

Sitzungsvorlage		VA/39/2019	
<b>Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)</b> - Reaktivierung von Strecken - Mögliche Streckenerweiterungen - Voruntersuchungen			
<b>TOP</b>	<b>Gremium</b>	<b>Sitzung am</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b>
3	Verwaltungsausschuss	04.07.2019	öffentlich

<b>1 Anlage</b>	Übersichtskarte möglicher Reaktivierungsstrecken
-----------------	--

## Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Reaktivierung stillgelegter Trassen sowie weitere Streckenerweiterungen aufzubereiten und als Grundlage für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans aufzunehmen.

## I. Sachverhalt

### 1. Allgemein

Das Land Baden-Württemberg will in den kommenden Jahren das Angebot im öffentlichen Nahverkehr deutlich steigern. Dazu gehört auch die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Das Verkehrsministerium beabsichtigt eine „aktive und steuernde Rolle“ einzunehmen. Bau und Betrieb müssen in der Regel kommunal finanziert werden, Fördermittel über das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGFVG) können aber beantragt werden.

Das Land gab bereits 2018 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag. Demnach kämen 41 Strecken für eine Reaktivierung grundsätzlich in Frage (siehe Anlage). Bis Ende 2020 sollen diese nun auf ihr Fahrgastpotenzial untersucht und mit einem volkswirtschaftlichen Bewertungsverfahren die erforderlichen Investitionen geprüft werden. Am Ende werden voraussichtlich 15 Strecken übrig bleiben.

Als besonderen Anreiz bietet das Land an, auf den ersten 100 Kilometern reaktivierter Bahnstrecken auch den Zugbetrieb gemäß dem Landesstandard im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu finanzieren.

## 2. Reaktivierung von Trassen mit Bezug zum Landkreis Karlsruhe

Im Rahmen der Reaktivierung der Bahnstrecken werden aktuell folgende Strecken mit Bezug zum Landkreis Karlsruhe diskutiert:

- 11 Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz
- 16 Graben-Neudorf – Hochstetten
- 19 Karlsruhe-Neureut – Karlsruhe-Mühlburg
- 23 Lauffen (Neckar) – Zaberfeld-Leonbronn („Zabergäubahn“)

Die Strecke 11 **Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz** ist aktuell in Betrieb und wird für den Güterverkehr sowie zu Fahrzeugüberführungsfahrten der Stadtbahn genutzt. Sie könnte eine alternative Schnellverbindung zum Hauptbahnhof Karlsruhe über die DB Gleise von Ettlingen West darstellen, bspw. für die Schulen der Stadt Ettlingen und des Landkreises Karlsruhe.

Die Strecke 16 **Graben-Neudorf – Hochstetten** ist seit 1967 abgebaut. Bei entsprechendem Ausbau und Elektrifizierung der bestehenden AVG-Strecke 19 **Karlsruhe-Neureut – Karlsruhe-Mühlburg** könnte durch eine Verknüpfung eine schnelle Verbindung Graben-Neudorf – Hardtbahn – Neureut – Hauptbahnhof genutzt werden.

Nach Rücksprache und Einschätzung durch die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) besteht auch bei der **Strecke 23 „Zabergäubahn“** in baulicher Hinsicht grundsätzlich eine gute Chance auf eine Reaktivierung; die positiven verkehrlichen Auswirkungen wurden schon zu Zeiten der Stadtbahnverlängerung von Eppingen nach Heilbronn beschrieben. Wie realistisch die Chance tatsächlich ist, hängt aber von diversen Faktoren ab. Die alte Trasse endet in Leonbronn. Danach (Richtung Westen) kommt der schwierigste topografische Abschnitt. Eine Neubaustrecke zur Verlängerung in den Landkreis Karlsruhe wäre ein möglicher zweiter Schritt, dürfte in diesem Abschnitt aber vermutlich sehr aufwändig sein.

