuslinie zu prüfen. Das Land Baden-Württemberg bietet hierfür sogar ein Förderprogramm an, im Gegenzug müssen jedoch auch etliche Voraussetzungen erfüllt werden. Angesichts des kreis- und verbundgrenzüberschreitenden Bereiches sind hier auch intensive Abstimmungen mit dem Nachbarlandkreis sowie –verbund notwendig. Insofern kann eine Realisierung hier nur mittelfristig ins Auge gefasst werden. Die Landkreisverwaltung wird sich hierzu mit allen Beteiligten in Verbindung setzen und den Vorschlag einbringen.

1.3 Reaktivierung von Schienenstrecken

Wie bereits mehrfach berichtet, möchte das Land mit der Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken zu dem selbst gesetzten Ziel, den öffentlichen Nahverkehr bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln, beitragen. Dazu wurde im Auftrag des Landes von der PTV eine landesweite Potenzialanalyse von 42 stillgelegten Schienenstrecken durchgeführt. Unter den 30 Strecken, denen bei der Vorstellung der Ergebnisse im November 2020 ein relevantes Fahrgastpotenzial bescheinigt wurde, waren auch folgenden Stecken im Landkreis:

- Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz (Albtalbahn)
- Graben-Neudorf – Hochstetten (Hardtbahn) in Verbindung mit der Karlsruher Strecke KA-Neureut – KA-Mühlburg (Hardtbahn)

Aufgrund dieser guten Ergebnisse und der vorteilhaften Förderaussichten besteht seitens des Landkreises ein hohes Interesse an den Streckenreaktivierungen. Es wurden daher noch im letzten Jahr weitere vertiefende Untersuchungen durch die AVG in die Wege geleitet. Die Festlegung der vertraglichen Regelungen hierfür gestaltet sich jedoch komplex, weshalb die Vertragsverhandlungen weiter andauern. Die Landkreisverwaltung ist jedoch zuversichtlich, dass diese demnächst abgeschlossen werden und die Planungen beginnen können. Einen zeitlichen Nachteil ist durch die Verzögerung nicht zu erwarten, da mit der vom Landkreis beauftragten, begleitenden Untersuchung der PTV bereits einige Vorarbeiten geleistet wurden und die AVG daher mit der Planung der HOAI-Leistungsphasen einsteigen kann.

Bezüglich der im Landkreis Heilbronn liegenden Strecke Lauffen (Neckar) – Zaberfeld (Zabergäubahn), der ebenfalls ein hohes Nachfragepotenzial vorhergesagt wurde, sind nach Auskunft der AVG weiterhin noch viele Fragen bezüglich der Durchführung der Reaktivierung (bspw. von wem? Nach welchem gesetzlichen Regelwerk?) offen, die vor einer weiteren Planung geklärt werden müssen. Dies gilt auch für die Planungen zu einer möglichen Westanbindung der Zabergäubahn, die erst dann weiter konkretisiert werden können, wenn Klarheit über die Planungen der im Landkreis Heilbronn liegenden Zabergäubahn besteht.

1.4 Zweigleisiger Ausbau der Kraichgaubahn (S4)

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 des letzten Jahres vorgestellt – und waren vielversprechend. Daher wurde eine weitere finanzielle Beteiligung an den folgenden Planungen der AVG beschlossen.

Die Festlegung der vertraglichen Regelungen für die weiteren Planungen gestaltet sich jedoch auch in diesem Fall vielschichtiger als erwartet, weshalb die Vertragsverhandlungen noch nicht abgeschlossen werden konnten. Die Landkreisverwaltung ist jedoch zuversichtlich, dass der Vertragsschluss demnächst erfolgen und die Planungen beginnen können. Der bisher skizzierte Zeitplan kann laut Auskunft der AVG nach aktuellem Stand weiterhin eingehalten werden.

In der Zwischenzeit hat sich auch ergeben, dass die Planungen zur Ortsumfahrung Berghausen die Planungen der AVG zum zweigleisigen Ausbau der Kraichgaubahn aller Voraussicht nach nicht tangieren. Gegebenenfalls können sich sogar noch Synergieeffekte ergeben. Die AVG wird diesbezüglich im Austausch mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe bleiben.

