KT-Drucks. Nr. 165/2013

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

öffentlich

Dezernent
Andreas Wiedmann
Telefon 07031-663 1355
Telefax 07031-663 1489
a.wiedmann@lrabb.de

17.09.2013

Schienenverbindung Calw-Weil der Stadt-Renningen
- Aktueller Sachstand und weiteres Vorgehen

Anlage 1: Aktueller Sachstand (Calw)
Anlage 2: Empfehlung zum Beschluss (Calw)
Ausbau Schönbuchbahn - Schreiben Minister Hermann
Ergänzung zu Anlage 2: Logo HHB

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss 30.09.2013
zur Beschlussfassung

II. Beschlussantrag

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

III. Begründung

1. Sachstand

1.1. Standardisierte Bewertung Schienenverbindung nach Calw

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss wurde letztmalig in der Sitzung am 03.12.2012 über den Sachstand der Schienenverbindung Calw-Weil der Stadt-Renningen informiert (s. KT-Drucksache Nr. 196/2012). Darüber hinaus hat die Verwaltung im Umwelt- und Verkehrsausschuss am 04.03.2013 eine schriftliche Stellungnahme zum Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 12.12.2012 ausgelegt.

Zu diesem Zeitpunkt standen weitere fachliche Abstimmungen mit den Bundes- und Landeszuschussgebern an mit dem Ziel der Akzeptanz der Grundannahmen der Standardisierten Bewertung (Standi). Das Betriebskonzept sah (entgegen der vorherigen Überlegungen, in Weil der Stadt die S6 des Verbands Region Stuttgart zu stärken und zu schwächen) einen Pendelverkehr, als sog. S-Bahn-Lösung zwischen Calw, Weil der Stadt und Renningen vor. Hauptgründe für ein geändertes Betriebskonzept waren die Herstellung eines optimalen Anschlusses aus Calw in Renningen sowohl auf die S6 als auch auf die S60 und zeitliche Zwänge in Weil der Stadt. Zudem stellen sich die verkehrlichen Verknüpfungen im Schwerpunkt in Richtung Sindelfingen/Böblingen dar.

Im Ergebnis hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im August 2013 wesentliche Parameter der Standi für einen sog. „S-Bahn“-Pendelverkehr im Stil der Schönbuchbahn als „Nichtbundeseigene Eisenbahn“ in der Aufgabenträgerschaft der beiden Landkreise Calw und Böblingen zwischen Renningen und Calw mit Diesel- bzw. Elektrotriebwagen nicht anerkannt. Der für eine grundsätzliche Förderfähigkeit notwendige Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) größer 1 könnte damit für diese Variante nicht erreicht werden. Eine Bundesförderung (über 50 Mio. €) scheidet infolge dessen aus.

Bereits am 24.10.2012 waren die Grundannahmen der Standi auf Basis eines Elektrobetriebs vom Landesministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) akzeptiert worden. Mit dem Ziel einer Landesförderung (unter 50 Mio. €) wurden nun seit August 2013 die Gespräche mit dem Land intensiv fortgeführt.

In ersten Gesprächen hat das Land die Bereitschaft zur Aufnahme der geplanten Schienenverbindung Calw-Weil der Stadt-Renningen in das Förderprogramm des Landes signalisiert. Eine neuerliche Abstimung der Parameter der Standi ist erfolgt. Nunmehr könnte über eine Reduzierung der Gesamtinvestitionskosten auf unter 50 Mio. € auf eine minimal betriebsnotwendige Infrastruktur, ggf. auch unter Verzicht auf eine Elektrifizierung der Strecke, ein grundsätzlich förderfähiger NKI größer 1 erreicht werden. So bleibt beispielsweise der Hackstberg-Tunnel und die Zweigleisigkeit in Ostelsheim, entfallen kann hingegen der bislang zum Auffangen von Verspätungen eingeplante zweigleisige Ausbau des Haltepunktes Bahnhof Althengstett. Auf dieser Basis wurde mit dem MVI eine Aktualisierung der Standi sowie die Berechnung des NKI für einen Diesel- und Elektrobetrieb (Mitfall 4.2 und Mitfall 4.3, bisher nur Mitfall 4.3 Elektrobetrieb) vereinbart.

Die beabsichtigten weiteren Planungsschritte des Landkreises Calw wie Planfeststellungsverfahren, Projektsteuerung, der Abschluss einer Absichtserklärung über Grundstückskauf in Renningen sowie Öffentlichkeitsarbeit sind den als **Anlage** beigefügten Sitzungsvorlagen des Landkreises Calw zu entnehmen

1.2. Untersuchung Mitfall Hackstbergschleife und VWI-Gutachten zur Nutzenzuscheidung

Die Verwaltung des Landkreises Böblingen hat aufgrund des Kreistagsbeschlusses vom 20.12.2010 (s. KT-Drucksache Nr. 187/2010) folgende **Gutachten** in Auftrag gegeben:

- 09.02.2011: Sogenannter **Mitfall Hackstbergschleife**: Untersuchung einer Streckenführung über die Hackstbergschleife mit Haltepunkten im Bereich Dätzingen-Schafhausen. Dabei sind die daraus resultierenden Auswirkungen auf das Ergebnis der Standi zur Schienenverbindung nach Calw zu ermitteln (Planungsbüro TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)).

- 21.02.2011: Ermittlung **einer Nutzenzuscheidung** auf die beiden Landkreise Calw und Böblingen (Verkehrswissenschaftliches Institut der Universität Stuttgart (VWI)).