## 3. Weitere mögliche Streckenerweiterungen

Über die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken hinaus, gibt es auch weitere Überlegungen für denkbare Trassenerweiterungen. Folgende Strecken stehen zur Diskussion:

- Einschleifung der BMO-Bahn (S31/S32) in die Karlsruher Innenstadt
- S4 Karlsruhe – Bretten – Heilbronn (Kapazitätserweiterung)
- S2 Rheinstetten – Karlsruhe – Spöck (weiter über Karlsdorf-Neuthard nach Bruchsal)
- Verbindung Karlsruhe Hauptbahnhof zur Neuen Messe

Bzgl. einer **Einschleifung der BMO-Bahn** (Bruchsal – Menzingen/Odenheim, S31/S32) in die Karlsruher Innenstadt ist derzeit noch eine Untersuchung der Deutschen Bahn zur Kreuzungssituation auf der Strecke Bruchsal – Karlsruhe offen. Mit Ergebnissen kann Mitte Juli gerechnet werden, wenn von Seiten der DB die Bewertung einer niveaugleichen Kreuzung vorliegt. Je nachdem, wie die Aussage ausfällt, können in der Studie der AVG konkrete Möglichkeiten dargelegt werden und darauf aufbauend das weitere Vorgehen im Kreistag des Landkreises Karlsruhe beraten und beschlossen werden.

Eine Untersuchung mit dem Ziel der **Verbesserung der Kapazitäten auf der S4** wurde in der Kreistagssitzung im Mai 2019 beauftragt. Der Planungsauftrag ist in der Umsetzung, erste Ergebnisse sollen bis 2020 vorliegen.

Bei einer Verlängerung der **S2 von Stutensee-Spöck zur Bahnstadt Bruchsal** muss geprüft werden, ob sich tatsächliche Veränderungen zur Situation im Jahr 2012 ergeben haben. Damals war die Kosten-Nutzen-Relation negativ. Auch bei einer kürzeren Variante nur bis Bruchsal müsste evtl. die heutige Bus-Direktverbindung ins Stadtzentrum zu Gunsten einer Stadtbahn-Verbindung aufgegeben werden. Auf der anderen Seite könnte durch die neue fußläufige Anbindung der Bahnstadt an den Bahnhof neues Fahrgastpotential gewonnen werden.

Eine Verbindung vom **Karlsruher Hauptbahnhof zur Neuen Messe** wurde jüngst im Auftrag der Messegesellschaft von ttk untersucht. Ziel der Untersuchung war die Messe Karlsruhe ständig über einen Schienenhaltepunkt anzubinden. Die schnellste Anbindung über Gleise der DB und einer Ausschleifung kann aufgrund fehlender Kapazitäten des DB-Gleises derzeit nicht realisiert werden.

Daher wurden zwei Varianten mit weiteren Erschließungsmöglichkeiten geprüft. Zum einen die Erweiterung über die Heidenstücker Siedlung und zum anderen die Ausschleifung der S2 in Rheinstetten. Beide Überlegungen sind nach Auffassung des Planers in den nächsten drei bis fünf Jahren schwierig umsetzbar. Daher sollen weitere Möglichkeiten gesucht werden, um eine attraktive Anbindung vergleichbarer anderer Messestandorte zu finden.

#### **4. Weiteres Vorgehen**

Auf Basis der Untersuchungen des Verkehrsministeriums zur Reaktivierung der Schienenstrecken wird entschieden, welche 15 Strecken verbleiben, die dann bei einem Interesse der kommunalen Seite reaktiviert werden sollen. Die hierfür notwendigen Fakten für die Entscheidungsfindung sollen bis Ende 2020 vorliegen. Danach kann über das weitere Vorgehen entschieden werden. Nach erster Prüfung könnten diese Strecken – ebenso wie die dargestellten Trassenerweiterungen – in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans eingebracht werden.

Die Landkreisverwaltung wird deshalb gemeinsam mit AVG und KVV die weiteren Schritte prüfen und spätestens im Jahr 2020 Vorschläge zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorlegen.

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

Finanzielle Auswirkungen ergeben sich im ersten Schritt aufgrund von Planungskosten für die Untersuchung der Strecken bei dem bereits beschlossenen Vorhaben der S4 bzw. bei den noch separat zu beschließenden Projekten Anbindung des Karlsruher Hauptbahnhofs an die Neue Messe und eine mögliche Verlängerung der S2.

## **III. Zuständigkeit**

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