

Kleine Anfrage

des Abg. Ansgar Mayr CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken im nördlichen Landkreis Karlsruhe sowie in der Stadt Karlsruhe

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Bedeutung hat die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken mit Blick auf das ausgegebene Ziel, die Zahlen im ÖPNV bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln?
2. Wie ist der Stand im Hinblick auf Potenzial, Realisierung und dem weiteren Zeitplan bei der sogenannten Hardtbahn im Abschnitt zwischen Linkenheim-Hochstetten und Graben-Neudorf?
3. Gibt es bei der Hardtbahn in diesem Abschnitt (Frage 2) bereits eine standardisierte Bewertung der Nutzen-Kosten-Analyse, unter Angabe, wie das Ergebnis lautet?
4. Wird bzw. wurde im Zusammenhang mit diesem Abschnitt eine Anbindung der Gemeinde Dettenheim geprüft?
5. Wie ist der Stand im Hinblick auf Potenzial, Realisierung und dem weiteren Zeitplan bei der sogenannten Hardtbahn im Abschnitt zwischen Karlsruhe-Mühlburg und Karlsruhe-Neureut?
6. Gibt es bei der Hardtbahn in diesem Abschnitt (Frage 5) bereits eine standardisierte Bewertung der Nutzen-Kosten-Analyse, unter Angabe, wie das Ergebnis lautet?
7. Wie ist der Stand im Hinblick auf Potenzial, Realisierung und den weiteren Zeitplan bei einer Verlängerung der sogenannten Zabergäubahn über Kürnbach und Oberderdingen nach Bretten?

8. Gibt es bei der Zabergäubahn im Abschnitt zwischen Lauffen und Zaberfeld bereits eine standardisierte Bewertung der Nutzen-Kosten-Analyse, unter Angabe, wie das Ergebnis lautet?

10.8.2023

Mayr CDU

Begründung

Um die Fahrgastzahlen im ÖPNV deutlich zu erhöhen und damit die Klimaziele zu erreichen, braucht es ein gutes Angebot, um Pendlerinnen und Pendler vom ÖPNV zu überzeugen. Die Stadtbahnen des KVV haben gegenüber Linienbussen Vorteile bei der Reisezeit (Geschwindigkeit) und Zuverlässigkeit. Mit dieser Kleinen Anfrage soll geklärt werden, wie die Landesregierung die Reaktivierung ehemaliger Bahnstrecken bewertet und welche Realisierungschancen sie sieht.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 11. September 2023 Nr. VM3-0141.5-29/94/4 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Bedeutung hat die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken mit Blick auf das ausgegebene Ziel, die Zahlen im ÖPNV bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln?*

Die Nachfrage im ÖPNV hat in den vergangenen Jahrzehnten seit der Bahnreform 1994 bereits stark zugenommen. Auf vielen bestehenden Hauptrelationen nutzen Menschen heute bedeutend öfter die Bahn, als dies früher der Fall war.

Um noch weitere Potenziale erschließen zu können und weitere Angebote zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel bzw. der stärkeren Nutzung zu schaffen, ist es ein wichtiges Ziel, einen attraktiven (Schienen)-Verkehr auf weiteren nachfragestarken bzw. strukturgebenden Relationen anzubieten.

Gerade im Rahmen von Reaktivierungen lässt sich die Nachfrage – so zeigen es die Beispiele der Vergangenheit – oft vervielfachen. Aus diesem Grund sind Reaktivierungen ein äußerst wichtiger Schritt, um die gesetzten Ziele zu erreichen, selbst wenn viele dieser Reaktivierungen aufgrund langwieriger Planungsprozesse erst nach 2030 in Betrieb gehen können. Umso wichtiger ist es, jetzt die Weichen zu stellen.

2. *Wie ist der Stand im Hinblick auf Potenzial, Realisierung und dem weiteren Zeitplan bei der sogenannten Hardtbahn im Abschnitt zwischen Linkenheim-Hochstetten und Graben-Neudorf?*

Die Reaktivierung der Hardtbahn ist aus Sicht des Landes von großer Bedeutung. Das notwendige Potenzial konnte in einer bereits vor einigen Jahren durch die AVG beauftragten Studie nachgewiesen werden. Für die Reaktivierung der Hardtbahn ist eine Planungsvereinbarung mit dem Landkreis Karlsruhe für eine technische Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen. Nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchung für die südliche Hardtbahn (Mühlburg–Neureut, siehe Frage 5) wird die AVG in die Planungen einsteigen, derzeit laufen die Vorbereitungen. Das Land bzw. die NVBW unterstützen diesen Prozess bei Bedarf.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

3. *Gibt es bei der Hardtbahn in diesem Abschnitt (Frage 2) bereits eine standardisierte Bewertung der Nutzen-Kosten-Analyse, unter Angabe, wie das Ergebnis lautet?*

Es wurde bislang eine vereinfachte, an die Standardisierte Bewertung angelehnte Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. Nach Abschluss der oben genannten Machbarkeitsuntersuchung (siehe Frage 2) könnten die weiteren Schritte, u. a. auch eine Standardisierte Bewertung folgen.