Im Abstimmungsgespräch am 06.02.2013 forderte der Bundes-Zuschussgeber die Einbeziehung einer detaillierten **Untersuchung der Hackstbergschleife** bereits im Rahmen der Standardisierten Bewertung. Damit sollte diese unter Berücksichtigung des Gesamtergebnisses als Argumentationshilfe im Rahmen der Gesamtuntersuchung und nicht wie bis dahin vorgesehen im Rahmen eines separaten Gutachtens nach Anerkennung der Grundannahmen der Standi erfolgen.

Nun wird begleitend zur Standi ein separater Mitfall „Hackstbergschleife“ anstelle des Hackstberg-Tunnels mit einem Haltepunkt Dätzingen und einem Haltepunkt Schafhausen untersucht. Für den Haltepunkt Dätzingen wird u.a. aufgrund seiner topografischen Lage, seiner Erschließungswirkung und der zusätzlichen Fahrgäste gegenüber einem Haltepunkt in Schafhausen ein höherer verkehrlicher Nutzen erwartet. Andererseits stellen die eisenbahn- und verkehrsrechtlichen Anforderungen z.B. an die Barrierefreiheit die Herstellung eines Haltepunktes Dätzingen vor kostentreibende Herausforderungen. Der Mitfall „Hackstbergschleife“ basiert auf einem Dieselbetrieb. Zudem wird eine elektrifizierte Hackstbergschleife sensitiv untersucht, d. h., unter Änderung verschiedener Parameter (z. Bsp. Elektrifizierungskosten, Co2-Emissionen, Fahrzeuginvestitionen) werden die Auswirkungen auf das Ergebnis, den NKI-Faktor geprüft.

Das **VWI-Gutachten zur Nutzenzuscheidung** konnte bisher noch nicht begonnen werden, da auch hier zunächst die Grundannahmen der Standi mit den Zuschussgebern abgestimmt sein mussten.

Die TTK wird nun bis ca. Anfang Oktober das Verkehrsmodell plausibilisieren (Abgleich aller Annahmen), um dann die Daten an das VWI zu übermitteln. Im VWI-Gutachten zur Nutzenzuscheidung wird ein Dieselbetrieb zu Grunde gelegt. Der Elektrobetrieb wird sensitiv untersucht.

2. Weiteres Vorgehen

- Fertigstellung der Standi durch TTK, voraussichtlich bis Dezember 2013 nach Akzeptanz der Aktualisierung der Standi sowie der Berechnung des NKI für einen Mitfall 4.2 Dieselbetrieb und 4.3 Elektrobetrieb durch das MVI.

- Information der Gremien (UVA/KT) nach Fertigstellung der Standi, voraussichtlich im Dezember 2013.

- Voraussichtlich ca. Anfang Oktober Weitergabe der erforderlichen Daten (Formblätter der Standi mit nutzenbezogenen Daten) an das VWI zur Ermittlung der Nutzenzuscheidung (Bearbeitungsdauer ca. 8 Wochen).

- Fertigstellung der Untersuchung Mitfall Hackstbergschleife voraussichtlich bis Dezember 2013.

- Nach Vorlage der Standi und des NKI sowie des VWI-Gutachtens zur Nutzenzuscheidung: Verhandlungen mit dem Landkreis Calw bzgl. Rechtsform, Kostenbeteiligung.

- Vorlage an den Kreistag zur Beschlussfassung eines Grundsatzbeschlusses insbesondere hinsichtlich einer finanziellen Beteiligung sowie einer zukünftigen organisatorischen Struktur, sobald die o. a. Arbeitsschritte abgeschlossen sind, voraussichtlich im Frühjahr 2014.

- Fertigstellung und Einreichung des GVFG-Förderantrags.

- Parallel Planfeststellungsverfahren.

IV. Finanzielle Auswirkung

Auf Basis des Kreistagsbeschlusses vom 07.07.2008 sowie dem Kreistagsbeschluss vom 20.12.2010, der das Ziel einer Anbindung an Stuttgart unterstreicht, beteiligt sich die Verwaltung an den Planungskosten für den Mitfall 4 im Pendelverkehr zwischen Calw, Weil der Stadt und Renningen auf Basis einer Nichtbundeseigenen Eisenbahn (NE-Bahn analog der Schönbuchbahn) mit seinem bisherigen Schlüssel (20%) an dem vom Landkreis Calw verauslagten und weiteren Planungskosten bis zur GVFG-Antragstellung.

Die Entscheidung über eine Mitfinanzierung des Landkreises Böblingen an daran anschließende Planungsphasen ist im Rahmen des vom Kreistag noch zu fassenden Grundsatzbeschlusses zu treffen.

Das hierfür bereits eingerichtete Sachkonto 44 55 0000 „Erstattung an verbundene Unternehmen“ ist im Erfolgs-Haushalt 2013 mit einem HH-Ansatz von 150.000,- € veranschlagt. Dieser Ansatz ist mit einem Sperrvermerk versehen und steht unter dem Vorbehalt eines Kreistagsbeschlusses, s. Anlage 7, Seite 514, dritte Zeile, Endkostenstelle 3003.5100 Zweckverbände/GmbH.

Gleiches beabsichtigt die Verwaltung in den Haushaltsentwurf 2014 aufzunehmen.

R. Bernhard

Roland Bernhard