1.5 Barrierefreier Ausbau der AVG-Schienenhaltepunkte

Wie zuletzt in der Kreistagssitzung am 06. Mai dieses Jahrs berichtet, wurden für den barrierefreien Ausbau der in der Zuständigkeit der AVG liegenden Schienenhaltepunkte ein einheitlicher Rahmenausbauvertrag mit der AVG geschlossen. Nach der novellierten Förderkulisse stehen hierfür nicht nur Fördermittel vom Land, sondern auch vom Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) zur Verfügung. Da die Förderschwelle für die Bundesmittel bei 10 Mio. € liegt, sollen mehrere Vorhaben zu Maßnahmenpaketen zusammengefasst werden. Der Rahmenantrag für das erste Maßnahmenpaket wurde von der AVG bereits beim Verkehrsministerium Baden-Württemberg zur Vorprüfung eingereicht.

Nach der Ansicht von Land, AVG und Landkreisverwaltung können sich durch den barrierefreien Ausbau verkehrliche Verbesserungen auch dahingehend ergeben, dass bspw. die Fahrgastwechselzeiten beschleunigt oder ebenerdige Zugänge geschaffen werden. Daher ist die AVG derzeit dabei, den Rahmenantrag hinsichtlich der Förderbegründung zu überarbeiten. Anschließend wird das Verkehrsministerium BW auf das Bundesministerium zugehen und prüfen lassen, ob der Antrag Aussicht auf Erfolg hätte.

Weiterhin offen ist die Frage, wie der Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gegenüber dem Bund erbracht werden soll. Die AVG steht diesbezüglich im Austausch mit dem Land, das die Koordination mit dem Bund übernommen hat. Da die AVG und der Landkreis Karlsruhe auch hier Vorreiter sind, gibt es noch kein eingespieltes Verfahren oder Richtlinien.

Der barrierefreie Umbau der Haltepunkte Bretten Schulzentrum, Bauerbauch und Zaisenhausen (alle an der S4 liegend) erfolgte bereits in den diesjährigen Sommerferien im Zuge zahlreicher Infrastrukturarbeiten auf der Kraichgaubahn. Gerade bezüglich des Haltepunkts Bretten Schulzentrum gab es in der Vergangenheit immer wieder Beschwerden hinsichtlich der Sicherheitslage vor Ort. Nun wurde nicht nur der Bahnsteig erhöht, sodass ein niveaugleiches Einsteigen möglich ist, sondern auch die Bahnsteigfläche verbeitert, damit die Fahrgastströme entzerrt werden. In den Herbstferien werden dort noch ein paar Restarbeiten durchgeführt, diese können jedoch während des laufenden Betriebs erfolgen.

1.6 Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Bretten

Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Bretten ist in dem Ende 2019 vom Land für die DB-Haltepunkte in Baden-Württemberg neu aufgelegten Bahnhofsmodernisierungsprogramm enthalten. Dabei müssen 20 % der Gesamtkosten von den Kommunen übernommen werden. Der 20 %-ige Anteil wird auf Basis der Entwurfsplanung festgeschrieben, sodass das Risiko von Kostensteigerungen bei der Ausschreibung nicht auf der kommunalen Seite liegt.

Die Stadt Bretten hat einen Antrag auf Beteiligung des Landkreises Karlsruhe am kommunalen Kostenanteil der Stadt Bretten für den barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Bretten in Höhe von 50 % gestellt (Anlage 2). Die 50 % entsprechen demzufolge 10 % der Gesamtkosten. Das Eckpunktepapier der DB Station & Service AG zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Bretten sieht für die Maßnahme Gesamtkosten von rund 4,9 Mio. € vor. Bei bisherigen Infrastrukturmaßnahmen hat sich der Landkreis gemäß ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie ebenfalls mit 50 % an den kommunalen Kosten beteiligt. Daher schlägt die Landkreisverwaltung vor, dem Antrag der Stadt Bretten zuzustimmen, und sich mit pauschal 50 % am Kommunalanteil der Stadt zu beteiligen. Dies würde eine Kostenbeteiligung des Landkreises i. H. v. rd. 490 T€ bedeuten.

