

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Michael Preusch und Dr. Albrecht Schütte CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Reaktivierung der Krebsbachtalbahn mit der Anbindung an die Stadtbahn Nord in den Landkreisen Rhein-Neckar und Heilbronn

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie die Chancen der Förderung der Projekte 1) Krebsbachtalbahn 2) Zabergäubahn (Stadtbahn Süd) 3) Bottwartalbahn aktuell und – sofern absehbar – nach Veröffentlichung der neuen Kriterien der Standardisierten Bewertung?
2. Mit welchen Kosten müssen die einzelnen Kommunen derzeit rechnen (Zusammensetzung nach Teilbereichen wie z. B. Zugangsstraßen, Haltestellen, Parkplätze), inkl. der derzeitigen Kostensteigerungen bei Baumaßnahmen?
3. Inwieweit werden nach einer möglichen Realisierung der Krebsbachtalbahn Busverbindungen in den jeweiligen Anrainerkommunen harmonisiert, welche Taktung ist für die Busverbindungen zur Anbindung an die Bahn vorgesehen?
4. Ist eine Taktung im Halbstundentakt auf der gesamten Strecke möglich?
5. Wird ein Halbstundentakt auch auf der bereits bestehenden Strecke Bad Rappenau–Sinsheim möglich sein oder ist hier ein konkurrierender Schienenverkehr zu erwarten?
6. Mit welchen Fahrgastzahlen rechnet man derzeit bei einer möglichen Reaktivierung der Krebsbachtalbahn (Anteil Schülerverkehr, Pendlerverkehr, etc.)?
7. Wie stuft sie die Auswirkungen auf die Schließzeiten der Bahnübergänge in Bad Rappenau ein und sind diese quantifizierbar?
8. Wie ist der Streckenverlauf geplant unter Angabe, welche Alternativen denkbar/undenkbar sind oder geprüft wurden?

9. Mit welchem Flächenbedarf wird bei der Realisierung der Krebsbachtalbahn gerechnet, wie wird z. B. der Höhenunterschied von Krebsbachtal nach Babstadt baulich überwunden unter Darlegung, welche Böschungswinkel in welcher Breite bei einem Höhenunterschied vorgesehen sind?

25.7.2022

Dr. Preusch, Dr. Schütte CDU

Begründung

Die Reaktivierung der Krebsbachtalbahn wirft insbesondere bei den Kommunen verschiedene Fragen auf, die wesentlich für die Planung der Umsetzung eines solchen ÖPNV-Konzeptes sind. Insbesondere stellt sich die Frage nach einem Gesamtkonzept unter Nutzung von Bus und Bahn und der Anbindung vieler Kommunen an ein solches Verkehrsprojekt.

Antwort

Mit Schreiben vom 11. August 2022 Nr. VM3-0141.5-19/83/2 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet sie die Chancen der Förderung der Projekte 1) Krebsbachtalbahn 2) Zabergäubahn (Stadtbahn Süd) 3) Bottwartalbahn aktuell und – sofern absehbar – nach Veröffentlichung der neuen Kriterien der Standardisierten Bewertung?

Die Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Baden-Württemberg, welche in 2020 im Auftrag der Landesregierung durchgeführt wurde, beinhaltet eine vergleichende relationsbezogene Ermittlung des Fahrgastpotenzials der Krebsbachtalbahn, Zabergäubahn und Bottwartalbahn. Nach dieser Analyse hat die Bottwartalbahn das mit Abstand größte Fahrgastpotenzial, gefolgt von der Zabergäubahn und der Krebsbachtalbahn. Nach Einschätzung der Landesregierung können alle drei Strecken bzw. Vorhaben in unterschiedlichem Maße von der neuen Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung profitieren. Als einzige der drei Strecken hat indes die Krebsbachtalbahn bereits nach der bisherigen Verfahrensanleitung die Nutzenschwelle zur grundsätzlichen Förderfähigkeit überschritten.

