

Sitzungsvorlage			VA/71/2022
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Einschleifung der S31/S32 in die Karlsruher Innenstadt			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
4	Verwaltungsausschuss	24.11.2022	öffentlich

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

Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsausschuss

1. begrüßt die Planungen der AVG und der Stadt Karlsruhe zu einer Einschleifung der S31/S32.
2. fordert, dass es neben den dann möglichen Verbindungen in die Innenstadt auch weiterhin attraktive Direktverbindung zum Karlsruher Hauptbahnhof geben muss.

I. Sachverhalt

1. Historie

Bereits mit Inbetriebnahme der Stadtbahn S31/S32 Karlsruhe – Bruchsal – Menzingen (1996) und /– Odenheim (1998), die sogenannte BMO-Bahn, war angedacht, auch diese Stadtbahnlinie direkt durch Karlsruhe zu führen. Das Projekt wurde jedoch zunächst zurückgestellt, da die vorhandenen Trassen keine entsprechende zusätzliche Kapazität boten. Nachdem absehbar war, dass sich mit dem Bau der Kombilösung und der Inbetriebnahme der Süd-Ost-Bahn neue planerische Spielräume ergeben, haben die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) und die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) im Jahr 2017 eine Studie zur Untersuchung dreier verschiedener Trassenvarianten für eine Einschleifung der Stadtbahnlinie S31/S32 in die Karlsruher Innenstadt in Auftrag gegeben.

Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass die Einschleifung südlich des Bahnhofs Durlach über die Süd-Ost-Bahn am geeignetsten erscheint. Die Anbindung an das innerstädtische Straßenbahnnetz soll hierbei über den Otto-Dullenkopf-Park östlich der Haltestelle Schloss Gottesaue erfolgen und der Linienweg anschließend entlang der Ludwig-Erhard-Allee verlaufen.

Da für die Ausschleifung nach dem Bahnhof Durlach eine Querung der Gleise der Deutschen Bahn (DB) notwendig ist, hat die DB anschließend im Auftrag der AVG die Kreuzungssituation auf der Strecke Bruchsal – Karlsruhe (DB-Strecke 4000) untersucht. Im Jahr 2019 stand dann fest, dass einer niveaugleichen Ausschleifung der AVG-Linien südlich des Bahnhofs Durlach aus eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Sicht grundsätzlich nichts entgegensteht. Somit ist der Bau einer Brücke oder einer Unterführung, der mit hohen Kosten verbunden gewesen wäre, nicht erforderlich und die Voruntersuchungen konnten weiterverfolgt werden.

Die AVG hat daher mit der DB und der Stadt Karlsruhe Gespräche zur erforderlichen Planung und der baulichen Umsetzung des Vorhabens sowie einem möglichen Betriebskonzept aufgenommen.

2. Aktueller Sachstand

Die BMO-Bahnen (S31/S32) wurden im Hinblick auf eine zukünftige mögliche Innestadtdurchführung im Zuge der Neuvergabe des Netzes 7 durch das Land dem Netz 7a zugeordnet. Das Netz 7a wurde, wie mehrfach in den Gremien berichtet, zur Sicherung des Karlsruher Modells von der hierfür gebildeten Karlsruher Gruppe von Behörden zum Dezemberfahrplanwechsel 2022 direkt an die AVG vergeben (vgl. Vorlage KT/32/2022 zur Sitzung am 14.07.2022).

Mit der Neuvergabe waren auch Angebotsoptimierungen und -ausweitungen auf der Strecke (Menzingen/Odenheim –) Bruchsal – Karlsruhe verbunden. So verkehren auf der S31/S32 ab Dezember zwei Bahnen in der Stunde sowohl von Odenheim als auch von Menzingen an den Karlsruher Hauptbahnhof. In der Hauptverkehrszeit am Morgen und ab 13 Uhr erfolgt mit einem dritten Zug in der Stunde zwischen Bruchsal und Menzingen bzw. Odenheim eine weitere Taktverdichtung. Bei den Verstärkerfahrten (3. Zug) besteht in Bruchsal direkter Anschluss an den neuen Regionalexpress (RE73) von und nach Karlsruhe und Heidelberg. Darüber hinaus hält die S-Bahn Rhein-Neckar Linie S3 (rote Bahnen der DB) zukünftig öfter an den Haltepunkten Weingarten, Untergrombach und Bruchsal-Bildungszentrum, sodass nun eine stündliche Verbindung in und aus Richtung Heidelberg und Mannheim sowie zusätzliche Fahrtmöglichkeiten an den Karlsruher Hauptbahnhof bestehen. Es wird daher bereits ab dem Fahrplanwechsel 2022/2023 - **generell** mehr Verbindungen in Richtung Hauptbahnhof geben als dies bislang der Fall war. Zudem können die „roten Bahnen“ (S3) mehr Fahrgäste an den Unterwegshaltepunkten aufnehmen und somit die „gelben Bahnen“ der AVG (S31/S32) entlasten.

