

Federführender Dezernent: **Bürgermeister Knoth, Dezernat II**

Federführende/r Fachbereich/Dienststelle: **FB 5**

Beteiligte/r Fachbereich/e/Dienststellen:

TOP: **Potenzialuntersuchung eines Haltepunkts Rastatt Niederbühl/Ludwigvorstadt**

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Umwelt- und Verkehrsausschuss	11.04.2019	öffentlich	Kenntnisnahme

Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO): -

Abstimmung mit städt. Gesellschaften: -

Beteiligung von Jugendlichen: -

Finanzielle Auswirkungen: -

externer Gast in der Sitzung: -

Anlagen:

- Anlage 1: Stadtbahnhaltestelle
- Anlage 2: Potenzialuntersuchung

vorangegangene Drucksachen:

-

Beschlussvorschlag:

- a) Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt den aktuellen Sachstand zur Kenntnis.
- b) Die Verwaltung wird beauftragt, die Einrichtung einer Stadtbahnhaltestelle Niederbühl/Ludwigvorstadt weiter zu verfolgen.

Beratungsergebnis:						
einstimmig	mit Stimmenmehrheit	Anzahl JA	Anzahl NEIN	Anzahl Enthaltungen	laut Beschlussvorschlag	abweichender Beschlussvorschlag
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

I. Sachdarstellung und Begründung:

Im Zusammenhang mit der erwarteten Entlastung der Rheintalbahn durch den viergleisigen Ausbau der Strecke 4000 Mannheim-Basel-Konstanz mit dem Neubau des Rastatter Tunnels erwog die Stadtverwaltung im Bereich der Jahnallee/Lützower Straße eine Stadtbahnhaltestelle einzurichten. Die Verwaltung beauftragte im Jahr 2013 die DB International GmbH mit der Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung.

Mit Beschluss des Umwelt- und Verkehrsausschusses vom 18.11.2013 (Drucksache-Nr. 2013-314) wurde die Verwaltung beauftragt, die Einrichtung einer Stadtbahnhaltestelle an der Rheintalbahn zwischen dem Ortsteil Niederbühl und dem Quartier Neue Ludwigvorstadt weiter zu verfolgen.

Nachfolgend sollen die Ergebnisse sowohl der DB Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2013 als auch der darauf aufbauenden, vertiefenden Potenzialstudie aus dem Jahr 2018 vorgestellt werden. Ferner wird auf die Entwicklungen, die in der Zwischenzeit eintraten, eingegangen.

DB Machbarkeitsuntersuchung – Inhalte und Ergebnis

Ziel der Untersuchung war es, innerhalb des Untersuchungsraums Möglichkeiten der Anordnung einer Stadtbahnhaltestelle zu eruieren und deren jeweiligen Auswirkungen darzustellen.

Der Untersuchungsraum zeichnet sich aus durch wesentliche Verkehrsquellen und –ziele (siehe Abbildung 1):

- Ortsteil Niederbühl
- Stadtteil Neue Ludwigvorstadt
- Freibad Natura
- Sporthalle Niederbühl
- Sporthalle August-Renner-Realschule.

Die Stadtverwaltung verfolgt das primäre Ziel, den Ortsteil Niederbühl an den Schienenverkehr anzubinden.

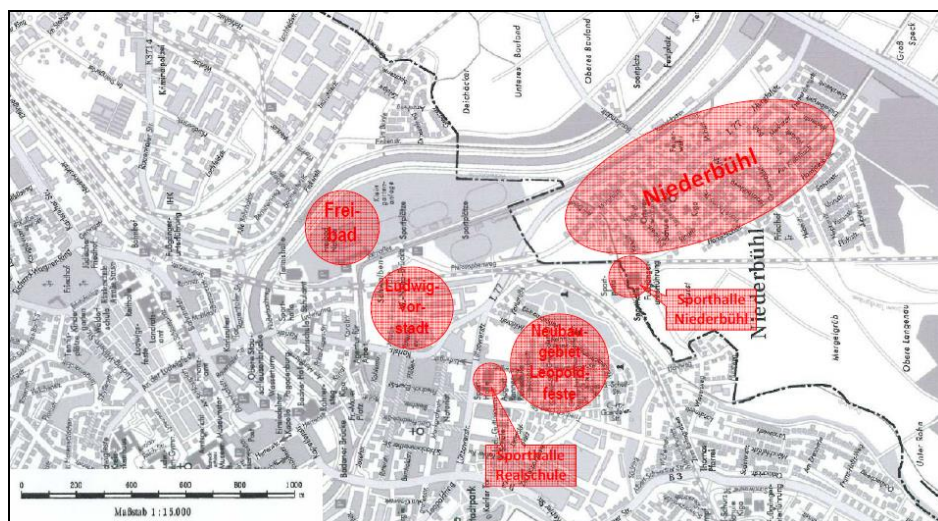


Abbildung 1: Verkehrsquellen und -ziele

Als mögliche Standorte innerhalb des Untersuchungsraums kamen folgende vier Standorte in Betracht (siehe Abbildung 2):