1.7 Fortschreibung der Standardisierten Bewertung

Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinen mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Mio. € (bei der Überarbeitung des Gesetzes zum 01.01.2020 wurde die Förderschwelle teilweise bis auf 10 Mio. € gesenkt) können grundsätzlich über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) gefördert werden. Dazu zählt bspw. der Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen oder nichtbundeseigenen Eisenbahnen oder auch die Reaktivierung von Schienenstrecken. Zum Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit hat beim Ausbau von Schienenwegen eine Kosten-Nutzen-Untersuchung, die sogenannte Standardisierte Bewertung, zu erfolgen.

Nachdem das GVFG novelliert und die Fördertatbestände erweitert wurden, soll korrespondierend dazu nun auch die Standardisierte Bewertung, bspw. hinsichtlich einer Höhergewichtung des Klimaschutzes, überarbeitet werden. Das BMVI hat hierzu eine Projektgruppe einberufen, in der auch Vertreter der Praxis beteiligt sind. Eine Mitarbeiterin des Landkreises ist dort ebenfalls vertreten, sodass der Überarbeitungsprozess eng begleitet wird. Grundsätzlich sind die Themen äußerst komplex und vielschichtet. Ziel ist u. a. die Erarbeitung von weiteren Möglichkeiten, um zukünftig mehr Projekte umsetzen zu können. Eine Fertigstellung der Expertenvorschläge wird für Anfang 2022 erwartet. Anschließend kann der Gesetzgebungsprozess starten.

Die Landkreisverwaltung wird nach Vorlage der neuen Bewertungskriterien, wie im Kreistag am 16.07.2020 sowie im Verwaltungsausschuss am 05.11.2020 dargestellt, weitere Neubaustrecken prüfen. Dies umfasst insbesondere die S2-Verlängerung von Stutensee-Spöck über Bruchsal in den nordwestlichen Landkreis sowie die Verlängerung der S1/S11 von Ittersbach nach Straubenhardt.

2. Betrieb

2.1 Auswirkungen Inbetriebnahme Stadtbahntunnel Karlsruhe

Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 wird die Kombilösung mit dem Stadtbahntunnel in der Karlsruher Innenstadt in Betrieb genommen. Aufgrund der neuen Linienwege durch den Tunnel ändern sich nicht nur die Fahrzeiten für die innerstädtischen Verkehre, sondern auch für einige Straßen- bzw. Stadtbahnverbindungen in den Landkreis.

Bei der S1/S11 ergibt sich durch die Rückkehr zum früheren Laufweg über die Ettlinger Straße eine Fahrzeitreduktion von ca. 7 Minuten bei der Innenstadtdurchfahrt. Darüber hinaus wird das Taktschema auf dem Nordast (Hochstetten – Karlsruhe) um ca. 10 Minuten verschoben, da sonst eine zu geringe Wendezeit in Neureut bestehen würde. Das Taktschema auf dem Südast (Ittersbach / Bad Herrenalb – Ettlingen) bleibt hingegen nahezu unverändert, sodass die Busanschlüsse gesichert sind. Des Weiteren bedienen die heutigen S1-Eilzüge zukünftig alle Halte zwischen Bad Herrenalb bzw. Hochstetten und Karlsruhe. Zusammen mit den Regelzügen ergibt sich somit ein 5-Minutentakt auf den sich die Fahrgäste – hoffentlich – gleichmäßig verteilen und so die nachfragestarken Züge in Rüppur entlastet werden.

Außerdem fahren die S11-Eilzüge zwischen Ittersbach und Karlsruhe Rheinhafen zukünftig über die Karlstraße statt über die Ettlinger Straße und sind damit ca. 6 Minuten schneller als die Regelzüge. Zur besseren Unterscheidung werden sie in S12 umbenannt. Ferner wird ein neuer Nightliner-Knoten am Marktplatz gebildet. In diesem Zusammenhang hat der Landkreis ca. 3.500 Zug-km/Jahr zubestellt, damit zukünftig der Stadtbahnhof in Ettlingen als Endstation des S1/S11-Nightliners angefahren wird. Somit ergeben sich für Nachtschwärmer aus dem Ettlinger Raum zukünftig mehr Möglichkeiten, nachts mobil zu sein.

