



## KT-Drucks. Nr. 274/2016

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

**Der Landrat**

**Dezernentin**

Roseli Eberhard  
Telefon 07031-663 1559  
Telefax 07031-663 1962  
r.eberhard@lrabb.de

23.11.2016

### **Hermann-Hesse-Bahn - Sachstand und Mitfinanzierung weiterer Untersuchungsschritte**

Anlage: Antrag Freie Wähler vom 17.11.2016

#### **I. Vorlage an den**

Umwelt- und Verkehrsausschuss  
zur Beschlussfassung

28.11.2016

**öffentlich**

#### **II. Beschlussantrag**

1. Zur Prüfung der betrieblichen Vereinbarkeit der Hermann-Hesse-Bahn mit der S-Bahn erwartet der Landkreis Böblingen die zeitnahe Fertigstellung und die Vorstellung der Ergebnisse der erweiterten Fahrplanrobustheitsprüfung sowie die Unterzeichnung einer Vorrangregelung zugunsten der S6 für den Abschnitt Renningen – Weil der Stadt.
2. Der Landkreis Böblingen beteiligt sich mit maximal einem Drittel der Kosten an einer Standardisierten Bewertung einschließlich vorbereitender Untersuchungen einer S-Bahn-Verlängerung nach Calw.

### III. Begründung

#### Vorbemerkung

Die Kreisverwaltung berichtet regelmäßig zur Hermann-Hesse-Bahn (HHB), zuletzt war das Thema Gegenstand der Gremienbehandlung am 28.09.2015, als die Mitfinanzierung an den Kosten einer Voruntersuchung für eine S-Bahn-Verlängerung von Weil der Stadt nach Calw beschlossen wurde (s. KT-Drucksache-Nr. 156/2015).

Am 17.11.2016 beantragten die Freien Wähler einen Bericht im Verkehrsausschuss zum Thema Hermann-Hesse-Bahn/ Vorrang der S-Bahn (s. Anlage).

#### Sachstand

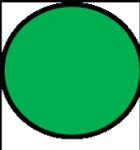
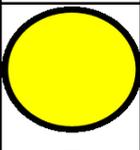
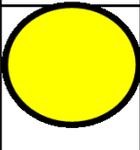
Im Stufenkonzept vom 19.06.2015 zum Ausbau des Schienenverkehrs auf der Strecke Calw – Weil der Stadt – Renningen haben sich der Landkreis Calw, der Landkreis Böblingen, die Anrainergemeinden sowie das Land Baden Württemberg auf die Umsetzung einer Stufenlösung für die Hermann-Hesse-Bahn verständigt. Der unter Moderation von Landesverkehrsminister Hermann erzielte Kompromiss wurde am 20.07.2015 vom Kreistag zur Kenntnis genommen (siehe KT-Drucksache 109/2015/1).

#### **Stufe 1 – Hermann-Hesse-Bahn**

Das Konsenspapier sieht in Stufe 1 die Reaktivierung der Schienenstrecke nach dem Konzept der Hermann-Hesse-Bahn im Dieselbetrieb mit Endpunkt in Renningen vor. Hierzu hat der Landkreis Calw als Vorhabensträger die notwendigen Genehmigungsverfahren eingeleitet und auf Basis einer anerkannten Standardisierten Bewertung vor kurzem einen Förderantrag beim Landesverkehrsministerium gestellt.

Für den Landkreis Böblingen ist es wichtig, dass eine Realisierung der Stufe 1 mit der Klärung noch offener Punkte einhergeht. Hierbei geht es vor allem um die betriebliche Vereinbarkeit des geplanten Parallelverkehrs der Hermann-Hesse-Bahn und der S6.

#### **Offene Punkte für den Landkreis Böblingen**

<b>Schallgutachten</b> Weil der Stadt - Renningen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Gutachten liegt vor</b></li> <li>• Grenzwertüberschreitungen bei einzelnen Gebäuden → bereits durch heutigen S-Bahn-Verkehr verursacht</li> <li>• Gutachten ist Teil der Planfeststellung für Bf. Renningen</li> </ul>	
<b>Dispositionsvereinbarung</b> für den S6-Vorrang gegenüber der HHB	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vereinbarung Lkr. CW - VRS liegt im Entwurf vor</b></li> <li>• im Geiste des gültigen Stufenkonzeptes</li> <li>• in Kürze Gremienbeteiligung VRS &amp; Lkr. Calw → <b>Lkr. Böblingen erwartet kurzfristige Unterzeichnung</b></li> </ul>	
<b>Fahrplanrobustheitsprüfung 2.0</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschluss nach Berücksichtigung von „Szenario 3“</li> <li>• Verzögerungen durch personelle Engpässe der DB Netz AG</li> <li>• <b>Abschluss für Ende November 2016 in Aussicht</b> → <b>Lkr. Böblingen erwartet Vorstellung der Ergebnisse</b></li> </ul>	

Während das entsprechende Schallgutachten bereits vorliegt, konnte die erweiterte Fahrplanrobustheitsprüfung noch nicht abgeschlossen werden. Hiermit wurde die DB Netz AG vom Landkreis Calw in Abstimmung mit dem VRS und dem Landkreis Böblingen beauftragt. Insbesondere auf Wunsch des Landkreises Böblingen und seiner Anrainerkommunen Renningen und Weil der Stadt wurde die Untersuchung neben der morgendlichen auch auf die nachmittägliche Hauptverkehrszeit ausgedehnt. Die Fahrplanrobustheitsprüfung ist auch Gegenstand des regelmäßigen Austauschs auf Fachebene (u.a. in der Arbeitsgruppe zur Standardisierten Bewertung).

Aufgrund der nötigen Berücksichtigung des sog. „Szenario 3“ der S-Bahn-Simulation für die Analyse des zukünftigen Fahrplanangebots auf Basis der Infrastruktur von Stuttgart 21 in Abstimmung mit dem VRS sowie personeller Engpässe bei der DB Netz AG erfolgt die Fertigstellung der Studie voraussichtlich erst Ende November 2016. Mit der anschließenden Vorstellung der Ergebnisse soll dargelegt werden, ob die Trassenkapazitäten auf dem teilweise eingleisigen Abschnitt zwischen Weil der Stadt und Renningen für den induzierten Mehrverkehr ausreichen und einen störungsfreien Betrieb der S6 im 15-Minuten-Takt auch während der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit nicht gefährden.

### **S-Bahn-Vorrang**

Um etwaige Störungen im Betriebsablauf der S6 von vornherein auszuschließen, erwartet der Landkreis Böblingen außerdem, dass eine Regelung zum Vorrang der S6 zwischen dem VRS und dem Landkreis Calw abgeschlossen wird. Die Bevorrechtigung der S-Bahn im Konfliktfall ist ein Ergebnis des Stufenkonzeptes und soll bereits zeitnah und im Vorgriff auf ein noch auszuschreibendes Verkehrsunternehmen bei der Hermann-Hesse-Bahn zwischen den Aufgabenträgern unterzeichnet werden.

Der VRS und der Landkreis Calw haben sich auf Verwaltungsebene mittlerweile auf eine entsprechende Regelung verständigt, die vor Betriebsaufnahme in einer entsprechenden Dispositionsvereinbarung niedergelegt und unter Beachtung der geltenden DB Richtlinie 420.0202 umgesetzt werden soll. Beide Aufgabenträger beabsichtigen die Vereinbarung noch vor Weihnachten 2016 zum Gegenstand ihrer Gremienberatungen mit dem Ziel einer raschen Unterzeichnung zu machen.

Mit dem Abschluss einer entsprechenden Dispositionsregelung wird im betrieblichen Konfliktfall der aus den Marktzugangsregularien begründete Anspruch der Hermann-Hesse-Bahn zugunsten eines Vorrangs der S6 vom Landkreis Calw freiwillig verringert. In einem Gespräch der Verwaltung mit der Bundesnetzagentur begrüßt diese daher ausdrücklich den Abschluss einer solchen Vereinbarung zwischen den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Einvernehmliche Dispositionsvereinbarungen haben sich demnach bundesweit im Betriebsalltag bewährt, um im konkreten Einzelfall die gemeinsame Nutzung der Infrastruktur von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (wettbewerbskonform) zu gewährleisten.

Eine auf betriebliche Unvereinbarkeit begründete Verringerung der Verkehrsleistung der S-Bahn zwischen Weil der Stadt und Stuttgart kann mit diesem Instrument ausgeschlossen

werden. Die Dispositionsregelung kann insoweit die Umverteilung der Verkehrsleistung verhindern und zugleich das Zugangsrecht zweier Verkehrsunternehmen gewährleisten.

Anderslautend interpretierte Aussagen der Bundesnetzagentur sind losgelöst vom Einzelfall zu betrachten, beziehen sich auf allgemeingültiges Recht und nicht auf das Instrument einer Dispositionsvereinbarung gemäß geltender DB Richtlinie 420.0202. Sie haben vor diesem Hintergrund keine Auswirkung auf den Streckenabschnitt Renningen – Weil der Stadt.

Unabhängig von der fachlichen Umsetzung sind sich alle Beteiligten auch auf politischer Ebene einig, dass aufgrund der Hermann-Hesse-Bahn keine Einschränkungen auf der S6 vorgesehen sind und im Fall von Verspätungen und Störungen der S-Bahn-Verkehr betrieblichen Vorrang hat. Diese Vereinbarung wurde vor allem auf Intervention des Landkreises Böblingen und der Anliegerkommunen Renningen und Weil der Stadt (u. a. durch gemeinsames Schreiben des Landrats und der beiden Bürgermeister vom 29.05.2015 an die Verbandsdirektorin des VRS) daher auch als ein zentrales Element in das Stufenkonzept aufgenommen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Landkreis Böblingen nochmals nachdrücklich die rasche Unterzeichnung der Vorrangregelung um weiterhin einen reibungslosen S-Bahn-Verkehr zu gewährleisten. Die Verwaltung hat dieses Anliegen unlängst auch in ihrer Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für die baulichen Maßnahmen im Bahnhof Renningen eingebracht, das mittelbar auch die freie Strecke bis Weil der Stadt berührt.

Nach der Präsentation der Ergebnisse der erweiterten Fahrplanrobustheitsprüfung sowie der Unterzeichnung der beschriebenen Vorrangregelung könnte voraussichtlich im Frühjahr 2017 die Gremienbehandlung über die zwischenzeitlich erfolgte Anfrage des Landkreises Calw hinsichtlich eines finanziellen Engagements an einem Zweckverband zur Hermann-Hesse-Bahn erfolgen.

## **Stufe 2 – Brennstoffzellenfahrzeuge oder S-Bahn-Verlängerung**

Das Stufenkonzept vom Juni 2015 sieht eine perspektivische Umstellung des Betriebs der Hermann-Hesse-Bahn auf Brennstoffzellenfahrzeuge oder alternativ eine Elektrifizierung der Strecke und die Verlängerung der S-Bahn von Calw nach Weil der Stadt vor.

Der Landkreis Böblingen unterstützt das Bestreben einer raschen S6-Durchbindung in den Nachbarlandkreis, die nach dem gefundenen Konsens mit dem Zeithorizont von bis zu 10 Jahren nach der Inbetriebnahme von Stufe 1 vorgesehen ist. Vor diesem Hintergrund hat sich der Kreistag bereits am 20.07.2015 dafür ausgesprochen, schnellstmöglich hierfür eine Standardisierte Bewertung zu beauftragen und zu veranlassen. Die Ausrichtung auf eine perspektivische S-Bahn-Verlängerung wurde dabei bereits in den Planungen zur Stufe 1 berücksichtigt, was leicht umzusetzende Bahnsteigerhöhungen und -verlängerungen sowie ausreichend große Tunnelquerschnitte betrifft.

Zur Implementierung einer förderrechtlich konformen Grundlage wurde eine Arbeitsgruppe für die Standardisierte Bewertung einer S-Bahnverlängerung mit Vertretern aus den Land-

kreisen Calw und Böblingen, den Anrainerkommunen Renningen und Weil der Stadt sowie dem VRS gegründet. Als erster Schritt wurde eine Voruntersuchung zur generellen Realisierbarkeit beauftragt (s. KT-Drucksache-Nr. 156/2015).

Diese Vorstudie zur Standardisierten Bewertung hat die Aufgabe, durch eine Gegenüberstellung der Kosten und Nutzen für Infrastruktur und Betrieb aufzuzeigen, welche verkehrliche Nutzen eine Verlängerung der S6 nach Calw aufweisen muss, um eine realistische Chance auf ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1,0 zu erhalten. Als Ausgangslage wurde - in Abstimmung mit dem Land - unterstellt, dass der Ausbau für die Hermann-Hesse-Bahn bereits realisiert ist, d.h. Bahnkörper und Oberbau sind befahrbar, Kreuzungsbauwerke und Haltestellen sind erstellt etc. („Ohne-Fall“). Für eine mögliche S-Bahn Verlängerung wurden zwei grundsätzliche „Mit-Fälle“ mit unterschiedlichen Betriebskonzepten entwickelt.

Mitfall 1 geht von einer Übertragung des Fahrplans der Hermann-Hesse-Bahn auf die S-Bahn aus und kommt daher mit dem geplanten Zweigleisabschnitt bei Ostelsheim aus.

Mitfall 2 basiert dagegen auf einer ganztägigen Weiterführung des heutigen Grundtaktes der S6. Für die Fahrgäste in/aus dem Landkreis Calw kann mit dieser Variante ein durchgehend verlässliches Angebot sowohl nach Stuttgart als auch in Richtung Böblingen erreicht werden. Der Mitfall 2 erfordert jedoch eine andere Lage des zweigleisigen Abschnittes (Begegnungsstelle), der vor oder nach dem Hirsauer Tunnel zu bauen ist. Weil sich der Mitfall 2 jedoch durch Takttreue und die besten Umsteigebeziehungen zu jeder Tageszeit in Renningen auszeichnet, hat sich die Arbeitsgruppe für die nähere Untersuchung dieser Variante entschieden.

Die bisher im Entwurf vorliegenden Ergebnisse der Voruntersuchung gehen in Abhängigkeit von günstigen oder ungünstigen Randbedingungen von einer Verlagerung von ca. 400 bis 800 zusätzlichen Fahrgästen aus, welche die S-Bahn gegenüber einer in Betrieb befindlichen Hermann-Hesse-Bahn neu generieren müsste. Mit den zusätzlich benötigten Umsteigern vom MIV auf den ÖPNV wären demnach Steigerungsraten von ca. 44 bis 89 % durch den Ersatz der Hermann-Hesse-Bahn mittels einer weitergeführten S6 verbunden. Eine S-Bahn-Verlängerung müsste sich daher als Massenverkehrsmittel im Übergangsbereich zum ländlichen Bereich behaupten. Beispielsweise hat die Schönbuchbahn für ein Fahrgastwachstum von 79% innerhalb des Verdichtungsraumes rund 11 Jahre gebraucht. In der Arbeitsgruppe wurde dieser Umstand zwar als ambitioniert, aber nicht unüberwindbares Hindernis interpretiert und als Anlass gesehen, weitergehende Untersuchungen zu beauftragen.

### **Mitfinanzierung weiterer Untersuchungsschritte**

Trotz der erfolglosen Prüfung der S-Bahn-Verlängerung in den Jahren 2008 bis 2012 war sich die Arbeitsgruppe dennoch einig, mit der Hoffnung auf verbesserte Strukturdaten in weitere vorbereitende Untersuchungen einer Standardisierten Bewertung einzusteigen.

Hierzu gehören nach Abschluss der Vorstudie folgende Leistungsbestandteile:

- a) Nachfrageprognose des Mitfalls S-Bahn-Verlängerung in einem Verkehrsmodell im Saldovergleich zur Hermann-Hesse-Bahn
- b) Valide Kostenschätzung der zusätzlich erforderlichen Infrastruktur auf der Basis einer Vorplanung (nach HOAI, Leistungsphase 2)
- c) Zusammenführung der Ergebnisse in den Formblättern der Standardisierten Bewertung zur Ermittlung eines Kosten-Nutzen-Indikators

Sollten diese vorbereitenden Untersuchungen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1,0 ergeben, wäre voraussichtlich eine vollumfängliche Standardisierte Bewertung nach den neuen für 2017 vorgesehenen Regularien zu erstellen, um der Vorgabe des Zuschussgebers nachzukommen. Die hierzu in Kraft tretenden Regeln befinden sich derzeit in der Bund-Länder-Abstimmung.

### **Kosten**

Die Kosten der vorbereitenden Untersuchungen werden derzeit durch Einholung von Angeboten eruiert. Hierfür wird von einem Gesamtaufwand im höheren 5-stelligen Bereich ausgegangen. Hinzu kämen die Kosten einer etwaigen umfassenden Standardisierten Bewertung. Diese können heute noch nicht seriös beziffert werden. Auf Basis einzuholender Angebote wären diese zu gegebener Zeit zu konkretisieren.

### **Weiteres Vorgehen**

Im Weiteren sollten sich die beteiligten Aufgabenträger auch mit der grundsätzlichen Frage der Finanzierung eines hohen S-Bahn-Ausbaustandards befassen. Die VWI GmbH beziffert im Rahmen der Vorstudie die Kosten für die zu erwartenden Infrastrukturinvestitionen für den Mitfall 2 auf 14,9 bis 25,5 Millionen Euro (Preisstand 2006, vor Abzug ev. Fördermittel).

Auch die höheren Betriebskosten eines S-Bahn-Standards gegenüber der Hermann-Hesse-Bahn wären bei der Kostenverteilung zu berücksichtigen. Insbesondere der Einsatz von vergleichsweise schweren und längeren Fahrzeugen der Baureihe 430 auf einer elektrifizierten Strecke fällt dabei stark ins Gewicht.

## **IV. Finanzielle Auswirkungen**

Im Haushaltsplanentwurf 2017 ist im Maßnahmenplan Produktgruppe 5110, Auftrag 730025001200 ein Ansatz von 40.000 € für eine 1/3-Beteiligung des Landkreises Böblingen an den geschätzten Kosten einer umfassenden Standardisierten Bewertung für eine S 6 Verlängerung von Weil der Stadt nach Calw eingestellt. Dieser Ansatz ist um weitere 40.000 € auf 80.000 € für vorbereitende Untersuchungen zu erhöhen.



Roland Bernhard