1. Haltestelle *Freibad/Jahnallee* – nördlich der Eisenbahnüberführung über die Jahnallee und den Gewerbekanal
2. Haltestelle *Ludwigvorstadt* – im Bereich des damals neu geplanten und mittlerweile in großen Teilen realisierte Bebauungsgebiet „Neue Ludwigvorstadt“
3. Haltestelle *Niederbühl/Ludwigvorstadt* – südlich der Eisenbahnunterführung über die Lützower Straße (L77)
4. Im Bereich des Bahnübergangs Niederbühl.

Standort Nr. 4 wurde aufgrund der Nähe zum zukünftigen Tunnelportal Süd und einer eventuell zu realisierenden Beseitigung des Bahnübergangs nicht in die weitere Untersuchung einbezogen.

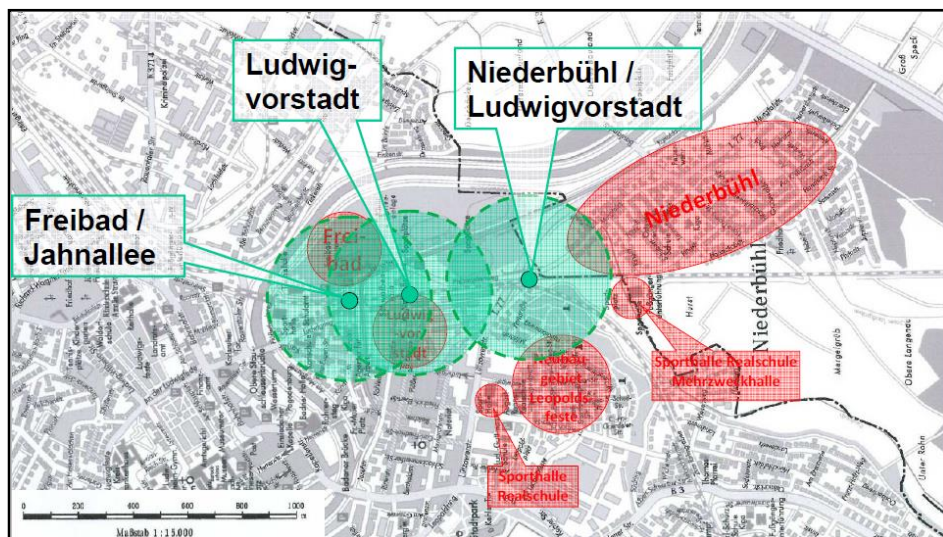


Abbildung 2: Standorte für mögliche Stadtbahn-Haltestelle (gestrichelt: 300m Umkreis zur Haltestelle)

Die sich innerhalb des Untersuchungsraums bietenden Standorte wurden anhand

- allgemeiner planerischer Randbedingungen seitens des Betreibers DB und
- der Kriterien
 - o Zugänge
 - o P+R-Anlage
 - o Erschließungswirkung
 - o Umweltaspekte

betrachtet. Eine tabellarische Zusammenfassung des Variantenvergleichs ist **Anlage 1** dieser Drucksache zu entnehmen.

Ergebnis:

Im Ergebnis der Untersuchung der drei möglichen Standortvarianten wird aufgrund der besten Erschließungswirkung, der guten Zugangsmöglichkeiten und der vergleichsweise einfachen Anordnung von Parkplätzen die Realisierung der Haltestelle Niederbühl/Ludwigvorstadt empfohlen. Außerdem gewährleistet nur diese Variante – Alleinstellungsmerkmal - eine Erschließung des Nordteils von Niederbühl.

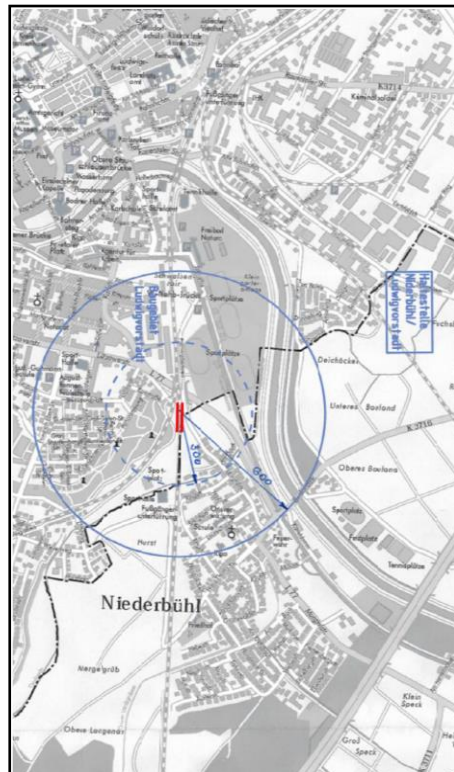


Abbildung 3: Standortpotenzielle Haltestelle
Niederbühl/Ludwigvorstadt

Die favorisierte Haltestellenvariante Niederbühl/Ludwigvorstadt wurde der DB Netz AG im Juli 2013 zur Bewertung vorgelegt. Die DB Netz AG sieht nach der Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels eine Entlastung des Streckenabschnitts Rastatt und somit die Möglichkeit, dass diese zusätzliche Haltestelle auf der Rheintalbahn als mögliche Option in Aussicht gestellt werden könnte.

Eckdaten der weiteren Entwicklung von 2013 bis 2018

Im Jahr 2014 wurde im Nahverkehrsplan des Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) festgehalten, dass zur „Verbesserung der Anbindung des Dörfels und der neuen Ludwigvorstadt in Rastatt-Niederbühl“ ein weiterer Haltepunkt angestrebt wird.

Im Jahr 2016 erhielt die Verwaltung die Informationen, dass die Maßnahme „zusätzlicher Haltepunkt Niederbühl/Ludwigvorstadt auf der Rheintalbahn“ in den aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises Rastatt aufgenommen wurde und im Programm Stationsoffensive des

Landes Baden-Württemberg (Ministerium für Verkehr und Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg) mit der Deutschen Bahn AG gelistet ist. Die Deutsche Bahn verfolgt das Ziel, ihr Stationsnetz signifikant auszubauen. Das Augenmerk liegt hierbei auf einer besseren Anbindung von Wohn- und Gewerbegebieten.

Die Bewertung des potenziellen Haltepunkts Niederbühl/Ludwigvorstadt erfolgt im Rahmen des Programms Stationsoffensive durch die NVBW in Abstimmung mit der DB Netz und DB Station & Service. Für die grobe volkswirtschaftliche Bewertung der Haltepunkte war seitens der Stadt Rastatt eine Potenzialstudie erforderlich. Diese Studie soll die vorhandenen positiven Effekte im Vergleich zu den Fahrzeitverlusten durch die zusätzliche Haltestelle aufzeigen. Aktuell hat die NVBW in ihren Fahrplankonzepten (Fahrpläne ab 2022/2024) drei weitere, zusätzliche Haltestellen (Bühl, Rastatt, Bietigheim) optional berücksichtigt.

Im April 2018 fand im Landratsamt Rastatt ein Termin zur Diskussion der weiteren Vorgehensweise in Abstimmung mit der NVBW statt. NVBW und die DB Netz Regionalbereich Südwest sehen die weitere Vorgehensweise hinsichtlich einer Realisierung wie folgt:

- Einschätzung der NVBW:

In einem ersten Schritt wird die NVBW die wirtschaftlichen Grundlagen sowie die Potenziale prüfen. Aus Sicht der Potenziale ist es grundsätzlich notwendig, dass durch einen Haltepunkt über 100 Fahrgäste pro Tag zusätzlich generiert werden.

Ebenso wird die Machbarkeit nur dann darstellbar sein, wenn durch die zusätzlichen Halte keine Fahrzeugmehrungen (Umlauf) entstehen.

- Einschätzung der DB Netz Regionalbereich Südwest:

Grundsätzlich ist die Neuinbetriebnahme von Haltepunkten – aus Kapazitätsgründen - erst mit der Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels möglich. Die Fertigstellung des Tunnels soll nach derzeitigem Stand im Jahr 2024 erfolgen.

Fahrplantechnisch kritisch einzuschätzen ist der zusätzliche Haltepunkt Rastatt, da dieser im höchstbelasteten Abschnitt der RTB liegt (Durchlassproblem).