Auch bei den anderen Linien gibt es kleinere Änderungen aufgrund der Tunnelinbetriebnahme, die Linie S2 ist bei der Innenstadtdurchfahrt bspw. ca. zwei Minuten schneller und verkehrt zukünftig über die Tullastraße, um in den Stadtbahntunnel einfahren zu können. Bei der S4 gibt es kleinere Verschiebungen bei den Fahrzeiten. Auf der Linie S5 gibt es Richtung Söllingen/Pforzheim teilweise einen neuen systematischen 20/40-Takt und es kommt zu Änderungen im Spät- und Nachtverkehr.

Der KVV wird die neuen Fahrpläne rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel veröffentlichen und auf die größten Änderungen auch in einer Pressemitteilung eingehen.

2.2 Verkehrserbringung durch Abellio

Das sogenannte Stuttgarter Netz, das auch Verkehre im sowie mit Bezug zum Landkreis umfasst, wurde vom Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 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. Insgesamt hat sich die Verkehrserbringung seitdem zwar gebessert, es kommt jedoch immer noch zu häufigen Verspätungen und Fahrtausfällen.

Nun wurde im Juni dieses Jahres bekannt, dass Abellio, die seit Juni 2019 den RE 17b (Stuttgart – Mühlacker – Bretten – Bruchsal – Heidelberg) und die RB 17c (Stuttgart – Mühlacker – Bretten – Bruchsal) fahren, zusätzlich auch noch finanzielle Probleme hat. Aufgrund von – laut Abellio – bei Unterzeichnung der Verträge unvorhersehbaren Kostensteigerungen durch Baustellen, Strafzahlungen wegen Unpünktlichkeit oder Zugausfällen sowie gestiegener Personalkosten, ist deutschlandweit ein großes Defizit entstanden, um dessen Ausgleich mit den Ländern als Aufgabenträger verhandelt wurde. Nachdem dies nicht zum gewünschten Erfolg geführt hat, hat sich Abellio zum 30.06.2021 in das Schutzschirmverfahren begeben. Dieses hat zum 30.09.2021 geendet, sodass zunächst unklar war, ob bzw. wie es mit den entsprechenden Verkehren weitergeht. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat nun am 17.09.2021 in einer Pressemitteilung verkündet, dass es mit Abellio eine Vereinbarung zur Fortführung des Betriebs im Stuttgarter Netz / Neckartal auf den Weg gebracht hat. Damit sei der Bahnbetrieb mindestens bis Ende des Jahres gesichert. Auf dieser Grundlage solle in den nächsten Wochen bzw. Monaten langfristige Lösungen über das Jahresende hinaus erarbeitet werden.

Verkehrsminister Hermann sagte in einem BNN Interview am letzten Wochenende „Es sollen möglichst keine Züge ausfallen“. Der Wegfall von Abellio sei zwar gravierend, aber das Land Baden-Württemberg sei Eigentümer der Schienenfahrzeuge und die landeseigene SWEG könne die Verkehre übernehmen, es sei jedoch noch nichts entschieden. Insgesamt habe laut Hermann der Wettbewerb und die Pflicht zur Ausschreibung auch der DB gutgetan und es gebe stabile und funktionierende Unternehmen, mit denen man ein verlässliches Angebot auf den von Abellio zu übernehmenden Strecken zukünftig sicherstellen könne. Auch die AVG hat sich angeboten, einen Teil der Leistung zu übernehmen.

Die Landkreisverwaltung steht im Kontakt mit der NVBW und hat darum gebeten, frühzeitig über eventuelle Änderungen der Verkehre im Landkreis informiert zu werden.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Die **Ziffern 1.1 bis 1.5 sowie die Ziffern 1.7 bis 2.2** haben keine konkreten finanziellen oder personellen Auswirkungen. Die notwendigen Beschlüsse zur Umsetzung der Maßnahmen werden – sofern noch nicht geschehen – jeweils separat mit den dann konkreten finanziellen Auswirkungen gefasst.

Zu Ziffer 1.6 Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Bretten:
Bei einer Kostenbeteiligung von 50 % am kommunalen Finanzierungsanteil der Stadt Bretten (entspricht 10 % der Gesamtkosten von rd. 4,9 Mio. €) entfallen auf den Landkreis rd. 490 T€. Bei positiver Beschlusslage wird die Landkreisverwaltung Gespräche mit der Stadt Bretten aufnehmen und die Kosten bei der Haushaltsplanung für die kommenden Jahre berücksichtigen.

III. Zuständigkeit

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