2. Mit welchen Kosten müssen die einzelnen Kommunen derzeit rechnen (Zusammensetzung nach Teilbereichen wie z. B. Zugangsstraßen, Haltestellen, Parkplätze), inkl. der derzeitigen Kostensteigerungen bei Baumaßnahmen?

Die ENAG, der Landkreis Heilbronn und die Stadt Bad Rappenau haben der Landesregierung auf Nachfrage mitgeteilt, dass für die Strecke Bad Rappenau–Obergimpfern–Neckarbischofsheim inklusive einer Neubaustrecke zwischen Obergimpfern und Babstadt mit projektbezogenen Baukosten von ca. 51 Mio. Euro zu rechnen ist (Planungsstand 2022 und Kostenstand 2025). Die Festlegung eines möglichen Fördersatzes seitens Bund und Land sowie eine anschließende Aufteilung der verbleibenden Kosten auf mögliche Projektbeteiligte ist noch nicht erfolgt. Unter Zugrundelegung üblicherweise zu erwartender Zuwendungen seitens des Bundes und des Landes rechnen die Projektpartner für die kommunale Seite mit Kosten in Höhe von rund 10 Mio. Euro. Nach Auskunft des Landkreises Heilbronn haben sich die beiden beteiligten Kreise, der Rhein-Neckar-Kreis und

der Landkreis Heilbronn, auf eine Kostenverteilung im Verhältnis von 53 Prozent (Rhein-Neckar-Kreis) zu 47 Prozent (Landkreis Heilbronn) verständigt. In beiden Kreisen würde der jeweilige Anteil dann in einem zweiten Schritt hälftig zwischen Kreis und Stadt aufgeteilt werden.

Aus Sicht der Stadt Bad Rappenau wird es über die stationsbedingten Kosten für die beiden geplanten Haltepunkte in Obergimpeln und Babstadt hinaus erforderlich sein, die Zugangssituation und das Umfeld jeweils neu zu gestalten. Da es hierzu aufgrund des frühen Planungsstandes aber noch keine Planungen gebe, könne die Stadtverwaltung derzeit dazu keine seriösen Kostenangaben machen. Grundsätzlich werde sich zu gegebener Zeit die Frage stellen, ob die Haltestellen lediglich per Fuß- und Radweg angebunden und mit einer Park+Ride-Anlage ausgestattet würden oder P+M-Plätze erforderlich seien. Klar sei aber, dass neben den system- und stationsbedingten Baukosten und den Kosten für die Ertüchtigung der Bahnübergänge auch weitere Kosten für die Gestaltung des Umfeldes auf die Stadt Bad Rappenau zukämen.

3. Inwieweit werden nach einer möglichen Realisierung der Krebsbachtalbahn Busverbindungen in den jeweiligen Anrainerkommunen harmonisiert, welche Taktung ist für die Busverbindungen zur Anbindung an die Bahn vorgesehen?

Der Landkreis Heilbronn als Aufgabenträger für den Busverkehr hat der Landesregierung mitgeteilt, dass nach einer möglichen Realisierung der Krebsbachtalbahn, entsprechend der Verfahrensweise an allen in den letzten 20 Jahren in Betrieb genommenen Stadtbahnstrecken im Landkreis Heilbronn, das Bussystem im Umfeld der Krebsbachtalbahn neu konzipiert und mit den Bahnverbindungen harmonisiert werde. Dabei werde darauf geachtet, dass das heute vom Landkreis bestellte Kilometervolumen im von der Neuordnung betroffenen Raum erhalten bleibe. Aufgrund des frühen Planungsstandes zur Reaktivierung der Krebsbachtalbahn existierten aber noch keine Busfahrpläne oder Überlegungen zu Takten oder zur Bedienung einzelner Verbindungen.

4. Ist eine Taktung im Halbstundentakt auf der gesamten Strecke möglich?

Das Zielkonzept des Landes für den SPNV sieht auf der Strecke zwischen Neckarbischofsheim Nord–Obergimpeln–Hüffenhardt/Bad Rappenau einen Stundentakt im Rahmen des aktuellen Landesstandards zur Bedienung von Schienenstrecken vor. Ein Halbstundentakt wäre infrastrukturell perspektivisch auf der Strecke möglich.

