

# Beratungsunterlage Stadt Bad Rappenau



**Amt**

Hauptamt

**Berichterstatter (Amtsleiter)**

Franke, Wolfgang

**Sachbearbeiter**

Franke, Wolfgang

**Vorlagennummer**

053/2022

**Aktenzeichen**

10-797.75

<b>Beratungsfolge:</b>	<b>Termin</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Gremium</b> Finanz- und Verwaltungsausschuss Gemeinderat	12.05.2022 19.05.2022	Vorberatung Entscheidung	nicht öffentlich öffentlich

## **Vorgänge im Gemeinderat/Ausschüsse, Datum, Vorlagennummer**

Sitzung des Gemeinderates am 27.06.2013, Vorlage Nr. 067/2013

Sitzung des Gemeinderates am 24.11.2016, Vorlage Nr. 115/2016

Sitzung des Gemeinderates am 25.11.2021, ohne Vorlage

Sitzung des Gemeinderates am 27.01.2022, Vorlage Nr. 005/2022 (nicht öffentlich)

Bürgerversammlung am 12.04.2022, Mühlthalhalle

**Anzahl der Anlagen: 2**

## **Betreff:**

**Öffentlicher Personennahverkehr im Raum Bad Rappenau – Neckarbischofsheim  
hier: Krebsbachtalbahn**

## **Beschluss:**

Der Gemeinderat stimmt dem Ausbau der Krebsbachtalbahn gemäß Variante E und der in der Vorlage genannten Kostenverteilung unter folgenden Maßgaben zu:

1. Die Betriebskosten für die Bahnstrecke werden wie angekündigt vom Land Baden-Württemberg zu 100 % übernommen.
2. Die durch den Ausbau der Bahnstrecke ersparten Streckenkilometer im Busverkehr verbleiben in der Raumschaft und werden zur Verbesserung des Busverkehrs in den anderen Stadtteilen eingesetzt.
3. Darüber hinaus wird das Landratsamt Heilbronn gebeten, die Busverkehre in der Verwaltungsgemeinschaft Bad Rappenau/Kirchartd/Siegelsbach nach Vorbild der umgesetzten Konzeption im Bottwartal neu zu ordnen und zu optimieren, wobei auch ein Augenmerk auf die Abendstunden und die Wochenenden gelegt werden soll.

## **Sachverhalt:**

Vorgeschichte:

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 27.06.2013 beschlossen, eine Finanzierungsvereinbarung über die Bezuschussung der Krebsbachtalbahn von Neckarbischofsheim nach Hüffenhardt zu unterzeichnen und die in dieser Vereinbarung für die Stadt Bad Rappenau enthaltenen Zuschussbeträge (jährlich 9.180 €) bereitzustellen. Die vereinbarten Beträge wurden seither an den Vertragspartner – die Erms-Neckar-Bahn Eisenbahninfrastruktur AG Bad Urach (ENAG) entrichtet, im Gegenzug wird die Streckeninfrastruktur unterhalten und über die Sommermonate der Ausflugsverkehr vorwiegend an Sonntagen gewährleistet.

Schon damals stand die Frage im Raum, ob es möglich ist, den Streckenabschnitt der Krebsbachtalbahn wieder in einen Regelbetrieb zu überführen. In einem Abstimmungsgespräch mit allen Beteiligten im November 2016 wurde daraufhin vereinbart, ein Gutachten zum Fahrgastpotential der Krebsbachtalbahn als Grundlage für einen möglichen Förderantrag zu stellen. Die Kosten für das Gutachten in Höhe von 100.000 € übernahm der Landkreis Heilbronn für alle Beteiligten, die Stadt Bad Rappenau erklärte sich damals lediglich bereit, 6.500 € für erste Planungen zur Sanierung der insgesamt 14 erforderlichen Bahnübergangsmaßnahmen zur Verfügung zu stellen, die Mittel wurden allerdings bis heute nicht abgerufen.

Mit der Erstellung der Untersuchung wurde seitens der ENAG das Verkehrswissenschaftliche Institut (VWI) aus Stuttgart beauftragt. Das Gutachten sollte ursprünglich bis Ende 2017 vorliegen, verzögerte sich aber aus verschiedenen Gründen aufgrund der Komplexität der Aufgabenstellung. In den Jahren 2017 bis 2021 fanden deshalb immer wieder in unregelmäßigen Abständen Abstimmungs- und Erörterungstermine mit den beteiligten Landkreisen und Kommunen statt.

#### Aktueller Sachverhalt:

Im November 2020 hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg sein Reaktivierungskonzept für Schienenstrecken im Land vorgestellt. Dabei wurden 42 Strecken auf ihr Fahrgastpotential hin untersucht und in 4 Kategorien eingeordnet. Die Krebsbachtalbahn wurde in die 3. Kategorie (Kategorie C) auf den ersten Platz eingeordnet und weist demnach ein mittleres Fahrgastpotential auf. In dieser Kategorie würden die Betriebskosten vom Land zu 60 % übernommen werden. Kann allerdings ein höheres Nachfragepotential nachgewiesen werden, ist ein Aufsteigen in die nächsthöhere Kategorie B möglich, in welcher 100 % der Betriebskosten durch das Land übernommen werden. Voraussetzung hierfür ist eine durchschnittliche Streckenbelastung von mindestens 750 Pkm/km (Personenkilometer je Streckenkilometer)

Im Februar 2021 wurden den beteiligten Kommunen und Landkreisen die Ergebnisse der vertiefenden Nutzen-Kosten-Untersuchung durch VWI in drei Varianten (Mitfall C bis E) vorgestellt. Alle drei Varianten unterstellen eine neue Verbindungsstrecke zwischen der Krebsbachtalbahn und der Elsenzalbahn, die in **Anlage 1** als Übersichtsplan dargestellt ist. Die Bedienung der Krebsbachtalbahn soll laut Gutachten durch eine Verlängerung der bislang in Bad Rappenau endenden Teil-Linie der Stadtbahn S 42 über Babstadt nach Obergimpfern (Neubaustrecke) erfolgen und dann über Neckarbischofsheim und Waibstadt bis nach Meckesheim mit Anschluss an die Züge nach Heidelberg weitergeführt werden (bestehende Strecke, neue Weichenverbindung in Neckarbischofsheim-Nord zur Schwarzbachtalbahn). Während die Varianten C und D eine Bedienung der gesamten Strecke einschließlich der Strecke zwischen Obergimpfern und Hüffenhardt unterstellen, wird in der Variante E der Ast von Obergimpfern nach Hüffenhardt nicht mit Schienenfahrzeugen bedient, weist aber dadurch auch im Nutzen-Kosten-Verhältnis das beste Ergebnis aus. Da allerdings in Variante E keine vollständige Reaktivierung der gesamten Krebsbachtalbahn erfolgt, wurde zunächst von kommunaler Seite die Variante D unter Einbeziehung von Siegelbach und Hüffenhardt präferiert.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg (VM) bewertete die Ergebnisse der Untersuchung in den anschließenden weiteren Gesprächen grundsätzlich positiv und würde eine Reaktivierung der Strecke mit Lückenschluss zwischen Babstadt und Obergimpfern bezuschussen. Allerdings sind aus Sicht des VM die Betriebskosten auf dem Ast Obergimpfern-Hüffenhardt aufgrund der wesentlich geringeren Nachfrage auf diesem Abschnitt eigenständig zu betrachten. Im Ergebnis war deshalb keine Bereitschaft des VM vorhanden, die Betriebskosten auf diesem Abschnitt vollständig zu übernehmen mit der Folge, dass die Betriebskosten zu 100 % bzw. zu wesentlichen Teilen durch den Landkreis Heilbronn (LKR HN), den Neckar-Odenwald-Kreis (NOK) und die beiden Gemeinden Siegelsbach und Hüffenhardt zu tragen wären. (Anmerkung hierzu: Die Gespräche zwischen VM, LKR HN, NOK und den beteiligten Kommunen laufen noch und es ist unklar, ob eine Reaktivierung dieses Abschnitts erfolgen kann) Da sowohl der NOK wie auch Siegelsbach und Hüffenhardt eine Mitfinanzierung der Infrastrukturkosten nur unter dem Vorbehalt einer Übernahme der Betriebskosten durch das Land gestellt haben, dürfte es – Stand heute - mit großer Wahrscheinlichkeit zu keiner Aktivierung des Abschnitts Obergimpfern – Hüffenhardt führen, sodass im weiteren Verlauf der Gespräche die Variante E in den Fokus rückte. Bei dieser Variante wären nur noch der Landkreis Heilbronn, der Rhein-Neckar-Kreis sowie die Städte Bad Rappenau und Neckarbischofsheim an der Schienenstrecke beteiligt, Hüffenhardt und Siegelsbach würde über einen Busverkehr bedient werden.

Die voraussichtlichen Bau- und Planungskosten für die Variante E betragen gemäß Gutachten VWI geschätzt 51 Millionen € zum Preisstand 2025. Dabei berücksichtigt der Planer Preissteigerungen bis 2025. Die Verwaltung geht allerdings davon aus, dass eine Realisierung und Vollendung dieses Projektes, sofern es überhaupt beschlossen wird, aufgrund zahlreicher Faktoren (Planung, Planfeststellung, Grunderwerb, Bau, Bürgerbeteiligung etc.) wesentlich länger dauern wird und wahrscheinlich nicht vor 2030 in Betrieb gehen wird. Insoweit sind die dargelegten Kosten und die Verteilung auf die Projektbeteiligten mit Vorsicht zu genießen und sicherheitshalber mit einem Zuschlag zu versehen.

Variante E erfordert dabei folgenden Infrastrukturausbau:

- Ausbau der Bestandsstrecke der Krebsbachtalbahn (z.B. Ausbau der Bahnsteige und Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik
- Elektrifizierung der gesamten Strecke
- Bau der Verbindungsstrecke zur Elsenzalbahn inklusive des neu geplanten Haltepunktes „Babstadt Nord“ und der notwendigen Bahnüber- und -unterführungen
- Weichenverbindung in Neckarbischofsheim Nord zur Schwarzbachtalbahn
- Ausbau des Haltepunktes Eschelbronn zum Kreuzungsbahnhof

Auf Grundlage der genannten Bau- und Planungskosten in Höhe von 51 Millionen € (Stand 2025) und der aktuellen Förderbestimmungen des Landes wurde der kommunale Anteil durch die ENAG im Auftrag des Landratsamtes Heilbronn ermittelt. Demnach beträgt der gemeinsame kommunale Anteil an den Bau- und Planungskosten 9,4 Mio € für alle vier Beteiligten, wobei die Finanzierung der Bahnübergänge darin noch nicht enthalten sind. Auf Verwaltungsebene wurde besprochen, dass die Kosten im Verhältnis 53 % (Rhein-Neckar-Kreis) zu 47 % (Landkreis Heilbronn) und anschließend jeweils hälftig zwischen den Landkreisen und den Kommunen aufgeteilt werden. Der Anteil der Stadt Bad Rappenau an den genannten 9,4 Millionen € würde sich demnach auf 2,21 Millionen € berechnen - unter Berücksichtigung der zusätzlichen Kosten für die Bahnübergänge liegt der Anteil bei rund 2,45 Millionen €. Berücksichtigt man die Preissteigerung bis zur Fertigstellung (nach Auffassung der Verwaltung frühestens 2030), den erforderlichen Grunderwerb für den Neubau der Verbindungsstrecke und die üblichen „Unwegsamkeiten“ bei einem solchen Großprojekt, so dürfte sich dieser Anteil der Stadt Bad Rappenau nach Einschätzung der Verwaltung – auch aus den Erfahrungen der Realisierung der Stadtbahnstrecke S 41/ S 42 - realistischere Weise auf mindestens 3 Millionen € erhöhen.

Die verkehrlichen Wirkungen der Variante E hat VWI in ihrem Gutachten für einen Werktag

aufgrund eines Berechnungsmodells dargestellt, dass für die Bezuschussung maßgeblich ist. Inwieweit dies in der Realität 1:1 eintreten wird, ist schwierig zu beurteilen. Die VWI hat in ihrem Gutachten folgendes ausgeführt:

- Die Stadtbahn (ab Bad Rappenau Richtung Babstadt/Obergimpfern) gewinnt 1.900 Fahrgäste (Anmerkung dazu: Insbesondere Schülerverkehr Richtung Neckarbischofsheim)
- Die S-Bahn verliert 700 Fahrgäste (insbesondere im Bereich Aglasterhausen – Waibstadt)
- Der RE bleibt nahezu unverändert
- Die Buslinien 782/681 (Waibstadt-Neckarbischofsheim-Obergimpfern-Siegelsbach-Bad Rappenau) und 795 (Sinsheim-Helmstadt-Bad Rappenau) verlieren 1.300 Fahrgäste (Anmerkung: Insbesondere Schülerverkehr Richtung Neckarbischofsheim)

Nach Berechnungen der VWI würden in Variante E auf der Krebsbachtalbahn nach erfolgtem Ausbau (ohne Abschnitt Obergimpfern – Hüffenhardt) 810 Pkm/km zurückgelegt. Demnach wäre die aktuelle Schwelle des Landes, wonach ab 750 Pkm/km die Betriebskosten zu 100 % vom Land übernommen werden, in Variante E erreicht.

Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden bereits durch Herr Tritschler (VWI) und Herr Strähle (ENAG) dem Gremium im Rahmen einer nicht öffentlichen Gemeinderatssitzung am 27.01.2022 und anschließend im Rahmen einer gut besuchten Bürgerversammlung am 12.04.2022 in der Mühlthalle der Öffentlichkeit vorgestellt. Dabei wurde über ausgelegte Stimmzettel ein Stimmungsbild der anwesenden Besucher abgefragt. Obwohl „nur“ 180 Besucher/-innen anwesend waren, wurden insgesamt 275 Stimmzettel in die bereitgestellten Wahlurnen eingeworfen. Insoweit ist das Ergebnis (**Anlage 2**) nur bedingt verwertbar, da einige Anwesende mehrere Stimmzettel ausgefüllt und eingeworfen haben. Die Verteilung 70 % Ja zu 30 % Nein, wie jetzt in den Stimmzetteln dokumentiert, dürfte aber auch in etwa das Bild darstellen, wie es in der Versammlung durch Beifallsbekundungen wahrgenommen wurde. Im Abstimmungsbild deutlich wird auch, dass aus Obergimpfern überwiegend Ja-Stimmen kommen, während in Babstadt die Nein-Stimmen dominieren. Auch dieses Ergebnis war aber in der Versammlung schon aus den Redebeiträgen erkennbar.

Mehrfach wurde in den letzten Wochen auch der Verwaltung die Frage gestellt, ob Alternativen zur Bahn untersucht wurden. Da dies aber nicht Auftragsinhalt des Gutachtens war, wurde diese Fragestellung in der erfolgten Untersuchung auch nicht behandelt. Egal, ob nun die Entscheidung für oder gegen den Ausbau der Bahnlinie erfolgt, sieht die Verwaltung die Notwendigkeit, im Zusammenhang mit der Neukonzipierung des ÖPNV in der Raumschaft eine (mindestens) stündliche Busverbindung von Bad Rappenau über Siegelsach, Hüffenhardt nach Wollenberg und dann weiter über Barga bis zum Bahnhof Helmstadt zu schaffen. Dadurch wäre auch der Stadtteil Wollenberg besser als bisher an die Kernstadt und auch an den Bahnhof Helmstadt angebunden. Für die Verbindung von Neckarbischofsheim über Obergimpfern nach Bad Rappenau wäre dann auch im Falle einer Ablehnung der Reaktivierung der Krebsbachtalbahn eine direkte Busanbindung ohne Umweg über Siegelsbach aber ggfs. unter Einbeziehung von Babstadt denkbar.