Verwaltungsausschuss

nichtöffentliche Sitzung

Datum: 30.09.2013

Tagesordnungspunkt: 5 nö	Vorlage Nr. VWA IX/126a
Thema: **Hermann-Hesse-Bahn** **Aktueller Sachstand und weiteres Vorgehen**	
Verfasser: Dezernat: 1 Abteilung: 13 Name: Michael Stierle	Helmut Riegger Landrat
Vorberatung am: 30.09.2013	**Entscheidung am:** 21.10.2013

Anlagen:

Antrag:

Der Verwaltungsausschuss empfiehlt dem Kreistag folgenden Beschluss:

Der Kreistag nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Begründung zur Vorlage VWA IX/126a

Der Kreistag wurde letztmals in der Sitzung am 18.03.2013 nichtöffentlich über das S-Bahn-Projekt des Landkreises – Hermann-Hesse-Bahn Calw-Weil der Stadt-Renningen –informiert (Vorlage KT IX/19). Seitdem hat sich das Projekt deutlich weiterentwickelt. Nachdem die eingerichtete Lenkungsgruppe Hermann-Hesse-Bahn über wesentliche Zwischenschritte in Sitzungen am 09.07., 22.07. und 23.09.2013 informiert wurde, soll nun der Kreistag umfassend informiert und die zum weiteren zügigen und zielorientierten Projektfortschritt notwendigen Beschlüsse (s. Vorlagen VWA IX/126b und VWA IX/126/c) gefasst werden.

Aktueller Sachstand Hermann-Hesse-Bahn Calw-Weil der Stadt-Renningen

Der Kreistag wurde letztmals nichtöffentlich in der Sitzung am 18.03.2012 über den Sachstand der Hermann-Hesse-Bahn Calw - Weil der Stadt - Renningen informiert. Zum damaligen Zeitpunkt wurde kurzfristig mit positiven Signalen des Zuschussgebers, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gerechnet.

Entgegen dieser optimistischen Prognose haben sich die Abstimmungsgespräche mit dem BMVBS noch bis August 2013 hingezogen. Nach vielen intensiven Gesprächsrunden mit dem BMVBS und dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) bis einschließlich August 2013 konnte mit dem BMVBS eine Einigung über wesentliche Parameter der Standardisierten Bewertung nicht erreicht werden.

Bereits im Vorfeld wurden alle Eingangsparameter dem MVI vorgestellt, durchgesprochen und fachlich mit dem MVI abgestimmt. Alle Eingangsparameter wurden nach Abschluss dieser Vorgespräche vom MVI als plausibel erachtet. Nachdem die Einschätzung der Gutachter von einem Nutzen-Kosten-Faktor > 1,0 auf der Basis der mit dem Land abgestimmten Parameter und Investitionskosten > 50 Mio. EUR ergeben hat, wurde dem Landkreis die Abstimmung der Standardisierten Bewertung mit dem BMVBS empfohlen. Den Auftakt bildete ein Gespräch zwischen Landrat Riegger und Staatsekretär Odenwald vom BMVBS, in dessen Nachgang das BMVBS im Dezember 2012 auf fachlicher Ebene wieder in die Abstimmungsgespräche eingestiegen ist.

Insgesamt fanden seit Dezember 2012 sieben Abstimmungsgespräche mit dem BMVBS statt, die in der Regel nicht zu konkreten Ergebnissen, sondern zu weiteren Prüfaufträgen für den Landkreis oder die Gutachter geführt haben.

In der letzten Arbeitssitzung wurde vom BMVBS der rechtliche Status der Strecke thematisiert. Nach Auffassung des BMVBS hat der Landkreis aufgrund einer Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) im Jahr 2005 seine Strecke in einem betriebsbereiten Zustand vorzuhalten. Dieser Haltung hat sich zwischenzeitlich auch das MVI angeschlossen. Im Gegensatz zum MVI ergeben sich für das BMVBS aus der Pflicht zur betriebsbereiten Vorhaltung auch Auswirkungen auf die Standardisierte Bewertung. Das BMVBS geht nun mehr davon aus, dass die Bahnstrecke Calw – Weil der Stadt „fiktiv" in einem befahrbaren Zustand vorhanden ist.
Damit sinkt nach Auffassung des BMVBS der Investitionsbedarf in eine „Hermann-Hesse-Bahn"-taugliche Infrastruktur auf unter 50 Mio. EUR. Eine Förderung aus dem Bundesprogramm kommt nach Auffassung des BMVBS somit nicht in Betracht.

Vor dem Hintergrund der ablehnenden Haltung des BMVBS ist die Verwaltung erneut auf das MVI zugegangen und hat über eine Förderung durch das Land bei einem Investitionsvolumen unter 50 Mio. EUR diskutiert. Wesentlich für diese Reduzierung ist der Verzicht auf einen zweigleisigen Ausbau des Bahnhofs Althengstett. Dieser war in der ursprünglichen Investition vorgesehen, ist aber nicht zwingend für den Regelbetrieb notwendig.

Als erstes und wichtigstes Ergebnis der Gespräche mit dem MVI kann festgehalten werden, dass das Land in ersten Gesprächen die Bereitschaft signalisiert hat, eine Förderung aus dem Landesprogramm zu prüfen. Grundvoraussetzung ist aber auch hierfür eine Standardisierte Bewertung mit einem Nutzen-Kosten-Faktor > 1,0.

In Arbeitsgesprächen mit dem MVI konnten zwischenzeitlich die Rahmenparameter der Standardisierten Bewertung abgestimmt werden. Positiv ist dabei zu vermerken, dass das Land nicht von seiner bisherigen Linie abweicht und die vom Landkreis in der Standardisierten Bewertung angesetzten und bereits in der Vergangenheit abgestimmten Parameter weiterhin anerkennt. Lediglich an einigen kleineren Stellen hat das MVI eine Korrektur der Eingangsparameter gefordert. Auf dieser Basis kann nun die Standardisierte Bewertung für die Hermann-Hesse-Bahn abgeschlossen werden. Es werden gutachterseits sowohl für den elektrifizierten als auch den Dieselbetrieb gute Chancen für einen Nutzen-Kosten-Faktor deutlich >1,0 gesehen. Ein abgestimmtes Ergebnis wird bis Dezember 2013 vorliegen und soll dann im Gremium vorgestellt werden.

Über die weiteren Gespräche mit dem MVI wird das Gremium informiert