5. Wird ein Halbstundentakt auch auf der bereits bestehenden Strecke Bad Rappenau–Sinsheim möglich sein oder ist hier ein konkurrierender Schienenverkehr zu erwarten?

Auch auf der Strecke Bad Rappenau–Sinsheim ist gemäß Landesstandard ein Stundentakt vorgesehen. Es gibt jedoch bereits heute einen schnellen zweistündlichen RE zusätzlich zu den stündlich verkehrenden Stadtbahnen. Ab dem Fahrplanjahr 2023 werden zusätzlich drei Verdichterzüge zwischen Heidelberg und Bad Rappenau am Nachmittag verkehren. Dadurch werden bereits nächstes Jahr nachmittags zwei Fahrtmöglichkeiten pro Stunde bestehen. Im Rahmen der zurzeit geplanten landesweiten SPNV-Strategie 2030 ist eine Ausweitung auf einen ganztägigen Halbstundentakt zukünftig dann vorstellbar, sofern sich der auf Baden-Württemberg entfallende Anteil der Regionalisierungsmittel des Bundes deutlich erhöht.

6. Mit welchen Fahrgastzahlen rechnet man derzeit bei einer möglichen Reaktivierung der Krebsbachtalbahn (Anteil Schülerverkehr, Pendlerverkehr, etc.)?

Derzeit geht man von Fahrgastzahlen in Höhe von etwa 760 bis 810 Personen je Kilometer aus. Eine Aufteilung in einzelne Fahrgastkategorien liegt nicht vor.

7. Wie stuft sie die Auswirkungen auf die Schließzeiten der Bahnübergänge in Bad Rappenau ein und sind diese quantifizierbar?

Nach Auskunft der ENAG ist für den Bahnübergang „Wimpfener Straße“ keine Änderung zu erwarten, da dieser bereits mit einem Halbstundentakt auf der Schiene befahren wird. Am Bahnübergang „Hinter dem Schloss“ werden sich die Schließzeiten vermutlich geringfügig verlängern. Er werde aber mittel- bis langfristig wohl durch eine Über- oder Unterführung ersetzt. Durch eine Neufassung des § 13 Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EBKrG) würden die Kosten für eine solche Maßnahme (Eisenbahn des Bundes/Kommunale Straße) zur Hälfte vom Bund, zu einem Drittel durch die Eisenbahn des Bundes und zu einem Sechstel durch das Land getragen. Für die Dringlichkeit einer Kreuzungsmaßnahme wird auch die erwartete Schließdauer mitberücksichtigt.

8. Wie ist der Streckenverlauf geplant unter Angabe, welche Alternativen denkbar/undenkbar sind oder geprüft wurden?

Davon ausgehend, dass der Streckenverlauf für die neue Verbindungsstrecke Obergimpern–Babstadt–Bad Rappenau gemeint ist, wurde eine nördliche Umfahrung von Babstadt sowie eine westliche Umfahrung seitens des Gutachters geprüft. Dieser kam nach dem Kenntnisstand der Landesregierung zum Ergebnis, dass die nördliche Umfahrung von Babstadt baulich einfacher zu realisieren sei und zudem die Möglichkeit für einen neuen Haltepunkt im Norden Babstadts bietet. Eine genaue Planung des Streckenverlaufs erfolgt jedoch erst im Rahmen der Genehmigungsplanung des Vorhabens.

9. Mit welchem Flächenbedarf wird bei der Realisierung der Krebsbachtalbahn gerechnet, wie wird z. B. der Höhenunterschied von Krebsbachtal nach Babstadt baulich überwunden unter Darlegung, welche Böschungswinkel in welcher Breite bei einem Höhenunterschied vorgesehen sind?

Auch der genaue Flächenbedarf des Vorhabens wird erst im Rahmen der Genehmigungsplanung ermittelt, vgl. die Antwort auf Frage 8.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor