

Vorlage Nr.: **2021/0925**  
Verantwortlich: **Dez. 1**  
Dienststelle: **AVG**

## ÖPNV-Streckenaktivierung im Stadtgebiet Karlsruhe: Neureut – Mühlburg

### Beratungsfolge dieser Vorlage

| Gremium        | Termin         | TOP | ö | nö | Ergebnis   |
|----------------|----------------|-----|---|----|------------|
| Hauptausschuss | 30.11.2021     | 25  |   | x  | vorberaten |
| Gemeinderat    | 07./08.12.2021 | 4   | x |    |            |
|                |                |     |   |    |            |

### Beschlussantrag (Kurzfassung)

- Der Gemeinderat stimmt der Streckenreaktivierung Karlsruhe-Mühlburg bis Karlsruhe-Neureut durch die AVG zu. Die Komplementärkosten des Infrastrukturausbaus in Höhe von ca. 2 bis 3 Mio. Euro werden von der AVG getragen.
- Der Gemeinderat stimmt einer Kostenübernahme durch die Stadt Karlsruhe (soweit erforderlich) für die nach der Reaktivierung jährlich anfallenden Betriebskosten in Höhe von ca. 1,1 Mio. Euro ab dem Jahr 2026 zu.

| Finanzielle Auswirkungen   | Gesamtkosten der Maßnahme | Einzahlungen   Erträge (Zuschüsse und Ähnliches) | Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzüglich Folgeerträge und Folgeeinsparungen) |
|--|---------------------------|--|---|
| Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> |                           |  | 1,1 Mio. EUR  |

Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden

Ja

Nein  Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen:

Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik)

Umschichtungen innerhalb des Dezernates

Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu.

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| CO <sub>2</sub> -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz<br>Bei Ja: Begründung   Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen) | Nein <input type="checkbox"/>            | Ja <input checked="" type="checkbox"/> positiv <input checked="" type="checkbox"/><br>negativ <input type="checkbox"/> | geringfügig <input type="checkbox"/><br>erheblich <input checked="" type="checkbox"/> |
| IQ-relevant  | Nein <input checked="" type="checkbox"/> | Ja <input type="checkbox"/>  | Korridor Thema:   |
| Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)  | Nein <input checked="" type="checkbox"/> | Ja <input type="checkbox"/>  | durchgeführt am   |
| Abstimmung mit städtischen Gesellschaften  | Nein <input type="checkbox"/>            | Ja <input checked="" type="checkbox"/>   | abgestimmt mit AVG  |

### **Ergänzende Erläuterungen**

Das Land Baden-Württemberg und der Landkreis Karlsruhe sind bestrebt, die Bedienungsqualität in der Hardt zwischen Karlsruhe und Graben-Neudorf zu verbessern. Hierzu bestehen die Überlegungen, die Strecke zwischen Hochstetten und Graben-Neudorf in teilweise neuer Lage zu reaktivieren und gleichzeitig die bestehende Strecke zwischen Karlsruhe-Mühlburg und Karlsruhe-Neureut für einen elektrischen Stadtbahnverkehr auszubauen.

Nach der im Jahr 2018 vom Land beauftragten Machbarkeitsstudie und nach Durchführung einer Potentialuntersuchung befindet sich die Strecke Karlsruhe-Neureut – Karlsruhe-Mühlburg in der Nachfrageklasse Ia – das entspricht bis zu 5.000 Fahrgäste/Tag und kommt damit für eine Streckenreaktivierung in Frage. Bisher finanziert das Land nach deren SPNV-Zielkonzept 2025 mindestens einen Stundentakt (1 Zug pro Stunde und Richtung). Gemäß jüngsten Presseinformationen des Landes will das Land zukünftig einen Halbstundentakt finanzieren. In diesem Fall würden für die Stadt Karlsruhe keine Betriebskosten anfallen. Sollte das Land lediglich einen Stundentakt finanzieren, müsste die Stadt Karlsruhe die Betriebskosten für die weiteren Fahrten für einen Halbstundentakt finanzieren („Komplementärkosten“). Diese Komplementärkosten würden ca. 1,1 Mio. EUR p.a. betragen (Preisstand Sept. 2021).

Der Landkreis Karlsruhe beabsichtigt die erforderlichen Untersuchungen auf seiner Gemarkung baldmöglichst durchzuführen und hierfür die AVG zu beauftragen. Im ersten Schritt muss hierzu die Grundlagenermittlung und Vorplanung erstellt werden, um darauf die weiteren Planungen aufzubauen. Eine entsprechende Planungsvereinbarung zwischen dem Landkreis Karlsruhe und der AVG wird derzeit abgeschlossen.

Die zusätzlich erforderlichen Planungen sowie der spätere Bau auf der Gemarkung der Stadt Karlsruhe bedürfen einer kommunalen Komplementärfinanzierung. Diese beträgt auf der Gemarkung der Stadt Karlsruhe für den Infrastrukturausbau zwischen Karlsruhe-Neureut und Karlsruhe-Mühlburg etwa 2 – 3 Mio. EUR und soll für die Stadt Karlsruhe von der AVG übernommen werden.

### **Finanzierung der Betriebskosten**

Im Rahmen einer Potentialuntersuchung durch die ptv TransportConsult im Jahr 2020 wurde im Ergebnis festgestellt, dass die Erreichung eines Nutzen-Kosten-Index  $> 1$  die notwendige Fahrgastnachfrage über einen Halbstundentakt erreicht wird. In der aktuellen Situation finanziert das Land die Betriebskosten für einen Stundentakt. Die darüber hinaus erforderlichen Fahrten müssen für eine Realisierung der Reaktivierung kommunal finanziert werden („Komplementärfinanzierung“). Im Stadtgebiet ist das die Stadt Karlsruhe.

### **Voraussichtliche Höhe der Betriebskosten**

Es wurde eine erste, grobe Kostenschätzung zur Ermittlung der Betriebskosten beispielhaft für die aktuelle Vorzugsvariante Planfall 1 zum Preisstand 2021 erstellt. Für die Stadt Karlsruhe sind jedoch die späteren Betriebskosten unabhängig von der Streckenführung auf der Gemarkung des Landkreises Karlsruhe.

*Nachrichtlich: Der Planfall 1 beinhaltet eine unveränderte Linie S1/S11, die partiell um eine parallel verlaufende, halbstündliche Verbindung Karlsruhe Hauptbahnhof – Westbahnhof – KIT Campus Nord ergänzt wird. Neu erschlossene Haltepunkte wären hier die Daimlerstraße und das Husarenlager im Karlsruher Nordwesten. Diese Variante umfasst Fahrweginvestitionen von rund 11 Mio. Euro. Für diesen Ausbau spricht die steigende Fahrgastgewinnung aus den Gebieten Karlsruhe West und Oberreut.*

|   |  |  |
|---|--|--|
| Halbstundentakt:<br>6-20 Uhr                                    | 28 Züge pro Richtung → 56 Fahrten<br>insgesamt pro Tag | davon entfallen 28 Fahrten<br>auf die Kommune          |
| Stundentakt:<br>5-6 Uhr<br>20-1 Uhr                             | 6 Züge pro Richtung → 12 Fahrten<br>insgesamt pro Tag  | davon entfallen 0 Fahrten<br>auf die Kommune           |
| Takt täglich gleich<br>auch Samstag,<br>Sonntag und<br>Feiertag | 365 Tagen p.a.   | 10.220 Fahrten p.a. von<br>kommunaler Seite finanziert |

|   |  |                |
|---|--|----------------|
| Streckenlänge<br>reaktiver<br>Betrieb auf<br>städtischem<br>Gebiet: | Neureut – DB Netz AG: 3,444 km<br>DB Netz AG – Karlsruhe Hbf: 6,2 km | 9,644 km       |
| Leistungsmasse:   | 10.220 Fahrten p.a. auf 9,644 km                                     | 98.562 km p.a. |

Der Kommunalfinanzierungsbedarf auf der Gemarkung der Stadt Karlsruhe aller Fahrten über den Landestakt hinaus beträgt somit jährlich rund 1,1 Mio. EUR (Preisstand September 2021). Diese Schätzung beinhaltet die Trassengebühren, die Betriebskosten sowie die erwarteten Fahrgeldeinnahmen. Ohne einen vorliegenden Fahrplan kann bei dieser Kostenschätzung der konkrete Personal- und Fahrzeugbedarf noch nicht festgelegt werden.

Der Aufsichtsrat der AVG hat im Rahmen seiner Sitzung am 14.07.2021 der Übernahme der Komplementärfinanzierung für die Planung und den Bau zur Reaktivierung der Strecke Karlsruhe – Neureut – Karlsruhe-Mühlburg zugestimmt.

*Erläuterung zur CO2 Relevanz:*

Die beschriebene Maßnahme fällt unter „Handlungsfeld D: Mobilität Maßnahme D2.1 Netzausbau (ÖPNV)“ des Klimaschutzkonzeptes 2030 der Stadt Karlsruhe. In diesem Handlungsfeld wird zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs in Karlsruhe eine umfassende Abdeckung des Stadtgebietes als erforderlich genannt. Dazu gehört als wichtigstes Element der weitere Ausbau des Netzes durch Neubaustrecken und Lückenschlüsse. Die Auswirkungen der Maßnahmen auf den Klimaschutz ist als erheblich einzustufen. In einer einfachen Abschätzung wird die Grenze von 100 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr überschritten. Reduziert eine Maßnahme über ein Jahr mehr als 100 Tonnen CO<sub>2</sub>, sind die Auswirkungen erheblich. Zur Veranschaulichung: 100 Tonnen CO<sub>2</sub> ist die Menge, die fünf Zwei-Personenhaushalte pro Jahr ausstoßen.

Die Stadt Karlsruhe muss darüber entscheiden, ob sie – sollte das Land entgegen aktueller Presseinformationen nur einen Stundentakt finanzieren - die Komplementärkosten des Betriebes für die zusätzlichen Fahrten für einen Halbstundentakt i. H. v. ca. 1,1 Mio EUR übernimmt.

**Beschluss:**

Antrag an den Gemeinderat – nach Vorberatung im Hauptausschuss –

1. Der Gemeinderat stimmt der Streckenreaktivierung Karlsruhe-Mühlburg bis Karlsruhe-Neureut durch die AVG zu. Die Komplementärkosten des Infrastrukturausbaus in Höhe von ca. 2 bis 3 Mio. Euro werden von der AVG getragen.
2. Der Gemeinderat stimmt einer Kostenübernahme durch die Stadt Karlsruhe (soweit erforderlich) für die nach der Reaktivierung jährlich anfallenden Betriebskosten in Höhe von ca. 1,1 Mio. Euro ab dem Jahr 2026 zu.