Die Bewertung der DB Netz stellt eine sehr komplexe Betrachtung dar, die eine eisenbahntechnische, wirtschaftliche Untersuchung (EBWU) notwendig macht. Das Ergebnis der EBWU (=Testat) ist für die NVBW als Ausschreibungsgrundlage erforderlich ist.

Die DB Netz führt derzeit im Auftrag des Landkreis Rastatt diese sogenannte Belastungsuntersuchung für die ab 2024 geplante Zugfolge durch. Mit der Vorlage der Ergebnisse ist im 3. Quartal 2019 zu rechnen.

Potenzialuntersuchung eines Haltepunkts Rastatt Niederbühl/Ludwigvorstadt

Mit der Erstellung der erforderlichen Potenzialuntersuchung beauftragte die Verwaltung im Frühjahr 2018 die TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK). Die Untersuchung ist der Drucksache in **Anlage 2** beigelegt.

Auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2013 sollte nun ermittelt werden, wie sich der Bedarf an zukünftigen Fahrgästen darstellt. Konkret geht es darum, wie viele Ein- und Aussteiger zu erwarten sind und welche weiteren Potenziale einen zusätzlichen Halt begründen könnten. Darüber hinaus sollte die beauftragte grobe Kostenschätzung erste Erkenntnisse hinsichtlich der Kosten für eine bauliche Umsetzung liefern.

Beurteilung:

Durch das Wohngebiet „Neue Ludwigvorstadt“ und die beabsichtigten Planungen zur Umnutzung der Diana-Werke in Wohnungsbau sowie durch die bestehenden räumlichen Strukturen (Dörfel und der westliche Teil Niederbühls) ist das Potenzial für die Errichtung eines neuen Haltepunkts im Süden der Kernstadt deutlich vorhanden.

Darüber hinaus gibt es zusätzliche Potenziale im Freizeitbereich wie z.B. Planungen zum Ausbau der Sporthalle in Niederbühl zu einer neuen Großsporthalle sowie der Aus- und Neubau des Freibads Natura zu einem Kombibad.

Kostenschätzung:

Auf Grundlage der in Abbildung 6 dargestellten Lage der potenziellen Bahnsteige sowie deren Zugänge wurde im Rahmen dieser Potenzialuntersuchung eine grobe Kostenschätzung durchgeführt.

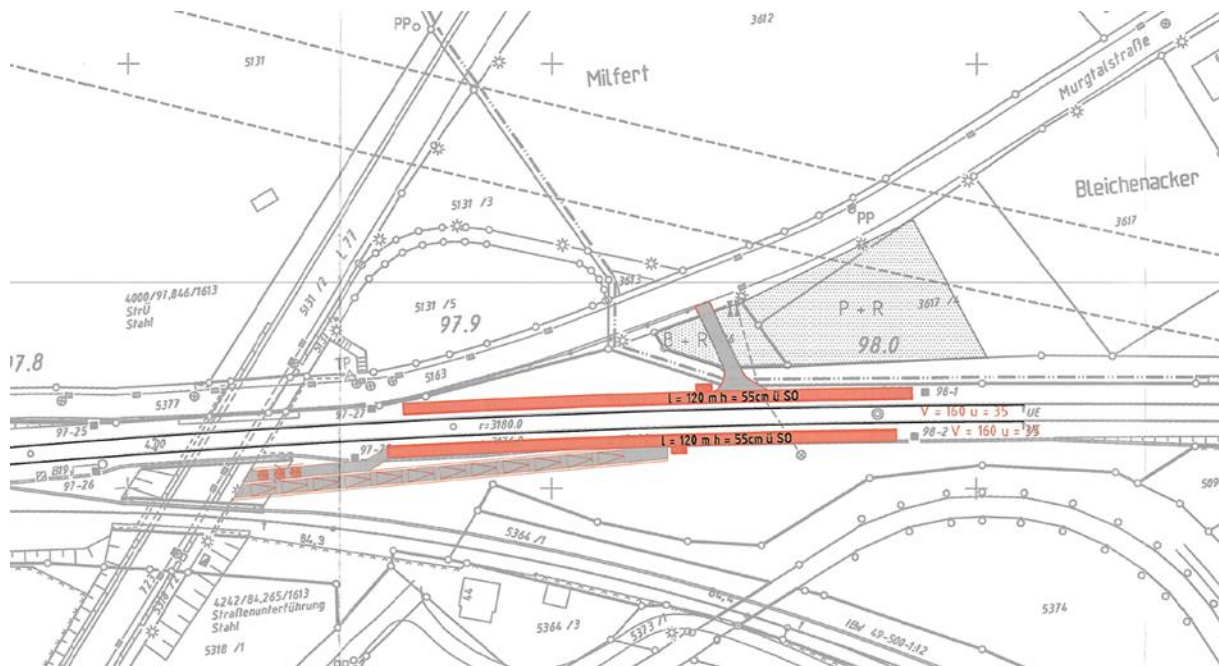


Abbildung 6: Lage der Bahnsteige und Zugänge – Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung 2013

Die reinen Baukosten sind mit ca. 1.160 T€ (netto, Stand Mai 2018) veranschlagt (exkl. Planungskosten). Die derzeit vorherrschende gute Konjunkturlage und das daraus resultierende Preisniveau im Baugewerbe sowie die – aufgrund der Havarie und der damit einhergehenden noch andauernden Untersuchungen unsichere – zum jetzigen Zeitpunkt weder darstellbare noch absehbare zeitliche Dimension hinsichtlich einer Realisierung untermauern die Definition einer „groben Kostenschätzung“.

In der Studie sind mögliche Kostentreiber/Risiken explizit aufgeführt. Aussagekräftigere Kosten ergeben sich mit fortlaufendem Planungsprozess.

Weiteres Vorgehen:

Im Falle eines positiven Ergebnisses der Belastungsuntersuchung wird die DB Netz beim Eisenbahnbundesamt einen Antrag auf Einrichtung eines oder mehrerer zusätzlicher Haltepunkte stellen. Voraussetzung hierfür ist ein förmlicher Antrag der Stadt Rastatt bei der DB Netz; alternativ dazu kann auch der Landkreis einen „gebündelten“ Antrag für alle drei zusätzlichen Haltepunkte bei der DB Netz stellen.

Die Schaffung des Planungs- und Baurechtes sowie der Bau selbst erfolgt dann durch die Stadt Rastatt selbst. Hier kann über eine Bündelung der Verfahren zur verkehrlichen Erschließung des Kombibades und zur Realisierung der Haltestelle nachgedacht werden; es gilt insbesondere zeitliche Abhängigkeiten zu berücksichtigen. Für den Bau der Haltestelle und ihrer ergänzenden Infrastruktur (P+R-Platz, Fahrradabstellanlagen etc.) ist von der Stadt Rastatt beim Land ein Förderantrag nach LGVFG (Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz) zu stellen; das LGVFG sieht eine Förderung von bis zu 60% vor.

Die Phase bis zur Inbetriebnahme des Rastatter Tunnels kann und wird dafür genutzt werden, die weiteren Schritte in enger Abstimmung mit dem Landkreis Rastatt voranzutreiben.

Die Einrichtung des zusätzlichen Haltepunktes Rastatt Niederbühl / Ludwigvorstadt wird von städtischer Seite als wichtiger Ergänzungsbaustein im örtlichen und regionalen Mobilitätsangebot bewertet, der Angebote und Verkehrsträger untereinander vernetzt und insbesondere die Nutzung alternativer, nachhaltiger Verkehrsangebote erleichtert und verbessert. Er kann damit auch einen signifikanten Beitrag zur Vermeidung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und damit zur Entlastung des Straßennetzes und der damit verbundenen Emissionen leisten.

Über das Ergebnis der Belastungsuntersuchung und konkrete weitere Schritte wird zu gegebener Zeit berichtet.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Führt die Beschlussvorlage zu finanziellen Verpflichtungen?

nein nein, aber evtl. Folgebeschlüsse ja

Aufwendungen/Auszahlungen

Gesamtkosten der Maßnahme:

TH , PG , Sachkonto/Kostenstelle: / bzw. Inv.auftrag

Ist die Maßnahme im Haushaltsplan veranschlagt?

ja, Haushaltsansatz lfd. Jahr: €

Ist eine außer-/überplanmäßige Ausgabe erforderlich?

nein (Budget ausreichend) bzw. Deckung durch

TH , PG , Sachkonto/Kostenstelle: / bzw. Inv.auftrag

Gibt es jährliche Folgekosten? nein ja, in Höhe von €

Gibt es eine Gegenfinanzierung (Zuweisungen, Zuschüsse)?

nein

ja, TH , PG , Sachkonto/Kostenstelle: / bzw. Inv.auftrag

Höhe: €

Ausgabe dauerhaft? nein ja

Falls ja: Ist die Gegenfinanzierung dauerhaft? nein ja

Ggf. ergänzende Erläuterungen zu den finanziellen Auswirkungen:
