



## Antrag der Grünen Liste Karlsdorf-Neuthard an den Gemeinderat von Karlsdorf-Neuthard

### Projekt Stadtbahn Spöck-Bruchsal-Waghäusel

Hier: Antrag für Karlsdorf-Neuthard

Antragsdatum: 23.11.2019

### Beschlussvorschlag

1. Die Gemeinde Karlsdorf-Neuthard setzt sich mit Nachdruck für eine unverzügliche Neuaufnahme der Planungen für den Neubau einer Stadtbahnlinie Spöck-Bruchsal-Waghäusel mit Anbindung beider Ortsteile von Karlsdorf-Neuthard ein.
2. Die Gemeinde Karlsdorf-Neuthard strebt an, in einer konzertierten regionalen Initiative von Anfang an Hand in Hand mit den anderen an der Strecke liegenden Kommunen sowie dem Landkreis Karlsruhe zusammenzuarbeiten.
3. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, darauf hinzuwirken, dass der Landkreis und die beteiligten Kommunen gemeinsam ein betreiberunabhängiges Planungsbüro beauftragen. Die vorbereitenden Untersuchungen sollen Anfang 2020 beginnen – unabhängig davon, ob die Novellierung der standardisierten Bewertung zu diesem Zeitpunkt bereits in Kraft getreten ist.
4. Die Planungen und standardisierte Bewertung sollen mindestens zwei Szenarien berücksichtigen:
  - a. Realisierung der Gesamtstrecke Spöck-Bruchsal-Waghäusel sowie
  - b. Realisierung der Teilstrecken Spöck-Bruchsal (Südast) und Bruchsal-Waghäusel (Nordast).
5. In beiden Szenarien sind nur Varianten zu untersuchen, die in Bruchsal ohne Innenstadtdurchfahrung und ohne Gleisüberführung am Bahnhof auskommen, also entweder
  - a. Führung im Straßenraum auf der Westseite des Bruchsaler Bahnhofs, elektrisch von den Gleisen der Deutschen Bahn getrennt (Gleichstrombetrieb), oder
  - b. Einschleifung in die Gleisanlagen der Deutschen Bahn und Bau eines neuen Bahnsteigs im Bahnhof Bruchsal (Zweissystembetrieb).
6. Die Planung muss mehrere innerörtliche Varianten, eine Bürgerbeteiligung, eine Ermittlung der Fahrgastpotentiale bei Bevölkerung und Betrieben sowie die systemübergreifende Einbeziehung der Rhein-Neckar-S-Bahn und der möglichen Verknüpfung mit dem Bruchsaler Stadtbussystems umfassen.
7. Die Gemeinde beteiligt sich finanziell an den Planungskosten und stellt hierfür 20.000 Euro in den Haushalt 2020 ein.



## Begründung

### Verkehrswende muss vor Ort umgesetzt werden

Zur Eindämmung des menschenverursachten Klimawandels sind weitreichende Maßnahmen auf allen politischen Ebenen erforderlich. Dabei rückt nachhaltige Mobilität immer stärker in den Fokus. Im Gegensatz zu allen anderen Sektoren (Energie, Industrie, private Haushalte u. a.) haben die Emissionen klimaschädlicher Gase im Verkehrssektor in den letzten Jahren weiter stark zugenommen.

Auf allen politischen Ebenen gibt es einen parteiübergreifenden Konsens aller demokratischer Parteien darüber, dass eine schnelle und umfassende Verkehrswende notwendig ist. Zielsetzung ist eine deutliche Verlagerung der täglich zurückgelegten Wege der Bevölkerung auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Dies muss vor Ort in den Kommunen umgesetzt werden. Und so liegt es auch in der Verantwortung des neu gewählten Gemeinderats von Karlsdorf-Neuthard, alle Anstrengungen zu unternehmen, um die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zeitnah und sprunghaft zu verbessern.

Die Realisierung einer Stadtbahnanbindung beider Ortsteile muss neu in den Fokus rücken. Die bestehende Busverbindung der Linie 125 ist mittelfristig keine Alternative. Ein schienengebundenes Angebot bietet entscheidend mehr Komfort, Verlässlichkeit und Transportkapazität. Die notwendige Veränderung im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ist deshalb nur mit einem Schienenverkehrsangebot zu erreichen.

Auch Landrat Dr. Schnaudigel hat in seiner Haushaltseinbringung angekündigt, sich mit zusätzlichen Projekten zum Ausbau des ÖPNV, darunter der Stadtbahnausbau Spöck-Bruchsal-Waghäusel, befassen zu wollen.

Neben der verkehrs- und klimapolitischen Dimension hat ein solches Projekt zahlreiche weitere positive Auswirkungen für die Menschen in Karlsdorf-Neuthard, bspw.:

- Städtebauliche Attraktivität
- Wertstabilität und -steigerung der Immobilien
- Erreichbarkeit der Betriebe

Die Grüne Liste Karlsdorf-Neuthard lädt daher alle im Gemeinderat vertretenen Fraktionen ein, an einem Strang zu ziehen, um das historische Infrastrukturprojekt „Stadtbahn für Karlsdorf-Neuthard“ in Gang zu setzen.

### Vorgeschichte

Im Jahr 2006 wurde die sieben Kilometer lange Neubaustrecke der Stadtbahn von Blankenloch über Friedrichstal nach Spöck eingeweiht. Seither enden alle Bahnen der Linie S 2 von der Karlsruher Innenstadt kommend an der Haltestelle „Spöck Richard-Hecht-Schule“. Der Versuch, diese Linie durch Spöck über Neuthard und Karlsdorf nach Bruchsal zu verlängern, scheiterte vor rund sieben Jahre in einem ersten Anlauf. Die so genannte „standardisierte Bewertung“, mit der Verkehrsprojekte nach bundesweit einheitlichen Kriterien auf ihren volkswirtschaftlichen Nutzen hin gemessen werden, erreichte das für eine Realisierung notwendige Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,0 bei Weitem nicht. Die Planungen wurden danach auf Eis gelegt.



## Die Gunst der Stunde nutzen

Die Grüne Liste Karlsdorf-Neuthard ist fest davon überzeugt, dass jetzt der ideale Zeitpunkt ist, um einen neuen Anlauf zu starten. Derzeit gibt es ein offenes Zeitfenster, um das Projekt zum Erfolg zu bringen. Es gibt mehrere Gründe, warum das Vorhaben sehr gute Realisierungschancen hat, wenn es schnell angegangen wird:

### 1. Fokus Klimawandel: Hohe Akzeptanz, mehr Fördermittel und politischer Rückenwind

- Das Bewusstsein in der Bevölkerung für umweltfreundliche Mobilität ist in den letzten Jahren stark gestiegen. Die große Mehrheit der Einwohner in unserer und den anderen Gemeinden will jetzt so schnell wie möglich an die Stadtbahn angebunden werden.
- Das System der „Standardisierten Bewertung“, das offizielle Prüfverfahren für ÖPNV-Projekte, wird in Kürze überarbeitet. Das hat die Verkehrsministerkonferenz der Länder im Oktober 2019 beschlossen. Es ist bereits jetzt absehbar, dass die Realisierungschancen des Projekts dadurch erheblich steigen werden.
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz: Bund und Länder haben eine Vervielfachung der Mittel für Schienenneubaustrecken versprochen. Damit können bald mehr Projekte realisiert werden.

### 2. Geringere Kosten als beim „Mammutprojekt“ von 2012/2013

Mit ressourcenschonender Trassenfestlegung und, falls nicht anders möglich, schrittweiser Realisierung in Teilabschnitten können Kosten eingespart werden: Insbesondere kann die Stadtbahn in Bruchsal ohne Querung der Badischen Hauptbahn (Bahnlinie Heidelberg-Bruchsal-Karlsruhe) auskommen. Die ursprünglichen Pläne von 2012 hatten dagegen noch eine extrem kostspielige Lösung mit **zweifacher Querung der Bahn** (u. a. Stadtbahnbrücke über den Bruchsaler Bahnhof nach dem Vorbild des Freiburger Hauptbahnhofs) sowie eine Weiterführung durch die gesamte Bruchsaler Innenstadt vorgesehen.

Trotz deutlich besserer Chancen als noch 2012 ist nicht auszuschließen, dass das Gesamtprojekt von Spöck über Bruchsal bis Waghäusel die standardisierte Bewertung erneut nicht schafft. Um dem vorzubauen und zu verhindern, dass dann erneut jahrelang nichts passiert, sollten zusätzlich zum Gesamtprojekt die Teilabschnitte Spöck-Bruchsal und Bruchsal-Waghäusel getrennt voneinander bewertet werden.

Dies würde es in oben genannten, nicht erhofften Fall zumindest ermöglichen, wenigstens eine Teilstrecke (bspw. Spöck-Bruchsal oder Bruchsal-Waghäusel) im Sinne eines ersten Projektabschnitts sofort zu realisieren. Der zweite Teil wäre damit nicht aufgegeben, sondern hätte im Gegenteil so bessere Chancen, zu einem späteren Zeitpunkt als zweiter Abschnitt realisiert zu werden.

### 3. Höheres Fahrgastpotenzial

In den letzten sieben Jahren, seitdem das Projekt auf Eis gelegt wurde, ist das Fahrgastpotenzial entlang der Strecke weiter gestiegen.

- Zum einen verzeichneten Spöck, Neuthard und Karlsdorf einen deutlichen **Bevölkerungszuwachs**, und in Bruchsal entstand mit der Bahnstadt ein ganz neuer Stadtteil direkt am Bahnhof. Und laut Bevölkerungsvorausrechnung des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg steigen die Einwohnerzahlen im Einzugsgebiet der Strecke weiter.



- Zum anderen entwickelten sich die Firmen in Karlsdorf-Neuthard und Bruchsal sehr positiv. Die **Beschäftigungsgewinne** bei Hansa Heemann, John Deere, Blanco, DG Flugzeugbau, SEW-Eurodrive, Sulzer, Fränkle Industriepark und anderen werden sich sehr positiv auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis auswirken – wenn die Strecke in Bruchsal bspw. als attraktive Pendlerachse durch das Industriegebiet West (Kändelweg/Industriestraße) geführt wird.
- Darüber hinaus bieten beide Streckenäste für die Bevölkerung im jeweiligen Einzugsgebiet einen weitaus verbesserten Zugang zum Schienenfernverkehr der Deutschen Bahn im Bahnhof Bruchsal.

#### 4. Flächen für die Trasse sind noch vorhanden

Für das Schienenneubauprojekt können bei intelligenter Streckenführung bestehende Infrastrukturen und Flächen genutzt werden.

1. Freihaltetrasse in Neuthard  
In weiser Voraussicht hat der Gemeinderat in den Plänen für die neuen Wohngebiete Kräbusch und Kalkofen in Neuthard eine **Freihaltetrasse** für die Stadtbahn berücksichtigt. Dieser Grünstreifen ist unbebaut geblieben und steht für die Durchführung der Stadtbahn weiter zur Verfügung.
2. Autobahnunterführung in Karlsdorf  
Vor rund zwei Jahren wurde die **Autobahnunterführung** Salinenstraße-Industriestraße (Kändelweg/Industriestraße) instandgesetzt. Aus statischen Gründen musste das Tunnel dabei verbreitert werden. Diese Tatsache erweist sich für die Stadtbahn als Glücksfall. Denn neben der einspurigen Fahrbahn für den Pkw-Verkehr und dem Radweg ist immer noch ausreichend Platz für die Schienen der Stadtbahn.
3. Ehemaliger Gütergleisstreifen in Bruchsal  
Auf Bruchsaler Gemarkung ist entlang der Industriestraße (Kändelweg/Industriestraße) die **ehemalige Trasse eines ehemaligen Industriegleises** noch vorhanden. Entlang dieses durchgängigen Grünstreifens wäre es vergleichsweise kostengünstig möglich, die Stadtbahn von der Autobahn zum Bruchsaler Bahnhof zu führen. Für die Reaktivierung der ehemaligen Gleisstrecke können möglicherweise sogar zusätzliche Fördermittel über ein neues Programm des Landes Baden-Württemberg akquiriert werden.
4. Einfädelung in den Knoten Bruchsal  
Auch die weitere Einführung der Stadtbahn in den Bahnhof Bruchsal über den ehemaligen Güterbahnhof ist heute noch gut realisierbar. Je nach Eisenbahntechnik (Gleichstrombahn oder Zweisystembahn) können ab dem Kreisel östlich der SEW-Eurodrive bestehende/stillgelegte Gleisanlagen genutzt oder entlang derselben neu gelegt werden. Die **Unterführung am Bahnhof Bruchsal** wird derzeit gebaut. Diese verbindet ab Anfang 2021 die Bahnstadt mit der Innenstadt und schafft auf der Westseite des Bahnhofs eine völlig neue Situation, die sich von den Verhältnissen 2012 fundamental unterscheidet: Die Querung des Gleiskörpers am Bahnhof Bruchsal kann dadurch entfallen.  
Allerdings ist auch hier Eile geboten: Aktuell plant die Stadt Bruchsal die Phase 2 der städtebaulichen Entwicklung auf der Westseite des Bahnhofs (Bahnstadt). Bis Anfang 2020 werden dort planerische Festlegungen getroffen. Bei diesen sollten die wenigen denkbaren Trassenvarianten in diesem Bereich berücksichtigt werden, um der Stadtbahn nicht im Wortsinn den Weg zu verbauen.  
Die Stadtbahnlinie von Spöck nach Bruchsal kann deshalb in den regulären Gleiskörper des Bahnhofs mit einem zusätzlichen Bahnsteig oder aber an das Westportal der Bahnsteigunterführung geführt werden. Eine Weiterführung nach Forst/Waghäusel könnte sich ebenso auf der Westseite durch den TRIWO Technoparks entwickeln – oder daran entlang - und hätte schließlich nur die zwei Gleise der Strecke Bruchsal – Graben-Neudorf, bspw. irgendwo auf Höhe des Kleingartengebiets, zu unterqueren.



## Fazit

Wer zuerst kommt, mahlt zuerst!

Es gibt mehrere Gründe, warum das Projekt Stadtbahn jetzt höchste Priorität einzuräumen ist:

- Die demnächst verfügbaren, größeren Finanzierungstöpfe von Bund und Land werden auch endlich sein. Nur die Projekte, die dann bereits fertig geplant sind, haben die besten Realisierungschancen. Außerdem können sich die Konjunktur und öffentlichen Finanzen in ein bis zwei Jahren verschlechtern und den Projektstart erneut in Frage stellen.
- Ein Warten auf die finale Veröffentlichung neuer Rechtsvorschriften wie bspw. für die standardisierte Bewertung kostet wertvolle Zeit. Die Planungen müssen bereits vorher starten und können parallel vorangetrieben werden. Denn:
  - o Die Überarbeitung des Prüfschemas der standardisierten Bewertung ist politisch beschlossen und kommt mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit.
  - o Die genannten positiven Einflussfaktoren verbessern die Realisierungschancen derart, dass mindestens eine Teilstrecke die „standardisierte Bewertung“ auch nach bisherigem Prüfschema bestehen würde.
- In der Bahnstadt und am Bahnhof Bruchsal müssen die aktuell laufende Stadtentwicklung Optionen für die Stadtbahn offenhalten.

Daher muss der voraussichtlich mehrjährige Planungsprozess für die Stadtbahn bereits Anfang 2020 neu starten – unabhängig von der Überarbeitung der Standardisierten Bewertung.

Träger des Bauvorhabens und der Planungen wird aller Voraussicht nach die Albtaalverkehrsgesellschaft (AVG) sein. Trotz möglicher Fördermittel von Bund und Land muss ein Mitfinanzierungsanteil bereits in der Planungsphase vom Landkreis Karlsruhe und den beteiligten Kommunen getragen werden.

Daher ist es erforderlich, dass die Gemeinden entlang der Strecke sowie der Landkreis in ihren laufenden Haushaltsberatungen bereits für das Jahr 2020 Planungsmittel einstellen.

Für die Grüne Liste Karlsdorf-Neuthard

Carina Baumgärtner-Huber  
Melanie Niedermayer  
Nina Heneka