4. *Wird bzw. wurde im Zusammenhang mit diesem Abschnitt eine Anbindung der Gemeinde Dettenheim geprüft?*

Es soll die Reaktivierung der alten Bahnstrecke, ggf. mit Anpassungen an die heutigen Rahmenbedingungen vor Ort untersucht werden. Im Rahmen der ausstehenden Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der „nördlichen Hardtbahn“ soll eine Verlängerung der S1/S11 von Linkenheim-Hochstetten nach Graben-Neudorf im Nahbereich der B 36 geprüft werden; eine Umfahrung nach Dettenheim ist nicht Gegenstand der Untersuchung. Die zu untersuchende Bahnstrecke soll mit einer Wendeschleife in Graben-Neudorf enden. Nach jetzigem Stand ist keine Verknüpfung der Gleisinfrastruktur mit den Strecken 4020 (Mannheim–Graben-Neudorf–Karlsruhe)/4132 (Bruchsal–Rheinsheim) im Bahnhof Graben-Neudorf vorgesehen.

5. *Wie ist der Stand im Hinblick auf Potenzial, Realisierung und dem weiteren Zeitplan bei der sogenannten Hardtbahn im Abschnitt zwischen Karlsruhe-Mühlburg und Karlsruhe-Neureut?*

Auch für diese Verbindung wurde ein hohes Potenzial ermittelt. Aufgrund der grundsätzlich vorhandenen Infrastruktur ist diese Reaktivierung greifbarer als die der nördlichen Hardtbahn. Derzeit wird durch die AVG eine Machbarkeitsuntersuchung für diesen Streckenabschnitt erarbeitet. Der Abschluss ist im ersten Quartal 2024 vorgesehen. Offene Fragen bestehen hier vor allem im Bereich zur Einbindung in die DB Strecke 3443 Winden–Wörth–Karlsruhe und der Bahnsteigverfügbarkeit im Karlsruher Hauptbahnhof, da dieser aufgrund der bereits erschöpften Kapazität vsl. keine zusätzlichen Züge aufnehmen kann. Bis ein in fernerer Zukunft liegender Ausbau des Hauptbahnhofs erfolgt ist, könnte daher eine Einbindung in den nahegelegenen Albtalbahnhof erfolgen.

6. *Gibt es bei der Hardtbahn in diesem Abschnitt (Frage 5) bereits eine Standardisierte Bewertung der Nutzen-Kosten-Analyse, unter Angabe, wie das Ergebnis lautet?*

Auch hier liegt lediglich eine vereinfachte Untersuchung vor, welche nahelegt, dass in der Standardisierten Bewertung die Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden kann. Eine technische Machbarkeitsuntersuchung ist in Arbeit. Nach Abschluss der derzeit durch die AVG befindlichen Machbarkeitsuntersuchung (siehe Frage 5) können die weiteren Schritte, u. a. auch eine Standardisierte Bewertung folgen.

7. *Wie ist der Stand im Hinblick auf Potenzial, Realisierung und den weiteren Zeitplan bei einer Verlängerung der sogenannten Zabergäubahn über Kürnbach und Oberderdingen nach Bretten?*

Eine derartige Durchbindung war bisher nicht Teil der Untersuchungen.

8. *Gibt es bei der Zabergäubahn im Abschnitt zwischen Lauffen und Zaberfeld bereits eine Standardisierte Bewertung der Nutzen-Kosten-Analyse, unter Angabe, wie das Ergebnis lautet?*

In der aktuellen Standardisierten Bewertung konnte ein Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Reaktivierung der Zabergäubahn von deutlich über 1.0 erreicht werden. Die Planungen hierzu werden unter Federführung des Landkreises Heilbronn durchgeführt. Für Anfang nächsten Jahres ist der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung angedacht. Mit einem Baubeginn ist daher in der ersten Hälfte der 2030er-Jahre zu rechnen, mit einer Inbetriebnahme frühestens Mitte der 2030er-Jahre.

Hermann

Minister für Verkehr