Grundsätzlich war es vor Inbetriebnahme der Kombilösung so, dass eine Innenstadt-durchfahrt viel zusätzliche Zeit erforderte, da es einige stark frequentierte Punkte zu überwinden galt, Verzögerungen summierten sich auf und wurden auf andere Linien übertragen. Die Führung auf der DB-Strecke zum Hauptbahnhof wiederum war relativ stabil. Seitdem der Stadtbahntunnel sowie die Gleise auf der Kriegsstraße zur Verfügung stehen, haben sich die innerstädtischen Verkehre deutlich stabilisiert. Auf der anderen Seite entpuppt sich nun zunehmend als neuer kritischer Punkt die stark frequentierte DB-Strecke zwischen Karlsruhe Durlach und dem Karlsruher Hauptbahnhof. Nach der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und dem Rastatter Tunnel wird sich die Situation am Karlsruher Hauptbahnhof absehbar nochmals deutlich verschärfen. Insofern ist es aus betrieblicher Sicht notwendig und sinnvoll, mit der Einschleifung der S31/S32 eine Entlastung für diese Strecke zu schaffen, andernfalls drohen nicht nur deutlich instabilere Fahrpläne, sondern durch eine Überlastung des Karlsruher Hauptbahnhof perspektivisch gar eine komplette Verdrängung der S31/S32. Die Einschleifung schafft darüber hinaus im Netz Redundanzen bei Umleitungsverkehren (bspw. Baustellen, Unfälle).

Wie der Betrieb bei einer Einschleifung der S31/S32 in die Karlsruher Innenstadt konkret aussieht, ist derzeit noch offen. Daher kann eine detaillierte Aufbereitung der einzelnen Auswirkungen auf die Fahrgäste aus dem Landkreis derzeit noch nicht erfolgen. Die zukünftigen Verkehre sind unter anderem abhängig von der Tageszeit, Trassen- wie auch Fahrzeugverfügbarkeit. Das Vorhandensein der baulichen Möglichkeit einer Inneneinschleifung bedeutet auch nicht zwangsläufig, dass keine AVG-Bahnen mehr an den Hauptbahnhof fahren werden.

Die Landkreisverwaltung wird sich dafür einsetzen, dass eventuell notwendige Umsteigerverbindungen aufeinander abgestimmt werden (bspw. S32 von Menzingen kommend mit Umstieg auf die S3 in Richtung Karlsruhe), sodass attraktive Fahrtmöglichkeiten sowohl an den Karlsruher Hauptbahnhof als auch in die Innenstadt bestehen.

3. Weiteres Vorgehen

Aktuell finden weiterhin Abstimmungen zwischen AVG und DB statt. Im Stadtgebiet planen AVG/VBK in Abstimmung mit der Stadt Karlsruhe die baulichen Maßnahmen.

Für die innerstädtische Linienführungen werden derzeit zwei Varianten untersucht. Die erste umfasst die Führung der S31/S32 am Landratsamt vorbei über den Europaplatz bis zur Haltestelle Haus Bethlehem in Karlsruhe-Neureut. Bei der zweiten fahren die Linien bis zur Haltestelle Rheinbergstraße in Karlsruhe-Knielingen.

Bei entsprechenden Beschlussfassungen können diese Maßnahmen weiter vorangetrieben werden. Ein Baubeginn könnte voraussichtlich frühestens im Jahr 2025 erfolgen.

Ein Vertreter der AVG wird in der Sitzung berichten und für Fragen zur Verfügung stehen.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Der Landkreis wird die Betriebskosten im Landkreisgebiet gemäß dem geltenden Verkehrsvertrag mit der AVG übernehmen. Da die Änderungen durch die Einschleifung, Infrastrukturausbau sowie geänderte Linienführung, ausschließlich in der Stadt Karlsruhe sind, ergeben sich für den Landkreis Karlsruhe hieraus keine finanziellen Auswirkungen

III. Zuständigkeit

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